

Sotheby's

SOTHEBY'S AT FERRARI

Sotheby's at **FERRARI**

MARANELLO 28 GIUGNO 2005

M1250

MARANELLO 28 GIUGNO 2005





Sotheby's

EST. 1744

PER INFORMAZIONI RIGUARDANTI QUESTA VENDITA AUCTION ENQUIRIES AND INFORMATION

ESPERTI / EXPERTS

Expert Office at Fiorano from 22 June 2005
T. +39 0536 921 416
F. +39 0536 921 596

Expert in Charge
Marc Souvrain
+33 (0)6 07 09 09 07
rarecars@club-internet.fr

U.S. Expert Liaison
William Kontes
+1 561 308 9327
wkontes@privategarage.com

U.K. Expert Liaison
Peter Arney
+44 (0)20 7976 5222
arney@coachbuiltcars.co.uk

Formula 1 & Memorabilia Consultant
Fred Stoesser (Consultant to Marc Souvrain)
+33 (0)6 11 31 86 00
rarecars@club-internet.fr

AMMINISTRATRICE / SALE ADMINISTRATOR

Donatella Borroni
T. +39 02 295 00274
F. +39 02 295 00233
From 15 June 2005 via General Office Fiorano
donatella.borroni@sothebys.com

INFORMAZIONI GENERALI / GENERAL INFORMATION

Pista di Fiorano (from 15 June 2005)
T. +39 0536 921 416
F. +39 0536 921 596

Sotheby's Milan
T. +39 02 295 001
F. +39 02 295 18595

Sotheby's London
T. +44 (0)20 7293 5000
F. +44 (0)20 7293 5989

Copertina / Front Cover
Enzo Ferrari

Quarta di Copertina / Back Cover
Lot 80
Trofeo di Le Mans, 1949
1949 Le Mans Trophy

ASSISTENZA CLIENTI / CLIENT SERVICES

Grazia Besana
Gilda Moratti
Alex Brenninkmeyer

Pista di Fiorano (from 22 June 2005)
T. +39 0536 845 359
F. +39 0536 845 331

Sotheby's Milan (up to 21 June 2005)
T. +39 02 295 00261
F. +39 02 295 18595

Sotheby's London
T. +44 (0)20 7293 5715
F. +44 (0)20 7293 5924

COMMISSIONI D'ACQUISTO OFFERTE TELEFONICHE ABSENTEE & TELEPHONE BIDS

Pista di Fiorano (from 22 June 2005)
T. +39 0536 921 442
F. +39 0536 921 452

Sotheby's Milan (up to 21 June 2005)
T. +39 02 295 00271
F. +39 02 295 18595

Sotheby's London (up to 21 June 2005)
T. +44 (0)20 7293 5283
F. +44 (0)20 7293 6255

Absentee and Telephone bid requests should
be received 24 hours prior to the sale.

Per l'invio di commissioni d'acquisto ci si può
riferire a questo catalogo con il nome di
MI250, 'Maranello'.

For absentee bids, please refer to this
catalogue as MI250, 'Maranello'

UFFICIO STAMPA / PRESS OFFICE

Pista di Fiorano (from 22 June 2005)
T. +39 0536 921 558
F. +39 0536 921 654

AMMINISTRAZIONE COMPRATORI E VENDITORI / PAYMENT BUYERS/SELLERS

Pista di Fiorano (from 25 June 2005)
T. +39 0536 921 389
F. +39 0536 845 063

Sotheby's Milan (up to 24 June 2005)
T. +39 02 295 00212
F. +39 02 295 00246

CATALOGUE / CATALOGO

€50

SHIPPING AND EXPORT SPEDIZIONI ED ESPORTAZIONI

Shipping Agent
SAIMA AVANDERO SpA 
Via V. Brigatti 25/A
41100 Modena
T. +39 059 414911
F. +39 059 315737
modena@saima.it

Pista di Fiorano (from 23 June 2005)
T. +39 0536 845 406
F. +39 0536 845 423

Sotheby's Milan (up to 22 June 2005)
T. +39 02 295 00262
F. +39 02 295 18595

SOTHEBY'S WEB SITE

www.sothebys.com
www.sothebys.com/ferrariauction

NOTIZIE IMPORTANTI IMPORTANT NOTICES

Si prega di notare che tutti i lotti venduti
sono soggetti alle nostre Condizioni di
Vendita per gli Acquirenti pubblicate
nella sezione finale del presente catalogo
ed alle Condizioni di Vendita per i
Venditori, disponibili a richiesta presso le
sedi Sotheby's. Chi desiderasse
acquistare in quest'asta è pregato di
esaminare le Condizioni di Vendita e le
Informazioni Importanti per gli Acquirenti
riportate in catalogo.

Per le informazioni riguardanti il
magazzinaggio dei lotti dopo l'asta e le
spese, si prega di fare riferimento a
quanto indicato nella sezione delle Note
Importanti pubblicata nella parte finale di
questo catalogo.

*Please note that all lots are sold subject to
our Conditions of Business for Buyers,
which are set forth at the back of this
catalogue and Conditions of Business for
Sellers, which are available from Sotheby's
offices on request. Prospective bidders
should review the Conditions of Business
and the Guide for Prospective Buyers.*

*For information concerning post sale
storage and charges, please see the
Important Notices information page at the
back of this catalogue.*

Sotheby's at **FERRARI**

MARANELLO 28 GIUGNO 2005

ASTA / SALE

Pista di Fiorano
via Villeneuve 23
41042 Fiorano Modenese (MO)
Italia

Martedì 28 Giugno 2005
ore 18
*Tuesday 28 June 2005
at 6pm*

ESPOSIZIONE / EXHIBITION ALLA PISTA DI FIORANO

Sabato 25 Giugno
ore 10-19
*Saturday 25 June
10am – 7pm*

Domenica 26 Giugno
ore 10-19
*Sunday 26 June
10am – 7pm*

INFORMAZIONI UTILI / USEFUL INFORMATION

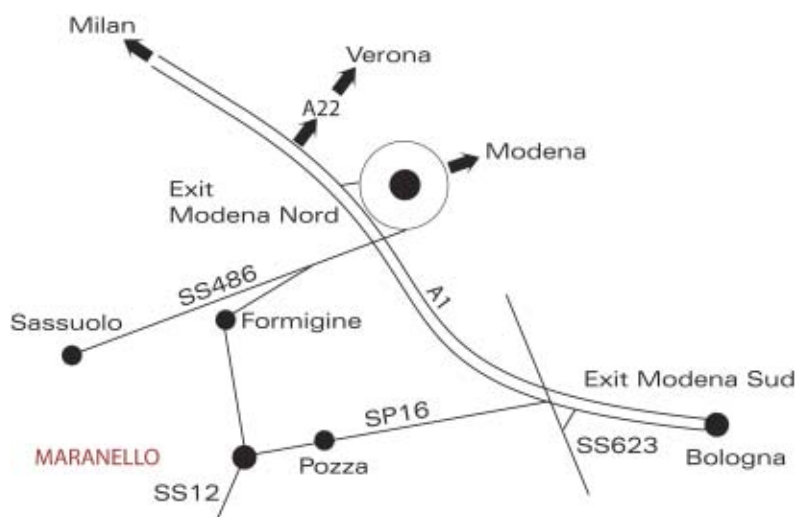
INDIRIZZO / ADDRESS

Pista di Fiorano
Via Villeneuve 23
41042 Fiorano Modenese (MO)
Italia



Pista di Fiorano

DIREZIONI / DIRECTIONS



IN AUTO DA MILANO E NORD ITALIA

Prendere l'Autostrada A1 Milano-Bologna, uscita Modena Nord. Immettersi sulla SS486 in direzione Sassuolo, uscita Maranello. Dirigersi verso il centro città e seguire le indicazioni "Sotheby's" che Vi condurranno al parcheggio nonché all'entrata del circuito.

BY CAR FROM MILAN AND THE NORTH

Take the A1 to Modena to exit Modena Nord. Turn on to the SS486 direction Sassuolo, shortly after which Maranello will be indicated. Arriving at Maranello drive into town at which point Sotheby's signs will guide you to the parking facilities and entrance of the circuit.

IN AUTO DA BOLOGNA E SUD ITALIA

Prendere l'Autostrada A1 Bologna- Milano, uscita Modena Sud. Immettersi sulla SS623 in direzione Castelnovo Rangone, immettersi sulla SP16 e successivamente all'a SP569 fino a Maranello. Seguire le indicazioni "Sotheby's" che Vi condurranno al parcheggio nonché all'entrata del circuito.

BY CAR FROM BOLOGNA AND THE SOUTH

Take the A1 to Modena to exit Modena South. Take the SS623 onwards to Castelnovo Rangone, turn to the SP16 and eventually via the SP569 arrive at Maranello, at which point Sotheby's signs will guide you to the parking facilities and entrance of the circuit.

TRASPORTI / TRANSPORT

TRENO / TRAINS

Stazione di Modena
Piazza Dante Alighieri
Modena
Tel.: 892021 (Call Center)
www.trenitalia.com

Nearest Station:

*Modena railway station
Piazza Dante Alighieri
Modena*

*Tel.: 892021 (Call Center, only available in Italy)
www.trenitalia.com*

TAXI / TAXIS

Radio Taxi
+39 059-374242

AEROPORTO / NEAREST AIRPORT

Noleggio auto disponibile all'aeroporto
Aeroporto G. Marconi
Bologna
Tel.: +39 051-6479615
www.bologna-airport.it

Car rental facilities are available at the airport.

*Aeroporto G. Marconi
Bologna
Tel.: +39 051-6479615
www.bologna-airport.it*

PARCHEGGIO / PARKING AND ACCESS

Grande parcheggio incustodito disponibile a Maranello

Extensive parking facilities are available in Maranello. All cars and contents left at owner's risk.

UFFICIO INFORMAZIONI TURISTICHE / LOCAL TOURIST INFORMATION

Via Scudari, 12
Modena
Tel.: +39 059 2032660
www.comune.modena.it/infoturismo

SERVIZIO AUTOBUS / PARKBUS

ATCM
Via Bacchini 1
Modena
Tel.: 800111101 (Only available in Italy)
Tel.: +39 059 416711
www.atcm.mo.it

INDICE / CONTENTS

Sotheby's at Ferrari

Ferrari Formula 1 & Memorabilia d'Epoca, lotti 1-81 **10**
Ferrari Formula 1 & Vintage Memorabilia

Ferrari & Maserati Automobili, lotti 101-133 **56**
Ferrari & Maserati Automobiles

Notizie Importanti **240**
Important Notices

Informazioni Importanti per gli Acquirenti **242**
Guide for Prospective Buyers

Condizioni di Vendita **244**
Conditions of Business

Sotheby's Italia **248**
Sotheby's Italy

Sotheby's Uffici Internazionali **250**
Directory of International Offices

Modulo Offerte **253**
Absentee Bid Form

Avviso ai Compratori **254**
Guide to Absentee Bidding

Sotheby's Europa **255**
Sotheby's Europa Board of Directors

Veduta aerea del circuito di Fiorano
Aerial view of the Fiorano circuit





LUCA DI MONTEZEMOLO

Per me, così come per Enzo Ferrari ai suoi tempi, la priorità è guardare costantemente al futuro, innovando e facendo automobili capaci di stupire per contenuti tecnici e capacità di dare sensazioni uniche. La Ferrari, infatti, prima di tutto vende sogni ed emozioni. La tensione verso il futuro non deve però far pensare ad una rinuncia al passato, a quella straordinaria storia di corse e di vetture inimitabili che alimenta in tutto il mondo il mito del Cavallino Rampante come simbolo di passione e di culto.

Possedere un pezzo originale Ferrari, si tratti di un'automobile un po' più speciale delle altre o di un componente che è stato protagonista di un momento della storia della Marca, costituisce una magica tentazione per chi ama le automobili e le corse.

Per questo mi fa piacere ospitare Sotheby's qui a Maranello, a casa nostra, per un'asta di Ferrari – e di non meno affascinanti Maserati – che ha richiamato l'attenzione dei collezionisti di tutto il mondo.

Si tratta di un evento che ha una peculiarità importante. Le auto battute sono infatti tutte certificate come autentiche. Lo stesso vale per le parti di vetture da competizione reperite dai tecnici della *Gestione Sportiva*.

Voglio quindi ringraziare, insieme a Sotheby's, i consulenti ed i tecnici che hanno selezionato ed autenticato le vetture e tutti i clienti Ferrari ed i collezionisti presenti. Può essere l'inizio di una tradizione che entri a far parte delle attività che la Ferrari svolge per essere vicina ai suoi clienti, come il ritorno in pista col Ferrari Challenge e l'Historic Challenge e i grandi raduni internazionali.

My main priority over the years, just like Enzo Ferrari's, has been to look constantly to the future, creating technologically advanced cars of surprising ability that excite and thrill. Ferrari, in fact, is all about dreams and setting new standards. This attentiveness towards the future, however, does not mean relinquishing the past, that extraordinary heritage of unforgettable races and the stunning cars that have fuelled the Prancing Horse legend, turning it into a symbol of passion, and its products into exclusive cultural icons.

The temptation of owning something made by Ferrari - be it a car or a component that has played a fundamental role in the history of our marque - is irresistible for car enthusiasts and racing fans alike.

It thus gives me great pleasure to welcome Sotheby's to Maranello, our home, for an auction of Ferraris and equally fascinating Maseratis which has attracted the attention of collectors worldwide.

This is a particularly important event. All the cars on offer are, in fact, certified by our experts as authentic. The same is true for all the racing car parts made available by our Gestione Sportiva engineers.

On my own behalf and on behalf of Sotheby's I would like to thank the consultants and technicians who selected and authenticated the cars, and all the Ferrari customers and collectors taking part in the auction with us. We trust that this can be the beginning of a new tradition to add to Ferrari's many other initiatives aimed at its clients in their activities, such as the return to gentleman racing with the Ferrari Challenge and Historic Challenge series, and international classic car rallies and meetings.

A handwritten signature in black ink, reading 'Luca di Montezemolo'.

Luca di Montezemolo
Presidente e Amministratore Delegato Ferrari
Ferrari Chairman and CEO

LOTTE PROVENIENTI DA IMPRESA

Vi preghiamo di notare che i lotti contrassegnati con il simbolo † sono lotti provenienti da impresa e possono essere soggetti ad un'ulteriore IVA sul valore di aggiudicazione. Per l'individuazione del trattamento fiscale vi preghiamo di contattare il Tax Department (Andrew Hare) a Londra al n. tel: +44 207 293 6039, n. fax: +44 207 293 6913.

Dal 23 Giugno al 28 Giugno 2005 i nostri consulenti fiscali saranno presenti alla Pista di Fiorano.

LOTTE IN TEMPORANEA IMPORTAZIONE

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo ‡ sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale e sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un'ulteriore IVA del 10% sul valore di aggiudicazione per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250.

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo Ω sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale ma NON sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un dazio del 10% sul valore di aggiudicazione e ad un'ulteriore IVA del 20% sul Totale (valore di aggiudicazione più dazio) per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250.

Gli acquirenti non residenti in Italia sono pregati di notare che i lotti venduti in temporanea importazione doganale dovranno essere spediti al paese di destinazione in accordo con le leggi doganali e saranno soggetti a dazi e tasse del paese ove si importa il lotto.

LOTS OFFERED BY A COMPANY

Lots marked with the symbol † are offered for sale by a company and could therefore be applicable to an additional VAT on the hammer price. Please refer to the Tax Department (Andrew Hare) in London to discuss each individual case, telephone: +44 207 293 6039, fax: +44 207 293 6913.

From 23 June 2005 to 28 June 2005 our financial consultants will be available at Pista di Fiorano.

LOTS ON TEMPORARY IMPORTATION

Lots marked with a ‡ have been imported from outside the European Union and are to be sold under temporary importation as items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers the lots are subject to an extra 10% VAT on the hammer price and a charge of €250 for closure of the temporary importation.

Lots marked with an Ω have been imported from outside the European Union and are to be sold under Temporary Importation but are NOT items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers these lots are subject to 10% import duty on the hammer price and 20% VAT on the total (hammer price plus duty) also a charge of €250 for closure of the temporary importation for Italian resident buyers.

Non Italian resident buyers should be aware that as the lots are under temporary importation they will need to be shipped under customs control to the final country of import where that country's local tax and duty will apply.

Sotheby's at
FERRARI

MARANELLO 28 GIUGNO 2005

ORE 18 / 6PM

FERRARI FORMULA 1 & MEMORABILIA D'EPOCA

FERRARI FORMULA 1 & VINTAGE MEMORABILIA

LOTTI 1-81 / LOTS 1-81



1

ALA ANTERIORE 648 409108, 1998

L'ala anteriore 648 è stata montata sulla Ferrari F300 pilotata da Michael Schumacher e vittoriosa nei due Gran Premio di Magny Cours e Silverstone. Sul pezzo sono presenti il logo e la scritta della Good Year.

648 409108 FRONT WING, 1998

The 648 front wing was fitted to the Ferrari F300 driven to victory by Michael Schumacher in the Magny Cours and Silverstone Grand Prix. The wing features the Good Year logo.

† € 1.400-1.600, US\$1,800-2,000

1

2

FLAP ALA ANTERIORE SX CON PARTE IN LEGNO E CON BASE IN PLEXIGLAS, 1994

Questo flap sinistro dell'ala anteriore, montato sulla Ferrari 412T1 pilotata da Jean Alesi, ha una particolarità veramente speciale, ovvero è caratterizzato sulla parte destra da un pezzo in legno che fa da prolunga alla parte in carbonio. Il flap è stato utilizzato per le sessioni di prova. Il flap riporta il logo Good Year.

LEFT FRONT WING FLAP (WITH A WOODEN SECTION), INCLUDING PLEXIGLASS BASE, 1994

The left hand flap of the rear wing fitted to the Ferrari F412T1, driven by Jean Alesi, has a unique feature: a wooden section is visible on the right hand side and this acts as an extension to the carbon section. Featuring the Good Year logo, the flap has been used for test sessions.

† € 1.000-1.200, US\$1,300-1,500



2



3

INGRANNAGGIO COMPLETO DEL CAMBIO DEL FERRARI F2001B, INCLUSO DI INGRANNAGGIO RETROMARCIA, 2002

La scatola ingranaggi del cambio è una componente fondamentale, ognuno è caratterizzato dal numero di serie e dall'etichetta che ne autentica l'originalità del pezzo. Il pezzo è dell'anno 2002, dove la Ferrari F2001B ha conquistato il Campionato del Mondo Piloti e Costruttori.

COMPLETE GEARBOX GEARS FROM THE FERRARI F2001B, INCLUDING THE REVERSE GEARBOX, 2002

The gearbox gears are a key car component. Each features a serial number and label which guarantees the part as an authentic original. The part dates from the 2002 season, when the Ferrari F2001B won the Drivers' and Constructors' World Championships.

† € 3.000-5.000, US\$3,800-6,300

4

COPPIA DI PANNELLI DI SCARICO 649 DX E SX (CON BASE IN PLEXIGLAS), 1998

I pannelli di scarico fanno parte del telaio della monoposto F300, pilotata da Michael Schumacher nella stagione 1998.

PAIR OF 649 LEFT AND RIGHT EXHAUST COVER PANELS (PLEXIGLASS BASE), 1998

The exhaust panels are part of the F300 single-seater chassis driven by Michael Schumacher during the 1998 season.

† € 1.000-1.200, US\$1,300-1,500



4



4



5

5

CERCHIONE POSTERIORE RE 518 BBS 3382, 2000

Il cerchione posteriore del 2000 è un pezzo Campione del Mondo. Si presenta in ottime condizioni con il logo della BBS. Fu utilizzato sulla monoposto F2000 pilotata da Michael Schumacher.

RE 518 BBS 3382 REAR RIM, 2000

The rear rim was used in 2000 and is a World Championship part. It is in perfect condition and features the BBS logos driven by Michael Schumacher. It was used in the F2000 single-seater.

† € 1.200-1.400, US\$1,500-1,800

6

COPERCHIO TESTA MOTORE 048, 1999

Questo pezzo identifica l'appartenenza del motore 048 alla Scuderia Ferrari. Il motore 10 cilindri fu assemblato nel 1999. Riporta il logo Ferrari.

048 ENGINE HEAD COVER, 1999

This part identifies the 048 engine as belonging to Scuderia Ferrari. The 10 cylinder engine was assembled in 1999. Featuring the Ferrari logo.

† € 1.800-2.500, US\$2,300-3,200



6



7

7

DERIVA ALA POSTERIORE SX 646 412T2, 1995

Deriva montata sull'ala posteriore della monoposto 412T2 pilotata da Gerhard Berger. Sono presenti il logo della Good Year e dell'Agip.

646 412T2 LEFT REAR WING FIN, 1995

This fin was fitted to the rear wing of the 412T2 single seater, driven by Gerhard Berger. It features the logos of Good Year and Agip.

† € 1.000-1.500, US\$1,300-1,900

8

BIELLA E031 61101550 B + PISTONE 54736 + CANNA CILINDRO, 2000

I tre pezzi furono parte fondamentale del motore 10 cilindri Ferrari montato sulla F2000. Sono pezzi con cui la Ferrari vinse il Campionato del Mondo Piloti e Costruttori.

E031 61101550 B PISTON ROD + 54736 PISTON + CYLINDER ROD, 2000

The three parts are key components of the Ferrari 10 cylinder engine, fitted to the F2000. The pieces were used by Ferrari to win the World Drivers' and Constructors' Championship.

† € 5.000-7.000, US\$6,300-8,800



8



9

9

TUBO DI SCARICO 046 DX, 1997

Utilizzato sul motore Ferrari 10 cilindri per le prime prove sperimentali.

046 RIGHT EXHAUST PIPE, 1997

Used on the Ferrari 10 cylinder engine in experimental tests.

† € 3.800-4.500, US\$4,800-5,600

10

PANNELLO COKA 649-409-481 DX, 1997

Questo pannello Coka fu parte originale della monoposto F300 del 1998 che partecipò al G. P. di Australia, pilotata da Eddie Irvine ed arrivò al 4° posto. Sulla coka è presente il logo originale dei vari sponsor e fornitori ufficiali della Scuderia Ferrari.

649-409-481 RIGHT COKA PANEL, 1997

The 649 coka panel was fitted to the 1998 F300 single seater, which was driven by Eddie Irvine in the Australian Grand Prix. Irvine finished the race in fourth place. The coka features the original logos of the official Scuderia Ferrari sponsors.

† € 2.000-3.000, US\$2,500-3,800



10

11

SNORKEL 046/188923, 1997

Lo snorkel è un pezzo costituito prevalentemente da nido d'ape e carbonio ed è situato nella parte sottostante della cupola. Su ambo i lati dello snorkel sono presenti il logo e la scritta della Shell, sponsor ufficiale della Scuderia Ferrari.

046/188923 SNORKEL, 1997

The 1997 snorkel is primarily a carbon honeycomb construction located in the space beneath the canopy. Shell is an official sponsor of Scuderia Ferrari and its logo and text appear on both sides of the snorkel.

† € 1.300-1.500, US\$1,600-1,900



11

12

ALETTONE POSTERIORE COMPLETO 652/415882 + DERIVE 653/417206-05 DX-SX, ALETTONE 653/417195, 2001

L'alettone è un elemento fondamentale per l'aerodinamicità della vettura, è composto da entrambe le derive che costituiscono il completamento dell'alettone, su entrambe le derive è presente il logo degli sponsor principali della Ferrari della stagione 2001. L'alettone appartenne alla vettura con cui Michael Schumacher divenne Campione del Mondo. E' stato utilizzato per il Gran Premio d'Australia classificandosi al primo posto.

652/415882 + 653/417206-05 + 653/417195; COMPLETE REAR SPOILER WITH LEFT AND RIGHT FINs, 2001

The spoiler is a fundamental component in the car's aerodynamics, consisting of both the fins that make up the wing. The logos of Scuderia Ferrari's main sponsors for the 2001 season appear on both fins. The spoiler is a Michael Schumacher World Championship part. It was used at the Australian Grand Prix, where the car finished in first place.

† € 5.000-7.000, US\$6,300-8,800



12



13

13

ALBERO MOTORE 049/121096/1 N1441F, 2000

Albero Motore 049 del 2000, in ottime condizioni. Un pezzo Campione del Mondo Piloti e Costruttori.

049/121096/1 N1441F CRANKSHAFT, 2000

The 049 engine crankshaft dates from 2000, it is in perfect condition and helped in winning the Drivers' and Constructors' World Championships.

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100

14

DERIVA ALA POSTERIORE 652 (INCIDENTATA), 2001

La deriva è un pezzo Campione del Mondo della stagione 2001, è stato utilizzato sulla monoposto pilotata da Michael Schumacher.

652 REAR WING FIN (DAMAGED), 2001

The rear wing is a World Championship part from the 2001 season. This piece was used on a single-seater, driven by Michael Schumacher.

† € 2.000-2.200, US\$2,500-2,800



14



15

15

CONVOGLIATORE 653 DX, 2002

Il convogliatore 653 è un pezzo Campione del Mondo sia Costruttori che Piloti, montato sulla monoposto F2002 GA di Michael Schumacher.

SIDE PANEL AIRDUCT 653 DX, 2002

The vent 653 was fitted on the F2002 GA single-seater driven by Michael Schumacher, which won Drivers' and Constructors' World Championships.

† € 3.500-4.500, US\$4,400-5,600

16

COPPIA DEFLETTORE 652/415742 SX FWF/C530 DX, 2001

Il deflettore serve per aumentare la capacità aerodinamica della macchina. Questo deflettore 652 venne incidentato da Rubens Baricchello durante il Gran Premio del Canada del 2001.

652/415742 LEFT HAND DEFLECTOR AND FWF/C530 RIGHT HAND DEFLECTOR, 2001

The 652 deflector was damaged by Rubens Baricchello at the Canadian Grand Prix, 2001. The part is used to increase the car's aerodynamic capabilities.

† € 800-1.200, US\$1,000-1,500



16

16

17

CINTURE SABELT DI MICHAEL SCHUMACHER, 2003

Le cinture Sabelt furono utilizzate da Michael Schumacher durante la stagione 2003 sulle vetture F2003 GA.

MICHAEL SCHUMACHER SABELT BELTS, 2003

Sabelt belts, used by Michael Schumacher, during the 2003 season, on the F2003 GA vehicles.

† € 2.200-2.500, US\$2,800-3,100



17

18

DERIVA ALA POSTERIORE DX 647, 1996

Questa deriva del 1996 si presenta con una forma particolare ed è interamente fatta di carbonio. E' sicuramente un pezzo di particolare importanza a livello di aerodinamicità. Fu montata su una vettura pilotata da Eddie Irvine.

647, RIGHT REAR WING FIN, 1996

The 1996 fin has a special shape and is made entirely of carbon. The fin plays an important aerodynamic role. The piece was used on a car driven by Eddie Irvine.

† € 1.000-1.500, US\$1,300-1,900



18



19

19

TESTATE MOTORE 047/170333, 1998

Sono state assemblate sul motore 10 cilindri da 4 valvole per cilindro, montato sulla monoposto F300 pilotata da Michael Schumacher nel 1998.

HEADS OF ENGINE 047/170333, 1998

Heads fitted to the 10 cylinders-4 valves per cylinder engine of the F300 single-seater driven by Michael Schumacher in 1998.

† € 2.000-3.000, US\$2,500-3,800

20

PANNELLO COKA 642-4049 DX, 1998

Il Pannello coka 642 fu montato sulla F300 pilotata da Michael Schumacher e venne utilizzato nel vittorioso Gran Premio d'Argentina.

642-4049 RIGHT COKA PANEL, 1998

The 642 coka panel fitted to the F300 driven by Michael Schumacher and used to win the Argentinian Grand Prix.

† € 1.400-1.700, US\$1,800-2,100



20



21

SERIE COMPLETA DI ASSI A CAMME (2 ALBERI DI SCARICO E 2 DI ASPIRAZIONE) 357 FC DX 2234 KM 502 MOTORE 164 C2 / SX 357 FC SX 2292, 2000

Serie di assi a camme utilizzati sulla F2000 di R. Barrichello, nella stagione 2000, dove la Ferrari ha conquistato il Campionato del Mondo Piloti e Costruttori.

COMPLETE SET OF CAMSHAFTS (2 INLET AND 2 OUTLET)

Fitted to F2000 driven by Barrichello during the 2000 season, when Ferrari won the Drivers' and Constructors' World Championship.

† € 3.000-4.000, US\$3,800-5,000

22

COPPIA DI DISCHI FRENO DX-SX CCR 300 00 950 279 IN CARBONIO CON CAMPANA 1E24 289, 2000

Questi dischi freno in carbonio risalgono alla stagione 2000 e furono montati sulla monoposto F2000, pilotata da Michael Schumacher, quando vinse il Gran Premio del Brasile.

PAIR OF LEFT HAND, RIGHT HAND CCR 300 00 950 279 BRAKE DISKS, IN CARBON, INCLUDING BELL 1E24 289, 2000

The carbon brake disks date from the 2000 season and were fitted to the F2000 single-seater driven to victory by Michael Schumacher in the Brazilian Grand Prix.

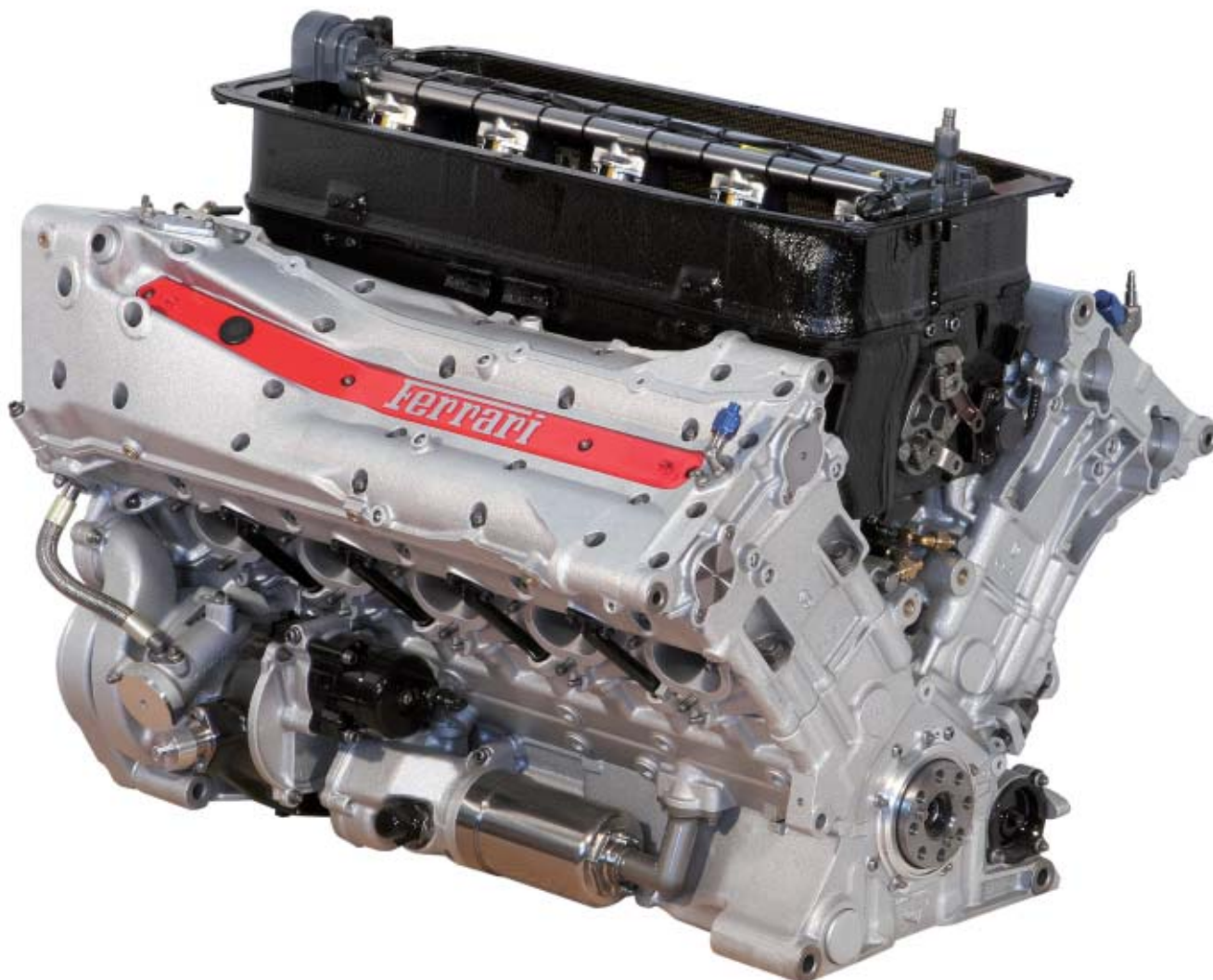
† € 4.000-5.000, US\$5,000-6,300



22



22



23

23

MOTORE 046/188803 (PRIVO DEI TUBI DI SCARICO), 1997

Questo motore 046 fu montato sulla Ferrari F310B, era il primo motore 10 cilindri costruito dalla Scuderia Ferrari e la seconda vettura pilotata da Michael Schumacher. Mancanza di alcuni componenti interni.

046/188803 ENGINE, (EXHAUST PIPES MISSING), 1997

The 046 engine fitted to the Ferrari F310B. The first 10 cylinder motor built by Scuderia Ferrari and the second car driven by Michael Schumacher. Some internal parts lacking.

† € 35.000-40.000, US\$44,000-50,000



24

24

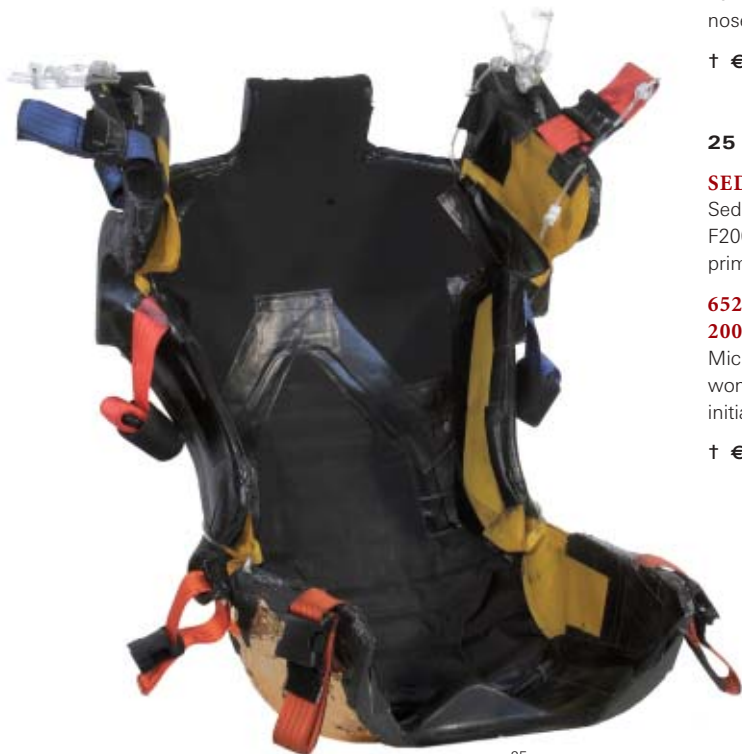
MUSETTO COMPLETO 645, 1994

Il musetto è completo con derive e alettoni. Presenta con il numero 28 di Gerhard Berger. Questo musetto era montato sulla 412T1, vittoriosa al Gran Premio di Germania.

645 COMPLETE NOSE, 1994

The nose is complete with fins and spoilers and features the old Ferrari red. It features the number 28 of Gerhard Berger. The 412T1 nose raced to victory in the German Grand Prix.

† € 6.000-8.000, US\$7,500-10,000



25

25

SEDILE DI MICHAEL SCHUMACHER 652, 2001

Sedile originale di Michael Schumacher utilizzato sulla monoposto F2001, Campione del Mondo Piloti e Costruttori, utilizzato durante le prime gare del campionato.

652 MICHAEL SCHUMACHER'S BUCKET DRIVING SEAT, 2001

Michael Schumacher's seat, as used in the F2001 single-seater, which won the Drivers' and Constructors' World Championship. Used in the initial championship races.

† € 3.000-4.000, US\$3,800-5,000



26

COPPIA DI FLAP DELL'ALA POSTERIORE (CON BASE IN PLEXIGLAS), 1997

I flap dell'ala posteriore sono stati montati sulla monoposto F310B del 1997, pilotata da Eddie Irvine. Sono interamente in fibra di carbonio e sono utilizzati per aumentare il carico aerodinamico della vettura.

PAIR OF REAR WING FLAPS (INCLUDING A PLEXIGLASS BASE), 1997

The rear wing flaps were fitted to the F310B single-seater used by Eddie Irvine in 1997. They are made from carbon fibre and are used to increase the car's aerodynamic capabilities.

† € 1.800-2.300, US\$2,300-2,900



27

DERIVA ALA ANTERIORE SX 646 412T2, 1995

La deriva sinistra appartiene alla Ferrari 412T2 con cui Gerhard Berger arrivò terzo al Gran Premio di Monaco.

646 412T2, LEFT FRONT WING FIN, 1995

The left fin was fitted to the Ferrari 412T2, driven by Gerhard Berger, which came third in the Monaco Grand Prix.

† € 800-1.200, US\$1,000-1,500



28

28

BASAMENTO 046/3/102811/2, 1997

Basamento del primo motore 10 cilindri 046 datato 1997 e montato sulla vettura F310B la monoposto pilotata da Michael Schumacher.

046/3/102811/2 ENGINE BLOCK, 1997

The 046 10 cylinder engine block, from 1997, was fitted to the F310B, the single-seater driven by Michael Schumacher.

† € 2.500-3.500, US\$2,200-4,400

29

TUTA DA GARA DI RUBENS BARRICHELLO, 2004

Utilizzata da Rubens Barrichello nel Gran Premio degli Stati Uniti dove giunse secondo.

RACE OVERALLS, RUBENS BARRICHELLO, 2004

Worn by Rubens Barrichello in the US Grand Prix, in which he came second.

† € 5.000-7.000, US\$6,300-8,800



29



30

30

BOMBER DI MICHAEL SCHUMACHER, BRANDED, 2004

Utilizzata da Michael Schumacher per eventi vari della Ferrari.

BRANDED BOMBER JACKET, MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Worn by Michael Schumacher at various Ferrari events.

† € 2.000-3.000, US\$2,500-3,800

31

VETTURA FERRARI GT 456, SCALA MODELLO (1:4), 1992

Modello del 1992, preparato e studiato all'interno della Galleria del Vento della Scuderia Ferrari.

A FIBREGLASS SCALE MODEL (1:4) OF THE FERRARI GT 456, 1992

Prepared and tested in the Scuderia Ferrari wind tunnel.

† € 5.000-8.000, US\$6,300-10,000



31



32

32

CERCHIONI ANT. RE 408 BBS 2311, 1997

I cerchioni anteriori sono stati montati sulla monoposto F310 pilotata da Michael Schumacher e vincitrice nel Gran Premio di Barcellona.

FRONT WHEELS RE 408 BBS 2311, 1997

Front wheels fitted to the F310 single-seater driven by Michael Schumacher when he won the Barcelona Grand Prix in 1997.

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100



32

33

POGGIATESTA DI RUBENS BARRICHELLO 651 (CON BASE IN CARBONIO), 2000

Il poggiatesta appartiene alla vettura F2000 di Rubens Barrichello ed è stato utilizzato nei Gran Premio di Francia e Austria, dove giunse, in entrambe i casi, al terzo posto.

651 RUBENS BARRICHELLO HEADREST, (CARBON BASE), 2000

The headrest was used by Rubens Barrichello on the F2000 car in the French and Austrian Grand Prix, in each race coming third.

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100



33



34

34

ALA POSTERIORE 648, 1997

Ala posteriore del 1997 montata sulla vettura F310B; si presenta in ottimo stato ed è stata utilizzata nei Gran Premi di San Marino ed Argentina, giungendo rispettivamente al secondo ed al terzo posto.

648 REAR WING, 1997

The 1997 rear wing fitted to the F310B car. It is in perfect condition and was used in the San Marino and Argentinian Grand Prix, finishing in second and third place respectively.

† € 1.000-1.500, US\$1,300-1,900

35

TUBO DI SCARICO 049/200393 DX, 2000

Tubo di scarico del 2000 montato sul motore 10 cilindri Campione del Mondo Piloti e Costruttori. Utilizzato per le prime gare del 2001.

049/200393 RIGHT HAND EXHAUST PIPE, 2000

The exhaust from 2000 was fitted to the 10 cylinder engine which won the Drivers' and Constructors' World Championships. Used for the first races of the 2001 season.

† € 3.800-4.500, US\$4,800-5,600



35



36

**ALETTONE POSTERIORE COMPLETO 652/415882 +
DERIVE 653/417206-05 DX-SX , ALETTONE 653/417195,
2001**

L'alettone è un elemento fondamentale per l'aerodinamicità della vettura ed è composto da entrambe le derive, che costituiscono il completamento dell'alettone. L'alettone è stato utilizzato per il vittorioso Gran Premio di Monza sulla monoposto pilotata da Michael Schumacher.

**652/415882 + 653/417206-05 + 653/417195 COMPLETE
REAR SPOILER WITH LEFT AND RIGHT FINS, 2001**

The spoiler is a fundamental component in the car's aerodynamics, consisting of both the fins that make up the wing. The spoiler was used in the victory at the Monza Grand Prix on the single-seater driven by Michael Schumacher.

† € 4.500-6.000, US\$5,700-7,600

37

**COPPIA DI PRESE D'ARIA DEI FRENI ANTERIORI 647
SPERIMENTALI (COMPRESI DI BASE IN PLEXIGLAS), 1996**

Queste prese d'aria dei freni anteriori sono state utilizzate nella stagione 1996 sulla vettura F310 pilotata da Michael Schumacher nei Gran Premi d'Europa e di San Marino.

**PAIR OF EXPERIMENTAL 647 FRONT BRAKE AIR INTAKES
(INCLUDING PLEXIGLASS BASE), 1996**

The front brake air intakes were used during the 1996 season on the F310 vehicle, driven by Michael Schumacher in the European and San Marino Grand Prix.

† € 2.200-3.000, US\$2,800-3,800



38

DERIVA ALA POSTERIORE 652/415860 SX, 2001

Fu utilizzata durante le prove libere del Gran Premio di Australia, con la F2001B.

652/415860 LEFT REAR WING FIN, 2001

Used during practise at the Australian Grand Prix, on the F2001B.

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100



38

39

TURNING VANE 652 SX, 2001

Il Turning Vane è un pezzo utilizzato per scaricare l'attrito che il vento crea contro la vettura. Questo pezzo è molto recente e risale alla stagione 2001, quando la Ferrari vinse sia il Campionato del Mondo Costruttori che il Campionato del Mondo Piloti con la F2001, pilotata da Michael Schumacher.

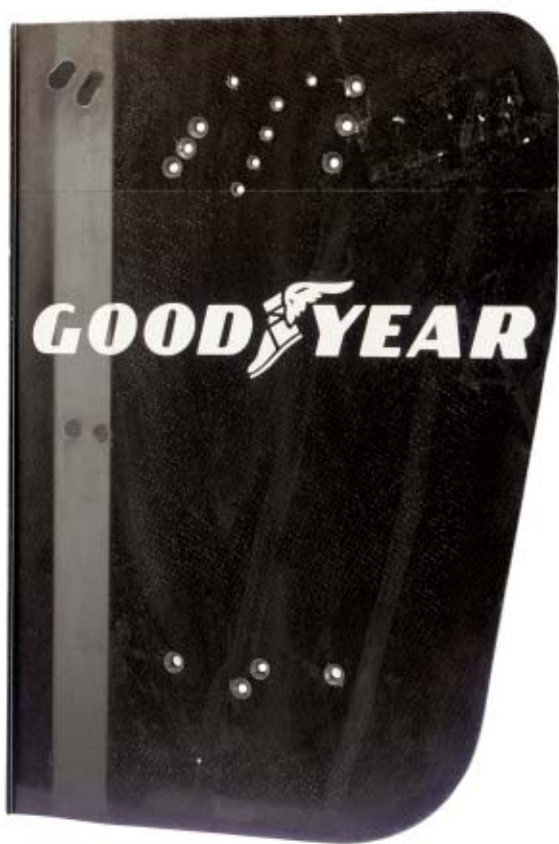
652 TURNING VANE LEFT, 2001

The turning vane is used to overcome wind resistance which hits the vehicle. It is a new part dating back to the 2001 season, the year in which Ferrari won the Drivers' and Constructors' World Championship in the F2001, driven by Michael Schumacher.

† € 800-1.000, US\$1,000-1,300



39



40

40

DERIVA ALA POSTERIORE CORTA DX 647, 1996

Questa deriva dell'ala posteriore 647 del 1996 fece parte della monoposto pilotata da Michael Schumacher nei Gran Premi d'Europa e San Marino, la F310B, che in entrambe le occasioni giunse seconda.

647 RIGHT SHORT REAR WING FIN, 1996

The 647 fin, from 1996, was part of the single-seater, driven by Michael Schumacher, in the European and San Marino Grand Prix. On both occasions the F310B finished in second place.

† € 900-1.300, US\$1,100-1,700

41

MUSETTO COMPLETO IN SCALA (1:3), ALLUMINIO CON CARBONIO A VISTO, 1996 F310

Pezzo unico della Galleria del Vento della Scuderia Ferrari.

SCALE MODEL OF A COMPLETE NOSE (1:3), ALUMINIUM AND CARBON FIBRE, 1996 F310

A unique item from the Scuderia Ferrari wind tunnel.

† € 8.000-10.000, US\$10,000-13,000



41

42

SERBATOIO DI RIFORNIMENTO 55833, 1995

Serbatoio di rifornimento utilizzato dalla Scuderia Ferrari durante le sessioni di prova.

55833, REFUELLING NOZZLE, 1995

A refuelling nozzle used by Scuderia Ferrari during test sessions.

† € 1.500-2.000, US\$1,900-2,500



42

43

ALBERO MOTORE 049/121/033/3 N399 FC 0401 (COMPRESO DI INGRANAGGI) 2000

Questo albero motore 049 è un pezzo originale fabbricato all'interno della Ferrari Gestione Sportiva a Maranello; il pezzo comprende anche una parte dell'ingranaggio.

049/121/033/3 N399 FC 0401 CRANKSHAFT (INCLUDING GEARS), 2000

The 049 crankshaft dates from 2000 and was created within Ferrari Gestione Sportiva at Maranello. The part also includes some of the gears.

† € 2.200-2.700, US\$2,800-3,400



43



44

44

PANNELLO COKA 647-408-215 SX, 1996

Questo pannello coka appartiene alla vettura del 1996, La F310, pilotata da Michael Schumacher, utilizzata in gara nel Gran Premio del Belgio.

647-408-215 LEFT COKA PANEL, 1996

The coka panel was part of the 1996 vehicle, the F310, driven by Michael Schumacher and used in the Belgian Grand Prix.

† € 1.800-2.200, US\$2,300-2,800

45

TAMBURO DESMO, 1993

Il tamburo ha lo scopo di selezionare le marce. Questo pezzo è del 1993 e fu utilizzato sul cambio della monoposto F93A di Gerhard Berger.

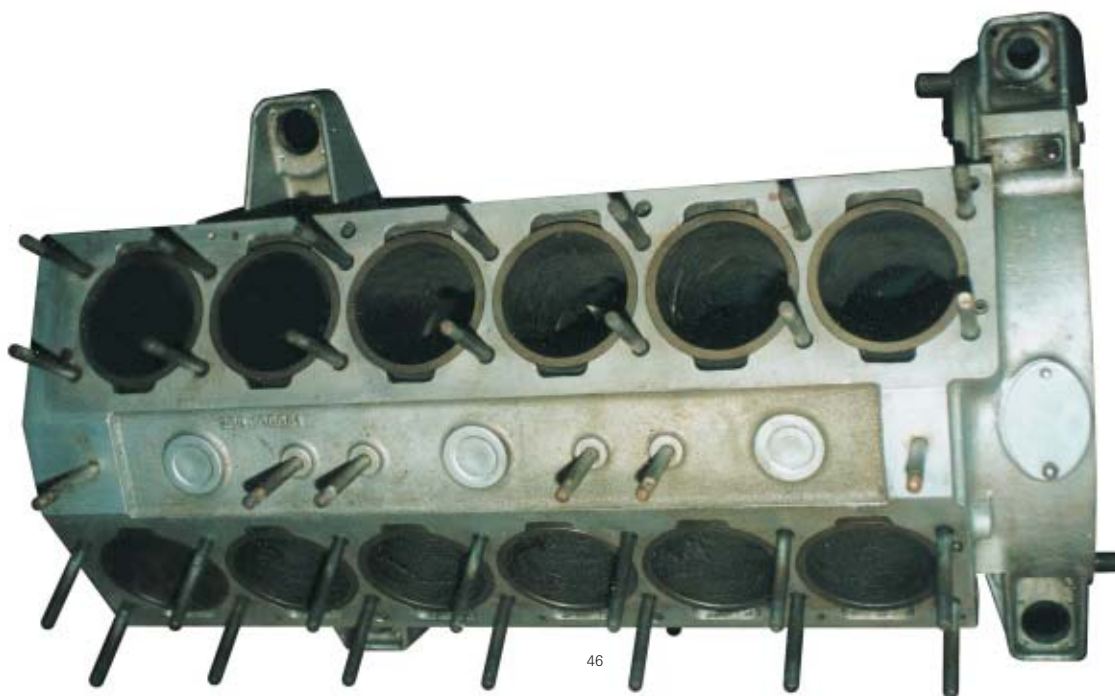
GEAR SELECTION BARREL, 1993

The barrel is used to select gears and dates from 1993. It was used on the gearbox fitted to the F93A single-seater, driven by Gerhard Berger.

† € 1.800-2.500, US\$2,300-3,100



45



46

46

BLOCCO MOTORE FERRARI 500 SUPERFAST
numero interno 58SA.

FERRARI 500 SUPERFAST ENGINE BLOCK
Internal number 58SA.

Ω € 8.000-12.000, US\$ 10,000-15,000

47

ALA ANTERIORE 648 INCIDENTATA, 1997

L'ala anteriore 648 è un pezzo incidentato della F300 pilotata da Michael Schumacher.

648 DAMAGED FRONT WING, 1997

The 648 wing is a damaged part of the F300 driven by Michael Schumacher.

† € 1.000-1.500, US\$1,300-1,900



47



48

48

SEDILE DI SCORTA DI JEAN ALESI, 1993

Sedile originale di Jean Alesi, usato sulla vettura F93A. Sul lato destro è presente il nome del pilota.

SPARE JEAN ALESI SEAT, 1993

The original seat used by Jean Alesi on the F93A vehicle. The name of the driver appears on the seat.

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100

49

049/190286 SNORKEL, 2000

Lo snorkel è un pezzo costituito prevalentemente da nido d'ape e carbonio ed è situato nella parte sottostante della cupola della F2000.

049/190286 SNORKEL, 2000

The 1997 snorkel is primarily a carbon honeycomb construction located in the space beneath the canopy on the F2000.

† € 1.400-1.800, US\$1,800-2,300



49



50

50

MUSETTO COMPLETO 651, 2000

Musetto 651 montato sulla monoposto F2000 con cui Michael Schumacher vinse il Campionato del Mondo Piloti. Il pezzo ha partecipato al Gran Premio di Indianapolis, dove vinse Michael Schumacher.

651 COMPLETE NOSE, 2000

The 651 nose was fitted to the F2000 single-seater, driven by Michael Schumacher, which won the Drivers' World Championship. The part was also fitted to the car which won the Indianapolis Grand Prix, again driven by Michael Schumacher.

† € 10.000-12.000, US\$13,000-15,000

51

TUTA DA GARA DI MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Tuta indossata da Michael Schumacher nel vittorioso Gran Premio di Indianapolis del 2004.

RACE OVERALLS, MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Race overalls worn by Michael Schumacher in the Indianapolis Grand Prix, where he came first.

† € 8.000-10.000, US\$10,000-13,000



51



52

52

TUBO DI SCARICO 046 SX, 1996/1997

Utilizzato sul motore Ferrari 10 cilindri per le prime prove sperimentali. La vettura era pilotata da Michael Schumacher.

046 LEFT EXHAUST PIPE, 1996/1997

Used on the Ferrari 10 cylinder engine in experimental tests, the driver was Michael Schumacher.

† € 3.800-4.500, US\$4,800-5,600

53

CUPOLA MODELLO 651/414330, 2000

Cupola originale montata sulla Ferrari F2000, guidata da Michael Schumacher, vincitrice del Campionato del Mondo Formula 1 e Campionato Mondiale Costruttori. La cupola comprende anche i due pannelli scarico necessari per la fuoriuscita dei tubi di scarico del motore. Ha partecipato al Gran Premio del Canada, 1° classificato.

MODEL 651/414330 ENGINE COVER, 2000

Original cover fitted to the Ferrari F2000, driven by Michael Schumacher, winner of the Formula 1 World Championship and Constructors' World Championship. The cover also includes the two exhaust panels required to provide an exit route for the engine exhaust. Participated in the Canadian Grand Prix and finished first.

† € 6.000-8.000, US\$7,600-10,000



53



54

54

DEFLETTORE 652/415827 SX FWF/C750, 2001

Questo deflettore rientra nella categoria dei pezzi Campioni del Mondo, vinto da Michael Schumacher nella stagione 2001. Il deflettore è stato utilizzato durante la gara del Gran Premio di Monaco.

652/415827 LEFT DEFLECTOR FWF/C750, 2001

The 652 deflector is one of the World Championship parts used by Michael Schumacher in winning the 2001 season.

† € 1.500-2.000, US\$1,900-2,500

55

COPPIA DI COPRI MUSETTO, 2000/2001

Il copri musetto è un pezzo unico e di estrema rarità. Questo musetto fu utilizzato dalla Scuderia Ferrari con lo scopo di coprire l'ala della vettura F2000 durante i Gran Premi per evitare che le altre scuderie potessero osservare la forma e la struttura dell'ala.

PAIR OF NOSE COVERS, 2000/2001

A unique part. Used by Scuderia Ferrari to cover the wing on the F2000 during Grand Prix events to prevent other teams from studying the shape and structure of the wing.

† € 1.500-2.500, US\$1,900-3,100



55



56

56

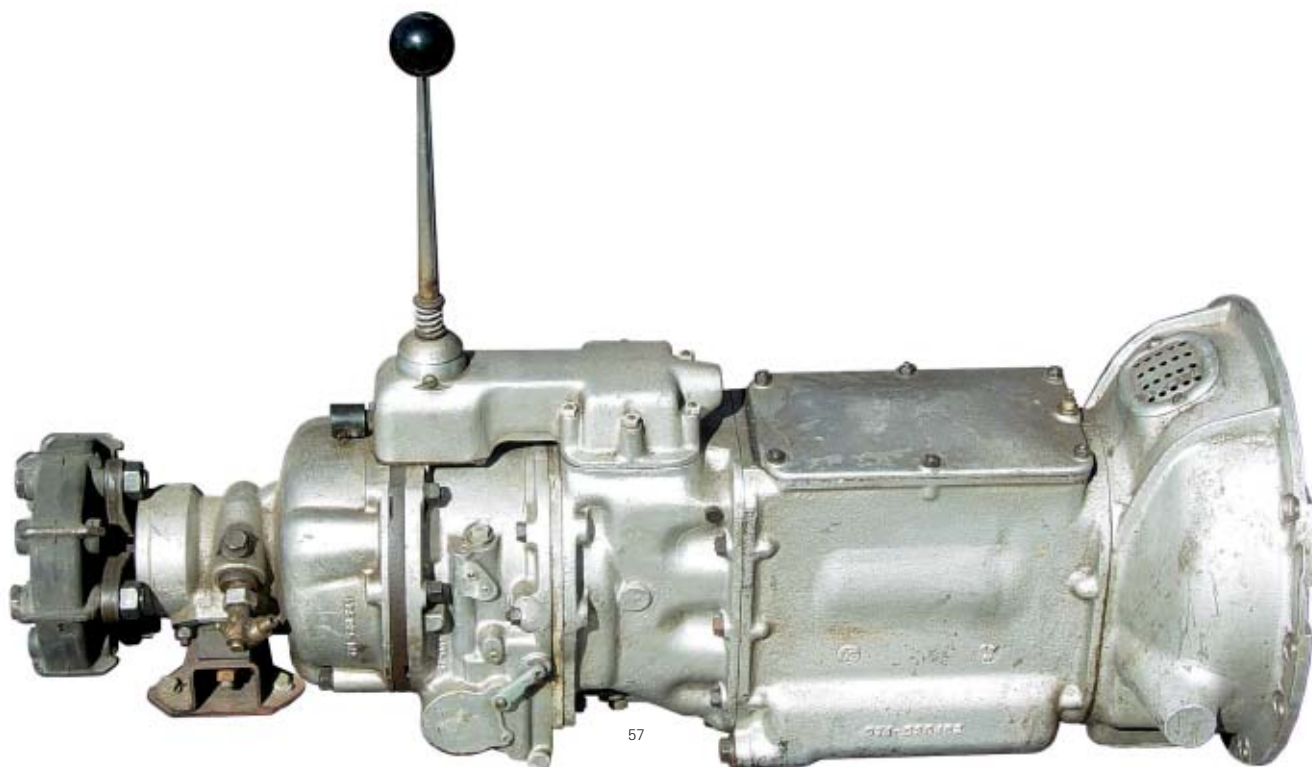
**LIBRETTO DELLA VETTURA 512 S, MOLTO RARO
512 S OWNERS MANUAL VERY RARE**

Ω € 950-1.600, US\$ 1,200-2,000

57

**CAMBIO PER FERRARI 250 CON MOTORE TIPO 128 F
FERRARI 250 TRANSMISSION TYPE 128 F**

Ω € 2.000-4.000, US\$ 2,500-5,000



57

WINGLET PER CARICO SUPPL. SU COKA DX 646, 1995

Il Winglet si presenta con una forma molto particolare e artistica. Questo pezzo è stato montato sulla vettura 412T2 pilotata da Jean Alesi nel Gran Premio di Silverstone, dove giunse secondo.

WINGLET FOR ADDITIONAL DOWNFORCE ON THE 646 RIGHT COKA, 1995

The winglet is distinctive in shape. It was fitted to the 412T2 driven by Jean Alesi to second place in the Silverstone Grand Prix.

† € 1.400-1.800, US\$1,800-2,300





59

59

59

COPPIA DI MOZZI RUOTA P/N 645-G45-1001 LHS/N 13760-9 / P/N 646-644672RH S/N14374-6 DX E SX, 1995

Questi mozzi 645 (destro e sinistro) sono pezzi montati sulla 412T2 pilotata da Jean Alesi nel 1995, anno in cui vinse il suo primo Gran Premio in Canada alla guida della Ferrari.

PAIR OF P/N 645-G45-1001 LHS/N 13760-9 P/N 646-644672RH S/N14374-6 LEFT AND RIGHT HAND WHEEL HUBS, 1995

The 645 left and right hand wheel hubs were fitted to the 412T2 which was driven by Jean Alesi in 1995, in which he won his first Grand Prix in Canada, whilst driving for Ferrari.

† € 1.500-1.800, US\$1,900-2,300

60

CALENDARIO PERPETUO UFFICIALE CONCESSIONARI FERRARI

in vetro. Fine anni '50 inizio '60. Molto raro.

OFFICIAL FERRARI DEALER PERPETUAL CALENDAR

in glass, very rare, late 1950s / early 1960s.

Ω € 1.500-2.500, US\$1,900-3,100



60

61

DOCUMENTI INTERNI DELLA SCUDERIA FERRARI DEL 19 E 20 OTTOBRE 1960

Documenti stampati e scritti a mano "Internal Memorandum" dall'Ingegnere Bizzarini a Enzo Ferrari riguardanti le prove di una Testa Rossa ufficiale, chiaramente menzionata : #0782. La macchina fu iscritta per Rodriguez e Scarfiotti alla 24 ore di Le Mans il 25 e 26 Giugno 1960. Sono la rappresentazione unica dell'ambiente di lavoro in un periodo speciale della storia della Scuderia Ferrari tra il Commendatore e il suo capo-ingegnere Bizzarini. I due documenti sono in un'ottima condizione originale, senza pieghe, strappi, macchie o scoloriture.

SCUDERIA FERRARI FACTORY INTERNAL DOCUMENTS OF OCTOBER 19TH AND 20TH, 1960 DOCUMENT ONE DATED "19/10/60"

Typed form document and hand written "Internal Memorandum" in five colors from Ing. Bizzarini to Enzo Ferrari regarding the test drive of a Works Team Testa Rossa. Specifically referencing chassis 0782, a 1960 Factory Team Car. The car previously raced on June 25th at the 24 Hours of Le Mans with Rodriguez and Scarfiotti. They represent a truly unique perspective between Ferrari's top Engineer and Bizzarini's own unique creativeness during a very special moment in the history of the Scuderia Ferrari. The two documents are in excellent original condition without folding, tears, stains, fading or discoloration.

€ 1.000-1.500, US\$1,500-1,900



61

62

CALIBRO VERNIER UFFICIALE SCUDERIA FERRARI (CIRCA 1931-1932)

All'inizio degli anni Trenta Enzo Ferrari creò il reparto corsa "semi-ufficiale" dell' Alfa Romeo a Modena, Italia: La Scuderia Ferrari. Questo è uno degli strumenti originali di precisione della scuderia. Questo calibro riporta la scritta stampata "SC. Ferrari". Misura in centimetri e riporta la marca "GLASHART" ed anche la scritta "Helios". Un pezzo molto antico ed interessante delle Memorabilia Ferrari.

SCUDERIA FERRARI FACTORY VERNIER CALIPER (CIRCA 1931-1932)

In the early 1930s Enzo Ferrari ran the "semi-works" Alfa Romeo Race Department in Modena, Italy. This is one of the team's original precision measurement tools. This caliper is clearly stamped "SC. FERRARI". It measures in centimeters and bears the manufacturer's stamp "GLASHART" as well as the scripted stamp "Helios." A very old and interesting piece of Ferrari Memorabilia.

€ 800-1.000, US\$1,000-1,500



62

COMUNICAZIONE INTERNA A: 19/10/60

Oggetto: Prova di velocità con Sci (07/81) 3° 0782 su la Zona (Chiarif-14 - Salsomaggiore).

Intestazione vettura: Motore 1800 TR 7 su la Zona
Sappiamo 11/10
Uomo autotestati 3,50 a 15 su 5 E a 3,45 Kg/m.
Uomo portatili 4,50 a 15 su 5 E a 3,45 Kg/m.
Procedi come la Zona 1960.

Nell'Autotestato Bologna Sud - Bologna Nord si sono eseguite prove di velocità con la vettura di cui in oggetto con due diversi tipi di carburante: la prova è stata eseguita con i prodotti a benzina (Ing. Mascheroni e Sig. Bazzani) e 70 lt. di carburante; i tempi sono stati rilevati nelle due direzioni di marcia.

I risultati sono stati:

a) Un carburante modificato (poco olio, carburante benzina grigi 37°) molto nuovo, prove d'aria motore sono estremamente alti, sono da fotografare

Tempo sul No.	Velocità in Km/h.	Urti prot.
Bologna N.-Bologna S.	13"1/10	274,8
Bologna S.-Bologna N.	13"1/10	274,8

Il tempo sul No. 4/10/10 (stesso carburante benzina grigi 37°).

Tempo sul No.	Velocità in Km/h.	Urti prot.
Bologna N.-Bologna S.	13"1/10	274,8
Bologna S.-Bologna N.	13"1/10	274,8

Temperatura acqua 70° alla fine
La differenza fra i due tipi di carburante è di circa 21,1 Km/h. a favore del tipo (A).

Ing. Mascheroni

P.S. - Addegnata la curva di partenza del motore su il quale è stato effettuato la prova di velocità. Il motore ha dato potenza e velocità sufficienti dopo la prova di prova.

Schema foglio

61

63

LIBRETTO DELLA FERRARI 250 LM

molto raro.

250 LM OWNERS MANUAL

very rare.

Ω € 950-1.600, US\$ 1,200-2,000



63



64

64

DERIVA ALA POSTERIORE 652/415861 DX, 2001

Fu utilizzata durante le prove libere del Gran Premio di Australia, con la F2001B.

652/415861 RIGHT REAR WING FIN, 2001

Used during practise at the Australian Grand Prix on the F2001B.

† € 1.700-2.500, US\$2,100-3,100



65

COPPIA DI FLAP ALA ANTERIORE DX E SX 644, (CON BASE IN PLEXIGLASS), 1993

I due flap in carbonio furono montati sulla F93A, pilotata nel 1993 da Gerhard Berger, durante il Gran Premio d'Ungheria, quando giunse al terzo posto.

644 PAIR OF LEFT AND RIGHT FRONT WING FLAPS, (PLEXIGLASS BASE), 1993

The two carbon flaps were fitted to the F93A, driven by Gerhard Berger in the 1993 Hungarian Grand Prix. The car finished in third place.

† €1.400-1.800, US\$1,800-2,300

66

PORTELLO BENZINA 649, 1998

Portello benzina della 649 utilizzato sulla F300 pilotata da Eddie Irvine nei Gran Premi di Monaco e Canada, ove giunse terzo in entrambe le gare.

649 PETROL FILLER CAP, 1998

The 1998 petrol cap was used on the F300, driven by Eddy Irvine at the Manaco and Canadian Grand Prix, which finished third in both races.

† € 1.000-1.500, US\$1,300-1,900



66



67

ALBERO MOTORE INCIDENTATO 049/121033/3 N352 FC 0101, 2000

Questo albero motore 049, montato su una vettura pilotata da Rubens Barrichello, è un pezzo Campione del Mondo Costruttori; sulla sua parte sinistra dell'albero si può notare una grossa spaccatura.

049/121/033/3 N352 FC 0101, 2000

The 049 crankshaft, part of a car driven by Rubens Barrichello helped to win the Constructors' World Championship. A large crack is visible on the left hand side of the shaft.

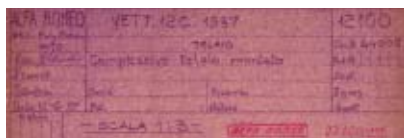
† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100

68

**PAIO DI RUOTE POSTERIORI PER FERRARI 512S
PAIR OF REAR WHEELS FOR FERRARI 512S**

† € 1.600-2.400, US\$ 2,000-3,000





69

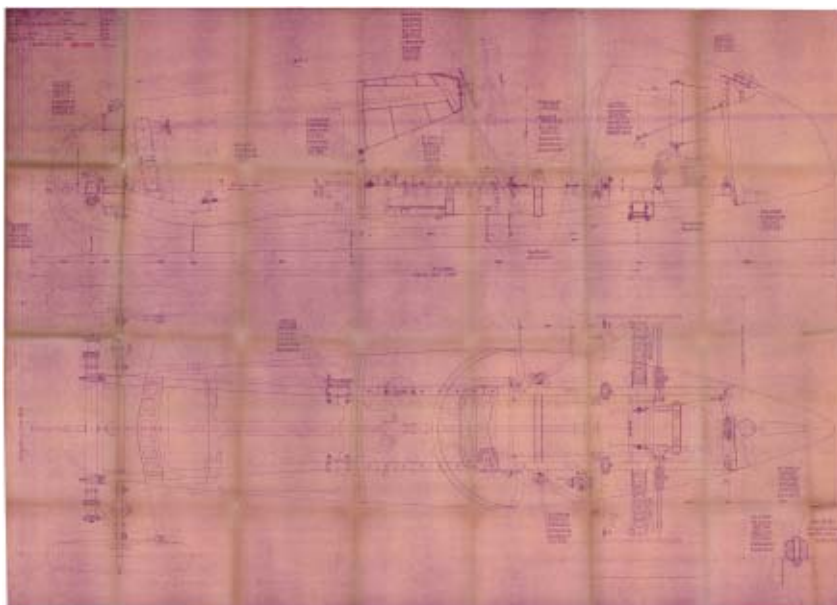
**CIANOGRAFICA ALFA CORSE 12 C
GRAN PREMIO - 1935**

Prima generazione originale, grande.

**ALFA CORSE 1935-12C GRAND PRIX
BLUEPRINT**

1st generation original, large.

† € 4.000-8.000, US\$ 5,000-10,000



69



70

70

CINTURE SABELT DI MICHAEL SCHUMACHER, 2003

Le cinture Sabelt furono utilizzate da Michael Schumacher durante la stagione 2003 sulle vetture F2003 GA.

MICHAEL SCHUMACHER SABELT BELTS, 2003

Sabelt belts, used by Michael Schumacher, during the 2003 season, on the F2003 GA vehicles.

† € 2.200-2.500, US\$2,800-3,100



71

71

COPPIA DI SPECCHIETTI DX E SX 651, 2000

Coppia di specchietti della vettura 651 del 2000, utilizzati sulla monoposto F2000 pilotata da Michael Schumacher, con cui vinse il Campionato del Mondo Piloti.

651 LEFT AND RIGHT HAND MIRRORS, 2000

A pair of mirrors, fitted to the 651 car, from 2000. They were used on the F2000 single-seater, driven by Michael Schumacher in which he won the Drivers' World Championship.

† € 2.500-3.000, US\$3,100-3,800



71

72

GIUBBOTTO SENZA MANICHE MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Utilizzato da Michael Schumacher per vari eventi Ferrari nel stagione 2004. *Non illustrato.*

SLEEVELESS JACKET, MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Worn by Michael Schumacher at various events during the 2004 season. *Not illustrated.*

† € 2.000-2.500, US\$2,500-3,100



73

73

MUSETTO COMPLETO IN SCALA (1:3), ALLUMINIO CON CARBONIO A VISTO, 1996 F310

Un pezzo unico creato all'interno della Galleria del Vento per la Scuderia Ferrari.

SCALE MODEL OF A COMPLETE NOSE, ALUMINIUM AND CARBON FIBRE, 1996 F310

A unique model created for use in the Scuderia Ferrari wind-tunnel.

† € 8.000-10.000, US\$10,000-13,000

74

TUBO DI SCARICO 049/200393 SX, 2000

Tubo di scarico del 2000 montato sul motore 10 cilindri Campione del Mondo Piloti e Costruttori. Utilizzato per le prime gare del 2001.

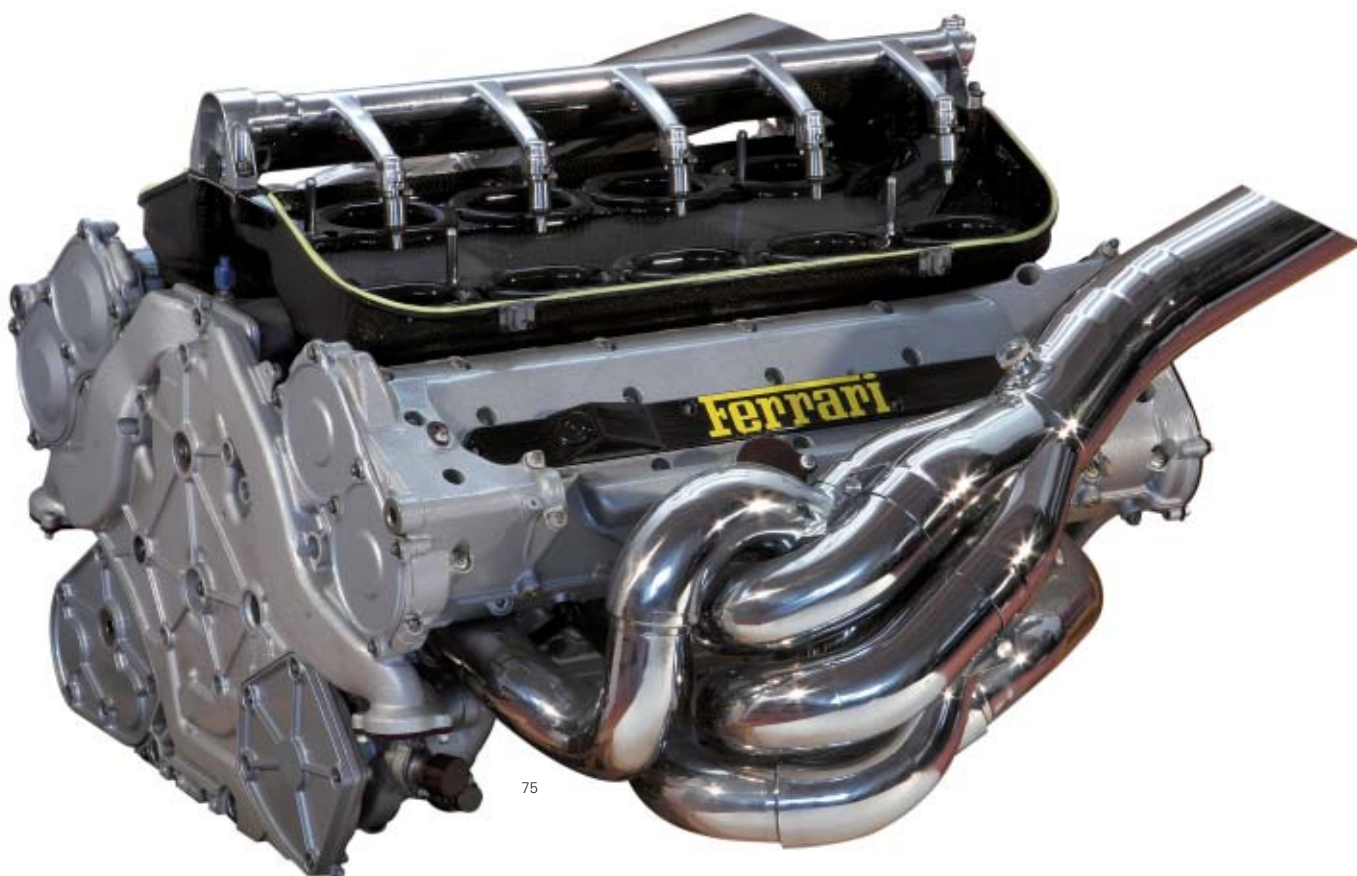
049/200393 LEFT HAND EXHAUST PIPE, 2000

The exhaust from 2000 was fitted to the 10 cylinder engine which won the Drivers' and Constructors' World Championships. It was also used for the first races of the 2001 season.

† € 3.800-5.000, US\$4,800-6,300



74



75

MOTORE 049/190785, MATRICOLA N. 362, 2001

Il motore 10 cilindri 049 del 2001 ha vinto il Campionato del Mondo Piloti e Costruttori. Questo motore è comprensivo anche dei tubi di scarico, ma alcuni componenti interni mancano. Sulla parte superiore è presente la scritta Ferrari. Il motore è stato montato sulla vettura di Michael Schumacher.

049/1907895 ENGINE, NUMBER 362, 2001

The 049 10 cylinder engine, from 2001, won the Drivers' and Constructors' World Championships. The engine has exhaust pipes, but some internal parts are lacking. The Ferrari text appears on the upper part. The engine was fitted to Michael Schumacher's car.

† € 40.000-50.000, US\$50,000-63,000

76

TUTA DA GARA DI RUBENS BARRICHELLO, 2004

Utilizzata da Rubens Barrichello nel Gran Premio di Belgio dove giunse secondo.

RACE OVERALLS, RUBENS BARRICHELLO, 2004

Worn by Rubens Barrichello in the Belgian Grand Prix, in which he came in second place.

† € 5.000-7.000, US\$6,300-8,800



76

77

TUTA DA GARA DI MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Utilizzata da Michael Schumacher nel Gran Premio d'Australia dove giunse al secondo posto.

RACE OVERALLS, MICHAEL SCHUMACHER, 2004

Worn by Michael Schumacher in the Australian Grand Prix, in which he came in second place.

† € 8.000-10.000, US\$10,000-13,000



77



78



78

78

COPPIA DI CERCHIONI POST. RE 338 BBS W5282 / RE 338 BBS W5287, 1997

Utilizzati sulla monoposto F300 pilotata da Michael Schumacher durante il Gran Premio di Monaco.

PAIR OF REAR WHEELS RE 338 BBS W5282/RE 338 BBS W5287, 1997

Fitted to a single-seater F300 driven by Schumacher in the 1997 Monaco Grand Prix.

† € 1.000-1.600, US\$1,300-2,000



79

79

MICHAEL WRIGHT, TOUR DE FRANCE 1960; FERRARI 250 GT BERLINETTA DI SIMON E THEPENNIER NEGLI PIRENEI

60x52 cm, tecnica mista, firmato, montato, incorniciato e con vetro.

MICHAEL WRIGHT, 1960 TOUR DE FRANCE; THE FERRARI 250GT SWB BERLINETTA OF DE SIMON AND THEPENNIER IN THE PYRENEES.

60x52cms, mixed media, signed mounted, framed and glazed.

€ 1.700-2.600, US\$2,000-3,300



80

80

TROFEO DI LE MANS, 1949

E' l'oggetto che simboleggia la nascita della leggenda Ferrari dopo la Seconda Guerra Mondiale, mediante la vittoria a Le Mans. Un tributo alla rinascita dell'industria automobilistica italiana, a Enzo Ferrari ed al suo grande pilota principale, Luigi Chinetti, che guidò per 23.5 ore delle 24. Trofei simili furono vinti a Le Mans tra nel 1936-1938. Altezza 18 pollici-Peso 35 lbs, leggermente ossidato.

1949 LE MANS TROPHY

The initial post war manifestation of the legend to be established by Ferrari at Le Mans. A tribute to the rebirth of the Italian automobile industry, to Enzo Ferrari, and to the primary driver, Luigi Chinetti, who drove for 23.5 of the 24 hours. Similar trophies were awarded at Le Mans in 1936-1938. Height: 18", Weight: 35 lbs, slightly oxidized.

‡ € 60.000-76.000, US\$ 75,000-95,000



81

VOLANTE FORMULA 1, 2001

Volante ufficiale della F2001, con cui Michael Schumacher vinse il Campionato del Mondo Piloti e Costruttori. Il volante è completamente in fibra di carbonio e comprensivo di tutti i pulsanti necessari per il funzionamento della monoposto.

MOMO FORMULA 1 STEERING WHEEL, 2001

A unique part, this is the official steering wheel from the F2001 with which Michael Schumacher won the Drivers' and the Constructors' World Championships. The wheel is made entirely of carbon fibre and it includes all the working buttons used in operating the single-seater.

† € 60.000-70.000, US\$75,000-88,000



LOTTE PROVENIENTI DA IMPRESA

Vi preghiamo di notare che i lotti contrassegnati con il simbolo † sono lotti provenienti da impresa e possono essere soggetti ad un'ulteriore IVA sul valore di aggiudicazione. Per l'individuazione del trattamento fiscale vi preghiamo di contattare il Tax Department (Andrew Hare) a Londra al n. tel: +44 207 293 6039, n. fax: +44 207 293 6913.

Dal 23 Giugno al 28 Giugno 2005 i nostri consulenti fiscali saranno presenti alla Pista di Fiorano.

LOTTE IN TEMPORANEA IMPORTAZIONE

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo ‡ sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale e sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un'ulteriore IVA del 10% sul valore di aggiudicazione per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250.

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo Ω sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale ma NON sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un dazio del 10% sul valore di aggiudicazione e ad un'ulteriore IVA del 20% sul Totale (valore di aggiudicazione più dazio) per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250.

Gli acquirenti non residenti in Italia sono pregati di notare che i lotti venduti in temporanea importazione doganale dovranno essere spediti al paese di destinazione in accordo con le leggi doganali e saranno soggetti a dazi e tasse del paese ove si importa il lotto.

LOTS OFFERED BY A COMPANY

Lots marked with the symbol † are offered for sale by a company and could therefore be applicable to an additional VAT on the hammer price. Please refer to the Tax Department (Andrew Hare) in London to discuss each individual case, telephone: +44 207 293 6039, fax: +44 207 293 6913.

From 23 June 2005 to 28 June 2005 our financial consultants will be available at Pista di Fiorano.

LOTS ON TEMPORARY IMPORTATION

Lots marked with a ‡ have been imported from outside the European Union and are to be sold under temporary importation as items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers the lots are subject to an extra 10% VAT on the hammer price and a charge of €250 for closure of the temporary importation.

Lots marked with an Ω have been imported from outside the European Union and are to be sold under Temporary Importation but are NOT items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers these lots are subject to 10% import duty on the hammer price and 20% VAT on the total (hammer price plus duty) also a charge of €250 for closure of the temporary importation for Italian resident buyers.

Non Italian resident buyers should be aware that as the lots are under temporary importation they will need to be shipped under customs control to the final country of import where that country's local tax and duty will apply.

Sotheby's at
FERRARI

MARANELLO 28 GIUGNO 2005

FERRARI & MASERATI AUTOMOBILI
FERRARI & MASERATI AUTOMOBILES

LOTTI 101-133 / LOTS 101-133

FERRARI 250 GTE 2+2 1963

† € 80.000-90.000 US\$ 100,000-115,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #4745	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre longitudinali, molle elicoidali addizionale, ammortizzatori telescopici	CHASSIS NUMBER/VIN: #4745	BRAKES: hydraulic on four discs
MOTORE: tipo F128, #4745, anteriore 12 cilindri a V a 60°	FRENI: a disco sulle quattro ruote con, comando idraulico e serbofreno a depressione	ENGINE: type F128, #4745, front-mounted 60° V12	WHEELS: 15" wire Borrani with centre-locking
ALESAGGIO - CORSA: 73 x 58.8 mm	RUOTE: Borrani a raggi, fissaggio centrale, da 15" di diametro	BORE X STROKE: 73 x 58,8mm	TYRES: 205/70 VT 15 Michelin (today, not original size)
CILINDRATA: 2953 cm3	PNEUMATICI: Michelin 205/70 VR 15 (attualmente)	CAPACITY: 2953cc	WHEELBASE: 2600mm
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa	PASSO: 2600 mm	VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank	FRONT TRACK: 1378mm
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori doppio corpo Weber 36 DCF	CARREGGIATA ANTERIORE: 1378 mm	CARBURETION: three twin-choke Weber 36 DCF carburettors	REAR TRACK: 1374mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,2 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1374 mm	COMPRESSION RATIO: 9.2: 1	CURB WEIGHT: 1460kg
POTENZA MASSIMA: 235 cavalli a 7000 giri /min	PESO A IN ORDINE DI MARCIA: 1460 kg	MAX. POWER: 235bhp at 7,000rpm	PERFORMANCE: 230kph max. speed
CAMBIO: 4 marce + overdrive + RM	PRESTAZIONI: velocità massima : 230 km/h	TRANSMISSION: 4 speed and reverse, manual + overdrive	PRODUCTION RUN: 1960-1963
FRIZIONE: monodisco a secco Fichtel and Sachs	PRODUZIONE: 1960-1963	CLUTCH: one dry disc	NUMBER OF CARS BUILT: 950
TELAIO: tipo 508 E/63, tubolare in acciaio, tubi principali a sezione ovale	NUMERO DI VETTURE COSTRUIE: 950	CHASSIS: tubular in steel with oval main tubes, type 508 E/63	
CARROZZERIA: coupé 2+2, disegnato e costruito da Pininfarina		BODY: 2+2 coupé by Pininfarina	
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzante		FRONT SUSPENSION: IFS with two A-arms, coil springs and telescopic dampers	
		REAR SUSPENSION: live axle, semi-elliptic leaf springs and telescopic dampers	

Negli anni '50, un paio di 2+2, dette anche "quattro posti" furono costruite su dei telai Ferrari da carrozzieri come Ghia, Touring e Vignale, ma non furono mai automobili di serie. Il prototipo della prima Ferrari 2+2 fu utilizzato come macchina di "direzione corsa" alla 24 Ore di Le Mans nel 1960. Fu la prima apparizione in pubblico di questa macchina, che debuttò al Salone di Parigi in Ottobre. Questo coupé 250 GTE 2+2 era costruito su un telaio con lo passo lungo di quello utilizzato per alcuni coupé due posti, però la posizione del motore più avanzata permetteva di ricavare due posti dietro. Dal punto di vista meccanico la 250 GTE 2+2 era simile alle Ferrari due posti dell'epoca, le testate erano quelle dei nuovi standard Ferrari con le candele esterne, le molle delle valvole elicoidali e i collettori d'aspirazione all'interno. Le auto prodotte successivamente furono dotate di un motore 4-litri tipo 209 e furono battezzate "America".

La macchina qui presentata, una Ferrari 250 GTE #4745, ha percorso soltanto 5600 km da quando è stata completamente restaurata da Sport Garage e Berlinetta Motors nel 2002. La carrozzeria è color nero con gli interni di pelle rosso scuro. L'ultima revisione è stata effettuata a 4800 km e una breve prova ci ha permesso di controllare la buona qualità del suo stato di funzionamento. Il motore è stato verificato, il cambio, l'overdrive e il ponte sono nuovi così come il tubo di scarico Ansa e i freni. La macchina è attrezzata con un impianto audio-radio FM Blaupunkt d'epoca. I pneumatici sono nuove come gli ammortizzatori e boccole elastiche. La vernice è di ottima qualità, essendo stata la carrozzeria completamente decapata prima di essere riverniciata.

Libretto di circolazione comunitario.

In the Fifties, there had been a handful of 2+2 or even four seat cars, built on Ferrari chassis by coachbuilders like Ghia, Vignale or Touring, but they had never been production cars. The Ferrari 250 GTE 2+2 prototype appeared as the pace-car at the 1960 Le Mans race: it was the first public outing of this new Ferrari which was officially introduced at the Paris Motor Show in October. It was built on the same long wheel-base as some of the 2-seaters but a more advanced engine position had left some more room available for two rear seats. From the mechanical point of view, the 2+2 was similar to the two-seaters; the cylinder heads were of the type with the plugs on the outside of the V, new valve coil springs and the inlet manifolds in the centre of the V.

This car has recorded only 5,600 km since its full restoration by Sport Garage and Berlinetta Motors in 2002. It is finished in black with dark red leather. It was checked at 4,800 km and a short driving test has ascertained that it is in good running order. The engine has been checked and the gearbox, the overdrive and the back axle are new, as is the Ansa exhaust system and the brakes. The car is fitted with a period Blaupunkt FM radio. The tyres, the dampers and the suspension silentblobs are new. The finish is of a good quality standard, as the body was returned to the bare metal before being repainted.

EEC title





FERRARI 328 GTS 1988

† € 50.000-60.000 US\$ 65,000-75,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: ZFFWA20B00077436	CARROZZERIA: coupé due porte due posti carrozata da Scaglietti su disegno Pininfarina
TIPO: F106 AS/PB	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, ammortizzatori con molle elicoideali, barra stabilizzatrice trasversale
MOTORE: 8 cilindri a V a 90°, centrale, trasversale, blocco e testate in lega leggera, quattro valvole per cilindro	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, ammortizzatori con molle elicoideali, barra stabilizzatrice trasversale
ALESAGGIO-CORSA: 83 mm x 73,6 mm	FRENI: a disco, comando idraulico, ABS
CILINDRATA: 3185 cm ³	RUOTE: in lega leggera, 7"J x 16" ant., 8"J x 16" post.
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa comandate da quattro alberi a camme mediante cinghia dentata	PNEUMATICI: 205/55 VR 16" ant. 225/50 VR 16" post.
ALIMENTAZIONE: iniezione Bosch K- Jetronic, accensione Marelli Microplex	PASSO: 2237 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,8 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1485 mm
POTENZA MASSIMA: 270 cavalli a 7000 giri /minuto	CARREGGIATA POSTERIORE: 1465 mm
CAMBIO: 5 marce + RM	PESO IN ORDINE DI MARCIA: 1380 Kg
FRIZIONE: monodisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima : 263 km/h
TELAIO: tubolare in acciaio KMO, tubi principali di sezione ovale	PRODUZIONE: 1985-1989

CHASSIS NUMBER/VIN: ZFFWA20B00077436	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs and telescopic dampers
TYPE: F106 AS-/PB	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs and telescopic dampers
ENGINE: 90° V8 transverse central rear, alloy block and heads, four valves per cylinder	BRAKES: four discs, ABS
BORE X STROKE: 83 x 73,6mm	WHEELS: 7"Jx16" front, 8"Jx16" rear
CAPACITY: 3185cc	TYRES: 205/55 VR 16
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2337mm
CARBURETION: Bosch K-Jetronic injection, Marelli Microplex ignition	FRONT TRACK: 1485mm
COMPRESSION RATIO: 9.8 : 1	REAR TRACK: 1465mm
MAX. POWER: 270bhp @ 7000rpm	CURB WEIGHT: 1380kg
TRANSMISSION: 5-speed and reverse, manual	PERFORMANCE: 263kph speed
CLUTCH: single dry disc	PRODUCTION RUN: 1985-1989
CHASSIS: KMO steel members with oval main tubes	
BODY: two-door two-seat coupé designed by Pininfarina and built by Scaglietti	

La Ferrari 328 è un'importante tappa nelle "piccole" 8 cilindri che sostituiscono la Dino V6 nel 1973, da cui le F430 attuali discendono, con prestazioni simili alle prestigiose 12 cilindri. La 328, presentata nel 1986, aveva infine trovato i cavalli e le prestazioni che il passaggio all'iniezione aveva fatto perdere alle 308 GTBi del 1980. La 328 è un'ottima macchina, efficiente e viva, ed il suo disegno dovuto a Pininfarina non è mai invecchiato dal 1985.

Trovare un Ferrari 328 GTS come quella che presentiamo non è usuale. Il nostro esemplare, infatti, ha percorso soltanto poco più di 3800 km (2375 miglia) dalla sua uscita di fabbrica. Non è un'automobile restaurata, ma è nuova! Che dire di più, se non che è stata rimessa in funzione e che tutto è stato fatto, in particolare sono state sostituite le cinghie di distribuzione per assicurarsi che il futuro proprietario ne sia completamente soddisfatto.

Questa macchina è nera, col tettuccio amovibile nero, i sedili in pelle beige e dispone ancora del suo kit di attrezzi originali.

Libretto di circolazione comunitaria.

The Ferrari 328 is an important step in the "small" 8-cylinder line which replaced the V6 Dino in 1973 a line whose present representative, the F430, offers the same level of performance as that of many 12-cylinder cars. Introduced in 1985, the 328 offered again the power and the performance which had been lost when the 1980 308 GTBi got a fuel-injection system. The 328 is a fine car with lively performance, and its style by Pininfarina is as fresh as it was in 1985.

To discover a Ferrari like this one would be difficult to repeat. In fact, this car has recorded only 3,800 km (2,375 miles) since its first delivery in Italy; it is not so much a restored car as a new car. It has been carefully re-started and everything else has been done, in particular the replacement of the timing belts, to be sure that the future owner will be entirely satisfied.

The car is finished in black, with black detachable roof and beige leather upholstery, and it has its tool set.

EEC title





MASERATI QUATTROPORTE Speciale 1985

€ 20.000-25.000 US\$ 25,000-31,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: AM 330/49 *5662* MOTORE: 8 cilindri a V di 90° ALESAGGIO-CORSA: 93,9 X 89 mm CILINDRATA: 4930 cm3 DISTRIBUZIONE: 4 alberi a camme ALIMENTAZIONE: 4 carburatori Weber doppio corpo RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,8:1 POTENZA MASSIMA: 290 cavalli a 5500 giri COPPIA MASSIMA: 460 nm a 3800 giri CAMBIO: meccanico a 5 velocità + RM FRIZIONE: monodisco a secco TELAIO: a struttura portante con la scocca CARROZZERIA: semiblindatura: portiere e vetratura SOSPENSIONI: a ruote indipendenti con bracci trapezoidali oscillanti – molle elicoidali ammortizzatori telescopici – barra antirollio	FRENI: a disco ventilati con doppio servofreno a circuito sdoppiato RUOTE: 7½ X 15 PNEUMATICI: 225/70 VR 15 PASSO: 2800 mm CARREGGIATA ANTERIORE: 1520 mm CARREGGIATA POSTERIORE: 1520 mm PESO A SECCO: 2150 kg circa PRESTAZIONI: velocità massima: 220 km/h PRODUZIONE: 1985 NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 2 in versioni blindate	CHASSIS NUMBER/VIN: # AM33049 M5662 ENGINE: 90° V8, BORE X STROKE: 93.9 x 89 mm CAPACITY: 4930 cc TIMING: 4 cam CARBURATION: four Weber 42 DCNF carburetors COMPRESSION RATIO: 8,8:1 MAX. POWER: 290 bhp @ 5,500 rpm PEAK TORQUE: 460 nm at 3,800 rpm TRANSMISSION: 5 speed + reverse CLUTCH: single drive plate CHASSIS: steel platform chassis BODY: with bullet proof door and windows FRONT AND REAR SUSPENSION: double wishbones, coil springs, telescopic damper BRAKES: ventilated discs, dual circuit, servo-assisted WHEELS: 7.50 K x15	TYRES: fr/rear 225/70 VR 15 WHEELBASE: 2,800 mm FRONT TRACK: 1,520 mm REAR TRACK: 1,520 mm DRY WEIGHT: 2,150kg PERFORMANCE: max speed 220 km/h NUMBER OF CARS BUILT: 2 in bullet proof version
--	--	--	---

La Maserati Quattroporte è l'automobile più venduta tra le Maserati GT classiche, con un numero di 2141 esemplari prodotti negli ultimi 14 anni.

Soprannominata “la Rolls-Royce italiana”, per i suoi interni incredibilmente lussuosi, fu disegnata da Italdesign e costruita presso la Innocenti di Milano.

La vettura che proponiamo, una versione semi-blindata della Maserati Quattroporte, appartenne a Giovanni Spadolini quando fu Primo Ministro.

E' l'unico esemplare prodotto con queste caratteristiche. Una versione simile, ma completamente blindata, fu consegnata per l'allora Presidente della Repubblica, Sandro Pertini.

Entrambe le vetture furono modificate dalle Officine Pavesi di Milano.

The Quattroporte Maserati was the bestseller amongst classic Maserati GT cars, with 2,141 made in 14 years.

Dubbed “the Italian Rolls-Royce” for its opulent interior trim, it was styled by Italdesign and built at Innocenti in Milan.

This particular car, a semi-bullet proof version, belonged to Giovanni Spadolini, who at the time was the Italian Prime Minister.

Only one car of this type has been produced. A similar version, completely bullet proof, was delivered to the Italian President Sandro Pertini.

Both of these cars were modified by Officine Pavesi in Milan.





FERRARI 250 GT Boano 1956

† € 300.000-350.000 US\$ 380,000-440,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0527 GT MOTORE: tipo 128 B Colombo, anteriore 12 cilindri a V a 60°, blocco, testate e carter in lega leggera, longitudinale ALESAGGIO –CORSA: 73 mm x 58,8 mm CILINDRATA: 2953 cm³ DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa con due valvole per cilindro ALIMENTAZIONE: a 3 carburatori doppio corpo verticali Weber 36 DCL/3 RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,5 : 1 POTENZA MASSIMA: 223 cavalli a 7200 giri/min CAMBIO: meccanico a 4 marce + RM tipo 513 FRIZIONE: monodisco a secco TELAIO: tipo 508 B, a longeroni con traverse, tubi principali di sezione ovale CARROZZERIA: coupé 2 porte costruita in alluminio da Mario Boano su disegno di Pinin Farina.	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote anteriori indipendenti, triangoli sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori a braccio Houdaille SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre semi-ellittiche, ammortizzatori a braccio Houdaille FRENI: idraulici a tamburo sulle quattro ruote RUOTE: Borrani a raggi da 16" di diametro PNEUMATICI: Dunlop Road Speed Rs5 600 h16 PASSO: 2600 mm CARREGGIATA ANTERIORE: 1345 CARREGGIATA POSTERIORE: 1349 PESO A VUOTO: 1200 kg PRESTAZIONI: velocità massima 210 km/h PRODUZIONE: 1956-1958 NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 132 Boano/Ellena	CHASSIS NUMBER/VIN: #0527GT ENGINE: type 128 B Colombo, 60° V12 at the front, alloy block, heads and sump, longitudinal BORE X STROKE: 73 x 58,8mm CAPACITY: 2,953cc VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank, two valves per cylinder, inside plugs CARBURETION: three twin-choke Weber 36 DCF carburettors COMPRESSION RATIO: 8,5:1 MAX. POWER: 223bhp @ 7,000 rpm TRANSMISSION: manual 4 speed and R CLUTCH: single dry disc CHASSIS: type 508 B in steel tubes with oval main tubes BODY: two door FH coupé designed by Pinin Farina and built in aluminium by Mario Boano	FRONT SUSPENSION: IFS with double A-arms, coil springs and Houdaille lever hydraulic shocks REAR SUSPENSION: live axle, leaf springs and Houdaille lever hydraulic shocks BRAKES: hydraulic on four alloy drums WHEELS: 16" centre-locking wires by Borrani TYRES: 6.00 x 16 WHEELBASE: 2600mm FRONT TRACK: 1354mm REAR TRACK: 1354mm DRY WEIGHT: 1200kg PERFORMANCE: 210 kph max. speed PRODUCTION RUN: 1956-1958 NUMBER OF CARS: 132 Boano/Ellena
---	---	---	---

Al Salone dell'Automobile di Ginevra del 1956, Pinin Farina espose un prototipo di Ferrari 250 GT Europa # 0429 GT a fianco di una 410 Superamerica. Il mensile specializzato "Auto Italiana" affermava, in un articolo del numero di Aprile, che la Ferrari aveva l'intenzione di commercializzare sia la coupé 250 Pinin Farina che la cabriolet Boano. Il prototipo di Pinin Farina era entrato in produzione nel Settembre 1955, ancor prima dell'ultima 250 GT Europa..

La nuova carrozzeria donava alla vettura un'impressione di maggiore lunghezza, nonostante né il passo (2600 mm) né la parte posteriore fossero state modificate. Dai due fari rotondi nella parte anteriore alle due luci rosse nella parte posteriore, la linea di scocca diventava molto più tesa, appena ammorbidita dal parafango posteriore. La calandra era di un ovale più appiattito e di superficie inferiore rispetto al modello precedente. Il volume del cofano era aumentato grazie anche alla parte posteriore più imponente. Il parabrezza più modellato anche se il padiglione rassomigliava molto a quello della 250 GT Europa degli anni 1954-1955.

At the 1956 Geneva Motor Show Pinin Farina unveiled a prototype built on the 250 Europa GT chassis #0429GT, next to a 410 Superamerica model. In its April issue the monthly magazine Auto Italiana wrote that Ferrari intended to market both the 250 GT Pinin Farina fixed head coupé and the Boano drophead coupé. The work on the Pinin Farina prototype body had started in September 1955 i.e. prior to the production of the last 250 Europa GT.

The new body made the car look longer even though the 2600 mm wheelbase and the track were unchanged. From the two round headlights down to the tail lights the body beltline was very crisp with only a small notch in front of the rear wing. The grille was lower and smaller than the previous one. The boot capacity had been increased in a larger tail. The windscreen was more curved although the roofline was quite similar to the 1954/55 250 Europa GT.





La nuova autovettura veniva definita dall'officina come "l'automobile di serie che più ha beneficiato dell'esperienza delle gare", ed era vero. Enzo Ferrari annunciò che desiderava costruire l'automobile in serie limitata, cosa che implicava una riorganizzazione della produzione delle carrozzerie.

L'esperienza acquisita in competizione era visibile nel motore della 250 GT che proseguiva la sua evoluzione. Due tipi di motore a 12 cilindri erano stati installati nelle Ferrari coupé 250 GT Boano, poi Ellena, i 128 B e i 128, che furono progressivamente perfezionati. In particolare, l'albero motore e i cuscinetti furono rinforzati sui motori che discendevano dai 250 S del 1952.

Essendo Pinin Farina divenuto ormai il principale costruttore per le carrozzerie della Ferrari, i locali di Corso Trapani erano divenuti un po' troppo stretti. Egli acquistò quindi un terreno di circa 60 000 metri quadrati a Grugliasco, nei sobborghi torinesi, di cui circa la metà fu coperta ed il resto adibito a parcheggio. Ma questi locali non poterono essere operativi prima dell'anno 1957 e Pinin Farina non riuscì ad iniziare la fabbricazione e il montaggio della carrozzeria che aveva concepito per la nuova coupé 250 GT. Il lavoro fu così trasferito alla Carrozzeria Boano, in via Collegno a Torino, officina fondata da Felice-Mario Boano e Luciano Pollo, che avevano lasciato entrambi la Ghia nel 1953.

Pinin Farina non solo aveva disegnato la vettura che avrebbe portato il nome di Boano, ma aveva anche costruito poco a poco più di una mezza dozzina di automobili per metterne a punto il metodo di fabbricazione. Una di quelle vetture venne esposta al salone di Ginevra. Veramente pochi dettagli erano stati cambiati tra il prototipo e la produzione, fatta eccezione per il deflettore sui finestrini laterali, che era sparito.

The factory stated that the car was "a production car which benefited from the experience in racing"; that was certainly true. Enzo Ferrari announced that he wanted to build a limited series of this car, a project which would require reorganisation of body production.

As Pinin Farina was now the main coachbuilder of Ferrari the Corso Trapani premises were becoming too small. He had to buy 1500 acres of land at Grugliasco near Turin of which 750 acres were covered and the rest being a parking lot. But these premises could not be in full operation before the end of 1957. So Pinin Farina was unable to produce the body he had designed for the new 250 GT coupé. The work was thus entrusted to Carrozzeria Boano, of the via Collegno in Turin, a company started by Mario-Felice Boano and Luciano Pollo after they had left Ghia in 1953.

Not only had Pinin Farina designed the car which was to bear the name of Boano, but he had also built about six cars to ascertain the coachbuilding methods. It is one of these cars which was shown at Geneva. Very few details were changed between these prototypes and the production model except the deletion of the notch on the belt line.





Sebbene le Boano non avessero l'ambizione di rappresentare la casa nelle competizioni Gran Turismo (questo fu lasciato alle berlinette), furono molti i clienti che riuscirono ad ottenere risultati significativi al volante di queste automobili. Richie Ginther prevalse su Walt Luftman nella prima competizione Gran Turismo negli Stati Uniti a Lime Rock, entrambi erano al volante della 250 GT Boanocoupé. Altre vetture vennero usate per la Mille Miglia nel 1956 e 1957.

Circa 17 esemplari vennero costruiti in alluminio, come ad esempio la # 0443 GT, che riportò un successo al Rally delle Alpi nel 1956 e una vittoria nella classifica generale del Rally dell'Acropoli con Jean Estager al volante.

80 coupé Boano in totale furono costruiti tra l'inizio dell'anno 1956 e la Primavera del 1957. Il rovescio della medaglia di questa modifica nella costruzione fu che solo pochi esemplari di carrozzeria speciale 250 GT furono prodotti in quell'epoca. Una di quelle fu la #0531 GT che partecipò a tutti i concorsi d' eleganza in Italia nel 1957. Questa coupé rappresenta l'ultimo modello Ferrari firmato da Mario Boano. Poco dopo, infatti, la Fiat affidò al progettista la creazione del suo Centro-Stile. Mario Boano cedette al suo socio Luciano Pollo e a suo genero Ezio Ellena l'officina di via di Collegno che diventerà la "Carrozzeria Ellena" e continuerà a creare il telaio della 250 GT apportando qua e là qualche modifica, tra cui una linea del tetto più alta dopo la sesta Ellena costruita. La 250 GT Boano e la Ellena coupé erano disponibili con due motori: il 128B e il 128C che fu progressivamente implementato; in particolare l'albero a gomiti e i cuscinetti principali furono rinforzati.

Even if these Boano coupés were not intended for racing in the GT class (this part was left to the racing berlinettas) some customers won significant victories at their wheel. Richie Ginther won ahead of Walt Luftman the first US East Coast GT race at Lime Rock, both of them driving 250 GT Boano coupés. Cars were also entered in the 1956 and 1957 Mille Miglias.

Some Boanos were clothed in aluminium, like #0443 GT which won the GT class in the 1956 Alpine Rally and a first overall at the Acropolis Rally, driven by Jean Estager.

In all, eighty Boano coupés were built between early 1956 and Spring 1957: a fine score indeed. The drawback of this successful effort was that very few one-off bodies were made on the 250 GT chassis. One of them was 0531GT which was displayed in all the 1957 Italian concours d'élégance. This coupé was the last Ferrari designed by Mario Boano who soon after joined Fiat to set up that marque's Centro Stile. Mario Boano sold his share to his partner Luciano Pollo and to his son-in-law Ezio Ellena. The company which was renamed Carrozzeria Ellena went on building bodies on the 250 GT chassis and introduced some modifications, among them a higher roof line. The 250 GT Boano and Ellena coupés were fitted with two engine types: the 128 B and the 128 C which were progressively improved; in particular the crankshaft and the main bearings had been reinforced.



La #0527 GT coupé che proponiamo è un coupé 250 GT carrozzata da Boano in alluminio. La vettura è blu scuro con tettuccio argento e sedili in pelle beige e tappezzeria marrone scuro e beige. Ha subito un restauro delle parti meccaniche e della carrozzeria a Bassano per opera dell'eccellente Mario Galbiati, ex Carrozzeria Zagato. Ha la guida a sinistra ed è equipaggiata da un bel volante Nardi. Il radiatore è nuovo ma quello originale resta disponibile. La macchina ha effettuato 3 km di strada dopo la revisione.

Il primo proprietario è stato Vittorio De Micheli nel 1956 in Italia, poi fu esportata nel 1976 negli Stati Uniti. Venne messa in vendita da Bill Rhodes nel Maggio 1993 ed in seguito ritornò in un autosalone europeo. Fu proprietà di Mike Sheehan, poi ancora di Bill Rhodes per poi ritornare in Italia, a Torino, da Luciano Bertolleno nel 2004, sino ed infine al suo attuale proprietario.

La #0527 GT è una macchina superba, che ha partecipato alla maggior parte degli eventi storici. E' il biglietto meno costoso per partecipare alla Mille Miglia Storica con una Ferrari.

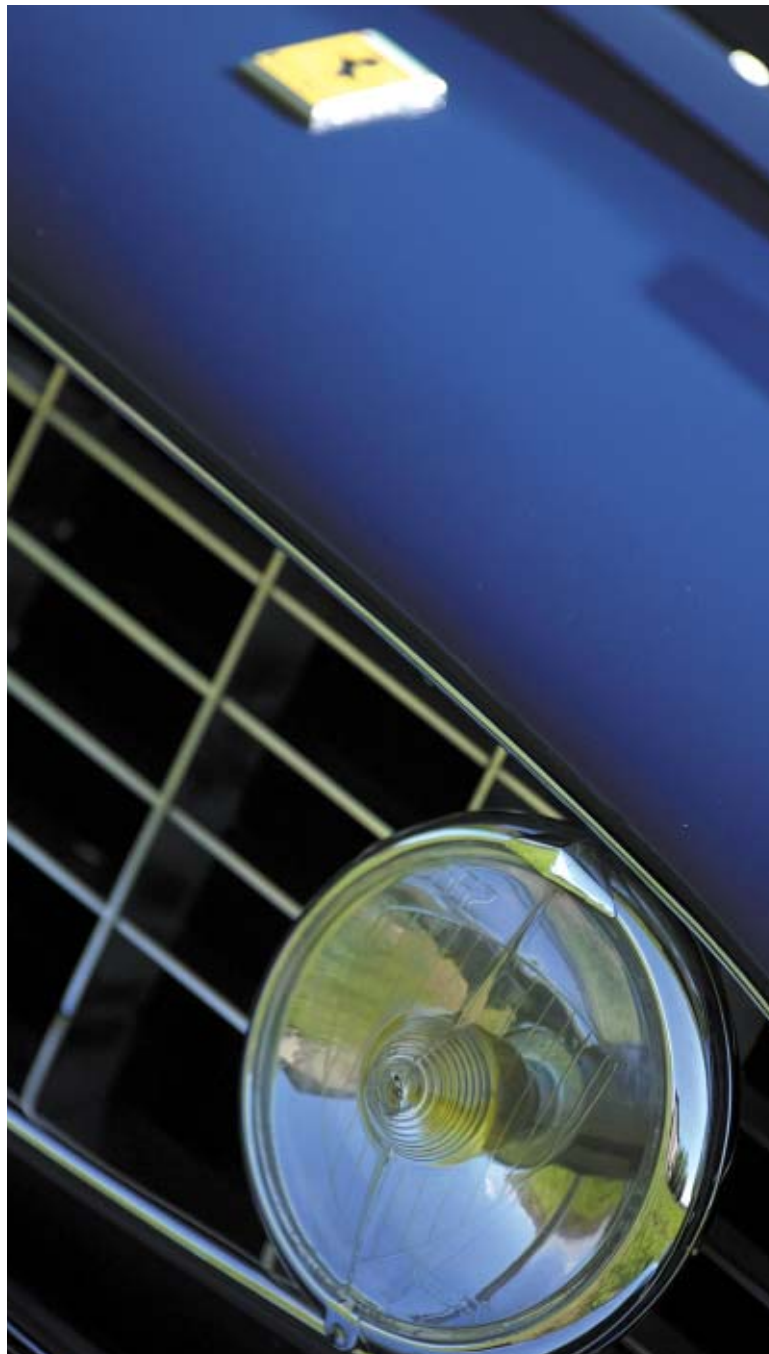
Libretto di circolazione comunitaria.

The car for sale is a production Boano coupé , #0527GT, finished in dark blue with silver roof, beige leather seats with brown piping, and beige carpets. It has been mechanically restored at Bassano del Grappa, and cosmetically by the excellent Mario Galbiati, ex Carrozzeria Zagato. It is a left hand drive car fitted with a handsome Nardi steering wheel. The radiator is new and the old one is available. The odometer shows 3 kilometres since restoration.

The first owner was Vittorio de Micheli (Italy, 1956) then it went to the U.S. around 1976. It was for sale at Bill Rhodes's in May 1993, then it went to European Auto Sales (Mike Sheehan) and Bill Rhodes again before coming back to Turin at Luciano Bertolleno in 2004 and thence to its present owner.

#0527 is superb and fully eligible for most historic events. This is also a very reasonably-priced "ticket" to enter the Mille Miglia at the wheel of a Ferrari.

EEC title.



MARANELLO, 30 JUNE 2005

FERRARI 365 California 1966

± € 440.000-520.000 US\$ 550,000-650,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #9127	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
MOTORE: tipo 217 B, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, serpentina e balestre semi-ellittiche longitudinali, ammortizzatori telescopici
ALESAGGIO- CORSA: 81 x 71 mm	FRENI: idraulico a disco e raggio centrale 15 di diametro
CILINDRATA: 4390 cm ³	RUOTE: Borrani, a raggi, fissaggio centrale, 15 pollici di diametro
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa per fila di cilindri.	PNEUMATICI: 205x15
ALIMENTAZIONE: a 3 carburatori doppio Weber 40 DF	PASSO: 2650 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,8 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1405 mm
POTENZA MASSIMA: 320 cavalli a 6600 giri/min	CARREGGIATA POSTERIORE: 1397 mm
CAMBIO: meccanico a 5 marce + RM	PESO CON ACQUA E OLIO: 1500 kg
FRIZIONE: monodisco a secco	RENDIMENTO: 245 Km/h
TELAIO: Tipo 598, multitubolare in acciaio	PRODUZIONE: 1966-1967
CARROZZERIA: cabriolet 2 porte, 2 posti, lamiera in acciaio, disegnata da Pinin Farina	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 14

CHASSIS NUMBER/VIN: #9127	FRONT SUSPENSION: IFS, double A-arms, coil springs, telescopic dampers, anti-roll bar
ENGINE: type 217 B, 60° V12, longitudinal, front-mounted	REAR SUSPENSION: live axle, coil and semi-elliptic springs, telescopic dampers
BORE X STROKE: 81 x 71mm	BRAKES: hydraulic on four discs
CAPACITY: 4390cc	WHEELS: wire, centre-locking 15" Borrani
VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank	TYRES: 205 x 15
CARBURETION: three twin-choke Weber 40 DF carburetors	WHEELBASE: 2650mm
COMPRESSION RATIO: 8.8 : 1	FRONT TRACK: 1405mm
MAX. POWER: 320bhp @ 6600rpm	REAR TRACK: 1397mm
TRANSMISSION: 5-speed and reverse, manual	WEIGHT: 1500kg (with oil and water)
CLUTCH: single disc	PERFORMANCE: 245kph max. speed
CHASSIS: type 598, multi-tubular in steel	PRODUCTION RUN: 1966-1967
BODY: two-door, two-seat drophead coupé in steel by Pininfarina	NUMBER OF CARS BUILT: 14

Al Salone di Ginevra nel 1966, a fianco della nuova 330 GTC, un coupé due posti a motore 4 litri, si poté ammirare la lussuosa cabriolet 365 "California" che prese l'appellativo famosissimo delle 250 GT spyder California degli anni 1958-1960 e telaio corto del 1960-1963.

Il motore della nuova macchina derivava dal motore della 365 P usata per le grandi prove nella stagione 1966. Le fiancate d'alesaggio-corsa 81 mm x 71 mm erano le stesse e quindi anche la cilindrata di 4390 cm³. Con un rapporto di compressione di 8.8 a 1 questo motore rilasciava 320 cavalli ad un regime piuttosto moderato di 6600 giri/min.

Il cambio a cinque marce era simile a quello della 500 Superfast e della 330 GT 2+2. Il telaio di 2650 mm di passo era uguale a quello della California, alla 330 GT 2+2 e alla Superfast. Le ruote Borrani 15" erano di serie, così come la direzione assistita, mentre si potevano avere a richiesta le ruote traforate in lega leggera.

L'artefice di questa nuova creazione fu, come sempre in quell'epoca, Pininfarina, al quale riuscì un disegno perfetto per un cabriolet d'alta gamma. La parte anteriore con le sue luci carenate era un richiamo alla berlinetta special 330 GTC costruita per la Principessa di Réthy, con i fari carenati e con gli antinebbia retrattili. La parte posteriore, al contrario, era completamente originale. Guardandola di profilo, ci si rende conto dello sforzo compiuto dal disegnatore volto a produrre un effetto visivo di maggior lunghezza, tramite l'utilizzo di una piega che percorre tutta la vettura dal davanti al retro.

At the 1966 Geneva Motor Show, beside the new 330 GTC, a four litre engine two-seat coupé, one could discover the sumptuous 365 California which resurrected the famous name of the 1958-1960 250 GT LWB Spyder California and the 1960-1963 SWB ones.

The engine of the new car was derived from the 365P unit which had been raced during the 1966 season. The engine sizes were the same, as was the capacity, 4390cc. With a moderate compression ratio of 8.8 to 1, it delivered 320bhp at the rather moderate engine speed of 6600rpm.

The 5-speed transmission was the same as the 500 Superfast and the 330 GT 2+2. The 2650mm wheelbase chassis was common to the 365 California, the 330 GT 2+2 and the 500 Superfast. The 15" Borrani wire wheels were standard, with alloy wheels optional.

The styling, as usual, was the work of Pininfarina, who created a perfect shape for this top-of-the-range cabriolet. The front part with the headlamps housed under Perspex fairings was somewhat reminiscent of the special 330 GTC berlinetta built for the Princesse de Réthy with the same sort of lamps and pop-up high-beam lights. Viewed from the side, one senses the designers' effort in trying to create a visual impression of a lengthened shape particularly with the use of a character crease running from the front to the rear of this superb automobile.







Furono costruiti quattordici esemplari, dal prototipo #8347 all'ultima vettura la #10369. La vettura numero #9127, che presentiamo, fu la seconda prodotta in ordine di tempo, Pininfarina, n° 99649. La carrozzeria era in origine color avorio con gli interni in blu chiaro. Fu consegnata al carrozziere il 30 Agosto 1966 e venduta come nuova da Luigi Chinetti alla Marchesa di Cuevas nel 1967. Il numero di immatricolazione era NART 2. Alcune foto della macchina furono pubblicate su Quattroruote nel 1968.

La macchina fu nuovamente acquistata da Luigi Chinetti che la cedette il 17 Aprile 1968 al suo secondo e attuale proprietario che ci racconta che l'auto era blu quando gli fu consegnata.

Fourteen examples were built, from the prototype #8347 to the last car, #10369. This car, #9127, is the second built, Pininfarina N° 99649. It was at the time finished in ivory with light blue leather. Delivered to the coachbuilder on August 30, 1966, it was sold new by Luigi Chinetti to the Marchioness of Cuevas in 1967. The registration number was NART 2. Some photos of the car were published in Quattroruote in 1968.

The car was bought back by Chinetti, who sold it again on April 17, 1968 to its second and present owner, who reports that the car was blue when delivered to him.





Apparve nel libro di Stan Grayson *"Ferrari, the Man, the Machines"* del 1975 ridipinta in rosso scuro, con l'interno avana. Altri cambiamenti di look furono effettuati nel 1989 e la macchina fu poi esposta a Pebble Beach.

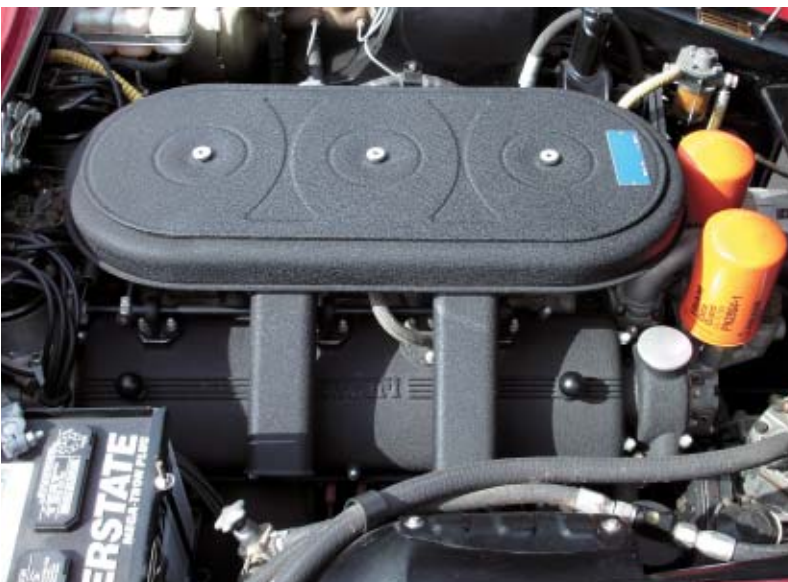
Questa vettura è una Ferrari esclusiva, con una storia limpida ed un unico proprietario negli ultimi trentasette anni.

Libretto di circolazione U.S.

It appeared in 1975 in Stan Grayson's book "Ferrari, the Man, the Machines", repainted in dark red with a tan interior. Additional cosmetic updates were performed in 1989, and the car was subsequently shown at Pebble Beach.

This is an exclusive Ferrari with a clear history and the same owner for 37 years.

U.S. title.



MARANELLO, 28 JUNE 2005

MASERATI 5000 GT 1959

€ 650.000-750.000 US\$ 820,000-945,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #AM 103.002	ammortizzatori telescopici
MOTORE: #103 002, 8 cilindri a V 90°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre semi-ellittiche
ALESAGGIO-CORSA: 98,5 mm x 81mm	FRENI: anteriori e posteriori idraulici a dischi
CILINDRATA: 4937,8 cm3	RUOTE: cerchioni in acciaio e alluminio Borrani 16x500, coppa cromata 16"
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri	PNEUMATICI: Pirelli 650x16 (ruote di scorta originali, mai utilizzate) 185 VR16 Pirelli
ALIMENTAZIONE: carburatori Weber 45 IDM	PASSO: 2600 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1390 mm
POTENZA MASSIMA: 420 cavalli tra 5600 e 5800 giri	CARREGGIATA POSTERIORE: 1360 mm
CAMBIO: meccanico a 4 marce + RM	PESO A SECCO: 1500 kg circa
FRIZIONE: doppio disco a secco	PRESTAZIONI: VELOCITÀ MASSIMA: 280 km/h
TELAIO: tubolare in acciaio	PRODUZIONE: 1959-1964
CARROZZERIA: coupé 2 porte, 2 posti, in alluminio da Touring	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 32 (dal #103002 al #103066)
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, molle elicoidali,	

CHASSIS NUMBER/VIN: #AM 103002	REAR SUSPENSION: live axle on semi-elliptic springs
ENGINE: #103 002 front-mounted 90° V8, longitudinal	BRAKES: hydraulically actuated on two front discs and two rear discs
BORE X STROKE: 98, 5 x 81mm	WHEELS: Borrani steel discs and alloy rims, 16 x 5.00, and chrome plated embellishers
CAPACITY: 4937.8 cc	TYRES: Pirelli 6.50 x 16 / 185 VR16
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2600mm
CARBURATION: four twin-choke Weber 45 IDM carburetors	FRONT TRACK: 1390mm
COMPRESSION RATIO: 9:1	REAR TRACK: 1360mm
MAX. POWER: 420bhp @5600/5800rpm	DRY WEIGHT: 1500kg
TRANSMISSION: 4-speed + R manual	PERFORMANCE: 280kph max. speed
CLUTCH: two dry discs	PRODUCTION RUN: 1959-1964
CHASSIS: steel tubes	NUMBER OF CARS BUILT: 32 (from #103002 to #103066)
BODY: two door two seat coupé built by Touring in aluminium	
FRONT SUSPENSION: IFS, coil springs and telescopic shocks	

Alla fine della stagione 1957 restavano in officina ancora alcuni motori mai utilizzati della 450, quando la Maserati aveva appena avviato la fabbricazione in serie della 3500 GT. L'ingegner Alfieri ebbe l'idea di unire le due auto, ovvero di montare su un telaio rinforzato 3500 GT il favoloso V8 da competizione della 450 S e di ordinare a Touring una carrozzeria di "alta classe". Si racconta che Reza Pahlavi, Scià dell'Iran e grande amante delle automobili eccezionali, non volle accontentarsi di una 3500 GT e ordinò una macchina speciale con il formidabile V8.

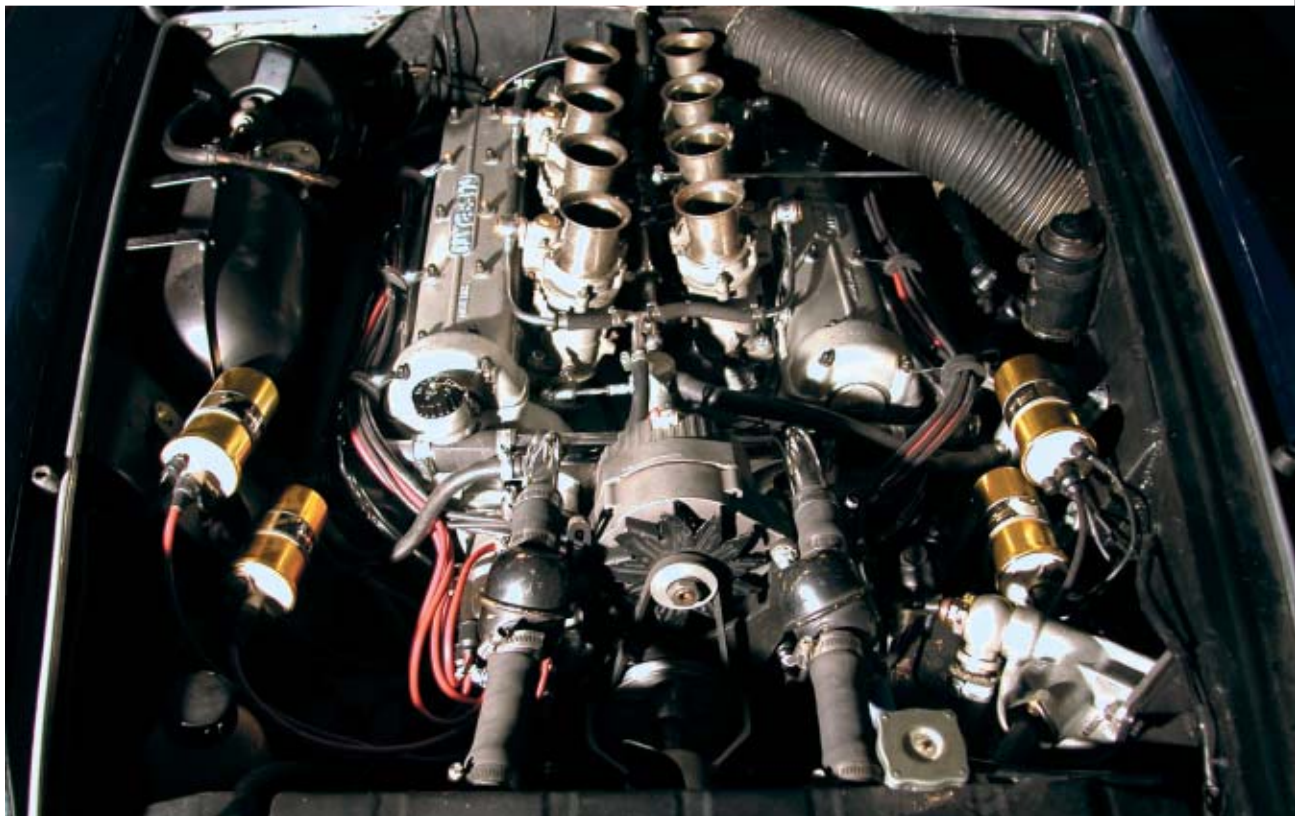
Lo Scià ottenne la prima 5000 GT costruita, la #AM 103002. La seconda #AM 103004 fu quella presentata al Salone di Torino e venduta a M. Basil Read. La terza #AM 103006 ebbe come primo proprietario M. Rolf Helm. Solo queste tre automobili ebbero motori provenienti direttamente dalla 450 S da competizione. L'ingegner Alfieri si accontentò di dare al motore da corsa un po' più di cilindrata che, aumentando l'alesaggio da 93.8 mm a 98.5 mm e conservando la stessa corsa di 81 mm, passò dunque a 4937.8 cm3. Le successive automobili avranno una quota di 94 mm x 89 mm e una cilindrata, leggermente differente, di 4941, 1 cm3. Le prime tre vetture conserveranno, per quanto riguarda il motore, un sistema di scarico molto competitivo ed il bialbero a camme a comando ad ingranaggi e non per una catena tripla come per le 5000 GT.

At the end of the 1957 season there were some unused 450S engines at the factory, where Maserati had just started the production of the 3500 GT. It has been said that engineer Alfieri had the idea of fitting fit a 450S engine into a reinforced 3500 GT chassis and asked Touring to produce a "haute couture" body. From the other side, the story has also been told that Reza Pahlavi, Shah of Iran and a truly exceptional car enthusiast, did not want an "ordinary" 3500 GT and ordered a one-off car using the fantastic new V8 engine.

Either way, the Shah took delivery of the first 5000 GT made, #AM 103002. The second one, #AM 103004, was on the Maserati stand at the 1959 Turin Motor Show and was sold to Mr. Basil Read. The third car #AM 103006 was sold to Mr. Rolf Helm. Only these three cars had an engine directly related to the racing unit, Alfieri having modified only the bore which was upped from 93.8mm to 98.5mm which gave a capacity of 4,937.8cc. The later cars had a slightly different capacity of 4,941.1cc (bore x stroke, 94mm x 89mm). The first three cars also kept the racing exhaust system and the gear driven camshafts when the latter 5000 GT had a triple chain drive of the camshafts.









Vennero prodotte 32 automobili: 22 disegnate da Alemanno, 3 da Touring, 1 da Ghia, 2 da Frua, 2 da Monterosa, una da Michelotti e una da Pinin Farina. Soltanto su tre macchine fu montato il motore 450 S (per ulteriori informazioni riguardo questo motore, vogliate riferirvi al lotto seguente).

L'automobile, finita di colore blu brillante per volere dello Scià, fu tenuta generalmente nel garage dello chalet di Gstaad e richiedendo particolari capacità per essere guidata sulle strade invernali, si spiega il motivo per cui il conta chilometri riportava solo 9000 km. (3750 miglia).

La meravigliosa Maserati che presentiamo, la #AM 103002, appartenuta allo Scià Reza Pahlavi, fu comprata una decina d'anni fa dal suo attuale proprietario. Nel frattempo la vettura è appartenuta a Jean-Philippe Peugeot.

Out of 32 cars built, 22 were bodied by Allemano, 3 by Touring, 1 by Ghia, 2 by Frua, 2 by Monterosa, one by Michelotti and one by Pinin Farina. Only three of these cars had the 450 S engine (for more information on this engine see the following lot entry).

The car was finished in bright blue on request of the Shah and was usually kept in his chalet at Gstaad. This may explain the low mileage registered, some 9,000km or 3,750 miles only, as the car demanded some special skills to be driven on the winter roads.

So this extraordinary Maserati, #AM 103 002, formerly the property of Reza Pahlavi, was bought about ten years ago at auction by its present owner. In the meantime, the car had belonged to Jean-Philippe Peugeot.







Abbiamo avuto l'opportunità di provare l'automobile e siamo rimasti entusiasti del carattere "tipo competizione" del motore: poco potere sotto i 3500/4000 giri, poi tutti i cavalli arrivano in un sol colpo a conferire alla 5000 GT un' accelerazione.

Il motore fu rifatto da D.K. Engineering e girò molto poco dopo il restauro. Si riuscì a rimediare al difetto della 450 S che non era esente da vibrazioni e l'albero a motore della AM 103002 fu riequilibrato attentamente.

L'auto presenta interni magnifici e così sono anche lo splendido volante e la radio Voxson. I coperchi degli alberi non sono stati verniciati di colore nero, ma sono stati lasciati in alluminio come sulle 450 S.

Questa automobile ha tutte le qualità per essere considerata una vera auto da collezione: la provenienza, la forma, la bellezza della carrozzeria Touring, l'estrema rarità e la nobiltà della sua meccanica da corsa.

Libretto di circolazione comunitario.

During his ownership, we had the opportunity to conduct a long driving test and we were fired by the racing character of the engine, delivering moderate power below 3500/4000rpm and a sudden rush of power between 4000 and 6000rpm along with fantastic acceleration.

D.K. Engineering has rebuilt the engine, which has known very little use since this restoration. Since the The 450S suffered from some vibration problems, the crankshaft of AM 103002 had been very carefully balanced.

The original parchment interior is superb, as are the drilled steering wheel and the Voxson radio mounted at the rear of the mirror in order to respect the beautiful dashboard. The camshaft covers are not finished in crackled black but are left in polished aluminium as on the racing 450S.

The car has all the qualities of a genuine collector's piece: the origin, the architecture, the beauty of its body by Touring, the rarity and the nobility of its racing mechanical parts.

EEC title.

MASERATI 450 S Coupé 1957 Zagato

€ 4.000.000-4.500.000 US\$ 5,000,000-5,700,000

TIPO: 54 450 S	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori Houdaille
NUMERO DI TELAIO/VIN: #4512, (originariamente #4501)	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte De Dion, balestra trasversale, ammortizzatori Houdaille a braccio
MOTORE: # 4512, tipo 54	FRENI: a tamburo ad alette, comando idraulico
ALESAGGIO - CORSA: 93,8 mm x 81 mm	RUOTE: a raggi, fissaggio centrale
CILINDRATA: 4477,9 cm ³	PNEUMATICI: Englebert, anteriore / posteriore : 6.00 x16 / 7.00 x 16
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa, comandato per ingranaggi	PASSO: 2400 mm
ALIMENTAZIONE: 4 carburatori doppio corpo Weber 45 IDA	CARREGGIATA ANTERIORE: 1350 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9.5 :1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1300 mm
POTENZA MASSIMA: 400 cavalli a 7000 giri/min	PRESTAZIONI: velocità massima : 300 km/h
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col differenziale	PRODUZIONE: 1956-1958
FRIZIONE: multidisco a secco	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 10 compreso questo coupé
TELAIO: tubolare in acciaio	
CARROZZERIA: coupé in alluminio Zagato	

TYPE: 54 450 S	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, lever arm hydraulic Houdaille dampers
CHASSIS NUMBER/VIN: #4512 (originally #4501)	REAR SUSPENSION: de Dion axle, transverse leaf springs, lever arm hydraulic Houdaille dampers
ENGINE: tipo 54 #4512	BRAKES: hydraulic on four finned drums
BORE X STROKE: 93.8 x 81mm	WHEELS: wire type
CAPACITY: 4,477.9cc	TYRES: Englebert 6.00 x 16 (front) and 7.00 x 16 (rear)
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, gear driven	WHEELBASE: 2,400mm
CARBURETION: four twin-choke Weber 45 IDA carburettors	FRONT TRACK: 1,350mm
COMPRESSION RATIO: 9.5: 1	REAR TRACK: 1,300mm
MAX. POWER: 400bhp at 7,000rpm	DRY WEIGHT: 790kg
TRANSMISSION: five speed + R, manual	PERFORMANCE: 300kph max. speed
CLUTCH: multi-disc, dry	PRODUCTION RUN: 1956-1958
CHASSIS: steel tubes	NUMBER OF CARS BUILT: 10 including this coupé
BODY: coupé in aluminium by Zagato	

La carriera della Maserati 450 S fu breve e folgorante. La sua gestazione cominciò alla fine del 1954. Adolfo Orsi aveva il presentimento che le 200 S e le 300 S non sarebbero bastate per opporsi con successo alle Ferrari in una "corsa al riarmo" che venne coronata a Maranello con la nascita della più bella serie di automobili sportive della storia, la 290 MM, 290 S, 315 S ed infine le 335 S.

La missione di sviluppare un motore di forte cilindrata fu data all'ingegner Alfieri. La scelta fu quella di un gruppo motopropulsore ad 8 cilindri a V a 90°, bialbero a camme in testa, interamente in lega leggera e molto compatto. Il progetto venne ritardato nell'estate 1955 dopo il terribile incidente di Le Mans, non essendo garantito il futuro delle corse per vetture Sport biposto che contavano per il Campionato del Mondo Costruttori.

Gli studi ricominciarono quando Tony Parravano mostrò il suo interesse per un motore di 4.2 litri di cilindrata, che poteva funzionare con una miscela di benzina ed alcool, che intendeva utilizzare ad Indianapolis con un telaio Kurtis.

The racing life of the Maserati 450 S was short and spectacular. Its design started in late 1954, when Adolfo Orsi felt that the 200 S and 300 S were no longer able to match the Ferraris in an 'arms race' which had led to the birth of the most impressive sports cars ever born at Maranello; the 290 MM, 290 S, 315 S and 355 S.

The engineer Alfieri was given responsibility for developing a big engine. He chose a compact DOHC V8 at 90 degrees, made in light alloy. The project was delayed in 1955 after the Le Mans tragedy, as the future of racing for two-seat sports cars in a World Championship series was not sure.

The development work restarted when Tony Parravano showed some interest in a 4.2-litre engine able to burn alcohol fuel. He intended to fit this unit into a Kurtis chassis for racing at Indianapolis.





1958







450 S

1958



5000 GT



Parravano ordinò con decisione due motori e questo incoraggiò l'équipe della marca del Tridente a riprendere il progetto del motore della futura biposto Sport Maserati. Dopo alcuni esperimenti, Alfieri si decise per quote di 93.8 mm d'alesaggio e di 81 mm di corsa e una cilindrata di 4447 cm³. Le teste cilindro somigliavano, per la loro architettura, a quelle dei motori 4 cilindri, ma in scala più grande. Due magneti Marelli montati davanti al motore, comandati dagli alberi a camme d'ammissione, garantivano la doppia accensione. La carburazione era garantita da 4 carburatori doppio corpo Weber 45 IDM. Con un rapporto di compressione da 9.6:1, il nuovo V8 sviluppava 400 cavalli e questo autorizzava le più grandi speranze in vista del Campionato del Mondo.

Parallelamente allo sviluppo del motore, un nuovo telaio fu studiato da Colotti, abbastanza simile ma più resistente di quello della 300 S, che conservava la ormai classica sospensione anteriore con i bracci triangolari sovrapposti, forgiati e a molle elicoidali, ma con nella parte posteriore un ponte De Dion e una balestra trasversale.

Parravano's firm order for two engines prompted the Maserati design team to work again on the unit destined for the future sports racer. After some experiments Alfieri chose a 93.8mm bore and a 81mm stroke, giving a capacity of 4,447cc. The heads were similar to the marque's four-cylinder ones but bigger. Two cam-driven Marelli magnetos fed the plugs of the double ignition system. Fuel supply was by four twin-choke Weber carburettors. With a 9.6 to 1 compression ratio the V8's power was 400bhp and greater hopes for victory were entertained at Maserati.

In parallel a new chassis was developed by Colotti along the lines of the 300 S type but stronger and with the well-proven IFS by A-arms and coil springs and the De Dion back axle with transverse leaf springs.





Colotti fu anche incaricato da Alfieri di studiare e costruire un cambio a cinque marce capace di resistere ai 400 cavalli del nuovo motore. Per una ripartizione del peso più equilibrata, il cambio fu messo in blocco col ponte. La frizione fu un enorme multidisco a secco. Il telaio fu attrezzato con i freni della 300 S, cioè di tamburi specifici di 400 mm nella parte anteriore e 300 mm nella parte posteriore, dopo il Gran Premio di Svezia. La carrozzeria fu realizzata da Fantuzzi nello stile della 300 S, ma con un aspetto ben più aggressivo. Ci si rendeva conto alla prima occhiata, prima di sentire il suo rumore infernale, che si trattava di una macchina "da uomini veri".

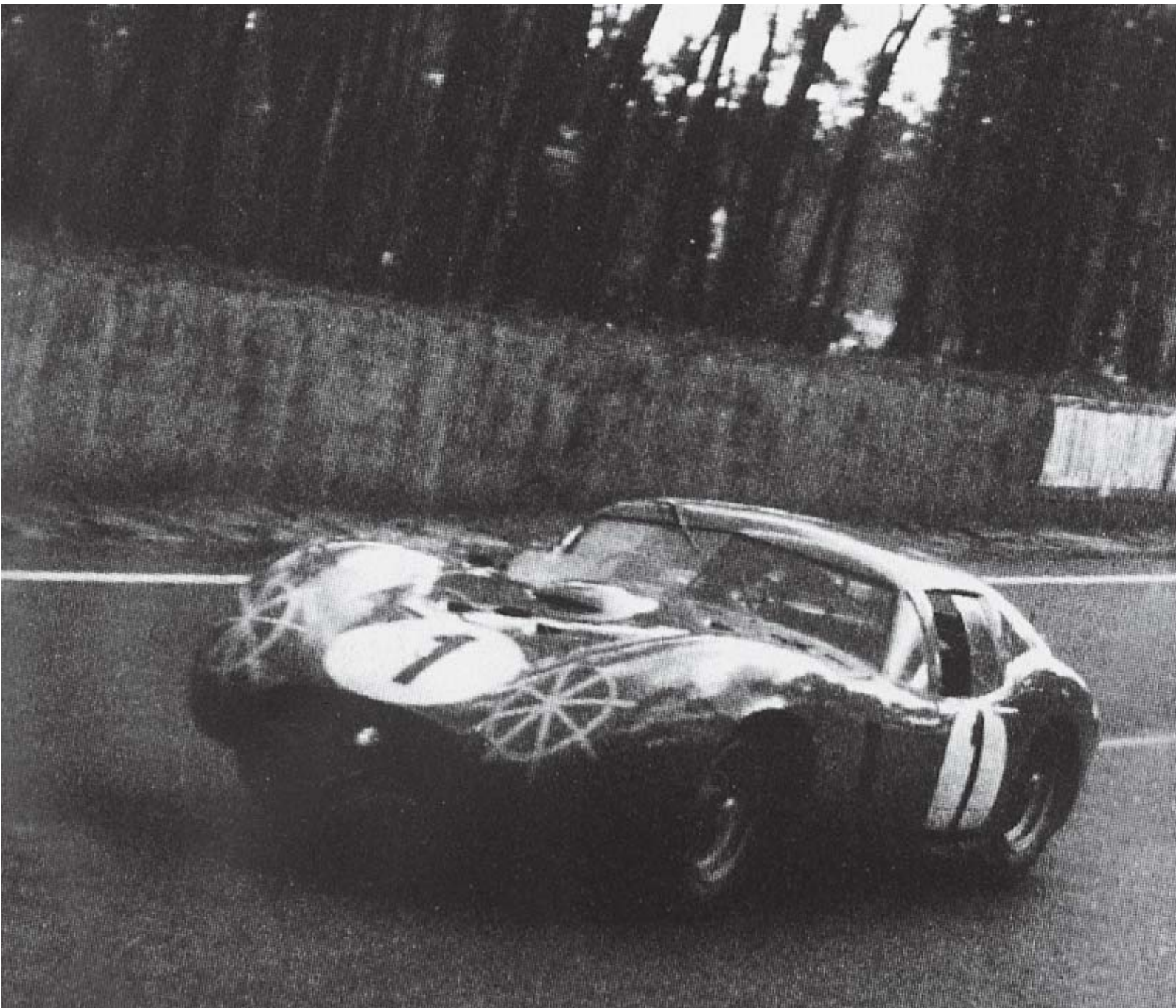
Il primo motore, pronto nel Giugno 1956, fu provato nel telaio della 350 S (#3501) con il quale Stirling Moss si era ritirato durante la Mille Miglia. Per la circostanza il telaio fu ribattezzato #4501 ed utilizzato nelle prove del Gran Premio di Svezia nel Luglio 1956. Nonostante una buona velocità massima nei rettilinei, sul giro secco una 450 S non era superiore ad una 300 S. Quattro nuovi telai furono costruiti con una struttura rafforzata ed i freni maggiorati. Il telaio #4502 fu consegnato a Parravano contemporaneamente a due motori #4202 e #4203.

La Maserati era arrivata seconda nel Campionato del Mondo Costruttori nel 1956 con le 300 S, ma il 1957 doveva essere l'anno del trionfo.

Colotti was also in charge of designing a five-speed transmission able to cope with the 400bhp of the new engine. For better weight balance the gearbox was en bloc with the back axle. The clutch was a strong multi-disc affair which revealed Colotti's concern about the torque. The chassis was fitted first with the 300S brakes then after the Swedish GP it got specific drums, 400mm ones at the front and 300mm at the rear. The body was built at Fantuzzi along the lines of the 300S but looked more formidable - a real "man's car".

The first engine was ready in May 1956 and tested in the 350S chassis (#3501) in which Stirling Moss had retired in the Mille Miglia. In the process it was redesignated #4501 and participated at the Swedish GP practice session in July 1956. Although faster on the straights, the 450S did not make better lap times than a 300S. Four new chassis were built with a stronger frame and the big brakes. Chassis #4502 was delivered to Parravano along with engines #4202 and 4203.

Maserati had finished second in the 1956 World Championship for Constructors with the 300S, but 1957 was to be their triumphant year.



La battaglia cominciò il 20 Luglio 1957 alla 1.000 km di Buenos Aires. Fangio, sulla 450 S #4501, fece il miglior tempo in qualifica ad oltre 170 km/h di media a giro, ma ruppe il cambio durante la gara. Behra, Menditéguy e Stirling Moss salvarono l'onore del Tridente su una 300 S piazzandosi tra i vincitori Grégory, Castellotti e Musso su una Ferrari 290 MM ed i terzi classificati De Portago, Collins, von Trips (e Castellotti) su un'altra 290 MM.

Il 23 Marzo a Sebring la 450S #4501 prese la sua rivincita e guadagnò il primo posto con Jean Behra, Juan Manuel Fangio e Stirling Moss davanti ad una 300 S. Il migliore giro in corsa fu fatto da Behra e Fangio, che si qualificarono al primo posto, come a Buenos Aires.

The fight began on July 20, 1957, at Buenos Aires for the 1000 km race. At the wheel of the present car, 450 S #4501, Fangio made the best practice time with more than 170kph on one lap but broke his transmission during the race. Behra, Menditeguy and Moss saved the Trident's honor with their second place between Gregory-Castellotti-Musso in the winning Ferrari 290 MM and De Portago-Collins-von Trips-(Castellotti) third with another 290 MM.

On March 23, at Sebring, 450S #4501 took its revenge and won with Behra-Fangio-Moss ahead of a 300S. The best lap during the race was made by Behra and Fangio, who had qualified in first place, as at Buenos Aires.



L'11 ed il 12 Maggio, la Mille Miglia di sinistra memoria terminò con un trionfo delle Ferrari che conquistarono i primi tre posti. Giorgio Scarlatti con la sua 300 S si piazzava in quarta posizione ma non aveva mai potuto avvicinarsi alla testa della corsa. Stirling Moss, sulla 450 S #4505, percorse soltanto 12 km a causa del pedale dell'acceleratore rotto. Behra, sulla 450 S #4503, aveva addirittura colpito un autocarro durante le prove !

Il 26 Maggio, nella 1.000 km di Nurburgring, Tony Brooks su Aston-Martin DBR1 batté tutte le automobili rosse. La Ferrari 335 S #0700 pilotata da Collins terminò al secondo posto davanti alla 315 S #0656 di Mike Hawthorn. Per la Maserati fu una "Caporetto", dato che la prima automobile, piazzata soltanto al 5° posto, fu la 300 S privata di Godin-Sales.

On May 11 and 12, the tragic Mille Miglia ended with a triumph for Ferrari who took the first three places. Giorgio Scarlatti finished fourth with his 300 S but was never in the lead. As for Stirling Moss, he managed to do 12 kms before breaking his brake pedal on the 450 S #4505. Behra at the wheel of #4503 had collided in practice with a lorry.

On May 26 at the Nürburgring, Tony Brooks and his Aston Martin DBR1 beat the red cars. Collins's Ferrari 335 S finished second ahead of Hawthorn's 315 S. Misfortune struck the Maserati team; the first car, a private entry, being the Godin-Sales's 300 S which finished fifth. The 450Ss, which were favourite, had to retire: Schell and Fangio with oil leaks and Stirling Moss when #4503 lost a rear wheel just after having overtaken Tony Brooks.

Le 450 S, partite come favorite, non terminarono la corsa. La #4503 di Schell e Fangio si ritirò per una perdita d'olio, mentre quella con Stirling Moss al volante perse una ruota posteriore appena dopo aver doppiato Tony Brooks.

Arriviamo alla 24 Ore di Le Mans, il 22 ed il 23 Giugno 1957. Stirling Moss aveva chiesto a Frank Costin di disegnargli per la #4501 un'automobile chiusa che sarebbe stata l'arma vincente sui lunghi rettilinei.

Costin fece il progetto per l'auto che avrebbe dovuto essere prodotta in tempo per la Mille Miglia, ma la piccola officina Fantuzzi aveva una tale mole di lavoro che Maserati temette che il coupé non sarebbe stato pronto in tempo per la 24 Ore di Le Mans. Quindi si decise di affidare la realizzazione della carrozzeria a Zagato. La carrozzeria fu pronta in tempo record ma Zagato non fu molto fedele al disegno di Costin. A Le Mans l'automobile risultò essere rumorosa e mal ventilata, il che obbligò i meccanici a praticare diverse aperture per portare aria fresca verso la meccanica e nell'abitacolo, a discapito di un miglior coefficiente di penetrazione nell'aria, che era lo scopo ricercato. L'automobile risultò infatti meno rapida della Barchetta classica sul giro, con la quale Fangio girò a 203,530 km/h di media durante le prove. Stirling Moss dovette ritirarsi prima della notte, con i piedi bruciati e quasi soffocato, per colpa della rottura della trasmissione. Poco dopo Behra riscontrò lo stesso problema.

Jean Behra e Stirling Moss si presero una bella rivincita al Gran Premio di Svezia l'11 Agosto con la # 4503, terminando al primo posto davanti ad un'altra icona, la Ferrari 335 S #0700 pilotata da Phil Hill e Peter Collins.

Prima del Gran Premio del Venezuela, il 3 Novembre 1957, restava ancora una speranza per la Maserati di conquistare il titolo. Moss fece il miglior giro nelle prove con la #4503, ma la corsa vide la disfatta della marca del Tridente, sopraffatto dalla sfortuna. Le tre 450 S fecero alcuni incidenti e furono eliminate. La Ferrari vinse il Campionato del Mondo davanti a Maserati, Jaguar e Aston Martin. Fu una delusione terribile per la Maserati e benché Fangio fosse divenuto Campione del Mondo Piloti in quell'anno a bordo di una 250 F, la Maserati decise di ritirarsi dalle competizioni.

Dopo la 24 Ore di Le Mans, il coupé #4501 ritornò in fabbrica dove fu abbandonato, non senza che prima fossero smontati il magnifico motore, le ruote ed gli splendidi freni a tamburo ad alette. Un anno più tardi, un americano agiato, Byron Stayer, accompagnato da suo figlio John, un pilota gentiluomo, visitò la fabbrica Maserati per cercare "un'automobile potente". Caddero in ammirazione dinanzi al coupé di Le Mans e la comperarono. Il telaio #4501 fu rinumerato #4512. Fantuzzi provò a migliorare la ventilazione e richiuse qualcuna delle fessure inefficaci praticate empiricamente a Le Mans nel 1957. Nel 1959 fu verniciata in nero ed affidata a Harry Woodnorth, agente Maserati di Chicago, che la presentò allo "Sports Cars Show" che si teneva al Museo Ford a Dearborn durante l'inverno 1960. Il nostro coupé si fece notare da Harry Heintz che fece restaurare la meccanica e la carrozzeria. Scopri allora che aveva comprato una macchina storica, quella della gara di Le Mans del 1957. Fu allora riverniciata in rosso per poi passare nelle mani di vari collezionisti, tra cui Peter Kaus, per la sua collezione "Rosso Bianco" in Germania, che la tenne dal 1977 al 1997.

La vettura è stata restaurata recentemente ed è stata esposta a Pebble Beach nel 2003, nella livrea nera che ha ancora oggi.

Questa è una Maserati molto importante, testimone dell'ultimo sforzo effettuato da Maserati per conquistare il Campionato del Mondo.

Veicolo da competizione.

Then it was the Le Mans race on June 22-23, 1957. Stirling Moss asked the aerodynamicist Frank Costin to design for #4501 a streamlined closed coupe body which could be the perfect weapon on the long straights.

Costin produced the drawings for the projected car which should have been made just in time for the Mille Miglia but the small Fantuzzi workshop was so crowded with cars in progress that Maserati feared that the coupé would not be ready even for Le Mans. Thus the work was entrusted to Zagato. The body was made in a record time but Zagato was not absolutely faithful to the Costin's project.

At Le Mans, the car proved noisy and badly ventilated, and the mechanics had to hastily cut out some extra air intakes to duct more fresh air to the mechanical parts and into the cockpit. These improvised ports did not improve the drag coefficient which had been precisely the purpose of this car. In fact the car was not so fast on the lap as the traditional Barchetta, at the wheel of which Fangio lapped at 203.530 kph in practice. Stirling Moss had to retire before the night with a broken transmission, burnt feet, and suffocating in the cockpit. Later on Behra met the same problem.

They had their revenge in #4503 at the Swedish Grand Prix on August 11. They came home first, ahead of another icon, the Ferrari 335S #0700, driven by Phil Hill and Peter Collins.

Until the Venezuela GP on November 3, Maserati still had a chance of winning the world title. Moss was fastest in practice with #4503 but ill luck struck again the Trident's team: their three cars crashed. Ferrari was World Champion ahead of Maserati, Jaguar and Aston Martin. It was a terrible disappointment for Maserati and although they had won the World Drivers' Title with Fangio and the 250F, the firm decided to retire from competition.

After Le Mans the coupé #4501 went back to the factory, where it was abandoned and eventually lost its superb engine, its wheels and its brake drums. A year later, a rich American named Byron Stayer and his son John, a gentleman-driver, visited Maserati looking for "a powerful car". They were lost in admiration of the Le Mans coupé and bought it. The chassis was given a new number, #4512. Fantuzzi tried to improve the air ducting and filled up some inefficient and useless holes made at Le Mans. In 1959 the car was finished in black and loaned to the Chicago Maserati dealer Harry Woodworth who exhibited it at the Sports Car Show held at the Ford Museum in Dearborn during winter of 1960. Harry Heintz spotted the car, bought it and had the mechanical parts and the body restored. He then found out that he had an historic car, a 1957 Le Mans racer. The 450 S was refinished in red before passing through the hands of several collectors, among them Peter Kaus for his 'Rosso Bianco' collection in Germany, who owned the car from 1977 until 1997.

It has been recently restored and was exhibited at Pebble Beach in 2003, painted in black as it is still now.

This is a very important Maserati, and a witness of the last effort of the marque to capture the World Championship.

Racing Car

4512



MASERATI 4 CL Monoposto 1946

± € 400.000-470.000 US\$ 500,000-590,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #1581	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, barra di torsione, ammortizzatori a frizione
MOTORE: n° #1579, 4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori a frizione
ALESAGGIO-CORSA: 78 mm x 78 mm	FRENI: a tamburo, comando idraulico
CILINDRATA: 1490.8 cm ³	RUOTE: a raggi, fissaggio centrale, ant/post 3.50 x 17" e 4.00 x 16"
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro	PNEUMATICI: ANT/POST: 5,00 x 17" - 6.00 x 16"
ALIMENTAZIONE: 1 carburatore Weber 45 DCO	PASSO: 2500 mm
SOVRALIMENTAZIONE: 1 compressore Roots	CARREGGIATA ANTERIORE: 1250 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 6.5 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1272 mm
POTENZA MASSIMA: 220 cavalli a 8 000 giri/mn	PESO A SECCO: 630 kg
CAMBIO: 4 marce + RM	PRESTAZIONI: velocità massima: 235/240 km/h
FRIZIONE: multidisco a secco	PERIODO DI PRODUZIONE: 1939-1947
TELAIO: a longheroni in lamiera d'acciaio a forma di imbuto e traverse in lega leggera	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 23
CARROZZERIA: monoposto da competizione in lamiera d'alluminio	

CHASSIS NUMBER/VIN: #1581	REAR SUSPENSION: live axle, quarter-elliptic leaf springs and friction dampers
ENGINE: in-line front-mounted four cylinder #1579, longitudinal	BRAKES: hydraulic on four drums
BORE X STROKE: 78 x 78mm	WHEELS: 3.50 x 17" and 4.00 x 16" centre-lock wires
CAPACITY: 1,490.8cc	TYRES: 5.00 x 17 front and 6.00 x 16 rear
VALVE GEAR: two OHC four valves per cylinder	WHEELBASE: 2,500mm
CARBURETION: one twin-choke Weber 45 DCO and one Roots supercharger	FRONT TRACK: 1,250mm
COMPRESSION RATIO: 6.5: 1	REAR TRACK: 1,272mm
MAX. POWER: 220bhp @ 8,000rpm	DRY WEIGHT: 630 kg
TRANSMISSION: four speed + R manual	PERFORMANCE: 235/240kph max. speed
CLUTCH: multi-disc	PRODUCTION RUN: 1939-1947
CHASSIS: U-shaped steel members and alloy cross member	NUMBER OF CARS BUILT: 23
BODY: racing single-seater in aluminium	
FRONT SUSPENSION: IFS, torsion bars and friction dampers	

Nel 1938, i Gran Premi si svolsero in base a regolamenti che assegnavano ai motori ad ammissione atmosferica una cilindrata di 4.5 litri ed ai motori sovralimentati una cilindrata di 3 litri, cosa che favoriva oltraggiosamente i motori con compressori. Maserati provò a ritornare ai suoi massimi splendori con la 8CTF, una macchina ad 8 cilindri in linea di 2992 cm³ di cilindrata, sviluppando 350 cavalli a 6000 giri, in grado di raggiungere 260 km/h.

La 8CTF era un'automobile splendida, che avrebbe potuto contrastare la supremazia delle auto tedesche, ma la sua elaborazione non era sufficiente.

Furono costruite soltanto tre automobili, #3030, #3031 e #3032, più un motore. La 8CTF debuttò in corsa al Gran Premio di Tripoli nel 1938 e condusse a lungo davanti alle Mercedes. Il suo pilota, il Conte Trossi, fece un giro a 220 km/h di media prima di rompere la sua trasmissione. Le più grandi imprese della Maserati 8CTF furono due vittorie consecutive alla 500 Miglia di Indianapolis nel 1939 e nel 1940, quando l'automobile era condotta da Wilbur Shaw.

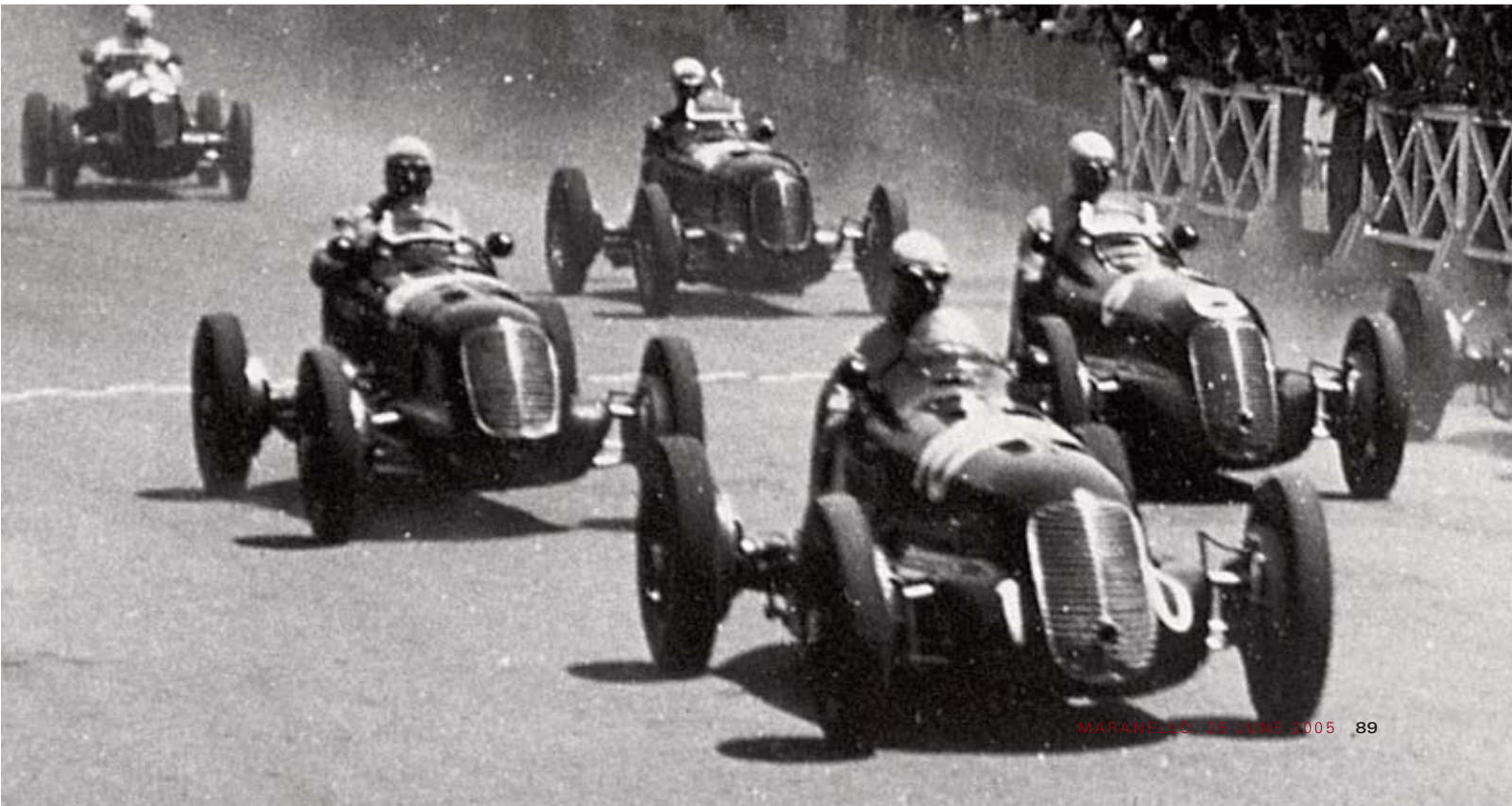
Parallelamente ai Gran Premi vi erano corse per le "voiturettes", ovvero delle monoposto la cui cilindrata era limitata a 1500 cm³, che correvano per completare il gruppo degli iscritti. Questo diede alla Maserati l'opportunità di impiegare i suoi sforzi in due differenti classi di gare, tra cui una da cui potevano trarre le auto che avrebbero offerto ai privati. In questa gara, Hartman perse la vita quando la sua Maserati 6 CM entrò in collisione con l'Alfa Romeo di Farina.

In 1938 the Grand Prix formula was set at 4.5 litres for normally aspirated cars and 3 litres supercharged, which gave a big advantage to the supercharged cars. Maserati attempted to come back at the highest level with the 8 CTF, a 2992cc 350bhp car capable of 260kph. It was a superb car, which looked able to contest the supremacy of the German cars, but while it had the capabilities it did not have their degree of funding or preparation.

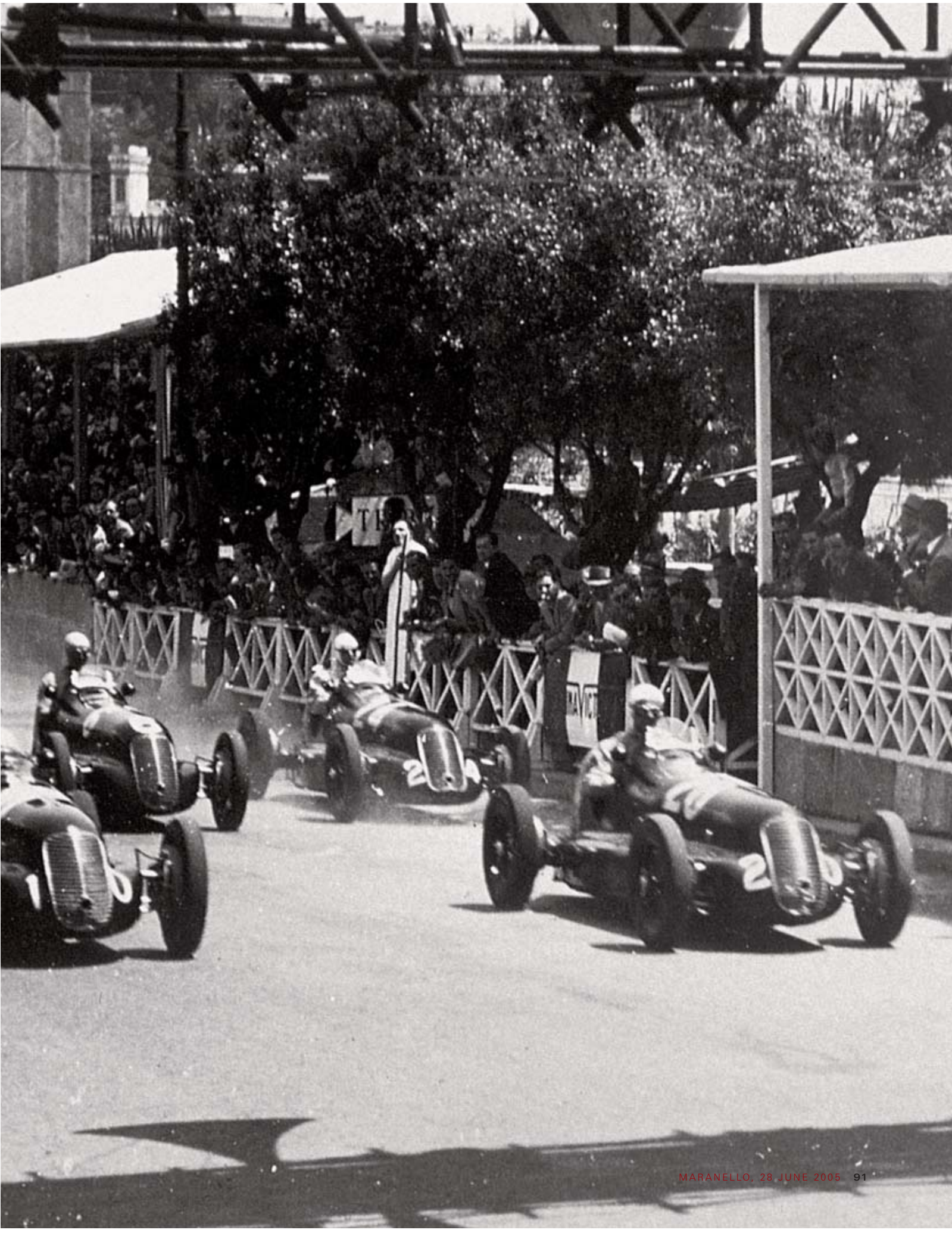
Three cars only were built: # 3030, #3031 and #3032. The 8 CTF made its racing debut at the 1938 Tripoli Grand Prix, leading the Mercedes for some time. Count Trossi managed to lap at 220kph, but retired with a broken transmission. The biggest feats of the 8 CTF were two victories in a row at Indianapolis in 1939 and 1940, the car being driven by Wilbur Shaw.

However, at the Tripoli Grand Prix meeting a race was also held for "voiturettes" (smaller cars up to 1500cc), in order to increase the number of entrants. This gave Maserati a chance to put all their efforts into a different racing class – and furthermore, one from which they could derive cars that would be offered to privateers. In this race, Hartman was killed when his Maserati 6 CM collided with Farina's Alfa.











Un fitto susseguirsi di vittorie nella categoria "voiturette" venne a ricompensare le piccole cilindrato della Maserati per la stagione 1938. Tra queste possiamo elencare: la Targa Florio, il circuito della Favorita con la 6CM guidata da Rocco, la Coppa Principessa di Piemonte con Marazza a bordo di una 6CM, il G.P. di Albi con Villorosi sempre su 6CM, le gare di Varese e Modena vinte da Cortese e la Coppa Acerbo, vinta da Villorosi sempre al volante della 6CM. Alla fine della stagione, il titolo di Campione d'Italia fu conquistato da Villorosi e nel frattempo, Ernesto Maserati concepiva la 4CL (4 cilindri in linea) che doveva sostituire le 6CM. Il nuovo motore era di concezione molto moderna, con delle quote "quadrate" 78 mm x 78 mm, con due alberi a camme in testa e quattro valvole per cilindro. Sovralimentato da un compressore Roots, il motore sviluppava 220 cavalli a 8000 giri e permetteva alla 4CL di raggiungere 250 km/h. Una decina di 4CL fu costruita prima della Seconda Guerra Mondiale. Il telaio della 4CL riprendeva le soluzioni già ben testate sulla 6CM.

Maserati aveva riposto molte speranze nel Gran Premio di Tripoli del 1939 che si correva quell'anno nella categoria "voiturette". Una delle 4CL impegnata si presentava con una carrozzeria avvolgente, disegnata dagli Stabilimenti Farina.

Con questa macchina, Villorosi fece il migliore tempo delle prove, ma ruppe un pistone e lasciò la vittoria alle Mercedes di Hermann Lang e Rudolf Caracciola.

Nel Settembre 1939 scoppiò la guerra, ma l'Italia vi entrò solo nove mesi più tardi e la famiglia Orsi ne approfittò per trasferire l'officina Maserati a Modena, in via Ciro Menotti.

During the 1938 season, however, the Maserati voiturettes harvested a whole series of wins: the Targa Florio, then the Favorita Circuit with the 6 CM driven by Rocco, the Coppa Principessa du Piemonte with Marazza (6 CM), the Albi GP with Villorosi (6 CM), the Varese and Modena races with Cortese, and the Coppa Acerbo with Villorosi, all with 6 CMs. At the end of the season the Italian Champion title went to Villorosi while at the same time Ernesto Maserati was designing the 4CL (cilindri in linea) to replace the 6CM.

The new engine was a very modern unit with "square" sizes, 78 x 78mm, two overhead camshafts and four valves per cylinder. Fed by a Roots supercharger, it gave 220bhp at 8000rpm allowing the 4 CL to touch 250kph. About ten 4CLs were built before WWII, the 4CL chassis taking up ideas well proven on the 6CM.

Maserati had great hopes in the 1939 Tripoli GP which was only for cars up to 1500cc. One of the cars entered had an all-enveloping body made by Stabilimenti Farina. With this car Villorosi made the best lap time in practice but broke a piston during the race to cede the victory to the Mercedes driven by Hermann Lang and Rudolf Caracciola.

Then came the war. Italy stayed out of the hostilities for nine months, and the Orsi family (now Maserati's owners) moved the factory to Via Ciro Menotti, Modena. Adolfo Orsi was Chairman of Officine Maserati and the technical director was a brilliant engineer named Alberto Massimino. The Maserati brothers were now only consultants.

Il presidente della società era Adolfo Orsi ed il direttore tecnico Alberto Massimino, brillante ingegnere, ed i fratelli Maserati erano soltanto consulenti.

Il Gran Premio di Tripoli si corse nuovamente nel 1940. I tre primi posti furono conquistati dalle Alfa Romeo di Giuseppe Farina, Clemente Biondetti e Carlo Felice Trossi. A bordo di una Maserati 4CL, Luigi Villorosi e Franco Cortese conquistarono il 4° e 5° posto. Un giovane campione di corse di motociclismo fece il suo esordio in questa corsa e finì in 9° posizione. Si chiamava Alberto Ascari e pilotava una 6CM. L'ultima corsa disputata prima dell'entrata in guerra dell'Italia, il 10 Giugno 1940, fu la Targa Florio, in data 23 Maggio. Villorosi, Cortese e Rocco, tutti su 4CL, presero i primi tre posti.

Durante la guerra, la piccola officina Maserati fabbricò candele, apparecchi elettrici e macchine utensili. La sua attività nel settore automobilistico fu ridotta: furono prodotti esclusivamente due veicoli elettrici ed una 4CL nel 1944.

La produzione di automobili da corsa riprese sempre con la 4CL nel 1946. In quell'anno un gruppo di industriali agiati ed appassionati fondò la Scuderia Milano. Tra questi si può citare Arnaldo Mazzuchelli ed Arnaldo Ruggeri che avevano acquistato dalla Maserati quasi tutte le loro automobili da corsa e le avevano accuratamente nascoste. La Scuderia Milano poté così disporre di una mezza dozzina di 4CL per Ruggeri, Cortese, Etancelin, Sommer, Villorosi e Nuvolari, e tutti erano impazienti di rimettersi al volante e riprendere le corse.

In 1940, the Tripoli GP was held again and three Alfas driven by Farina, Biondetti and Trossi took the first three places ahead of Luigi Villorosi and Franco Cortese. A young pilot and motorcyclist champion made his debut at the wheel of a Maserati 6CM. His name was Alberto Ascari and he finished ninth. The last race run before Italy entered the war was the Targa Florio (May 23). Villorosi, Cortese and Rocco, all driving 4 CLs, took the first three places.

During the war the Maserati factory made spark plugs, electric machinery and machine-tools. In the automobile field activity was limited to two electric cars and a single 4CL in 1944.

Racing car production was resumed in 1946. This year a group of rich and enthusiastic industrialists founded the Scuderia Milano. Among them, Arnaldo Mazzuchelli and Arnaldo Ruggeri had bought from Maserati almost all the racing cars which had been carefully hidden away. Thus the Scuderia Milano had half a dozen 4CLs for Ruggeri, Cortese, Etancelin, Sommer, Villorosi and Nuvolari, all of them being eager to drive again.



Il 22 Aprile 1946, un anno dopo la liberazione di Modena, aveva luogo il Gran Premio di Nizza e Villoresi vinse con una 4CL. Poco dopo, Maserati s'impegna ancora una volta ad Indianapolis con una 8CL costruita da Ernesto Maserati tra 1939 e 1941. Il suo 8-cilindri aveva le stesse quote della 4CL (78 x 78 mm) e sviluppava 415 cavalli a 6400 giri. La Scuderia Milano impegnò ad Indianapolis nel 1946 uno dei due esemplari costruiti, dove Villoresi fu il più veloce durante le prove a 193 km/h di velocità media. Arrivò al 6° posto, nonostante le difficoltà elettriche che lo costrinsero a rimanere mezz'ora ai box, mentre Ted Horn ed Emil Andres si classificavano 3° e 4° sulla loro 8CTF.

L'esempio della Scuderia Milano fu rapidamente seguito dalla Scuderia Ambrosiana e numerose vittorie attendevano Maserati con Raymond Sommer al Gran Premio di Forez a St Cloud, con Tazio Nuvolari nel Gran Premio di Albi, con Ralph nel Gran Premio di Nantes, con Barbieri a Mantova e Villoresi a Voghera. Queste vittorie garantirono all'Officina Maserati un volume di ordini importante.

Nel 1947 Villoresi vinse nuovamente con una 4 CL a Buenos Aires e a Mar de Plata.

L'automobile che qui presentiamo, la #1581, fu completata nell'Agosto 1946 (data ufficiale di ultimazione, il 28 Agosto 1946). Fu la terza macchina costruita per la Scuderia Milano, di tre ordinate (si può considerare la Scuderia Milano come scuderia Maserati semi ufficiale).

Le due prime 4CL consegnate furono la #1579, datata 10 Maggio 1946, e la #1580, del 17 Luglio 1946. Queste due macchine, come quella che presentiamo, furono costruite con componenti che la fabbrica aveva mantenuto nascosti durante la guerra. Segnaliamo che il motore n°#1579 è quello originale ed è normale che nelle Maserati di quell'epoca i numeri di telaio e di motore non siano necessariamente gli stessi.

La #1581 così come le altre due 4CL parteciparono a tutte le gare importanti delle stagioni 1946, 1947 e 1948. Purtroppo le notizie che abbiamo non riportano chi fossero i piloti di ciascuna vettura, ma tra queste sappiamo che le tre auto furono affidate a piloti di primo livello come Cortese, Etancelin, Ruggeri, Villoresi ed il leggendario Tazio Nuvolari, considerato il più grande fra tutti.

Quando la Maserati presentò la nuova 4CLT/48, equipaggiata con lo stesso motore ma realizzata su un telaio tubolare più moderno, la #1581 fu rimandata in officina. La Maserati vendette la valorosa 4CL all'Automobil Club d'Argentina, che la fece partecipare a diverse gare dal 1948 al 1955. L'auto, in seguito, fu messa a riposo per anni, perché non più competitiva.

La #1581 fu acquistata da Dan Margulies agli inizi degli anni '80 e importata dall'Argentina. Fu in seguito rivenduta non restaurata a Nuobo Harada, che la vendette qualche anno dopo a Symbolic Motor Car Company, a La Jolla, California. L'auto fu infine restaurata ed i lavori durarono due anni. Il conto finale fu di 250.000 \$ e questo spiega il superbo stato di conservazione della nostra "vera monoposto" Maserati.

Veicolo da competizione.

On April 22, 1946, one year after the liberation of Modena, the Nice GP was won by Villoresi's 4CL. Soon afterwards, Maserati ran at Indianapolis again with an 8CL designed and built by Ernesto Maserati between 1939 and 1941. Its 8-cylinder engine had the same bore and stroke as the 4CL (78 x 78mm) and delivered 415bhp at 6400rpm. The Scuderia Milano entered one of the two examples built at the 1946 Indy race, in which that Villoresi had qualified at 193kph. He came home 7th after a lot of electrical troubles, while Ted Horn and Emil Andres were respectively 3rd and 4th, both at the wheel of a 8CTF.

The Scuderia Milano's example was imitated by the Scuderia Ambrosiana and many victories went to the Maserati cars with Sommer (Forez and St Cloud GPs), Nuvolari (Albi), Raph (6CM, Nantes), Barbieri (Mantua) and Villoresi (Voghera). These successes brought many orders to Officine Maserati.

In 1947 Villoresi won again with a 4 CL at Buenos Aires and Mar de Plata.

The car for sale here, #1581, was completed on August 1946 (official order completion date, August 28, 1946). It was the third car built for the Scuderia Milano out of three ordered. (The Scuderia Milano can be seen as the unofficial Maserati works team.)

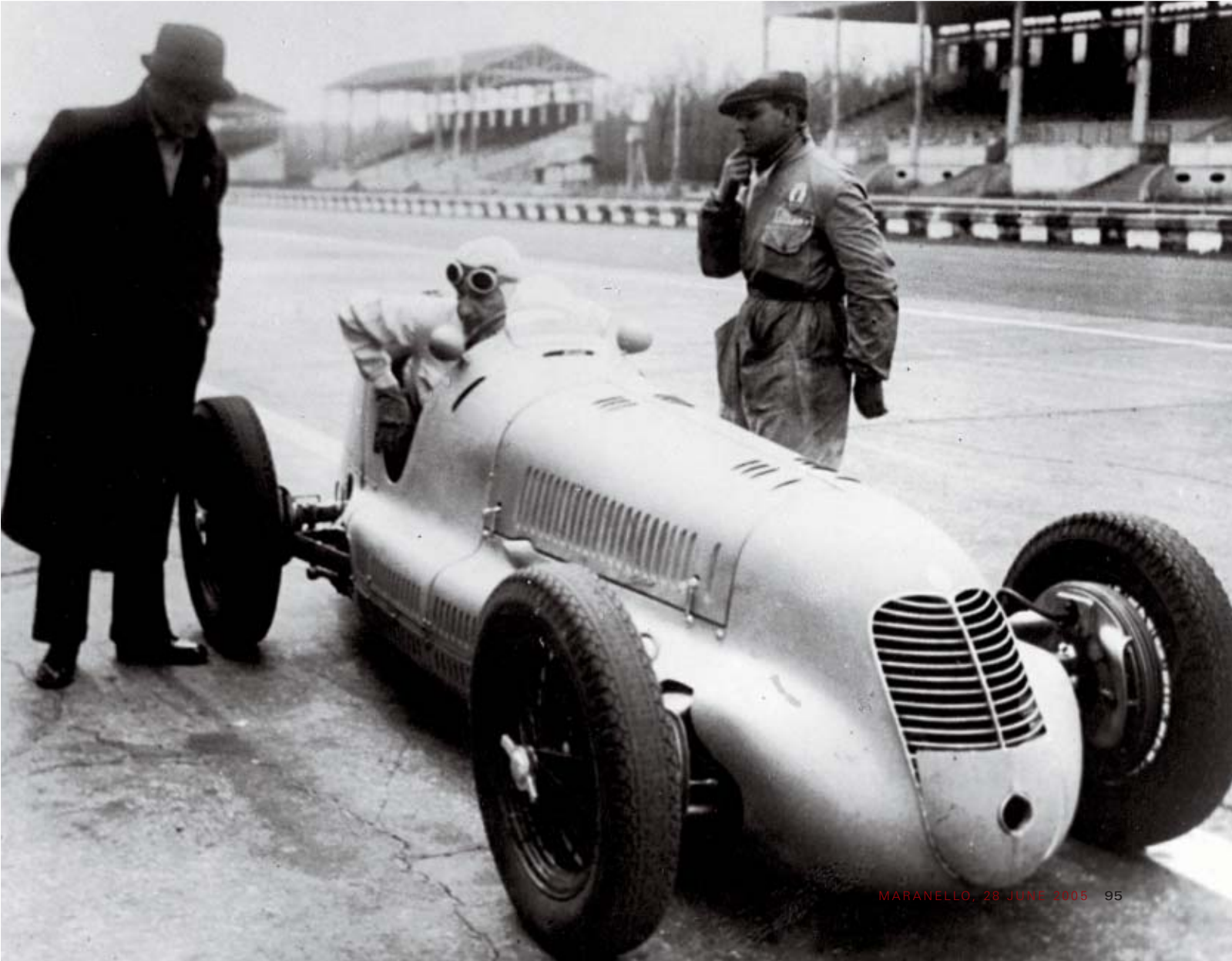
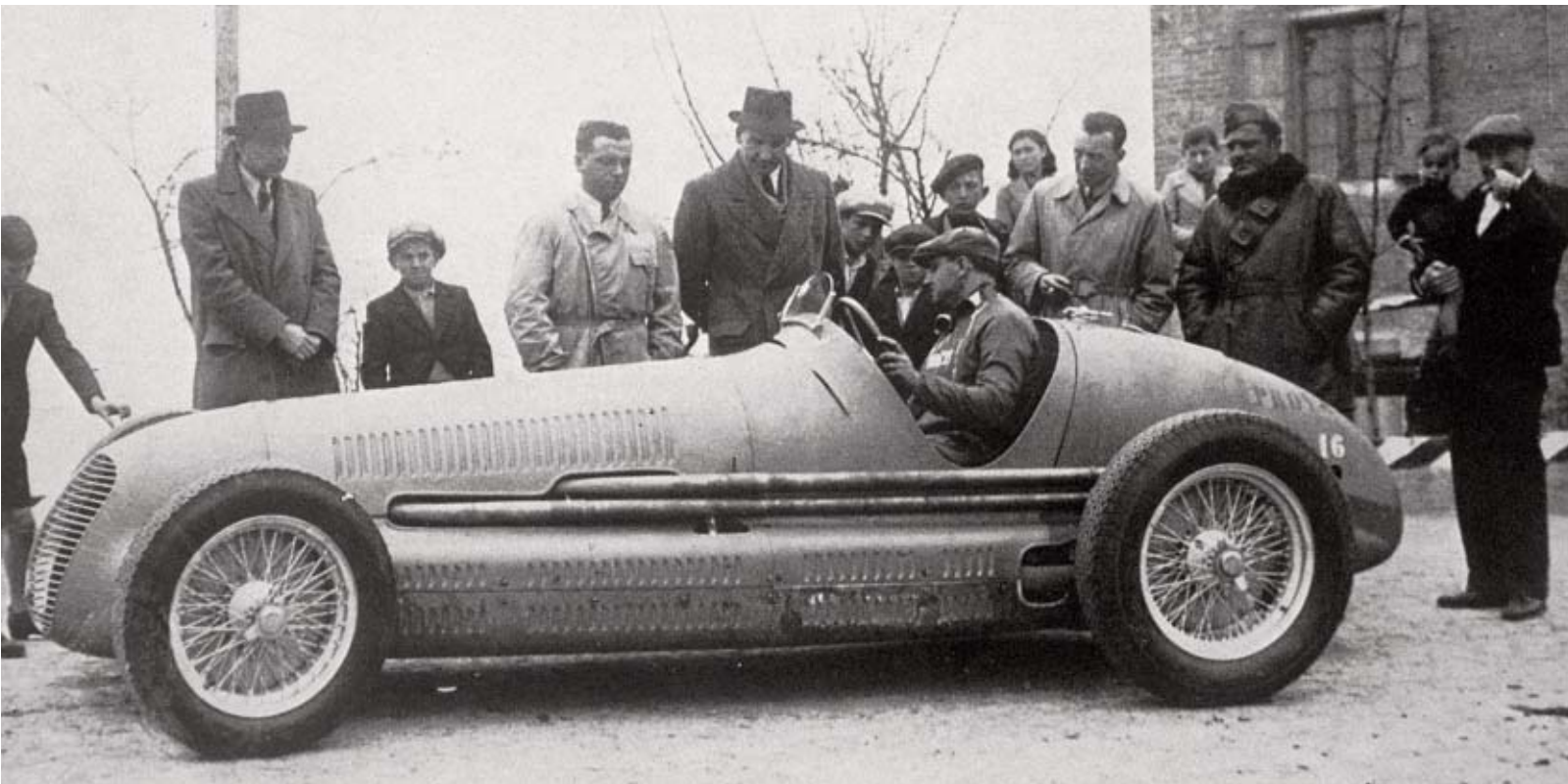
The first two 4CLs delivered to the team were #1579 (May 10, 1946) and #1580 (July, 17, 1946). These cars, like #1581 which is offered here, had been built from parts and spares that the factory had kept hidden throughout the war. It should be noted that its engine #1579 is the original unit, as these cars did not always have "matching numbers".

#1581, along with the other two 4CLs, competed in all the main events held during the 1946, 1947 and 1948 seasons. Sadly, records do not show which car was driven by which man but between them, the three cars were driven by some of the best racing drivers of the time, all eager to go racing again: Cortese, Etancelin, Ruggieri, Villoresi and the greatest among them, the legendary Tazio Nuvolari.

When Maserati introduced the new 4CLT/48 with the same engine but a more modern tubular frame, #1581 came back to the factory. Maserati sold the gallant 4CL to the Argentina Automobile Club who entered it in many races from 1948 to 1955. It was definitely no longer competitive and was stored away for years

Then #1581 was bought by Dan Margulies at the beginning of the Eighties and imported from Argentina. It was sold unrestored to Nobuo Harada who sold it some years later to Symbolic Motor Car Company at La Jolla, Ca, USA. The car was at last restored over two years for the cost of USD 250 000, which explains the superb condition of this true Maserati monoposto.

Racing car.



FERRARI F1-90 1990

€ 560.000-600.000 US\$ 700,000-750,000

NUMERO DI TELAIO: # 119	CARROZZERIA: fibra di carbonio
MOTORE: tipo 036, 12 cilindri a V a 65°	SOSPENSIONE ANTERIORE: quadrilateri deformabili, 2 triangoli sovrapposti a sezione ellittica, molleggio a puntone, ammortizzatori Penske
ALESAGGIO-CORSA: 86 x 52,6 mm	SOSPENSIONE POSTERIORE: quadrilatero deformabile, triangolo superiore e trapezio inferiore, molleggio a puntone, ammortizzatori Penske
CILINDRATA: 3497,9 cm ³	FRENI: dischi autoventilati in carbonio, pinza monolitica Brembo a 4 pistoni sulle ruote
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri, 5 valvole per cilindro, 3 di aspirazione, coman.	RUOTE: in lega leggera, Speedline, 13"
ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica digitale Weber-Marelli con doppio iniettor.	PNEUMATICI: Goodyear 24,0-10,0 x 13 anteriore, 26,0-15,0 x 13 posteriore
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 12,5 : 1	PASSO: 2855 mm
POTENZA MASSIMA: 680 cavalli a 12750 giri/minuto (710 cavalli in gara)	CARREGGIATA ANTERIORE: 1800 mm
CAMBIO: semi-automatico, controllo elettronico a sbalzo, differenziale autobloccante ZF, 7 rapporti +RM, posto longitudinalmente	CARREGGIATA POSTERIORE: 1675 mm
FRIZIONE: 3 dischi in carbonio, comando meccanico o automatico	PESO A VUOTO: 503 kg
TELAIO: modello 641, monoscocca honeycomb, materiali compositi in fibra di carbone e kevlar	PRESTAZIONE: VELOCITÀ MASSIMA: 335.1 km/h
	PRODUZIONE: 1990
	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 7

CHASSIS NUMBER/VIN: #119	FRONT SUSPENSION: two elliptical section A-arms, push-rod spring control, Penske dampers
ENGINE: tipo 036, 65° V12	REAR SUSPENSION: upper A-arm, trapezoidal lower arm, push-rod spring control, Penske dampers
BORE X STROKE: 86 x 52,6mm	BRAKES: outboard ventilated discs, Brembo one piece four piston calipers
CAPACITY: 3,497.9cc	WHEELS: alloy 13" Speedline
VALVE GEAR: gear-driven DOHC, 3 inlet 2 exhaust valves per cylinder	TYRES: Goodyear 24.0-10.0 x 13 front, 26.0 - 15.0 x 13 rear
CARBURETION: Weber digital electronic injection with twin injectors per cylinder	WHEELBASE: 2855mm
COMPRESSION RATIO: 12.5 : 1	FRONT TRACK: 1800mm
MAX. POWER: 680bhp @ 12750rpm (710bhp in practice)	REAR TRACK: 1675mm
TRANSMISSION: 7-speed + R semi-automatic with electronic control at the rear, ZF limited-slip differential	DRY WEIGHT: 503kg
CLUTCH: 3 carbon discs, mechanical and automatic control	PERFORMANCE: 335.1kph max. speed
CHASSIS: honeycomb with carbon fiber and Kevlar composite monocoque	PRODUCTION RUN: 1990
BODY: carbon fiber	NUMBER OF CARS BUILT: 7

All'inizio della stagione 1990, la Scuderia si lasciò alle spalle il lungo periodo di lutto per la morte del "Commendatore" avvenuta nell'estate del 1988 ed i progetti di successione erano già stati stabiliti. Nel 1989 la Fiat decise di mettere ordine all'interno della Scuderia, togliendo di scena alcuni attori e sostituendoli con altri.

John Barnard, ideatore della F1 640 del 1989, se ne andò e venne sostituito da Pier Guido Castelli, assieme al suo vecchio amico Steve Nichols, responsabile del dipartimento delle ricerche avanzate. Quest'ultimo riprese il telaio ben riuscito della 640 e lo trasformò in linea con il nuovo regolamento che vietava la disposizione laterale dei serbatoi e migliorò l'aerodinamicità della vettura.

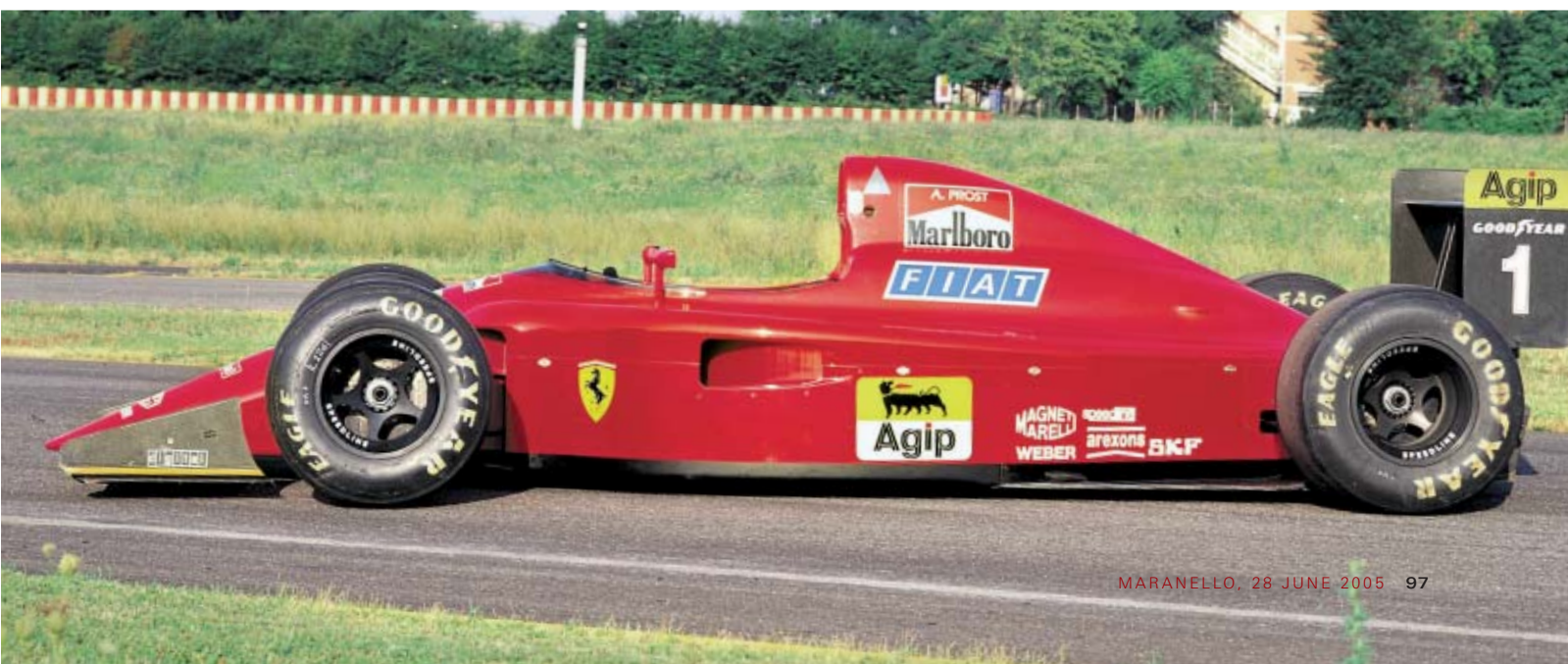
La 641/2 fece il suo debutto soltanto al terzo Gran Premio della stagione, ad Imola, con un alettone ridisegnato ed un motore potenziato. Il modello 36 era già stato utilizzato più volte per le gare durante la stagione, e il modello 37, che fece la sua prima apparizione in corsa soltanto durante il Gran Premio di Ungheria, dopo essere stato testato durante le prove libere del Gran Premio di San Marino.

At the beginning of the 1990 season Ferrari had emerged from mourning for "il Commendatore", who had died in Summer 1988, but the succession plans were still being settled. Fiat moved to put the factory on a proper footing, and several new senior appointments were made.

The designer of the 1989 F1 640, John Barnard, left the team and was replaced by Pier Guido Castelli, with his old American friend Steve Nichols at the head of the advanced research department. He took over the well-bred 640 chassis and made some modifications in order to meet the new regulations which forbade the side tanks, which in fact allowed him to improve the aerodynamics of the car.

The 641/2 began its career at the third GP of the season, at Imola, with a new front spoiler and an improved engine. The type 36 had been racing for some time, and the type 37 appeared only at the Hungarian GP after being tested at the practice session for the San Marino GP. The new lighter engine helped to give the car a better stance on the track, as did the rear suspension whose upper mountings had been redesigned by engineer Scalabroni to improve grip.







Questo nuovo motore, più leggero, contribuì ad offrire un migliore assetto alla monoposto, così come la sospensione anteriore, ridisegnata dall'ingegnere Scalabroni nei suoi ancoraggi superiori, al fine di migliorarne la forza motrice.

Il modello 37 fu il primo motore Ferrari a 12 cilindri a V atmosferico a raggiungere la barra di 700 cavalli e grazie ad una aerodinamicità migliorata fu capace di spingere la 641/2 ad una velocità di 335.1 km/h alle prove del Gran Premio di Germania. Al Gran Premio del Belgio Alain Prost disponeva di una vettura speciale che poteva raggiungere anche un numero di giri più elevato.

Il cambio ricevette una semi automatizzazione di seconda generazione e una nuova programmazione di controlli elettronici e di elettro-valvole.

Nigel Mansell per il secondo anno consecutivo e Alain Prost, all'epoca già tre volte Campione del Mondo, erano i due piloti della scuderia. Prost vi portò un'ondata nuova, grazie alla sua esperienza, alla sua determinazione e alla sua arte nella messa a punto. La stagione 1990 fu una stagione molto combattuta.

Ayrton Senna sulla sua McLaren-Honda vinse il Campionato, dopo una collisione con Alain Prost, alla partenza del Gran Premio del Giappone, con ancora due gare da disputare. Il pilota della Ferrari terminò le gare con 9 punti di distacco dal vincitore.

Alain Prost conseguì tuttavia 5 vittorie e due furono i successi di Mansell, in Spagna e in Messico, dove, partito tredicesimo, effettuò una rimonta dantesca sorpassando tutti i suoi avversari uno a uno. Fu sicuramente una delle gare più belle di quel campionato.

Vettura da competizione.

The type 37 was the first V12 Ferrari unsupercharged engine to reach the 700 bhp mark, and thanks to better aerodynamics was able to record a speed of 335.1 kph during practice at the German GP. At the Belgian GP Alain Prost drove a special car which could reach even higher revs. The transmission was fitted with a second generation electronic control system.

The two Scuderia drivers for 1990 were Nigel Mansell for his second season and Alain Prost the then triple World Champion. He brought new spirit to the Scuderia thanks to his skills, his resolution and his talent for tuning. The season was a hard fight. Ayrton Senna and his McLaren-Honda won the title, after a collision with Alain Prost at the start of the Japanese GP with two races to go. The Ferrari driver finished nine points behind the leader. Nevertheless, Alain Prost had won five GPs, including two 1-2 finishes with Mansell, and had showed great skill in Mexico when starting in the 13th position he had picked off his opponents one by one to win the race; without doubt one of the best races of this great champion.

Racing Car



RISULTATI MONDIALE 1990			
Circuito	Alain Prost	Tcar 1	Tcar 2
Monaco	4°	x	
Francia			x
Inghilterra			x
Germania			
Ungheria		x	
Italia			x
Portogallo			x
Spagna			x
Giappone			x
Australia			x
Pilota	2° con 71 punti		
Costruttori	2° con 108 punti		

OVERALL RESULTS 1990			
Circuit	Alain Prost	Tcar 1	Tcar 2
Monaco	4°	x	
France			x
England			x
Germany			
Hungary		x	
Italy			x
Portugal			x
Spain			x
Japan			x
Australia			x
Driver	2nd, 71 pts		
Constructors	2nd, 108 pts		

THE 1961 TARGA FLORIO AND 1962
NURBURGRING 1000KM WINNING EX SCUDERIA FERRARI

FERRARI DINO 246 SP / 196 SP Spider 1961

± € 2.400.000-2.900.000 US\$ 3,000,000-3,600,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: # 0790	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
MOTORE: tipo 190, 6 cilindri a V a 60° centrale, posteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
ALESAGGIO - CORSA: 77 x 71 mm	FRENI: Dunlop a disco, comando idraulico
CILINDRATA: 1983 cm ³	RUOTE: a raggi, fissaggio centrale, da 15 pollici
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa	PNEUMATICI: anteriore 5.25 x 15, posteriore 6.50 x 15
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori doppio corpo Weber 42 DCN	PASSO: 2320 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,8 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1 240 mm
POTENZA MASSIMA: 210 cavalli a 7800 giri/minuto	CARREGGIATA POSTERIORE: 1 200 mm
CAMBIO: 5 marce + RM	PESO A SECCO: 600 kg
FRIZIONE: multidisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima : 240 km/h
TELAIO: tipo 561, tubolare in acciaio	PRODUZIONE: 1961 come 246 SP
CARROZZERIA: biposto sport in lamiera di alluminio carrozzata da Medardo Fantuzzi	

CHASSIS NUMBER/VIN: #0790	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, telescopic dampers
ENGINE: type 190, 60° V6 central rear-mounted, longitudinal	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs, telescopic dampers
BORE X STROKE: 77 x 71mm	BRAKES: Dunlop hydraulic on four discs
CAPACITY: 1983cc	WHEELS: 15" wire centre-locking
VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank	TYRES: 5.25 x 15 front; 6.50 x 15 rear
CARBURATION: three twin-choke Weber 42 DCN	WHEELBASE: 2320mm
COMPRESSION RATIO: 9.8: 1	FRONT TRACK: 1240mm
MAX. POWER: 210bhp at 7,800rpm	REAR TRACK: 1200mm
TRANSMISSION: five speed + Reverse, manual	DRY WEIGHT: 600kg
CLUTCH: multi-disc	PERFORMANCE: 240kph max. speed
CHASSIS: type 561, tubular space frame in steel	PRODUCTION RUN: 1961 as the 246 SP
BODY: two-seater in aluminium by Fantuzzi	

I primi motori V6 Dino furono progettati e costruiti dalla Ferrari nel 1957 per la Formula Uno e la Formula Due. Nel 1958 apparve una biposto Sport fornita di un motore anteriore V6 Dino e nello stesso anno Mike Hawthorn fu Campione del Mondo con una Ferrari monoposto a motore anteriore Dino V6.

Nel Campionato Mondiale del 1960 le auto sportive V6 guadagnarono alcuni punti di credibilità aggiudicandosi un secondo posto alla Targa Florio con von Trips e Gendebien, alla guida della 246 S #0784, un quarto posto con un'altra 246 S ed un settimo posto con i fratelli Rodriguez sulla 196 S #0776.

Nel 1961 Phil Hill fu il primo americano a diventare Campione del Mondo di Formula 1 con una V6 Dino, questa volta a motore posteriore. Alla fine della stagione, la Ferrari conquistò il Campionato del Mondo Costruttori, davanti a Porsche e Maserati. La 246SP, una versione sportiva della vettura utilizzata nella F1, fu lanciata nel Febbraio 1961.

La #0790 che proponiamo accumulò una lunga serie di successi e di gloria. Era presente alla tradizionale conferenza stampa di Enzo Ferrari di inizio stagione il 13 Febbraio 1961, dopo di che fu testata da Wolfgang von Trips e da Richie Ginther nell'autodromo di Modena. Queste prove continuarono il 15 Febbraio con il collaudatore Martino Severi, quindi nuovamente con von Trips al volante, che danneggiò l'automobile uscendo dal tracciato. Von Trips si lamentò della mancanza di stabilità alle alte velocità.

The first Dino V6 engines were designed and built by Ferrari in 1957 for racing in Formulas One and Two. In 1958 a two-seater front-engined Dino V6 sports car was introduced, while Mike Hawthorn was F1 World Champion with a front-engined Ferrari Dino V6 monoposto.

In the 1960 World Championship, the V6 sports cars earned some creditable points, with a second place in the Targa Florio for von Trips/Gendebien at the wheel of 246 S #0784, with another 246 S in fourth place and a seventh place for the Rodriguez brothers in 196 S #0776.

In 1961 Phil Hill was the first American to become F1 World Champion, with a V6 Dino, now in a rear-engined car. At the end of the season, Ferrari once again took the World Manufacturers' Championship, ahead of Porsche and Maserati. The 246SP, a sports car version of the F1 car, was launched in February 1961.

The car we offer here, #0790, has had a long and eventful history of ascending success and glory. It was present on February 13, 1961, at the press conference held by Enzo Ferrari, before being track tested by Wolfgang von Trips and Richie Ginther on the Modena Circuit. The tests were resumed on Feb. 15 with test-driver Martino Severi, then again with von Trips who went off the track and damaged the car. He complained about a lack of stability at high speed.







L'automobile fu provata da Ginther a Monza il 14 Marzo. A seguito di questa prova, venne aggiunto uno spoiler sperimentale fatto a mano da Medardo Fantuzzi, con la benedizione di Carlo Chiti. Questa modifica migliorò la tenuta di strada a velocità elevata. Ferrari inviò poi l'automobile in California con un trasporto aereo per partecipare alla 12 Ore di Sebring il 25 Maggio, pilotata da Ginther e von Trips, ma senza successo.

Due settimane più tardi era di ritorno in Europa per le prove d'Aprile della 24 Ore di Le Mans con Richie Ginther, ora con una bocca di alimentazione dell'aria ampia ed orizzontale sul cofano.

Il 30 Aprile 1961, la #0790, guidata da von Trips e Gendebien, terminò prima in classifica generale della 45esima edizione della Targa Florio con il numero di corsa 162, davanti a Porsche e Maserati.

Il 28 Maggio 1961 fu terza nella 1.000 km del Nurburgring con Ginther e Gendebien e von Trips, contrassegnata dal numero 4.

Il 10 e l'11 Giugno alla 24 Ore di Le Mans, la #0790, numero di gara 23, guidata da von Trips e Ginther, si trovava in terza posizione alle 9 della domenica mattina, quando restò senza benzina nel rettilineo di Mulsanne ed il 15 Agosto la macchina non terminò la gara alla 4 Ore di Pescara.

The car was then road tested by Ginther at Monza on March 14. Following this test, the bubble blister on the rear and tail fin were removed and a hand-crafted experimental rear spoiler was added by Medardo Fantuzzi, with the blessing of Carlo Chiti. This device did indeed improve the handling at high speed.

Ferrari then sent the car by air to Florida in order to participate in the Sebring 12 Hours on March 25, where it was driven by Ginther and von Trips but without success, due to steering failure following an accident.

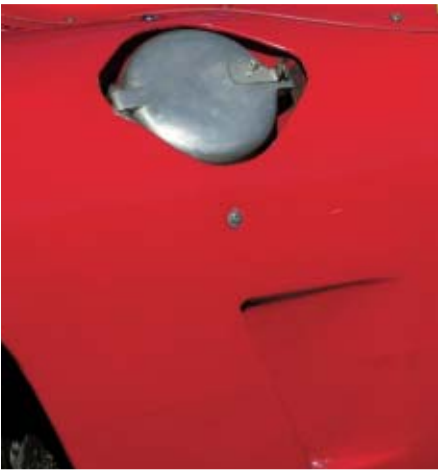
Two weeks later it was back in Europe with Richie Ginther for the April practice session at Le Mans, now with a wide horizontal air intake on the front bonnet.

On April 30 1961, #0790, driven by von Trips and Gendebien, won overall victory in the 45th Targa Florio, under the race number 162, ahead of the Porsches and Maseratis.

On May 28, 1961 it was third in the Nürburgring 1000kms, with Ginther, Gendebien and von Trips at the wheel, with the race number 4.

On June 10 and 11 at Le Mans, the car driven by von Trips and Ginther with race number 23, got as high as third place by 9.00 a.m. on Sunday morning, before it ran out of petrol on the Mulsanne Straight, and on August 15 the car did not finish at the Pescara 4 hours.







Durante l'inverno la parte posteriore della carrozzeria della #0790 fu abbassata e l'automobile fu presentata alla conferenza stampa a fianco della nuova 250 GTO, la 156 F1 ed altre tre SPs.

La 246 SP #0790 fu inviata a Sebring per la 12 Ore il 24 Marzo 1962. Fu iscritta alla gara da NART, sponsorizzata dal padre di Pedro e Ricardo Rodriguez, che dovevano dunque pilotarla, con il numero di gara 34. Pedro ruppe il motore della vettura che di conseguenza non fu impiegata né a Le Mans né alla Targa Florio.

La vettura tornò in forma alla 1000 km del Nurburgring il 27 Maggio con una carrozzeria modificata da Fantuzzi. Condotta da Phil Hill ed Olivier Gendebien, ottenne forse la sua più bella vittoria, vincendo su questo circuito impegnativo.

Innes Ireland, in una corsa fuori campionato a Mosport il 9 Giugno 1962, non terminò la gara. L'ultima corsa della #0790, come vettura ufficiale, fu a Brands Hatch il 6 Agosto, dove Michael Parkes la condusse superbamente alla vittoria. (Non si riesce a capire come Parkes riuscisse ad entrare in un'automobile così piccola !)

During the off season, the rear line of the car was lowered and it was presented at the press meeting beside the new GTO, the 156 F1 and three other SPs.

#0790 was then sent to Sebring for the 12 Hours race on March 24, 1962. It was entered for the race by NART and sponsored by Pedro and Ricardo Rodriguez's father, while of course the two brothers drove it in the race, with race number 34. Pedro broke the engine and the car was present neither at Le Mans nor at the Targa Florio.

The car came back to form at the Nurburgring 1000km event on May 27, with its body modified by Fantuzzi. There, the car had perhaps its finest hour, winning a convincing victory on this demanding track, driven by Phil Hill and Olivier Gendebien.

On June 9, 1962, Innes Ireland did not finish at Mosport in a non-championship race in the car. Then it was the last race for #0790 as a works car, for the Guards Trophy at Brands Hatch on August 6, where Mike Parkes obtained a superb victory. (One still wonders how Parkes managed to get into this rather small car!).



Nel Dicembre 1962 l'automobile fu equipaggiata con un motore di minor cilindrata e diventò una 196 SP, sempre con lo stesso n° di telaio #0790 ma con una carrozzeria di nuovo modificata, con le celebri bocche d'alimentazione dell'aria che ritornano ad un disegno più classico con una sola presa d'aria orizzontale.

La 196 SP fu allora venduta alla Scuderia Sant'Ambroeus nel Maggio del 1963. L'automobile fu affidata a Edoardo Lualdi-Gabardi, un cliente Ferrari molto fedele, che non riuscì però a terminare la Targa Florio il 5 Maggio 1963 e fu poi ceduta a Leandro Terra, che la impiegò con successo in una dozzina di importanti corse in salita. Il 2 Giugno, alla corsa in salita della Consuma che valeva per il Campionato del Mondo, la Dino 196 SP #0790 di Lualdi-Gabardi vinse dinanzi alle Abarth. Il 4 Agosto Lualdi-Gabardi vinsero la gara in salita Aosta-Pila ed il 6 Ottobre la Pontedecimo-Giovi. Ferrari fu ancora in quell'anno Campione del Mondo davanti a Porsche e Jaguar. Ma quello era il canto del cigno, non per Ferrari che vinse ancora nel 1964, ma per le Dino "Sport", nonostante alcuni successi riportati ancora nelle gare in salita nel 1964 (alcune etichette di "scrutineering" sono ancora presenti sulla macchina)

La #0790 fu messa a riposo da Leandro Terra per riemergere nel 2002, 38 anni più tardi, per passare all'attuale proprietario.

Non soddisfatta di questa illustre storia, la vettura ha ripreso la sua scia di vittorie negli ultimi anni, vincendo la "Best in Show alla Cavallino Classic" nel Gennaio 2003, seguita da alcune corse "Shell Historic", la "Disc brake Championship" nel 2004 e la Pebble Beach Top Race Winners' Group, sempre nel 2004. Un recente test sulla vettura ha rivelato che il motore riesce a raggiungere una potenza massima di 230 cavalli a 7500 giri.

Questa vettura è un'importante Ferrari Dino da competizione, la prima vettura sportiva Ferrari con un motore posteriore e la prima su cui sia stato montato uno spoiler posteriore. Si trova in uno stato di conservazione originale estremamente raro, con una carrozzeria dalla patina che commuove, prova della sua trascorsa e gloriosa carriera di gare.

Veicolo da competizione.

After being tested at Monza by John Surtees in December 1962, the car was fitted with a smaller, twin-cam two litre engine to become a type 196 SP while keeping its chassis number (0790) but with a new front bodywork, a rather classical horizontal mouth replacing the famous twin-grille arrangement.

The 196 SP was then loaned in early 1963 to the Scuderia Sant'Ambroeus. Driven by a faithful Ferrari customer, Edoardo Lualdi-Gabardi, it did not finish at the Targa Florio of May 5, 1963, but was then sold to Leandro Terra, and successfully entered in a dozen important hill-climb races. Among these, on June 2, at the Consuma hill-climb which counted for the World Championship, the car was driven to victory by Lualdi-Gabardi, ahead of the Abarths. On August 4, Lualdi-Gabardi won the Aosta-Pila Hillclimb, and on October 6 the Pontedecimo-Giovi Hillclimb. Ferrari was again World Champion ahead of Porsche and Jaguar. But it was the swan song - not for Ferrari, who won again in 1964, but for the "sports" Dinos, despite a few more hill-climbing successes in 1964 (the scrutineering tags still being present in the car).

#0790 was put into storage by Terra in 1964, re-emerging in 2002, thirty-eight years later, to pass to the present owner.

Not content with such an illustrious history, the car has resumed its winning ways in recent years, winning Best in Show at the Cavallino Classic in January 2003, followed by a number of Shell Historic races and the Disc brake Championship in 2004, together with the Pebble Beach Top Race Winners' Group, also in 2004. A recent dyno test reveals that the engine now develops a healthy 230bhp at 7500rpm.

This is an important racing Dino Ferrari, the first rear-engined Ferrari sports car, and the first to employ a rear spoiler. The car is offered in rare original condition with a real patina, giving evidence of its past and glorious racing career.

Racing car.



0790

FERRARI 250 GT SWB Berlinetta 1961

€ 800.000-1.200.000 US\$ 1,000,000-1,500,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: # 2551GT	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici Koni	CHASSIS NUMBER/VIN: #2551GT	FRONT SUSPENSION: IFS with double A-arms, coil springs and telescopic hydraulic shocks
MOTORE: tipo 168, #2551 GT, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre, ammortizzatori telescopici Koni	ENGINE: type 168, #2551GT; Colombo type 60° V12, front-mounted longitudinal	REAR SUSPENSION: live axle, leaf springs and telescopic hydraulic shocks
ALESAGGIO - CORSA: 73 mm x 58.8 mm	FRENI: a disco, comando idraulico	BORE X STROKE: 73 x 58,8mm	BRAKES: hydraulic, four alloy disc
CILINDRATA: 2953 cm3	RUOTE: Borrani a raggi 15x6.50 L, tipo RW 3801 (attualmente)	CAPACITY: 2953cc	WHEELS: 15" center-locking wire wheels by Borrani, 15 x 6.5L RW3801 (today, not original size)
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa	PNEUMATICI: Dunlop Racing 6.00 L x 15	VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank, two valves per cylinder	TYRES: 6.00 L x 15
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori Weber 40DCL6	PASSO: 2400 mm	CARBURETION: three twin-choke Weber 40 DCL6 carburetors	WHEELBASE: 2400mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9.2 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1354 mm	COMPRESSION RATIO: 9.2:1	FRONT TRACK: 1354mm
POTENZA MASSIMA: probabilmente 240 cavalli a 7450 tr/min	CARREGGIATA POSTERIORE: 1350 mm	MAX. POWER: see below 240bhp @ 7450 rpm	REAR TRACK: 1350mm
CAMBIO: 4 marce + RM	PESO IN ORDINE DI MARCIA: 1275 kg	TRANSMISSION: 4 speed and Reverse, manual	CURB WEIGHT: 1275kg
FRIZIONE: monodisco a secco	PRESTAZIONI: oltre 260 km/h	CLUTCH: single dry disc	PERFORMANCE: 260 kph max. speed
TELAIO: tubolare in acciaio KMO, tubi principali di sezione ovale		CHASSIS: type 539 in steel KMO tubing with oval main tubes	
CARROZZERIA: berlinetta in acciaio, cofano, portiere e bagagliaio in alluminio, carrozzata da Scaglietti su un disegno di Pinin Farina		BODY: two door two seat berlinetta designed by Pinin Farina and built in steel by Scaglietti with aluminium doors and bonnet	

Come spesso accadeva, fu al Salone di Parigi che Enzo Ferrari presentò il nuovo modello della 250 GT nell'Ottobre 1959. Scaglietti, travolto di lavoro per le consegne di automobili per il Tour de France Auto, che in quell'anno si correva in Settembre, dovette carrozzare questa vettura in tutta fretta. In più, la ridotta ampiezza della sua officina era leggendaria. Al suo arrivo a Parigi, di conseguenza, l'automobile era ancora dotata di freni a tamburo che furono sostituiti con quelli a disco all'ultimo momento.

Questo prototipo era molto atteso, e tuttavia si sapeva già a cosa somigliava. Infatti la nuova carrozzeria era stata montata sugli ultimi sette telai a passo lungo da 2600 mm, di cui due erano stati impiegati a Le Mans, probabilmente per studiare il loro comportamento alle alte velocità. Queste automobili sono conosciute come la versione "Interim" e si distinguono facilmente dalle berlinette a passo corto che seguiranno, per il piccolo finestrino supplementare quadrangolare situato sul pannello laterale posteriore.

La 250 GT passo corto era stata concepita dagli stessi artefici del modello a passo lungo che l'aveva preceduta: Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti e Pinin Farina che aveva disegnato la carrozzeria, realizzata poi nella maggioranza degli esemplari da Scaglietti.

As usual, Enzo Ferrari chose the Paris Motor Show in October 1959 to unveil his new 250 GT. Scaglietti being at this time overwhelmed by the delivery of the cars entered for the Tour de France (run in September) had built the body very quickly in his legendary tiny workshop. The car was even fitted with drum brakes when it was sent to Paris, where disc brakes were mounted at the last minute.

The prototype was much anticipated, even if one knew precisely what it looked like. In fact the new body had been fitted to some of the last long-chassis (2600 mm wheelbase) cars, of which two had been entered in the Le Mans race, doubtless to check their handling at high speed. These cars, which are known as the "interim version", are easily distinguishable from the following SWBs by their small extra rear quarter-light.

The 250 GT SWB was born from the same designers who had made the previous LWB chassis: Giotto Bizzarini, Carlo Chiti, and Pinin Farina, the latter being responsible for the body which was built mainly at Scaglietti.









Queste berlinette a passo corto furono costruite in due versioni: una destinata alle competizioni con una carrozzeria in alluminio e un motore che sviluppava 260 cavalli per la versione "normale" e 280 cavalli per la versione 168/61 "speciale competizione", l'altra con una carrozzeria in acciaio destinata all'uso stradale e soprannominata "Lusso". Non bisogna confondere quest'automobile con la "250 GT/Lusso", che sarà presentata solo alla fine del '62 e che uscirà in un maggior numero di esemplari, se così si può dire per una vettura come la Ferrari 250 GT.

Queste nuove berlinette ottennero un successo favoloso. Il nuovo telaio utilizzava lo stesso tipo di costruzione in tubi d'acciaio ed era stato prodotto a Modena da Vaccari. La "Lusso" fu fornita di sospensioni ed ammortizzatori compatibili con l'utilizzo stradale.

Le automobili da competizione furono dotate di un nuovo cambio in lega di silicio ed alluminio lubrificato da una pompa, mentre per la Lusso il carter del cambio era in ghisa. Le automobili da corsa erano fornite di un serbatoio in alluminio da 120 litri, mentre la capacità per la Lusso era di 90 litri. Le berlinette da competizione erano dotate di un cruscotto in alluminio granulare nero, spesso ricoperto in pelle sul modello Lusso.

Fino al Maggio 1960 erano state prodotte solo vetture da corsa. Tra Maggio e Agosto furono prodotte le prime "Lusso" e furono dotate di un grande tappo di rifornimento per la benzina in alluminio. La prima 250 GT "Lusso" portava il numero di telaio 1993 GT ed aveva la guida a destra. Il peso delle automobili da competizione variava da 1050 a 1090 kg mentre quelle in acciaio accusavano 100 kg in più. In generale la Lusso era dotata di filtri d'aria e di sistemi di scappamenti doppi, muniti di imbuti cromati sospesi al modo Ferrari.

These SWB (Passo Corto) berlinettas were built in two variants: a racing one with aluminium body and 260/275 bhp engines in "normal" guise or 280 bhp for the 168/61 "special competition" 168/61 model, and a "touring" model with a steel body and a 240 bhp engine. This latter car was named "Lusso" by Ferrari in order to underline the not-so-spartan equipment as in the racing berlinettas. This first Lusso should not be confused with the late 1962 Lusso, of which a larger series was produced (insofar as the word "series" can be used for any of the 250 GTs).

The new berlinetta was a hit. The new chassis frame had the same arrangement in steel tubing and was made in Modena by Vaccari. The Lussos were fitted with suspensions and dampers specially tuned for road-driving.

The racing cars benefited from a new gearbox in Silumin with an oil pump when the Lusso boxes were in cast iron (less noisy). They had a 120-litre alloy petrol tank when the Lusso had a steel 90-litre tank, and an aluminium dashboard finished in cracked black paint when the Lusso usually had a leather-covered one.

Until May 1960 only the racing cars were produced. Between May and August the first Lussos took to the road and all of them were fitted with the big aluminium petrol filling neck. The first car, #1993GT, was a RHD one. The racing cars weighed between 1,050 and 1,090 kg, while the steel-bodied cars were 100 kg heavier. Generally the Lussos had air filters and double exhaust pipes with chrome-plated tail pieces hooked to the chassis in the Ferrari way.



L'automobile presentata, la #2551 col motore #2551, è una berlina la cui carrozzeria è rosso vivo (Rosso Corsa) con i sedili avvolgenti in pelle beige, i tappetini neri ed il suo contachilometri indica 35.526 km percorsi. Il bel volante Nardi ha il bordo in legno. Il motore è stato elaborato e può raggiungere gli 8000 giri grazie a pistoni forgiati ad alta compressione ed alberi a camme speciali. L'equipaggiamento di questa macchina include le durit Aeroquip, il filtro dell'olio di concezione moderna, il radiatore dell'olio speciale, il radiatore dell'acqua sovrapotenziato, i fari Marchal Equilux e gli antinebbia sono dei rari Marchal 670/680. Si segnala anche il servofreno nuovo, il ventilatore elettrico e l'interruttore dell'esclusione del circuito elettrico. Il differenziale autobloccante è stato rifatto recentemente.

L'automobile nacque di color rosso con gli interni beige scuro. I suoi proprietari furono in successione: L. Canavese in Italia, poi l'automobile partì per gli Stati Uniti d'America dove appartenne a F. Gallo, quindi a R.S. Stirnkrop in California fino al 1986. Fu venduta nel 1986 e ritornò in Europa, prima in Belgio fino al 1992, dove era di proprietà di Eric Heerema, per poi passare nelle mani del suo proprietario attuale che ha mantenuto quest'automobile in uno stato di funzionamento e di presentazione eccezionale.

Libretto di circolazione comunitaria.

This car, #2551 with engine #2551, is finished in Rosso Corsa (bright red) with beige leather bucket seats and black carpets. The recorded mileage is 35,526 km (22,203 miles). The car is fitted with a fine wood-rimmed Nardi steering wheel and with an in-board fire-extinguisher system. The engine, which has been specially tuned, is capable of 8000rpm thanks to forged high-compression pistons and special camshafts. Other special equipment includes a front mounted oil-cooler, a modern oil filter, Aeroquip hoses and a bigger capacity water radiator. The headlamps are Equilux by Marchal and the fog lights are the rare 670/680 Marchal lamps. The brake servo is new and there is an electric cooling fan and a main circuit breaker. The limited-slip differential has been recently overhauled.

When new the car was red with tan interior. It was sold to L. Canavese in Italy, then it went to the U. S. where it belonged to F. Gallo, and R.S. Stirnkrop in California until 1986. It was sold in 1986 and came back to Europe, first in Belgium until 1992 in the hands of Eric Heerema, then of its present owner who maintained it in outstanding condition and running order.

EEC title.



FERRARI 500 Superfast 1964

† € 370.000-400.000 US\$ 470,000-500,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: # 5981	CARROZZERIA: coupé Pininfarina a due posti in lamina d'acciaio
MOTORE: disegnato da Colombo, tipo 208, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, blocco, testate e carter in lega leggera	SOSPENSIONE ANTERIORE: a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice
ALESAGGIO-CORSA: 88 mm x 68 mm	SOSPENSIONI POSTERIORE: a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice
CILINDRATA: 4963 cm ³	FRENI: a disco sulle quattro ruote a comando idraulico
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa per fila di cilindri	RUOTE: Borrani RW 3801 a raggio, 15" di diametro
ALIMENTAZIONE: a 3 carburatori Weber doppio corpo 40 DCZ/6	PNEUMATICI: 215/70 VR 15 (attualmente)
ACCENSIONE: due distributori Marelli S-85	PASSO: 2650 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,8 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1407 mm
POTENZA MASSIMA: 400 cv Din a 6500 giri/min	CARREGGIATA POSTERIORE: 1397 mm
CAMBIO: manuale, Ferrari a 5 marce+ RM	PRODUZIONE: Marzo 1964-Agosto 1966
FRIZIONE: Fichtel et Sachs, monodisco a secco	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 36, più una macchina con la carrozzeria della Superfast ed il motore della 330GT
TELAIO: tipo 578, tubolare in acciaio KMO, tubi principali a sezione ovale secondo la tradizione Ferrari	

CHASSIS NUMBER/VIN: #5981	FRONT SUSPENSION: IFS with double A-arms, coil springs and telescopic hydraulic shocks
ENGINE: Colombo-designed, type 208, 60° V12 at the front, alloy block, heads and sump	REAR SUSPENSION: solid axle, leaf springs and telescopic hydraulic shocks
BORE X STROKE: 88 x 68mm	BRAKES: hydraulic on four alloy discs
CAPACITY: 4963cc	WHEELS: 15" centre-locking wire wheels by Borrani RW3801
VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank	TYRES: 215/70 VR15 (on the car)
CARBURETION: three twin-choke Weber 40 DCZ carburetors	WHEELBASE: 2650mm
IGNITION: two Marelli distributors	FRONT TRACK: 1407mm
COMPRESSION RATIO: 8.8:1	REAR TRACK: 1397mm
MAX. POWER: 400 bhp @ 6,500 rpm	DRY WEIGHT: 1530kg
TRANSMISSION: 5 speed and R manual	PRODUCTION RUN: March 1964-August 1966
CLUTCH: one dry disc Fichtel & Sachs	NUMBER OF CARS BUILT: 36, plus one car with Superfast body and 330GT engine.
CHASSIS: Type 578 in steel tubing with oval main tubes	
BODY: two door Spyder designed and built by Pininfarina	

La Ferrari Superfast fu presentata in prima mondiale al salone dell'automobile di Ginevra nel Marzo del 1964. Rappresentava il modello di gamma più alta della casa di Maranello e costava il doppio rispetto alle altre Ferrari prodotte in quell'epoca. Era un'automobile rara, soprattutto tenendo conto della produzione Ferrari che si aggirava intorno ai 700 veicoli all'anno.

Ne vennero prodotti soltanto 36 esemplari e trascorsero 28 mesi tra la consegna del primo e l'uscita dell'ultimo. Nei cataloghi Ferrari dell'epoca si insisteva sul fatto che questa automobile fosse destinata, come lo era stata a suo tempo la Bugatti Royale ad una clientela di un certo rango, soprattutto ai grandi industriali. Ed in effetti, Enzo Ferrari era, così come lo era stato Ettore Bugatti, molto sensibile a quel tipo di clientela e si era sempre impegnato ad offrir loro una vasta gamma di modelli.

A fianco della 250 GT, l'officina di Maranello propose anche la 410 Superamerica con il suo 4,9 litri Lampredi, per tutti i clienti che potevano permettersi di più. Questo motore era molto simile a quello utilizzato dalla casa per le competizioni e dava a queste macchine un prestigio unico.

Nel 1963 la GTE 2+2 e la 400 Superamerica persero l'esclusiva della cilindrata. Gli ingegneri Ferrari lavorarono ad un nuovo motore che avesse lo stesso alesaggio-corsa della 410 SA, 88 mm x 68 e quindi la stessa cilindrata di 4963 cm³, ma senza mutarne l'architettura che rimase la stessa dei motori Colombo con le teste di cilindro staccabili.

Introduced at the 1964 Geneva Motor Show, the 500 Superfast was the top-of-the-range Ferrari, with a tag price twice as much as that of any other production Ferrari at the time.

It was also a rare car even by Ferrari standards. The factory built only about 700 cars a year – but only 36 Superfasts were produced over a 28-month period. In the catalogues it was clearly stated that the Superfast was made for the elite of the world as was the Bugatti Royale in its time : heads of states, important and performance-minded industrialists, etc. In fact Enzo Ferrari, like Ettore Bugatti, was particularly attracted by this kind of customers and always tried to offer them something special.

In parallel with the 250 GT, Maranello offered the 410 Superamerica with its 4.9-litre Lampredi engine for those who could afford more. This engine was very close to the ones used by the marque for racing and gave these cars a unique prestige.

In 1963 the 250 GTE 2+2 was phased out in favour of the 330 GT 2+2 and the 400 Superamerica lost its capacity advantage. So the Ferrari engineers designed a new engine with the same size as the 410 SA i.e. 88 x 68 mm but with the Colombo layout and detachable heads. A power of 400 bhp was claimed along with an absolute reliability.





Questi avevano una potenza di 400 cavalli tutti di grande affidabilità. Il motore Ferrari tipo 208 restò però esclusiva delle 36 Superfast.

Non venne mai utilizzato per le gare né per altri modelli di Gran Turismo. Per questa ragione ritroviamo in questo motore particolari della 330 GT Ferrari tipo 209, come ad esempio il carter, le pompe ad acqua o ad olio, l'alternatore, i distributori, la frizione etc.

Il telaio della Superfast tipo 578 fu un riadattamento di quello della 330 GT 2+2 tipo 571. Le due vetture avevano lo stesso passo di 2650 mm. La sospensione anteriore era a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti disuguali, molle elicoidali, ponte rigido e balestre a lama semi ellittica. I quattro ammortizzatori erano telescopici. Come per la prima 330 GT 2+2, le Superfast utilizzavano un cambio a 4 marce + overdrive. I miglioramenti apportati alla 330 GT 2+2 furono gli stessi per la 500 Superfast, che beneficiò del nuovo cambio a 5 marce, di una nuova frizione, della direzione assistita e del climatizzatore.

Si parla spesso di due serie di queste automobili, la prima composta da 25 vetture (numeri di telaio dal #5951 al #6679), la seconda di 12 vetture (numero di telaio dal #7817 al #8897). Quest'ultima serie poté beneficiare dei miglioramenti apportati, ma come avvenne sempre in Ferrari ciò non fu di facile attuazione. Il cambio a 5 marce fu montato sulla 330GT 2+2 a partire dal telaio numero #6939 e lo stesso accadde per le Superfast nonostante avessero un numero di telaio inferiore.



Lo stile dell'automobile si dovette interamente a Pininfarina, il quale realizzò un disegno magnifico, senza decorazioni eccessive, anzi eleganti e raffinate. L'impressione di slancio dovuta all'allungamento del telaio fu stupefacente. Trentaquattro Superfast sono sopravvissute, mentre 2 sono andate distrutte in incidenti. I loro motori esistono ancora. Una delle due macchine distrutte, acquistata dallo Scià di Persia sarebbe "mancante".

Questa #5981 era l'automobile esposta al salone di Torino del 1964. Il motore è stato rifatto in Germania presso la Berlinetta Motors ed equipaggiato con un tubo di scappamento in inox. Le rifiniture di buona qualità sono originali, e la carrozzeria verniciata nel suo colore d'origine, i tappetini nuovi. Dopo il Salone di Torino del 1964 l'automobile diviene proprietà di Licia Vigilia Abbazia di Napoli, poi di D.J. Longbridge in Gran Bretagna nel 1972 e infine di Nick Soprano negli Stati Uniti nel 1982. Viene venduta ad un'asta pubblica nel 2003 a Eric Zansner ed in ultimo al suo proprietario attuale.

Siamo davvero in presenza di una Ferrari da strada eccezionale, rara ed esclusiva almeno come una GTO, che ha appena subito un restauro veramente eccezionale. I potenziali acquirenti sono pregati di notare che i pneumatici non sono in accordo con le norme italiane.

Libretto di circolazione comunitaria.

This engine model, type 208, remained unique to the 36 Superfasts. It was never fitted to any racing model or indeed any other GT car.

Nevertheless, for obvious reasons of rationalization one can find on this engine some 330 GT/ type 209 parts, such as the timing casing, the water and oil pumps, the alternator, the distributors, the clutch, etc.

The type 578 Superfast chassis resulted from an adaptation of the 330 GT one, type 571; the two cars shared the same 2650mm wheelbase and the same track. The front suspension retained double A-arms and coil springs, while the rear kept the solid back axle and leaf springs, with hydraulic dampers all around. Like the first 330GTs 2+2, the first Superfasts had a 4-speed box with an overdrive. The improvements introduced to the 330 GT were extended to the 500 Superfast, which received also the new 5-speed box, the new clutch, power steering and air conditioning.

It is often stated of these cars that they were made in two series : a first one of 25 cars (chassis numbers between 5951 and 6679) and a second series of 12 cars (chassis numbers between 7817 and 8897). The later series certainly benefited from the above improvements, but as often at Ferrari things are not so simple : if the 5-speed gearbox appeared on the 330 GT 2+2 #6939, some older Superfasts like #6033 were already fitted with this type of transmission.

The body design was by Pininfarina who produced a beautiful shape with no frills or excessive decoration. The projecting shape favored by the longer chassis is striking. Thirty-four Superfasts are said to be still with us and two have been totally written off by accident. Their engines still exist. In addition, one of the two cars bought by the Shah of Iran would appear to be "missing".

#5981 was the car exhibited at the 1964 Turin Motor Show. The engine has been rebuilt by Berlinetta Motors in Germany and fitted with a stainless steel exhaust system. The top quality leatherwork is original. The body has been cleaned to the bare metal and refinished in the original blue. The carpets are new. After the 1964 Turin Motor Show it was the property of Licia Vigilia Abbazia in Napoli then of D.J.E. Longbridge in Great Britain in 1972, then of Nick Soprano in the U.S. in 1982. It was sold at an auction in 2003 to Eric Zausner, then to its present owner.

This is a truly exceptional road Ferrari, as rare and exclusive as a GTO and has just been the subject of an exceptional restoration. Potential buyers should note that the tyres do not meet Italian type approval.

EEC title



FERRARI F512 M 1995

† € 115.000-130.000 US\$ 145,000-165,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: ZFFVA40B000101557	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle ad elica, ammortizzatori telescopici a gas a doppio effetto, barra antirollio
MOTORE: tipo F 113G, #38919, 12 cilindri a V a 180°, centrale, longitudinale, blocco e testate in lega leggera	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle ad elica, ammortizzatori telescopici a gas a doppio effetto oscillanti, molle ad elica, ammortizzatori telescopici a gas a doppio effetto, barra antirollio
ALESAGGIO - CORSA: 82 x 78 mm	FRENI: a disco, comando idraulico, ABS Bosch
CILINDRATA: 4943 cm ³	RUOTE: Speedline per Ferrari in lega leggera, 18" di diametro
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa comandate da quattro alberi a camme mediante cinghia dentata	PNEUMATICI: Pirelli P-Zero, anteriore 235/40 ZR 18, posteriore 295/35 ZR 18
ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica Bosch Motronic 2.7 ed accensione Bosch elettronica integrata	PASSO: 2550 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 10.4: 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1532 mm
POTENZA MASSIMA: 440 cavalli a 6750 giri /minuto	CARREGGIATA POSTERIORE: 1644 mm
CAMBIO: 5 marce + RM	PESO IN ORDINE DI MARCIA: 1630 kg
FRIZIONE: monodisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima: 315 km/h
TELAIO: struttura portante in acciaio ad elementi tubolari di differenti sezioni, culla d'alloggiamento motore posteriore	PRODUZIONE: 1994-1996
CARROZZERIA: berlina carrozzata da Scaglietti su disegno di Pininfarina	NUMERO DI VETTURE COSTRuite: 500

CHASSIS NUMBER/VIN: ZFFVA40B000101577	FRONT SUSPENSION: IFS, transverse A-arms, coil springs and gas-filled telescopic dampers, anti-roll bar
ENGINE: type F 113G, flat-12, longitudinal centrally mounted, alloy block and heads #38919	REAR SUSPENSION: IRS, transverse A-arms, coil springs, double gas-filled telescopic dampers and anti-roll bar
BORE X STROKE: 82 x 78mm	BRAKES: hydraulic on four ventilated discs, four piston alloy calipers and ABS Bosch anti-locking system
CAPACITY: 4,943cc	WHEELS: Speedline for Ferrari, 18"
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	TYRES: Pirelli P Zero 295/35 ZR 18 (rear) and 235/40 ZR 18 (front) "asymetrico"
CARBURATION: Bosch Motronic 2.7 injection system and Bosch integrated electronic ignition system	WHEELBASE: 2,550mm
COMPRESSION RATIO: 10.4 : 1	FRONT TRACK: 1,532mm
MAX. POWER: 440bhp	REAR TRACK: 1,644mm
TRANSMISSION: 5 speed and reverse, manual	CURB WEIGHT: 1,630kg
CLUTCH: one dry disc	PERFORMANCE: 315kph max. speed, 0-100 km/h in 4.7 sec.
CHASSIS: tubular steel members of different sizes with rear engine sub-frame	PRODUCTION RUN: 1994-1996
BODY: two-door two-seat berlinetta by Pininfarina	NUMBER OF CARS BUILT: 500

Al Salone di Parigi del 1994 fu presentata l'ultima versione della Ferrari 512 TR, chiamata F512 M, ove "M" stava per "Modificata".

Siccome i cambiamenti non finiscono mai alla Ferrari, la 512 TR era stata prodotta per soli due anni. I criteri che pesarono sulla scheda del progetto tecnico della F512 M nei confronti della 512 TR furono i seguenti: un miglioramento del rapporto peso/potenza grazie ad un alleggerimento generale, un miglioramento dell'aspetto aerodinamico con una linea possibilmente bella esteticamente secondo i criteri del Marchio, un'ottimizzazione della termodinamica del motore, un miglioramento della posizione di guida in termini di confort e di ergonomia ed infine un miglioramento della rigidità del telaio.

La Testarossa e la 512 TR erano molto nello stile anni '80. La F512 M doveva avere una linea più moderna. Il muso della macchina era nuovo ed aveva due prese d'aria NACA che facilitavano la ventilazione dell'abitacolo. I fari non erano più retrattili ma fissi, con il vantaggio di ridurre la resistenza aerodinamica ed il peso della macchina di qualche chilo. Sul retro, le luci rotonde, in linea con la tradizione Ferrari, ricordavano il posteriore della Daytona.

Di profilo, si notano immediatamente le ruote di 18" in lega leggera, molto dinamiche con i loro cinque raggi inclinati ad elica che migliorano il raffreddamento dei freni. Sempre per contenere il peso nei limiti della ragione, la carrozzeria è in alluminio mentre la struttura (telaio tubolare) è in acciaio ad alta resistenza al cromo molibdeno. Le modifiche alla carrozzeria hanno avuto come effetto il miglioramento del CX, grazie ad un lavoro di ricerca sul fondo dell'auto.

The ultimate version of the Ferrari 512 TR, the F512 M (for Modificata) was unveiled at the 1994 Paris Motor Show.

As evolution never stops at Ferrari, the 512 TR was built for only two years. The criteria which fixed the specifications of the future F512 M were: a better power-to-weight ratio through a general weight reduction, more efficient aerodynamics along with a retouched body shape according to the marque's latest aesthetics, an optimisation of the engine thermodynamics, a better driving position giving more comfort and better ergonomics, and an improved chassis stiffness.

The Testarossa and the 512 TR were technologically very much cars of the Eighties. The F512 M had to be more up to date. The front was redesigned with two NACA air intakes in order to supply more fresh air to the interior. The headlights were no longer of the pop-up type but were fixed and covered, lowering the drag while sparing some kilos. At the rear, rounded taillights in the marque's tradition were reminiscent of the Daytona.

Viewed from the side, one notices the 18" alloy wheels with five offset spokes for better brake cooling. Again with a view to keeping the weight down, the body was made of aluminium while the tubular frame was made of welded high tensile chrome-molybdenum steel members. The modifications introduced on the body and mainly to the car's underside led to a better drag coefficient.

The ratio of safety to performance is generous. The body cell itself is protected by a robust outer framing calculated to absorb impact energy in case of an accident. In the process, torsional stiffness was also improved.





Il rapporto prestazioni/sicurezza è ottimo. L'abitacolo solido è protetto da strutture periferiche che possono assorbire l'energia degli urti dovuti ad un eventuale incidente. Il telaio ha peraltro guadagnato molto dal punto di vista della resistenza funzionale.

Come tutte le Ferrari moderne, le sospensioni sono sofisticate ed efficaci con molle elicoidali e ammortizzatori a gas co-assiali e barre stabilizzatrici di sezione larga. Le sospensioni posteriori sono equipaggiate con due ammortizzatori per ruota.

Gli ingegneri si sono interessati alle masse non sospese, gli ammortizzatori sono in alluminio, come pure le pinze dei freni e le ruote, per migliorare ancora la tenuta di strada eccezionale della 512 M.

I due serbatoi di benzina sono anche loro in alluminio e contengono in tutto 110 litri. L'abitacolo è stato ridisegnato e giustifica ampiamente la lettera M che indica "Modificata". L'aria condizionata funziona meglio e utilizza un gas che rispetta l'ambiente. L'ergonomia è stata migliorata così come la qualità in generale. Gli interni della macchina sono tutti in pelle Connolly e la pedaliera è in alluminio e regolabile.

As is the case with all modern Ferraris, the suspension is sophisticated and very efficient with combined coil springs and gas-filled shock-dampers (two sets per rear wheel) and anti-roll bars. Trying to reduce the unsprung weights the engineers chose alloy dampers, alloy calipers and alloy wheels in order to give the car even better roadholding.

The two petrol tanks are also made of aluminium and contain 110 litres. The interior had also been redesigned and amply deserves the "M" for Modificata. The air conditioning system is more efficient and filled with a non-harmful gas for better environment protection. Ergonomics are better and so is the general quality standard. The interior is upholstered in Connolly leather and the alloy pedal gear is fully adjustable.

The heart of the 512 M is still the flat-12 engine which was derived from the Formula One 312. It is the same 4953cc, which delivers 440bhp at 6750rpm with a 10.4 compression ratio. The new valve springs were calculated to sustain 10,000rpm. The new type pistons are made of forged aluminium, the con-rods are in titanium alloy and the crankshaft has lost 7 kilos.



La parte principale della F512 M, ovvero il motore, è sempre quello a 12 cilindri opposti che proviene dal motore 312 di Formula Uno. E' sempre un 4943 cm³, che con un tasso di compressione di 10,4 sviluppa 440 cavalli a 6750 giri. Le molle delle valvole sono nuove ed affidabili fino a 10.000 giri. I pistoni in alluminio forgiato sono nuovi anch'essi; le bielle sono fatte di una lega di titanio e l'albero motore è stato alleggerito di più di 7 kg.

L'alimentazione è sempre un sistema d'iniezione Bosch Motronic (M 2.7) in modo da mantenere le emissioni al livello più basso possibile e questo magnifico motore risponde alle più severe normative in materia di emissioni (California OBD1). E' un motore a carter secco (tre pompe ad olio, una di pressione, due di ritorno). Il sistema di scappamento "sei in due in uno" è in acciaio inox. Il cambio è a 5 rapporti + retromarcia e la frizione è un semplice disco di 250 mm di diametro.

L'automobile qui presentata ha percorso soltanto 2900 km e si tratta di una macchina praticamente nuova, appartenuta ad un solo proprietario. La carrozzeria è rossa con gli interni in pelle nera. Possiede il suo kit di attrezzi originale, il suo libretto di utilizzo e il suo libretto di manutenzione.

Libretto di circolazione comunitario.

The injection system is still a Bosch Motronic (M 2.7) in order to keep emissions at the lowest possible level and the F512 M meets the most stringent emission standards (California OBD1). This is a dry-sump engine (three oil pumps: one pressure and two scavenging). The stainless steel exhaust system is of the "six to two to one" type. The transmission is a 5-speed manual box and the clutch retains a unique 250mm dry disc.

This one-owner car, which has recorded only 2900 kms, is practically new. It is finished in red with black leather. It is sold with its tool set, owner's manual and maintenance book.

EEC title



FERRARI 212 INTER Ghia Coupé 1952

€ 225.000-250.000 US\$ 285,000-315,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0193EL	TELAIO: tubolare in acciaio KMO
MOTORE: n° #241 EU, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale, con blocco, testate e coppa dell'olio in lega leggera	CARROZZERIA: Coupé Ghia 2+2
ALESAGGIO - CORSA: 68 mm x 58.8 mm	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, balestra trasversale e ammortizzatori Houdaille
CILINDRATA: 2562 cm ³	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, a 4 puntoni balestre longitudinali e ammortizzatori Houdaille
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa, comandate da due alberi a camme azionati da catene	FRENI: a tamburo, con comando idraulico
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori doppio corpo Weber 36 DCF	RUOTE: a raggi con fissaggio centrale
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8 :1	PASSO: 2600 mm
POTENZA MASSIMA: 170 cavalli a 6500 giri /minuto	CARREGGIATA ANTERIORE: 1278 mm
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col motore	CARREGGIATA POSTERIORE: 1250 mm
FRIZIONE: monodisco a secco con mozzo elastico	PESO A VUOTO IN ORDINE DI MARCIA: 1000 kg
	PRESTAZIONI: 195 km/h
	PRODUZIONE: 1951-1953
	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 81

CHASSIS NUMBER/VIN: #0193EL	FRONT SUSPENSION: IFS with transverse leaf spring and upper arms, hydraulic shocks
ENGINE: #0241 EU, V12 at the front, longitudinal, with alloy block, heads and sump	REAR SUSPENSION: solid axle, leaf springs and hydraulic shocks
BORE X STROKE: 68 x 58.8mm	BRAKES: hydraulic on four alloy drums
CAPACITY: 2,562cc	WHEELS: centre-locking wire wheels
VALVE GEAR: one chain-driven OHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2600mm
CARBURETION: three twin-choke Weber 36 DCF 3 carburettors	FRONT TRACK: 1278mm
IGNITION: two Marelli distributors	REAR TRACK: 1250mm
COMPRESSION RATIO: 8:1	DRY WEIGHT: 1000kg
MAX. POWER: 170bhp @ 6,500 rpm	PERFORMANCE: 195kph
TRANSMISSION: 5 speed and Reverse manual	PRODUCTION RUN: 1951-1953
CLUTCH: single dry disc	NUMBER OF CARS BUILT: 81
CHASSIS: steel tubes with oval main tubes	
BODY: two door 2+2 coupé by Ghia	

La 166 Inter fu rimpiazzata dalla 195 Inter, presentata al Salone di Bruxelles nel Gennaio del 1951. Touring aveva carrozzato l'ultima 166 Inter, la #079S, e ne erano stati prodotti 38 esemplari in poco più di due anni.

La cilindrata dei motori 195 era stata ottenuta da un aumento dell'alesaggio da 60 a 65 mm, passando da 1995 a 2341 cm³ e la potenza aumentava in maniera significativa. La produzione della 195 non durava più di un anno e durante questo periodo furono fabbricate 26 macchine, aventi i numeri di telaio compresi tra #081S e #0209 EL. Continuando la politica della Ferrari circa l'aumento di cilindrata e di potenza del motore V12 Colombo, la 212 Inter era la naturale evoluzione della 195.

Una volta di più, è con l'aumento dell'alesaggio da 65 a 68 mm con la stessa corsa che la cilindrata passava a 2562 cm³. Un carburatore unico da 36 montato su un collettore d'immissione con riscaldamento e un rapporto di compressione di 7,5:1 conferiva a questo magnifico motore una potenza di 150 cavalli a 6500 giri. I motori della versione sportiva "Export" sviluppavano 165/170 cavalli a 7000 giri grazie a tre carburatori doppio corpo e ad un rapporto di compressione più alto. I telai delle 212 Export avevano un passo di 2250 mm, più corto rispetto a quello delle 212 Inter che erano meno sportive.

Unveiled at the 1951 Brussels Motor Show, the Ferrari 195 Inter replaced the 166 Inter. The last 166 Inter, #079S, was bodied by Touring. Thirty-eight examples of the 166 Inter had been built in just more than two years.

The capacity increase, from 1995cc to 2341cc, resulted from a bore enlargement from 60 to 65mm; power was significantly increased. The 195 was produced for only about a year or so: 26 cars only, with chassis numbers between 081S and 0209EL. With Ferrari's policy consisting of increasing the capacity and thus the power of the Colombo-designed V12, the 195 Inter was replaced very quickly by the 212 Inter.

Again the bore was raised from 65 to 68mm, giving a capacity of 2562cc. A unique twin-choke carburettor installed on a heated manifold and a compression ratio of 7.5 to 1 raised the power of this superb engine to 150bhp at 6500rpm. The sportier Export version gave 165/170bhp at 7000rpm thanks to three twin-choke carburettors and a higher compression ratio. The 212 Export wheelbase was 2250mm as against 2600mm for the 212 Inter.







La 212 Export, benché superata nelle classifiche generali dalle nuove Ferrari 4,1 litri, vetture molto più potenti, ottenne comunque buoni piazzamenti, come per esempio nella Coppa Inter Europa con Luigi Villoresi, al Giro di Sicilia con Vittorio Marzotto, nella Coppa Toscana con Gianni Marzotto e ancora in altre gare con piloti privati.

La prima 212 Inter fu carrozzata in coupé dagli Stabilimenti Farina sul telaio #0107 ES e l'ultima fu la #0291 EU, carrozzata da Pinin Farina. La produzione totale di 212 Inter fu di 81 esemplari.

Una foto di questa macchina fu pubblicata nel Libro dell'Anno 1956 di Ferrari e ritrae la vettura nel momento della sua vittoria al Circuito di Casablanca, che la rende decisamente qualificabile per la Ferrari Historic Challenge.

Libretto di circolazione comunitaria e documenti FIA.

Although the 212 Export was outclassed in racing events by the new and much more powerful 4.1-litre Ferrari, it fought bravely in its class notably in the Coppa Inter Europa with Luigi Villoresi, at the Giro di Sicilia with Vittorio Marzotto at the Coppa Toscana with Gianni Marzotto, and in many other events where it was driven by gentlemen-drivers.

The first 212 Inter was clothed by Stabilimenti Farina as a coupé on chassis #0107ES and the last was 0291EU bodied by Pinin Farina. Total production of the 212 Inter amounted to 81 cars. This car, 0193EL, was illustrated in the 1956 Ferrari Yearbook, showing its victory at the Circuit de Casablanca which makes it fully eligible for the Ferrari Historic Challenge.

EEC title. FIA papers.



FERRARI 330 GTS 1966

€ 315.000-335.000 US\$ 400,000-420,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #9297	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
MOTORE: #9297, Tipo 209, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
ALESAGGIO - CORSA: 77 mm x 71 mm	Freni: a disco, comando idraulico
CILINDRATA: 3965 cm ³	RUOTE: Borrani RW 4039 a raggi con fissaggio centrale da 14 pollici di diametro
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa comandate da due alberi a camme	PNEUMATICI: 215/70 VR 14 (attualmente)
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori doppio corpo Weber 40 DFI	PASSO: 2400 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,8 :1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1410 mm
POTENZA MASSIMA: 300 cavalli a 7000 giri /minuto	CARREGGIATA POSTERIORE: 1414 mm
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col differenziale	PESO IN ORDINE DI MARCIA: 1446 kg
FRIZIONE: monodisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima: 242 km/h
TELAIO: tipo 592 C, tubolare in acciaio KMO, tubi principali a sezione ovale	PRODUZIONE: 1966, #8899 Esposizione di Parigi-1968 #11713 (ultima vettura VIN)
CARROZZERIA: spyder, disegnato e costruito da Pininfarina	NUMERO DI VETTURE COSTRuite: 100

CHASSIS NUMBER/VIN: #9297	FRONT SUSPENSION: IFS - two A-arms, coil springs; telescopic dampers, anti-roll bar
ENGINE: type 209 #9297 V12 at 60°, front, longitudinal	REAR SUSPENSION: IRS - two A-arms, coil springs; telescopic dampers
BORE X STROKE: 77x 71mm	BRAKES: hydraulic on four discs
CAPACITY: 3967cc	WHEELS: 14" centre lock wire Borrani RW4039
VALVE GEAR: one OHC per cylinder bank	TYRES: 215/70 VR 14 (on the car)
CARBURETION: three twin-choke Weber 40 DFI	WHEELBASE: 2400mm
COMPRESSION RATIO: 8.8 : 1	FRONT TRACK: 1410mm
MAX. POWER: 300bhp @ 7000rpm	REAR TRACK: 1414mm
TRANSMISSION: five speed + Reverse manual in the rear axle	CURB WEIGHT: 1446kg
CLUTCH: one dry disc	PERFORMANCE: 242kph max. speed
CHASSIS: type 592 C, KMO steel tubes with oval main tubes	PRODUCTION RUN: 1966, #8899 Paris Motor Show 1968 #11713 (last car VIN)
BODY: Spyder designed and built by Pininfarina	NUMBER OF CARS BUILT: 100

In tempi recenti, forse dal 1978, le versioni decapottabili (GTS o ts) dei modelli 308/328/348 hanno avuto più successo commerciale dei modelli a carrozzeria chiusa degli stessi modelli, GTB o tb. In passato non è sempre stato così e se prendiamo come esempio le 330 GTS, se ne vendettero soltanto cento esemplari in diciotto mesi di produzione, rispetto ai seicento esemplari della versione chiusa, la 330 GTC.

La 330 GTS fu presentata dall'importatore al Salone di Parigi nel 1966, col numero di telaio #8899. Era un'evoluzione della 275 GTS, della quale la Ferrari aveva prodotto 200 esemplari in due anni.

La 330 GTS associava lo stile della 275 GTS con l'aspetto anteriore della 330 GTC, essendo l'insieme particolarmente ben riuscito grazie al disegno di Pinin Farina. L'aumento della cilindrata del motore, che passava dai 3,3 litri ai 4 litri, era non solo a beneficio della potenza e delle prestazioni, ma anche per il piacere della guida.

In questo periodo, non era l'unico spyder disponibile da Ferrari, ma si poteva trovare anche la 365 California, di cui furono costruiti quattordici esemplari, o un modello ancora più raro, la 275 GTB/4 NART (North America Racing Team) spyder, eseguita su volere di Luigi Chinetti che ne commissionò dieci esemplari.

La 330 GTS era una macchina costruita molto bene e completata nelle carrozzerie di Pininfarina a Grugliasco, che produsse tutti i cento esemplari.

In recent years, perhaps since 1978, the open versions (GTS or ts) of the 308/328/348 types have sold better than the closed cars, the GTB or tb models. In the past, this had not been always the case and if we look at the 330 GTS, a hundred examples only were sold over an 18-month period, compared to 600 examples of its closed equivalent, the 330 GTC.

The 330 GTS was unveiled at the 1966 Paris Motor Show, on the importer's stand. Its chassis number was #8899. It was an evolution of the 275 GTS, of which Ferrari had built 200 examples over two years.

The 330 GTS united the general styling of the 275 GTS with the frontal design of the 330 GTC, and the whole design was a success, thanks to the Pininfarina designers. The capacity increase from 3.3 litres to 4 litres was a benefit not only to power and performance but also to ease of driving.

It was not the only spyder available from Ferrari at the time, as one could also order the 365 California (of which 14 examples were built), or most exclusive of all, the 275 GTB/4 NART spyder, made at the request of Luigi Chinetti who commissioned 10 examples of this rare model.

The 330 GTS was very well built and finished in the Pininfarina factory at Grugliasco, which produced all 100 examples.









La macchina che presentiamo, la #9297, fu il quarto esemplare costruito. Trascorse negli Stati Uniti il periodo tra il 1966 e il 1988 per poi tornare in Francia attraverso la Svizzera e infine essere venduta al suo ultimo proprietario, ferrarista da sempre, con il quale ha trascorso giorni felici sulla Costa Azzurra vicino a Cannes. Fu presentata in molte manifestazioni Ferrari e partecipò al Rally del Marocco del 1999 e al Rallye des Vikings del 2004, ove si piazzò al primo posto su 40 partecipanti di tutte le marche, dopo una gara senza problemi di 5450 Km. La vettura è stata mantenuta in buone condizioni, così come lo è il suo stato di funzionamento.

Libretto di circolazione comunitario.

This car, #9297, was the fourth made. It spent the years 1966 to 1988 in the U.S., and came back to France via Switzerland to be sold to its present owner, a long-term Ferrari enthusiast, with whom it enjoyed some happy times on the Côte d'Azur near Cannes.

It was entered in many Ferrari events and meetings but also participated at the 1999 Morocco Rally and the 2004 Rallye des Vikings, in which the Ferrari 330 GTS and its owner took the first place ahead of about 40 sports cars of all makes, after a trouble-free run of 5450 kms. The car has been kept in good condition and running order.

EEC title

MASERATI TROFEO LIGHT 2003

† € 200.000-250.000 US\$ 250,000-315,000

NUMERO DI TELAIO: # ZAMBC38B000008940	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, triangolo sovrapposto, balestre elicoidali, ammortizzatori Sachs idraulici a gas
MOTORE: 8 cilindri a V a 90°, anteriore longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, triangolo sovrapposto, balestre elicoidali, ammortizzatori Sachs idraulici a gas
ALESAGGIO-CORSA: 92x80mm	FRENI: idraulici a disco Brembo posti sulle quattro ruote, in acciaio, anteriori a 6 pistoni, posteriori a 4.
CILINDRATA: 4244 cm ³	RUOTE: BBS 18"
DISTRIBUZIONE: bilabbero a camme in testa per fila di cilindri, quattro valvole per cilindro	PNEUMATICI: 280/650 R 18 anteriore, 285/680 R 18 posteriore
ALIMENTAZIONE: sistema d'iniezione Bosch	PASSO: 2660 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 11.1 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1525 mm
POTENZA MASSIMA : 430 cavalli a 7000 giri con brida sull'aspirazione	CARREGGIATA POSTERIORE: 1538 mm
CAMBIO: Maserati F1 a sei marce + RM	PESO A SECCO: 1175 kg
FRIZIONE: multidisco a secco	PRODUZIONE: 2003
TELAIO: a scocca con rollbar saldato	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 1 prototipo e 8 auto
CARROZZERIA: coupé 2 porte, 2+2, firmata da Giorgio Giugiaro, interamente in vetro resina	

CHASSIS NUMBER/VIN: # ZAMBC38B000008940	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, Sachs gas dampers
ENGINE: 90° V8, front-mounted, longitudinal	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs, Sachs gas dampers
BORE X STROKE: 92 x 80mm	BRAKES: hydraulic on four steel discs, six-piston front calipers, four piston rear
CAPACITY: 4,244cc	WHEELS: 18" BBS
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, four valves per cylinder	TYRES: 280/650 R 18 front, 285/680 R 18 rear
CARBURETION: Bosch injection	WHEELBASE: 2,660mm
COMPRESSION RATIO: 11.1 : 1	FRONT TRACK: 1,525mm
MAX. POWER: 430bhp @ 7000rpm	REAR TRACK: 1,538mm
TRANSMISSION: six-speed + R, Maserati F1 type	DRY WEIGHT: 1,175kg
CLUTCH: multi-disc	PRODUCTION RUN: 2003
CHASSIS: monocoque with front and rear sub-frames	NUMBER OF CARS BUILT: 1 prototype and 8 cars
BODY: two-door 2+2-seat coupé by Giugiaro Giugiaro, plastic reinforced by incorporated fibre-glass	

Nel 1998 la Maserati decise di tornare alla tradizione presentando un modello Gran Turismo degno del suo straordinario passato: un coupé dotato di prestazioni eccezionali, chiamato 3200 GT. Giugiaro aveva disegnato la carrozzeria della 3200 GT, di aspetto molto moderno e immediatamente riconoscibile come Maserati.

Il motore, posto anteriormente, era un V8 bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro, che sviluppava 368 cavalli. Il differenziale era a slittamento limitato, il cambio a sei marce, le sospensioni moderne con ammortizzatori idraulici a controllo elettronico, in più un sistema di freni innovativo che completava le alte prestazioni.

Nel Giugno 2001 una versione 3200 Assetto Corsa accompagnava la versione normale. Con ruote differenti, sospensioni più solide, questa versione era destinata ad una clientela amante delle auto sportive. Nel 2001 venne presentato anche un magnifico spyder, disponibile in versione normale o Cambiocorsa.

Le prestazioni della 3200 GT erano state ottenute grazie ai due turbo iHi. Nel 2001 la Maserati tornò ad utilizzare un motore ad alimentazione atmosferica, di cilindrata più potente la cui potenza raggiungere i 390 cavalli. Il gruppo motopropulsore di tipo M 138 conferiva all'automobile, ribattezzata 4200 GT, delle prestazioni sbalorditive ed una grande nobiltà. Lo stile del primo modello era stato conservato ed erano stati applicati solo dei lievi ritocchi che la rendevano più elegante. L'abitacolo, in particolare, risultava davvero sontuoso.

In 1998 Maserati went back to its tradition and introduced a Grand Touring model worthy of its prestigious history, a high-performance coupé named 3200 GT. Giugiaro had designed the 3200 GT body which was both very modern and very typical of Maserati.

The front engine was mounted well back in the frame. It was a DOHC four valve V8, giving 368bhp. A limited-slip differential, a six-speed box, advanced suspension with electronically-controlled hydraulic dampers, and high performing brakes were among this fine car's high specifications.

In June 2001 an Assetto Corsa version was offered alongside the standard car. With different wheels and firmer suspension, it was made for the sportiest drivers. A superb spyder was also introduced in 2001 and available in two variants, normal and Cambiocorsa.

Outstanding performance was achieved by means of two iHi turbos. In 2001 Maserati went back to atmospheric breathing, but with the bigger engine giving 390bhp. This magnificent type M 138 unit gave the car, renamed 4200 GT, an even higher level of performance along with a noble character. The original styling had been kept but with some touches which made the car even more refined. In particular, the interior was gorgeous.









Una versione Trofeo apparve lo stesso anno e segnò il ritorno del “Tridente” alle competizioni. L'auto venne presentata alla stampa in versione bianca a strisce blu, a sottolineare l'interesse della casa per il mercato americano. Gli esemplari destinati alle competizioni subirono delle modifiche volte a migliorarne le prestazioni e ad assicurare l'incolumità del pilota.

Una versione Trofeo Light, ancora più esclusiva, apparve a fine stagione, basata sul modello 2003. Sulla nuova auto erano stati montati un nuovo motore, un nuovo cambio Cambiocorsa, nuove sospensioni e carrozzeria, secondo le richieste della FIA N-GT. Il rapporto peso/potenza della Trofeo Light passò a 2,73 Kg/c grazie alla potenza del motore di 430 cavalli e al peso di 1175 kg. Nuove dimensioni dei pneumatici ed uno studio volto a migliorare l'aerodinamicità della vettura riuscirono a far guadagnare 5 secondi sul circuito di Fiorano sui tempi realizzati dalla Trofeo.

In seguito alla simulazione delle 24 ore a bordo di un prototipo, la Maserati realizzò due vetture dotate di archi di sicurezza saldati alla carrozzeria. L'auto presentata prese parte alle prove di qualificazione della 24 Ore di Daytona nel Febbraio del 2004 e terminò la corsa in undicesima posizione nella categoria GT, guidata da Anthony Lazzaro, Ralf Kelleners e Matteo Bobbi. La seconda Maserati Trofeo Light terminò la corsa in sedicesima posizione con Fabrizio De Simone, Stephan Earle, Emil Assentato e Nick Longhi.

La Trofeo Light che noi proponiamo per la vendita è dunque una vettura rimessa a nuovo dalla AF Corse e si trova in perfetto stato di funzionamento.

Libretto di circolazione comunitaria.

The same year a Trofeo version appeared, marking the come-back of Maserati to racing. It was introduced to the press finished in white with a blue strip showing the marque's attention to the American market. The racing cars were modified for better performance and better driver safety.

A more exclusive Trofeo Light version was introduced at the end of the season, developed from the 2003 Trofeo. The new car was fitted with the Cambiocorsa engine and transmission, along with suspension and body meeting the FIA N-GT rules. The power-to-weight ratio was down to 2.73 kg per bhp thanks to the 430bhp engine and the 1175 kg overall weight. New tyre sizes and new aerodynamics resulted in a 5-seconds quicker lap on the Fiorano circuit as compared to the standard Trofeo lap time. Following a 24 hour simulation with a prototype, Maserati built two cars with safety roll bars welded to the body.

The car for sale participated in the practice session at the 24 Hours of Daytona in February 2004, then finished the race 11th in the GT class driven by Anthony Lazzaro, Ralf Kelleners and Matteo Bobbi. The second Maserati Trofeo Light entered was 16th with Fabrizio De Simone, Stephan Earle, Emil Assentato and Nick Longhi.

The Trofeo Light car for sale here is a works car restored at AF Corse and in excellent condition and working order.

EEC title



FERRARI F1 312 B2 1971

€ 765.000-775.000 US\$ 965,000-975,000

NUMERO DI TELAIO/VIN : #005	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, un braccio di spinta superiore, molle/ammortizzatori entrobordo, sopra il differenziale
MOTORE: tipo 001, 12 cilindri a V a 180°, centrale, posteriore, longitudinale	FRENI: a disco, comando idraulico, pinze Lockheed, posteriore entrobordo
ALESAGGIO - CORSA: 80 x 49,6 mm	RUOTE: in lega, fissaggio centrale; anteriore da 13 pollici, posteriore da 15 pollici
CILINDRATA: 2991,8 cm ³	PNEUMATICI : anteriore 8.6-20-13, 13.5-24-15 posteriore
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa	PASSO: 2378 mm
ALIMENTAZIONE : iniezione indiretta Lucas	CARREGGIATA ANTERIORE: 1482 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 11,5 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1475 mm
POTENZA MASSIMA : 470 cavalli a 12 500 giri /minuto	PRESTAZIONI : velocità massima ed accelerazione a seconda dei rapporti
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col motore	PRODUZIONE: 1971-1972
FRIZIONE: multidisco	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 5 "312 B2" (3 nel 1971 e 2 nel 1972)
TELAIO: monoscocca con pannelli d'alluminio rivettati su una struttura tubolare in acciaio	
CARROZZERIA: monoposto	
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori concentrici entrobordo.	

CHASSIS NUMBER/VIN: #005	REAR SUSPENSION: IRS, longitudinal radius rods, upper arm, concentric coil springs and telescopic dampers above the differential
ENGINE: type 001, flat-12, central rear-mounted, longitudinal	BRAKES: hydraulic on four Lockheed discs and calipers, in-board at the rear
BORE X STROKE: 80 x 49,6mm	WHEELS: alloy, central nut, 13" front, 15" rear
CAPACITY: 2991.8cc	TYRES: 8.6-20-13 front, 13.5-27-15 rear
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2378mm
CARBURETION: Lucas injection	FRONT TRACK: 1482mm
COMPRESSION RATIO: 11.5 : 1	REAR TRACK: 1475mm
MAX. POWER: 470bhp @ 12,500rpm	DRY WEIGHT: 540kg
TRANSMISSION: five speed, manual	PERFORMANCE: acceleration and top speed according to final ratio
CLUTCH: multi-disc	PRODUCTION RUN: 1971-1972
CHASSIS: semi-monocoque in alloy panels riveted on a tubular space frame	NUMBER OF CARS BUILT: five 312 B2s (3 in 1971, two in 1972)
BODY: single-seater	
FRONT SUSPENSION: IFS, twin A-arms, upper rocker arm, in-board concentric coil springs and telescopic dampers	

Dal 1 Gennaio 1966 entrò in vigore il nuovo regolamento tecnico emesso dalla CSAI per la Formula Uno stabilendo che la cilindrata non dovesse superare i 3 litri per i motori ad aspirazione atmosferica e i 1,5 litri per i motori sovralimentati. Il peso minimo autorizzato delle macchine non doveva essere inferiore a 500 kg. All'epoca, si pensava che questo regolamento fosse stato veramente una fortuna insperata per la Scuderia Ferrari e la velocità con cui fu costruito il primo motore 312 F1 accreditava l'idea di un dominio delle monoposto di Maranello fin dalla prima stagione. In effetti, nessuno scommise sulle Cooper motorizzate con il vecchio V12 Maserati la cui concezione risaliva alla fine degli anni '50, né sulle BRM il cui complesso motore a 16 cilindri a H girava unicamente al banco. Questo avvenne anche per le Brabham il cui motore Repco non era nulla di più che uno sviluppo di un motore Turismo, e per le Lotus i cui motori 4 cilindri Coventry-Climax erano di concezione ormai vecchia e sembravano mancare di potenza.

Un mese prima dell'apertura della stagione, la nuova Ferrari 312 F1 fu presentata alla stampa nel Dicembre 1965. Il telaio tubolare era stato ricoperto di pannelli d'alluminio rivettati, i serbatoi erano stati posizionati da entrambi i lati del posto di pilotaggio e la struttura del telaio si prolungava verso il posteriore, formando una culla per ricevere il motore V12 a 60°, versione 3 litri (77 mm x 53,5 mm) del motore 3,3 litri bialbero della 24 ore di Le Mans, con due valvole per cilindro e doppia accensione. L'alimentazione era assicurata da un'iniezione Lucas. La potenza ufficiale era di 360 cavalli a 10.000 giri.

I commenti sulla monoposto furono superlativi, ma nessuno sembrò notare il suo peso eccessivo né che il motore era derivato in linea diretta da una macchina fatta per le gare di durata.

La realtà era diversa e, secondo quanto disse John Surtees, primo pilota della Scuderia, questo bel V12 sviluppava meno di 300 cavalli. In più era pesante, come lo era la macchina- lontana dal peso minimo concesso di 500 kg: il peso ufficiale di questa monoposto era di 550 kg, ma il suo peso reale, al momento del suo debutto a Siracusa, era di circa 600 kg ! Surtees avrebbe preferito la 246 con il motore V6 che era più veloce e leggera, ma la gara di Siracusa diede torto a John Surtees, quando vinse con la sua 312 battendo il suo compagno di squadra Lorenzo Bandini a bordo della "Tasmanian" V6.

From January 1st 1966 onwards, the new regulations for Formula One racing stipulated a 3 litre maximum capacity for atmospheric engines and 1.5 litres for supercharged engines, while the minimum car weight was 500 kg. In Formula One circles, these regulations were thought to be a real gift to the Scuderia Ferrari, and the short development time of the first 312 F1 engine gave credence to the idea that the Maranello monopostos were destined to dominate the very first season. Certainly, nobody would have backed the Coopers with their aging Maserati V12 engine, nor the BRM whose complicated H16 unit was still on the test bench. No betting even on the Brabhams, whose Repco engines were related to a touring car engine, nor on the Lotus cars whose Coventry-Climax engines were an old design and lacked power.

One month before the beginning of the season, the new Ferrari 312 F1 was unveiled to the press in December 1965. The tubular frame was clothed with riveted aluminium panels, the fuel tanks were on each side of the cockpit and the frame extended to the rear to support the 60° 3-litre V12 (77 x 53.5mm) derived from the 3.3-litre four cam unit used at Le Mans with two valves and two plugs per cylinder. An indirect injection system by Lucas fuelled the engine, which gave an official 360bhp at 10,000rpm.

Comment was a chorus of praise, but nobody seemed to notice either the car's excessive weight, or the fact that its engine came from a unit made for endurance racing.

Reality turned out to be quite different, and according to John Surtees, N° 1 driver for the Scuderia, this big V12 delivered barely 300bhp. Moreover, it was a heavy unit, as was the car itself - far above the minimum "legal" weight of 500 kg: officially the car weighed 550 kg, but its real weight at Syracuse when it debuted was 600 kg. Surtees would have preferred the V6-engined 246, which was faster and lighter, but the Syracuse race showed Surtees was wrong, when he won with the 312 ahead of his team-mate Bandini who had driven the "Tasmanian" V6.



Due settimane dopo, il 14 Maggio 1966, Surtees non poteva fare nulla contro la Brabham-Repco di Jack Brabham. Ritornato a Maranello, John si lamentò della sua macchina con Mauro Forghieri, capo-ingegnere, con Franco Rocchi, responsabile dei motori, e con Dragoni, direttore della Scuderia. Chiese per sé una 246 per il Gran Premio di Montecarlo, ma la cosa gli fu rifiutata e la vettura fu data a Bandini che terminò al secondo posto, mentre Surtees si ritirava avendo rotto la trasmissione.

Il 12 Giugno 1966 a Spa, sotto una pioggia battente, Surtees vinse la sua ultima gara al volante di una Ferrari 312. Nonostante questo successo, a causa di una stupida controversia con Dragoni sulla composizione delle squadre Ferrari alla 24 ore di Le Mans, Surtees lasciava la Scuderia, per andare alla Cooper-Maserati e fu sostituito da Mike Parkes che, essendo alto circa due metri, obbligò i meccanici ad adattare la macchina alla sua altezza.

Il circuito di Reims, dove si svolse il Gran Premio di Francia il 3 Luglio, fu favorevole alle Ferrari e Parkes finì secondo mentre Bandini si dovette ritirare per colpa del cavo dell'acceleratore che si ruppe.

Nel Gran Premio d'Olanda, le Ferrari 312 non furono competitive e la Scuderia non andò in Inghilterra, dando come motivo ufficiale lo svolgersi di alcuni scioperi in Italia.

In Germania, il 4 Agosto, ci si ricordò della preferenza che Surtees aveva manifestato per la 2,4 litri V6. Questa piccola monoposto era stata introdotta per supportare la squadra con Ludovico Scarfiotti al volante. Quest'ultimo, che non aveva la stessa classe di Bandini, riuscì comunque a qualificarsi in prima fila, davanti alla 312 di Bandini, che poi terminò la gara al sesto posto, mentre Parkes usciva di strada e Scarfiotti era costretto a ritirarsi per un guasto elettrico.

La Ferrari, come al solito, si sentì in dovere di potenziare la sua macchina in vista di Monza. Forghieri e Rocchi realizzarono una nuova testata cilindro a tre valvole per cilindro, che secondo loro doveva portare la potenza a 370 cavalli, cosa che contribuì a mettere in dubbio la potenza di 360 cavalli dichiarata all'inizio della stagione. I tifosi ebbero la soddisfazione di assistere ad una vittoria completamente italiana, con Scarfiotti che sulla sua 312 vinceva la gara davanti a Parkes. Lo sfortunato Bandini si ritirò a causa di un problema all'accensione. Una sola macchina fu mandata negli Stati Uniti al Gran Premio di Watkins Glen, con Lorenzo Bandini alla guida, che fu però costretto al ritiro. Surtees fu secondo nel Campionato del Mondo Piloti grazie ai punti vinti con la sua Ferrari all'inizio della stagione ed anche a quelli vinti con la Cooper-Maserati.

Ferrari lavorò sull'evoluzione del telaio della 312 per la stagione 1967 ed il motore fu aumentato di potenza arrivando a 390 cavalli, sempre a 10.000 giri. La squadra piloti comprendeva: Lorenzo Bandini, Mike Parkes, Ludovico Scarfiotti e un nuovo arrivato, Chris Amon. La Ferrari non partecipò al primo Gran Premio della stagione a Kyalami, ma mandò tre vetture al "Daily Main Race of Champions". Amon e Scarfiotti avevano le "vecchie" 312, mentre Bandini utilizzava il nuovo telaio ed il nuovo motore. Siccome Amon si era infortunato in un precedente incidente automobilistico, per prudenza si ritirò dalla corsa. Dopo due batterie ed una finale, Dan Gurney con la sua nuova Eagle-Weslake vinceva, proprio davanti a Bandini. Ferrari mandò solo una macchina a Silverstone, che vinse con Mike Parkes al volante.

La Scuderia aveva grandi speranze prima del Gran Premio di Montecarlo il 7 Maggio. Due 312 specialmente elaborate furono messe a disposizione di Amon e di Bandini, che conquistò la prima fila sulla griglia di partenza di fianco a Jack Brabham, mentre Amon si piazzò al quattordicesimo posto. Durante la corsa, Bandini partì in testa mentre Brabham fece esplodere il suo motore e macchiò la pista con il suo olio. Denny Hulme, su l'altra Brabham-Repco, e Jacky Stewart su BRM recuperarono su Bandini e lo sorpassarono.

Two weeks later, on May 14, 1966, Surtees could do nothing against Jack Brabham's Brabham-Repco. Back in Maranello, Surtees complained to Mauro Forghieri, the chief engineer, Franco Rocchi, the engine designer and Dragoni, the Scuderia's manager, and asked for a 246 for the Monaco race. He was refused, and the 246 given to Bandini, who duly brought it home second at Monaco, Surtees retiring with a broken transmission.

On June 12, 1966, on the Spa circuit and in pouring rain, Surtees won for the last time at the wheel of his Ferrari 312. Despite this success and because of an unfortunate disagreement with Dragoni about the composition of the Ferrari teams at Le Mans, Surtees left and went to Cooper-Maserati, replaced by Mike Parkes. As the latter was 6 feet 6 inches tall, the car had to be lengthened a little...

On the Reims circuit, the French and European GP run on July 3 was favourable to Ferrari and Parkes finished second while Bandini had to retire with a broken throttle cable.

At the Dutch GP the Ferrari 312s were not competitive, and Ferrari did not go to England, the official reason given being strikes in Italy.

In Germany, on August 4, one remembered Surtees' taste for the small 2.4-litre V6. This single-seater was entered to support the team with Ludovico Scarfiotti at its wheel. The latter, who was not up to Bandini's standard, managed to qualify in the front row in front of Bandini's 312 which finished sixth while Parkes crashed and Scarfiotti had to retire with electric troubles.

As usual Ferrari had to develop the car for Monza. Forghieri and Rocchi produced a new head with three valves per cylinder from which they expected 370bhp, a target which further helps to cast doubt on the 360bhp which had been announced early in the year. The tifosi had a total Italian victory, with Scarfiotti and his 312 winning ahead of Parkes. The unfortunate Bandini gave up with ignition troubles. One car only was sent to the US for the Watkins Glen GP with Lorenzo Bandini, who retired. Surtees was second in the Drivers' World Championship thanks to the points he gathered with the Ferrari early in the season and those he collected with the Cooper-Maserati.

For the season 1967 Ferrari developed the 312 chassis and the engine was upped to 390bhp, still at 10,000rpm. The team members were Lorenzo Bandini, Mike Parkes, Ludovico Scarfiotti and a newcomer, Chris Amon. Ferrari forfeited at Kyalami, the first GP of the season, but sent three cars to the Daily Mail Race of Champions. Amon and Scarfiotti drove the "old" 312s while Bandini debuted the new chassis and engine. Amon, having been hurt, prudently retired. After two heats and a finale, Dan Gurney and his Eagle-Weslake won just ahead of Bandini. Only one Ferrari went to Silverstone, and won, with Mike Parkes.

The Scuderia had the greatest hopes before the Monaco GP on May 7. Two specially tuned 312s were entered for Amon and Bandini, the latter being in the front row with Brabham while Amon was 14th on the grid. In the race Bandini took the lead while Brabham's engine exploded and poured out its oil on the track. Denny Hulme with the other Brabham-Repco and Jackie Stewart (BRM) caught Bandini and took the lead. The Italian, as Ferrari's N°1 driver, took every risk to try to catch Hulme. He crashed into the straw bales at the chicane on lap 82 and the car overturned and went up in flames. Fatally burnt, Bandini died three days later. In the race, Amon was third.

At the Dutch GP on June 4, the new Ford-Cosworth engine made its debut in Jim Clark's Lotus 49 and won, ahead of the Brabham-Repco and Chris Amon.

On June 18 at Spa, Parkes crashed so badly that he retired from racing and Scarfiotti was so deeply shocked that he too was seldom seen racing again. Amon was left N°1 driver and alone at Ferrari.





Al quindicesimo giro, Stewart si ritirò e Bandini si ritrovò secondo. Il pilota italiano, che teneva a onorare il suo posto di prima guida della Scuderia, prese tutti rischi possibili per cercare di raggiungere Hulme, ma urtò le balle di paglia nella chicane durante l'82° giro e rimase imprigionato sotto la sua macchina che prese fuoco. La grande speranza italiana dell'automobilismo si spegnerà tre giorni dopo a causa delle gravi ustioni riportate nell'incidente. Chris Amon terminò al terzo posto di questa triste corsa.

Nel Gran Premio d'Olanda, il 4 Giugno, debuttò il nuovo motore Ford-Cosworth DFV montato sulla Lotus 49 di Jim Clark, che vinse la corsa davanti alle due Brabham-Repco e a Chris Amon.

Il 18 Giugno a Spa Parkes fu vittima di un grave incidente che pose termine alla sua carriera in Formula Uno e che traumatizzò talmente il povero Scarfiotti che non fu più rivisto frequentemente in gara. Chris Amon si ritrovò così primo e unico pilota della Ferrari per il resto della stagione.

Concluse due volte al 3° posto, a Silverstone e al Nurburgring, dopo un abbandono al Gran Premio di Francia ed un 6° posto al Gran Premio del Canada a Mosport. Risultati mediocri per la Scuderia Ferrari che Amon attribuì ad una mancanza di potenza, come sosteneva Surtees.

Una volta ancora, Forghieri sfoderò un'arma segreta per Monza: una testata a quattro valvole per cilindro, il collettore d'ammissione passante all'esterno del V e le marmitte all'interno. La macchina pesava 545 kg, per una potenza di circa 400 cavalli a 10.800 giri.

Al Gran Premio d'Italia, Amon fece andare fuori giri il suo motore alla partenza ed arrivò solo 7°, a quattro giri dalla Honda V12 di Surtees che fu applaudito dai tifosi come se fosse ancora un pilota Ferrari. Dopo un abbandono nel Gran Premio degli Stati-Uniti e una nona posizione in Spagna, la Ferrari e Chris Amon terminarono al 4° posto dei loro rispettivi campionati.

Due nuove reclute vennero a rinforzare la Scuderia per la stagione 1968: Andrea de Adamich come terzo pilota, al fianco di Amon e Jacky Ickx, che aveva appena vinto il Campionato d'Europa di Formula 2 sulla Matra MS7. Le macchine erano le stesse della stagione precedente ma con il nuovo motore a 48 valvole che sviluppava 410 cavalli a 10.800 giri, cioè la stessa potenza dei Cosworth V8 che si rivelavano più elastici e più sobri. La stagione si concluse con una seconda posizione per Chris Amon a Brands Hatch e a Oulton Park, una terza posizione a Silverstone ma soprattutto sette ritiri, mentre Jacky Ickx vinceva il Gran Premio di Francia a Rouen. I due piloti non andavano d'accordo e Ickx terminò la stagione alla 4° posizione del Campionato Piloti, vinto da Graham Hill, mentre Amon non si piazzò che 10°. La Ferrari concluse il Campionato Mondiale di F1 in 4° posizione.

Andò ancora peggio nel 1969. La Ferrari era allora impegnata in un programma vasto e smisurato per le auto da gara. Era presente in Formula Uno, Formula 2, Sport-Prototipi, Can-Am, e Gare in salita. Il bilancio era assicurato a fatica con l'aiuto degli sponsor come Shell e Firestone. Quando Enzo Ferrari, il 18 Giugno 1969, firmò un contratto con Gianni Agnelli, allora direttore della Fiat, il futuro dell'azienda venne messo al sicuro. Jacky Ickx se ne andò per raggiungere la Brabham e Mauro Forghieri fu messo da parte, sostituito da Stefano Jacoponi con cui Chris Amon non s'intendeva granché. Il valoroso Pedro Rodriguez fu ingaggiato dalla Scuderia dal mese di Luglio.

I telai non si erano particolarmente evoluti, a parte gli alettonei che Mauro Forghieri aveva provato nella stagione 1968. Il motore tornava all'immissione al centro del V e agli scappamenti laterali. Questi V12 sviluppavano 435 cavalli teorici, cosa di cui Amon dubitava, trovandoli meno potenti dei motori della stagione precedente. Solo una terza posizione al Gran Premio d'Olanda salvava la Ferrari dal ridicolo e terminava al 5° posto del Campionato Costruttori F1 con Amon al 12° posto.

He was third at Silverstone and at the Nürburgring, after having retired at the French GP and a sixth place at the Canada GP, poor results for the Scuderia that Amon, like Surtees, attributed to the engine's lack of power.

But Forghieri had a secret weapon which he introduced at Monza, a four-valve head with the inlet manifolds displaced to the exterior of the V and the exhaust ones put back between the cylinder banks. The car's weight was 545 kg and the power had risen to 400bhp at 10,800rpm.

At the Italian GP Amon over-revved his new engine at the start and was only seventh, four laps behind the Honda V12 driven by Surtees who was cheered by the tifosi as if he were still a Ferrari driver. After retiring at the US GP and a ninth place in Spain, Ferrari and Amon each took fourth place in their respective championships.

Two newcomers joined the Scuderia for the 1968 season: Andrea de Adamich was N°3 driver, beside Amon and Jacky Ickx, who had just won the Formula 2 European Championship with the Matra MS7. Cars were the 1967 ones with the 48-valve engines given for 410bhp at 10 800rpm, only as much power as the Cosworth V8s which were more flexible and less thirsty. At the end of the season Chris Amon scored a second place at Brands Hatch and Oulton Park, and a third at Silverstone but above all seven retirements, while Jacky Ickx took the French GP at Rouen. The two men did not get on well. Ickx finished fourth in the Championship (won by Graham Hill) while Amon was only tenth and Ferrari fourth in the F1 World Cup.

Things got worse in 1969 as Ferrari was involved in a gigantic sports-car racing programme. The marque raced in F1, F2, Sports-Prototypes, Can-Am and hill-climbing. Limited financial resources came from Shell and Firestone. It was not before the agreement signed on June 18, 1969, between Ferrari and Gianni Agnelli of Fiat that the firm's future was secured. Jacky Ickx left for Brabham and Mauro Forghieri was replaced by Stefano Jacoponi, who did not get on with Chris Amon. The gallant Pedro Rodriguez joined the Scuderia in July.

The chassis had not benefited from much development, apart from the aerofoils that Forghieri had tested in the middle of the 1968 season. The 312 engine went back to the inlet at the centre of the V and to the side exhausts and it was good for 435bhp. Amon was doubtful about this figure and estimated that this engine was less powerful than the 1968 one. Only a third place at the Dutch GP saved Ferrari's honour as the marque finished fifth in the World Championship for F1 Constructors, with Amon in twelfth place.

During this uneventful 1969 season Mauro Forghieri, who was no longer at the forefront on the circuits, was working discreetly on a new car intended to bring Ferrari back to the foreground in F1 racing for the decade to come. This was the 312 B whose introduction had been planned at Monza at the end of the season. The engine was no longer a V12 but a compact flat-12 with a 2,991cc capacity (78.5 x 51.5mm). Forghieri had chosen this layout in order to obtain a centre of gravity as low as possible and to ease the air flow above the engine, resulting in a more efficient aerofoil down force. The crankshaft turned on four main bearings and the camshafts had needle bearings. This new unit developed 460bhp at 11,500rpm. The chassis was still a tubular affair with exterior stressed alloy panels. Suspensions were practically unmodified. During the testing phase, many engine failures lowered Amon's morale and he left to join March. Jacky Ickx, who was enthusiastic about the new car, came back to Ferrari. Yet his season started with three retirements. From the Belgian GP, where he finished eighth, Ickx was assisted by Giunti and Clay Regazzoni. The season had a better ending for Ickx, who won four times, with Regazzoni adding one win. Ickx was second in the World Championship for Drivers and so was the Scuderia in the World Championship for Constructors.

Durante la stagione catastrofica del 1969, Mauro Forghieri, che non era più in prima linea sul circuito, stava lavorando prudentemente su una nuova macchina che doveva rappresentare le fondamenta del ritorno della Ferrari sul palcoscenico della Formula Uno per il decennio a venire. Era la 312 B, che avrebbe dovuto essere impiegata a Monza alla fine della stagione. Il suo motore non era più a V a 60° ma a V a 180°, molto compatto, da 2991 cm³ (78,5 mm x 51,5 mm). Forghieri aveva scelto quest'architettura per avere un centro di gravità il più basso possibile e per facilitare lo scorrimento dell'aria sotto il motore e favorire il lavoro dell'alettone. L'albero motore girava su quattro cuscinetti lisci e gli alberi a camme giravano su dei rotolamenti ad aghi. Questo nuovo motore sviluppava 460 cavalli a 11500 giri. Il telaio era sempre tubolare avvolto in lamiere d'alluminio. Le sospensioni erano praticamente immutate. Le numerose rotture del motore durante il periodo di prove convinsero Chris Amon ad andare alla March. La sua partenza fu compensata dal ritorno di Jacky Ickx, entusiasmato dalla nuova Ferrari. Nonostante ciò, la stagione cominciò anche per il pilota belga con tre abbandoni. Dal Gran Premio del Belgio, che terminò all'8° posto, fu spalleggiato da Giunti e poi da Clay Regazzoni. La stagione terminò meglio di come era cominciata per Jacky Ickx, che si aggiudicò quattro Gran Premi con la sua 312 B e anche Clay Regazzoni vinse una gara. Ickx e la Scuderia furono entrambi vice Campioni del Mondo.

Alla fine del 1970, il motore della 312 B era considerato come il migliore motore della Formula Uno. Mauro Forghieri, glorificato grazie al successo del suo motore boxer, si lanciò nello studio di un nuovo telaio tubolare avvolto in una "pelle" di lega leggera. Le sospensioni anteriori rimasero identiche ma una novità al retrotreno era rappresentata dagli ammortizzatori collocati in posizione orizzontale. Il motore era stato ugualmente sviluppato modificando l'alesaggio e la corsa (80 mm x 49,6 mm), il che comportava una cilindrata di 2992 cm³. I cuscinetti erano a rulli e la potenza aumentava fino a 485 cavalli a 12800 giri.

Mario Andretti aveva affiancato Jacky Ickx e Clay Regazzoni e la stagione iniziava con alcuni successi. Nel frattempo, la 312 B2 era pronta. Ickx vinse ancora sulla 312 B a Hockenheim e con la B2 a Zandvoort. Poi la stagione si fece più difficile, a causa di problemi alle gomme. La Ferrari terminava una stagione che era cominciata in modo promettente con una mediocre 4° posizione nel Campionato del Mondo Costruttori e con Ickx, Regazzoni ed Andretti rispettivamente 4°, 7° e 8° in quello dei Piloti.

La stagione 1972 fu segnata dalla rinascita del Team Lotus e dalla conquista, per la prima volta, del titolo di Campione del Mondo Piloti, da parte di Emerson Fittipaldi. Alla Ferrari intanto, Mauro Forghieri lavorava su un nuovo telaio provando a concentrare i pesi al centro della macchina, nonostante la diminuzione di peso che si verificava durante la corsa per la diminuzione del carburante. Ma la nuova vettura poteva essere pronta solo per la stagione successiva e Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Mario Andretti dovettero tornare alle loro B2. Ickx ottenne una bella vittoria sul tortuoso tracciato del Nurburgring il 1 Agosto davanti a Regazzoni ed un secondo posto a Jarama.

La superba B2 ed in particolar modo la #005 che qui presentiamo, se da una lato si è poco evoluta, dall'altro ha partecipato a tutte le battaglie del Campionato del Mondo dal Maggio 1971 fino al Marzo 1973, vantando una carriera eccezionale nella Formula Uno. E' stata condotta dai più famosi piloti dell'epoca come Clay Regazzoni, Jacky Ickx e Mario Andretti, senza dimenticare Arturo Merzario.

Recentemente la 312 B2 #005 è stata ammirata nelle più grandi competizioni storiche di Formula Uno, per le quali è pronta a ripartire di nuovo.

Veicolo da competizione.

At the end of the 1970 season the 312 B engine was seen as the best F1 unit. Confident in his boxer engine's success, Mauro Forghieri now launched into the design of a new space-frame tubular chassis skinned with stressed alloy panels. The previous front suspension was kept, but at the rear the engineer chose a new layout for the suspension units. The engine was modified with new bore and stroke sizes (80 x 49.6mm), giving a capacity of 2,992cc. With roller mains the power increased to 485bhp @ 12,800rpm.

Mario Andretti joined the Scuderia and the season had a spectacular start with three wins, two for Andretti and one for Regazzoni, two for the 312 B and one for the 312 B2 at last ready to race. Ickx won again with the 312 B at Hockenheim and with the B2 at Zandvoort. Then the good time was over: as the season went on, the Ferrari became less competitive, mainly due to tyre troubles. Ferrari finished in a poor fourth place in the World Championship and Ickx, Regazzoni and Andretti were respectively fourth, seventh and eighth in the World Championship for Drivers.

The 1972 season was marked by the revival of Team Lotus and the first World Title of Emerson Fittipaldi. At Ferrari, Mauro Forghieri worked on a new chassis aimed at concentrating the main weight in the centre of the car in order to keep the best possible balance and handling despite the weight reduction which occurs as fuel levels fall during a race. But the new car could only be ready for the next season and Jacky Ickx, Clay Regazzoni and Mario Andretti had to keep their B2s. Ickx won at the Nurburgring on August 1, ahead of Regazzoni, and took a second place at Jarama.

The gallant B2 and particularly #005 for sale here, saw little evolution although it soldiered on in the F1 World Championship from May 1971 to March 1973, an exceptional career in Formula One. At its wheel were seen the best racing drivers of their time: Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Mario Andretti and Arturo Merzario.

Recently #005 was raced in the main events for historic F1 cars, in which it is ready to participate again.

Racing car.



23 May 1971	Grand Prix de Monaco, Monte Carlo	Clay Regazzoni	DNF
20 June 1971	Dutch Grand Prix, Zandvoort	Clay Regazzoni	3rd
4 July 1971	French Grand Prix, Paul Ricard	Clay Regazzoni	T car
17 July 1971	British Grand Prix, Silverstone	Clay Regazzoni	DNF
1 August 1971	German Grand Prix, Nurburgring	Clay Regazzoni	3rd
15 August 1971	Austrian Grand Prix	Clay Regazzoni	DNF
5 September 1971	Italian Grand Prix, Monza	Clay Regazzoni	DNF
19 September 1971	Canadian Grand Prix, Mosport	Clay Regazzoni	DNF
3 October 1971	United States Grand Prix, Watkins Glen	Clay Regazzoni	6th
23 January 1972	Argentinian Grand Prix , Buenos Aires	Clay Regazzoni	4th
4 March 1972	South African Grand Prix, Kyalami	Clay Regazzoni	12th
1 May 1972	Spanish Grand Prix, Jarama	Mario Andretti	T car
14 May 1972	Grand Prix de Monaco, Monte Carlo	Clay Regazzoni	DNF
4 June 1972	Grand Prix de Belgique, Nivelles-Baulers	Clay Regazzoni	T car
4 July 1972	French Grand Prix, Charade	Jacky Ickx	11th
17 July 1972	British Grand Prix, Brands Hatch	Jacky Ickx	DNF
1 August 1972	German Grand Prix, Nurburgring	Jacky Ickx	1st
13 August 1972	Austrian Grand Prix, Zeltweg	Jacky Ickx	DNF
10 September 1972	Italian Grand Prix, Monza	Jacky Ickx	DNF
29 September 1972	Canadian Grand Prix, Mosport	Jacky Ickx	12th
8 October 1972	United States Grand Prix, Watkins Glen	Jacky Ickx	5th
28 January 1973	Argentinian Grand Prix, Buenos Aires	Jacky Ickx	4th
11 February 1973	Brazilian Grand Prix, Interlagos	Jacky Ickx	5th
3 March 1973	South African Grand Prix, Kyalami	Arturo Merzario	4th

FERRARI 121 LM 1955

€ 2.500.000-2.900.000 US\$ 3,200,000-3,600,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0532 LM	SOSPENSIONE POSTERIORE: a ruote semi indipendenti, De Dion
MOTORE: tipo 121 #0532 LM, 6 cilindri in linea, anteriore, longitudinale,	FRENI: a tamburo, comando idraulico
ALESAGGIO - CORSA: 102 x 90 mm	RUOTE: a raggi, fissaggio centrale da 16 pollici di diametro
CILINDRATA: 4410,25 cm ³	PNEUMATICI: anteriore :5.50 x16, posteriore: 6.00 x 16
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa	PASSO: 2400 mm
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori doppio corpo Weber 50 DCOA / 3	CARREGGIATA ANTERIORE: 1278 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,5 :1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1284 mm
POTENZA MASSIMA: 330 cavalli a 6000 giri	PESO A VUOTO: 850 Kg
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col differenziale	PRESTAZIONI: velocità massima: 290 km/h
FRIZIONE: multidisco a secco	PRODUZIONE: 1955
TELAIO: tubolare in acciaio, tubi principali di sezione ovale	NUMERO DI ESEMPLARI: tre spider Scaglietti : #0532 LM, #0546 LM, #0558 LM
CARROZZERIA: biposto Sport in alluminio carrozzata da Scaglietti	Si può aggiungere un quarto esemplare se si considera la #0484 LM una 121 LM e non una 118 LM. E' possibile, ma non documentato, che sia stato costruito un numero leggermente superiore di 121 LM.
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali	

CHASSIS NUMBER/VIN: #0532 LM	BRAKES: hydraulic on four drums
ENGINE: Type 121, #0532 LM, in-line six cylinder, front-mounted, longitudinal	WHEELS: 16", wire, centre lock type
BORE X STROKE: 102 x 90mm	TYRES: 5.50 x 16 front ; 6.00 x 16 rear
CAPACITY: 4410.25cc	WHEELBASE: 2400mm
VALVE GEAR: DOHC	FRONT TRACK: 1278mm
CARBURETION: three twin choke Weber 50 DCOA/3 carburetors	REAR TRACK: 1284mm
COMPRESSION RATIO: 8.5 : 1	DRY WEIGHT: 850kg
MAX. POWER: 330bhp @6000rpm	PERFORMANCE: 290kph max. speed
TRANSMISSION: five-speed + Reverse, manual	PRODUCTION RUN: 1955
CLUTCH: multi-disc, dry	NUMBER OF CARS BUILT: three spiders by Scaglietti # 0532, #0546, #0558 LM; four if #0484 is a type 121 and not a 118. It is possible (although there is no evidence) that a higher number of 121 LMs were built.
CHASSIS: steel tubes with oval section main members, type 509	
BODY: aluminium two-seater	
FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs	
REAR SUSPENSION: live axle, De Dion semi independent	

I Gran Premi del 1954 furono dominati dalle Mercedes W 196 R 8 cilindri in linea ad iniezione diretta e valvole desmodromiche da 2, 5 litri di cilindrata.

Per la stagione 1955 Mercedes-Benz annunciò l'intenzione di gareggiare nel Campionato del Mondo Piloti, sempre con la W 196, ed anche nel Campionato del Mondo Marche con una macchina sportiva di 3 litri di cilindrata, su cui era montato un motore derivato dall'8 cilindri della vettura per la Formula Uno. Questa famosa automobile, chiamata W196 S e meglio nota con il nome 300 SLR, fece grande impressione sui concorrenti presenti alle gare come Ferrari, Jaguar, Maserati, Aston Martin, Porsche e Gordini. Era difficile trovare una risposta adeguata alla sofisticatezza tecnica della Mercedes 300 SLR, così la Ferrari optò per un aumento della cilindrata dei suoi motori e, di conseguenza, della loro potenza.

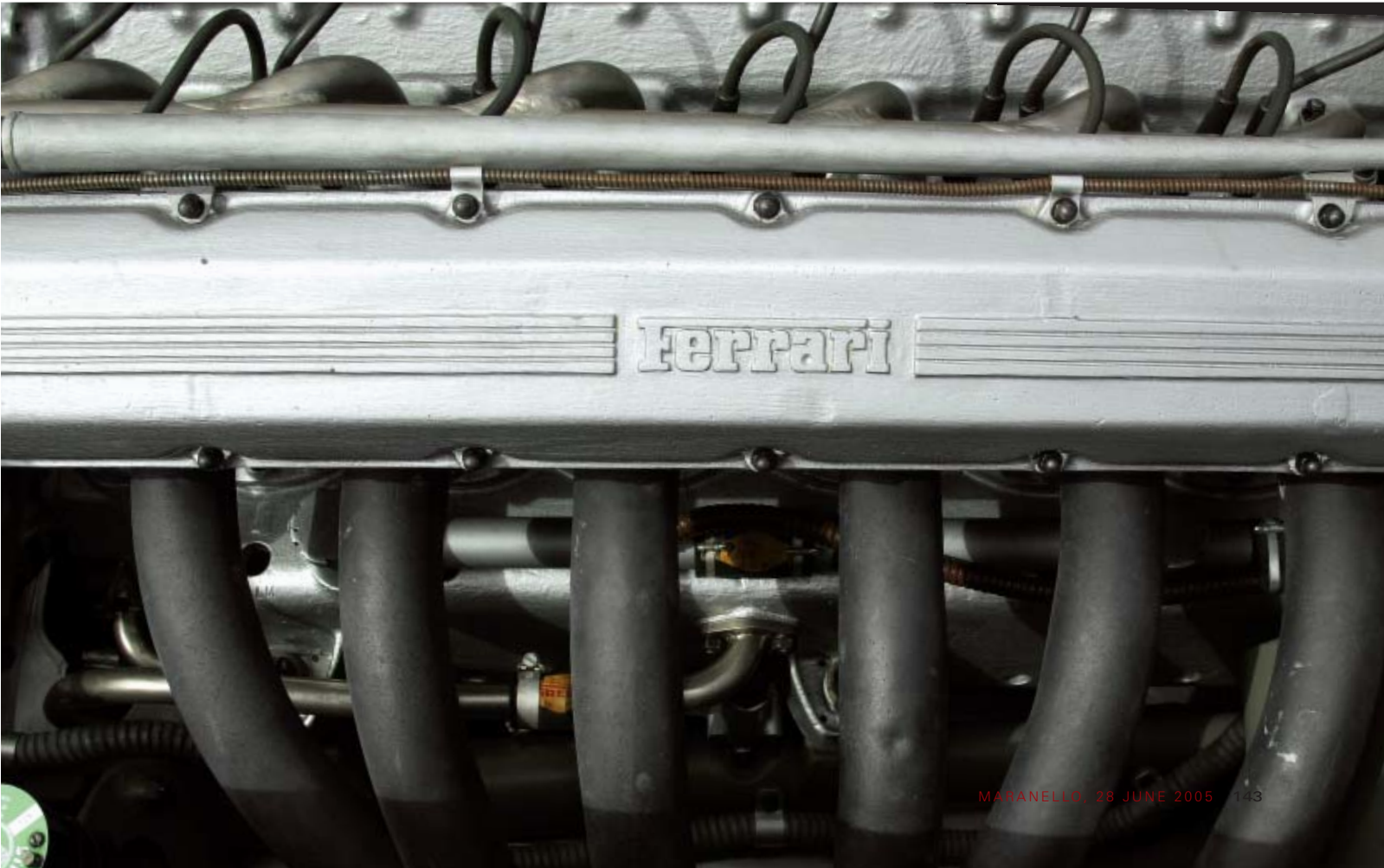
Nel 1954, essendo i motori 4 cilindri in linea firmati Lampredi particolarmente soddisfacenti, la Ferrari abbandonò provvisoriamente l'architettura del motore che aveva portato tanta gloria: il 12 cilindri a V.

The 1954 GP season was overwhelmed by the in-line eight-cylinder fuel-injected and desmodromic-valved 2.5-litre Mercedes W 196 R.

For 1955 Mercedes-Benz announced their intention to compete in the World Championship for Drivers with the W 196 but also in the World Championship for Constructors with a 3-litre sports car, with a derivation of the 8-cylinder 2.5-litre F1 unit. This famous car, named W 196 S, is better known as the 300 SLR which impressed all the competition: Ferrari, Jaguar, Maserati, Aston Martin, Porsche and Gordini. As it seemed a long-term challenge to match the technical sophistication of the 300 SLR, Ferrari chose for the moment to increase his cars' capacity, and hence their power.

In 1954 as the Lampredi-designed four-cylinder had worked satisfactorily, Ferrari put to the back of his mind for a while the engine layout which had brought him so many victories, the V12 configuration. The idea formed in his and Lampredi's mind: why not add two cylinders to the proven four?









L'idea di Lampredi fu apparentemente semplice, ovvero di aggiungere 2 cilindri ai motori 4 cilindri già ben collaudati. Alla fine della stagione 1954, Lampredi aggiunse 2 cilindri ad un 500 Mondial che divenne il 306 S, 6 cilindri da 3 litri. Questo motore rimase allo stato sperimentale, ma per la stagione 1955 due nuovi motori furono studiati e costruiti per dotare le macchine Sport ufficiali della Marca: un 3,7 litri, il 376 S e un 4,4 litri, il 446 S, rispettivamente noti con i numeri d'ordine tipo LM 118 e tipo LM121. Dato che questi propulsori erano necessariamente più lunghi, il passo fu portato a 2400 mm. Le carrozzerie di questi due modelli, disegnate da Scaglietti, erano versioni più lunghe di quelle delle 4 cilindri del 1954.

Il 13 Gennaio 1955 una 118 fu iscritta dalla Ferrari alla 1000 km di Buenos Aires, la prima delle sei gare per il Titolo Mondiale Marche. Fu affidata a Gonzales e Trintignant. Una 750 Monza completava la rappresentanza ufficiale con l'esperto pilota Maglioli al volante. La gara contava sette Ferrari "private" tra cui la 375 Plus #0398 TF, la 375 MM #0362 AM.

La corsa doveva essere una pura formalità per le Ferrari ufficiali, però la 118 che conduceva la corsa con Gonzales fu squalificata per essere rientrata ai box attraverso una via non autorizzata. La 750 Monza di Maglioli, in quel momento pilotata dal suo compagno di squadra Bucci, fu squalificata per aiuto non autorizzato da parte degli spettatori. I due primi posti furono assegnati alla Ferrari 375 Plus di Enrique Saenz Valiente/José-Maria Ibanez e alla 375 MM di Carlos Najurieta/Oscar Rivero. I piloti locali avevano salvato l'onore della Ferrari.

At the end of the 1954 season Lampredi added two cylinders to a 500 Mondial unit which became the six-cylinder three-litre 306/S. This engine remained an experimental unit, but for 1955 two new engines were designed and built to be fitted to the works sports cars: a 3.7-litres 376 S and a 4.4-litres 446 S, respectively better known as the type LM118 and the type LM121. As these engines were longer, the wheelbase was lengthened to 2400mm. The Scaglietti-built bodies were longer versions of those of the 1954 four-cylinder cars.

One 118 was entered by Ferrari on January 13, 1955, in the 1000km race of Buenos Aires, first race of the six events retained for the World Championship, driven by Gonzales and Trintignant. A works 750 Monza complemented the official entry, with the skilled Maglioli at the wheel. The starting grid counted also seven "private" Ferraris, among them the 375 Plus #0398 TF and the 375 MM #0362 AM.

This race should have been a formality for the works Ferraris but the leading 118 driven by Gonzales was put out of the race for having driven into the pits via a forbidden lane. Maglioli's Monza, then driven by his co-driver Bucci, was disqualified for unauthorized help from spectators. Two Ferraris, the Valiente/Ibanez 375 Plus and the Najurieta/Rivero 375 MM, finished respectively first and second. Local drivers had saved Ferrari's honour.





La gara di Agadir, il 27 Febbraio, fu vinta dalla 750 Monza #0504 M di "Sparken" e a Dakar le Monza di Carini e di Rosier dominarono sulle altre concorrenti. Alla 12 Ore di Sebring il 13 Marzo, seconda prova del Campionato del Mondo Marche, Mike Hawthorn e la sua Jaguar D vinsero facilmente davanti alla Monza #0510 M di Phil Hill e Carroll Shelby. La nuova 118 gareggiò al Giro di Sicilia, con la sua nuova 6 cilindri Taruffi fu primo e Maglioli nella 750 Monza giunse secondo.

La Mille Miglia del 1955 è rimasta negli annali. Quattro Mercedes 300 SLR erano iscritte con Moss, Fangio, Kling e Hermann alla guida. La Ferrari presentava la 118 LM con Umberto Maglioli e tre 121 LM con Piero Taruffi, Castellotti e Paolo Marzotto.

Eugenio Castellotti, grazie alla potenza della sua macchina, raggiunse la 300 SLR di Moss/Jenkinson, partita prima della Ferrari, e nell'arco di 150 km prese la testa della corsa, seguito da Moss/Jenkinson che conserveranno la visione indimenticabile della Ferrari che perdeva piccoli pezzi di pneumatico in accelerazione. Castellotti fu costretto all'abbandono della gara a seguito di questi problemi ai pneumatici, così come Marzotto. Taruffi combatté tenacemente con Moss, ma fu costretto a fermarsi a Viterbo, tradito dalla pompa della benzina. Le Mercedes di Moss e Fangio terminarono prima e seconda, con Moss che segnò un record che non fu mai superato. Maglioli concluse al terzo posto a bordo della sua 3,7 litri 118 LM che era più semplice nella guida sui suoi pneumatici rispetto alle 4,4 litri.

At Agadir on February 27, Sparken's 750 Monza #0504 won as did the Carini/Rosier Monza at Dakar. At Sebring on March 13, in the second round of the World Championship, Mike Hawthorn (Jaguar D) won the race ahead of Monza #0510 driven by Phil Hill and Carroll Shelby.

One new 118 was raced in the Giro di Sicilia. With his new six-cylinder car, Taruffi won the race, with Maglioli second.

The 1955 Mille Miglia made history. Four Mercedes had been entered for Moss, Fangio, Kling and Hermann. Ferrari entered a 118 LM for Umberto Maglioli and 121 LMs for Piero Taruffi, Castellotti and Paolo Marzotto.

After 150 kilometres, thanks to the sheer power of his car, Eugenio Castellotti caught up with Moss/Jenkinson's 300 SLR which had started before him, and led the race followed by an admiring Moss and a Jenkinson who would later remember watching at the leading Ferrari shedding rubber from its rear tyres.

This driving could not go on forever, and Castellotti had to retire with tyre troubles, as did Marzotto. Taruffi fought hard with Moss but had to stop at Viterbo with a broken fuel pump. Moss's and Fangio's Mercedes-Benzes came home in that order, Moss having set a record time which was never to be bettered. The skilled Maglioli was third at the wheel of a 3.7-litre 118 LM, which was easier on its tyres than the 4.4s.



Mercedes, come Ferrari, iscrisse tre macchine ufficiali alla 24 Ore di Le Mans l'11 Giugno 1955. Le 300 SLR furono affidate a Fangio/Moss, Kling/ Simon e Levegh/Fitch. Tra i favoriti si trovavano Trintignant/Schell sulla #0546 LM, Maglioli/Hill sulla #0558 e Castellotti/Marzotto sulla #0532 LM, senza dimenticare le Jaguar D di Rolt/Hamilton e Hawthorn/Bueb.

Durante le prove Eugenio Castellotti a bordo della macchina #0532 LM, che siamo fieri di presentare, fu il più veloce, cronometrato a 282 km/h sul lungo rettilineo delle Mulsanne. Condusse la corsa per un'ora prima di essere sorpassato dalla Mercedes di Fangio e dalla Jaguar di Hawthorn. Alle 6 e 28 del pomeriggio successe la catastrofe più grave della storia dello sport automobilistico, quando una Mercedes piombava sulla folla causando molti morti e feriti. L'assistente alla gara, Charles Faroux, non fermò la corsa, per evitare il formarsi di un enorme imbottigliamento che avrebbe bloccato le strade, non permettendo l'arrivo dei soccorsi. La squadra Mercedes ritirò le sue due macchine rimaste in gara. Hawthorn e Bueb sulla Jaguar D vinsero questa celebre e tristissima gara. Nessuna delle Ferrari terminò la gara.

Il 7 Agosto, al Gran Premio di Svezia a Kristianstad, Eugenio Castellotti terminò terzo con la 121 LM dietro alle due Mercedes 300 SLR di Fangio e Moss. Fu l'ultima uscita ufficiale della Ferrari 121 LM. Alla fine della stagione, la Ferrari concluse al secondo posto (con un solo punto di differenza) nel Campionato del Mondo Marche dietro della Mercedes. Bisogna notare che molti dei punti segnati dalla Scuderia furono conquistati grazie alle macchine guidate da piloti "privati".

For Le Mans on June 11, 1955 Mercedes, like Ferrari, entered three works cars with Fangio/Moss, Kling/ Simon and Levegh/Fitch. For Ferrari, Trintignant/Schell in #0546, Maglioli/Hill in #0558 and Castellotti/Marzotto in #0532 LM, along with the Jaguar D-Types of Rolt/Hamilton and Hawthorn/Bueb, were among the favourites.

In practice, Eugenio Castellotti, at the wheel of the car #0532 that we are proud to offer here, made fastest time, being timed at 282 kph on the Mulsanne Straight. He led the race for one hour before being passed by Fangio's Mercedes and Hawthorn's Jaguar. Then at 6.28 p.m. the most terrible accident ever seen in the sport's history happened as one of the Mercedes ploughed into the crowd, causing many casualties. The steward Charles Faroux did not stop the race, in order to avoid causing an enormous traffic jam which would have blocked the roads and prevented aid and assistance vehicles from moving to the crash site. The two surviving Mercedes team cars were retired. Hawthorn and Bueb with their Jaguar D won this famous and tragic race; Castellotti's Ferrari, offered today, was retired while occupying third place.

On August 7, at the Swedish GP, Eugenio Castellotti was third with his 121 LM behind the two Mercedes 300 SLRs driven by Fangio and Moss. This was the last official outing of the Ferrari 121 LM. At the end of the season Ferrari was second (by one point) to Mercedes in the World Constructors' Championship. Interestingly, many of the points gathered by the marque were scored by private entries.

La Ferrari "446 S" 1995 o 121 LM #0532 LM fu spedita negli Stati Uniti dove fu comprata da James Kimberly. Nel 1956 Kimberly fu presente con la #0532 LM alla 12 Ore di Sebring, dove la 121 LM ruppe la trasmissione prima dell'inizio della gara, ed in seguito alla "Nassau Speed Week", ma senza alcun successo.

Questa Ferrari fu quindi comprata da Loyal Katskee nel 1957, poi messa in vendita per 6500 \$ nel Novembre 1959. Divenne proprietà di George F. Gunther nel 1960 e partecipò nel 1962 e 1963 alle gare di Elkhart Lake e nel 1962 alla SCCA Nationals. In seguito passò nelle mani di Keith Duly, R. Matt Spitzley, Rod Leach, William S. Lake, questi ultimi quattro proprietari in Gran Bretagna, poi tornò negli Stati Uniti da Mark Chmar, Harold Javetz, Don Walzer, che partecipò con la #0532 LM alla Mille Miglia storiche del 1984. Fu comprata nel 1987 da George Shelley che la pilotò alla Mille Miglia del 1986. Veniva offerta in vendita da Symbolic nel 1996, e lì fu acquistata dal suo attuale proprietario, che commissionò un restauro allo stimato Bob Wallace, terminato proprio di recente.

Si tratta di una Ferrari importante, che unisce la rarità e eleganza della sua carrozzeria alla forza del suo potente motore.

Veicolo da competizione.

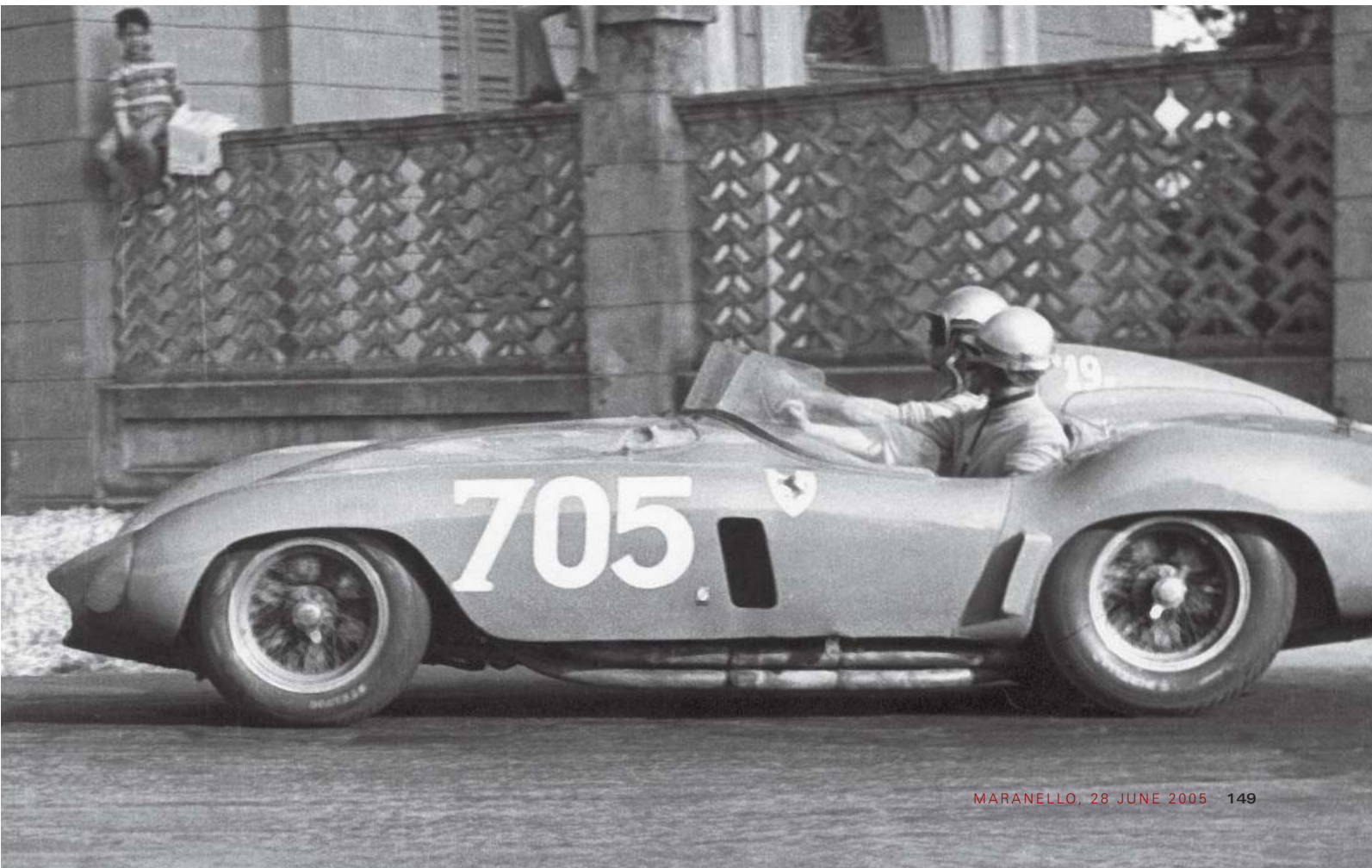
The 1955 Ferrari 446 S or 121 LM #0532 LM went to the U.S.A., and was bought by James Kimberly. In 1956 Kimberly was seen at Sebring with #0532, where the car broke its transmission prior to the race, then went on to the Nassau Speed Week, but without any success.

In 1957 the Ferrari was bought by Loyal Katskee before being offered for sale in November 1959 at the price of 6500 dollars. It passed to George F. Gunther in 1960 and participated in 1962 and 1963 in the Elkhart Lake races and in the SCCA Nationals in 1962. Then it belonged to Keith Duly, R. Matt Spitzley, Rod Leach, William S. Lake, these last four owners being in Great-Britain and went back to the U.S. to Mark Chmar, Harold Javetz, Don Walker who entered #0532 in the 1984 Historic Mille Miglia. George Shelley bought it in 1986 and drove it in the Mille Miglia. It was for sale at Symbolic in 1996 and was there bought by its present owner, who has commissioned a fresh rebuild by the respected Bob Wallace, just recently completed.

This a very important Ferrari which combines rarity, the elegance of its body design and the fierce power of its big engine.

Racing Car.

0532



FERRARI 330 TRI / LM 1962

‡ € RIFERITEVI AL DIPARTIMENTO US\$ REFER TO DEPARTMENT

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0808 MOTORE: Tipo 163, #0808, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale ALESAGGIO - CORSA: 77 x 71 mm CILINDRATA: 3967 cm³ DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa, comandati per catene ALIMENTAZIONE: 6 carburatori doppio corpo Weber 42 DCN RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,5 : 1 POTENZA MASSIMA: 390 cavalli a 7500 giri /minuto CAMBIO: n°5, Tipo 568, 5 marce + RM, in blocco col differenziale TELAIO: tubolare in acciaio CARROZZERIA: biposto corsa in alluminio carrozzata da Medardo Fantuzzi SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici Koni	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici Koni FRENI: a disco Dunlop, comando idraulico RUOTE: a raggi, fissaggio centrale, Borrani, 16" di diametro, anteriori RW3735, posteriori RW3734 PNEUMATICI: Dunlop da gara, anteriore 6.00 x 16, posteriore 7.00 x 16 PASSO: 2420 mm CARREGGIATA ANTERIORE: 1224 mm CARREGGIATA POSTERIORE: 1224 mm PRESTAZIONI: velocità massima: oltre 300 km/h Numero di vetture costruite: 1	CHASSIS NUMBER/VIN: #0808 ENGINE: Type 163, #0808, 60° V12, front-mounted, longitudinal BORE X STROKE: 77 x 71mm CAPACITY: 3967cc VALVE GEAR: SOHC per cylinder bank CARBURETION: six twin choke Weber 42 DCN carburetors COMPRESSION RATIO: 8.5 : 1 MAX. POWER: 390 bhp at 7,500rpm TRANSMISSION: Type 568 #5, five speed + Reverse manual, transaxle CHASSIS: steel tubes BODY: two-seat racing car in aluminium by Medardo Fantuzzi FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, Koni telescopic dampers REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs, Koni telescopic dampers	BRAKES: hydraulic on four discs by Dunlop WHEELS: wire, centre-lock, 16" Borrani RW3735 front, RW3734 rear TYRES: Dunlop racing, 6.00 x 16 front, 7.00 x 16 rear WHEELBASE: 2420mm FRONT TRACK: 1224mm REAR TRACK: 1224mm PERFORMANCE: + 300kph max. speed NUMBER OF CARS BUILT: 1
--	--	--	--

Se esiste una Ferrari famosa è proprio la "Testa Rossa". Questo nome fu utilizzato per la prima volta per denominare le macchine da corsa Sport biposto nel 1956 con motore 4 cilindri 2 litri, ed in seguito tra il 1957 e il 1962, le 12 cilindri. Queste macchine si coprono di gloria in diverse gare tra cui la Targa Florio, la 12 Ore di Sebring e la 24 Ore di Le Mans.

Le prime Testa Rossa con le sospensioni indipendenti furono le 250 TRI ufficiali, dove "I" stava ad indicare "indipendenti". Il telaio e la sospensione posteriore non erano gli unici elementi nuovi sulle Testa Rossa del 1960 perché anche il motore era stato rifatto; nel 1959, le tre Testa Rossa ufficiali avevano rotto il motore nella 24 Ore di Le Mans e Carlo Chiti, che era all'epoca capo ingegnere della Scuderia, modificò il sistema di lubrificazione del 12 cilindri, adottando un sistema a carter secco per evitare i problemi di lubrificazione intempestiva del sistema a carter umido incontrati nelle grandi curve del circuito di Le Mans. Due delle macchine del 1959 (#0772 TR e #0774 TR) beneficiarono dei miglioramenti effettuati sui modelli del 1960 e furono costruite due nuove macchine: la #0780, che presentiamo, e la #0782. In Aprile, durante le prove di Le Mans, le macchine non erano in grado di raggiungere il regime di giri massimo sul rettilineo delle Mulsanne ed il rapporto al ponte era troppo lungo. La Ferrari aveva esagerato in senso opposto, alla luce dell'esperienza dell'anno precedente, in cui quel rapporto era troppo corto.

If any one Ferrari is world famous it is the Testa Rossa, a name first used for the 1956 racing/sports two-seaters fitted with two-litre four-cylinder engines, then for the 1957-1962 V12 cars. These cars earned world fame in such different races as the Targa Florio, the Sebring 12-Hours and the Le Mans 24-Hours. Their glorious career culminated in Olivier Gendebien and Phil Hill's victory with this car at the 1962 Le Mans.

The first Testa Rossas with independent rear suspension were the 1960 works 250 TRI's, the added 'I' standing for Independiente. The frame and the rear suspension were not the only new components on the 1960 TRI, as the engine had also been re-worked; in 1959 the three works Testa Rossas had broken their engines at Le Mans and Carlo Chiti, who was chief-engineer at the time, changed for a dry-sump lubrication system in order to avoid the oil surge problems met in the fastest corners at Le Mans. Two of the 1959 cars (#0772 TR and #0774 TR) received these 1960 improvements, and two new cars were built, #0780 and #0782. In the April practice session for Le Mans, the cars were not able to achieve full power on the Mulsanne Straight as their final ratio was too long. Ferrari had miscalculated, after having tried a too short final ratio the year before.





Per la corsa di Le Mans del 1960 Ferrari aveva modificato i rapporti del ponte delle sue macchine allo scopo di far raggiungere alle auto la velocità massima sui rettilinei, ma ciò non era senza effetti sul consumo di benzina. Wolfgang von Trips restò senza benzina alla curva del Tertre Rouge e si ritirò, mentre Olivier Gendebien fu più fortunato: essendo rimasto in panne vicino al posto di rifornimento, riuscì a raggiungerlo spingendo la sua macchina. Willy Mairesse, con la nostra #0780 TR, riuscì a raggiungere i box Ferrari facendo un giro molto lento, che gli fece perdere però molto tempo. Fortunatamente, gli altri concorrenti avevano loro stessi non pochi problemi, e sul far della notte, le tre Testa Rossa erano in testa. La #0780 TR, in quel momento pilotata da Richie Ginther, era seconda. Quando Willy Mairesse riprese il volante, dopo un temporale, non ascoltò troppo le istruzioni della Scuderia e tentò disperatamente di recuperare il suo ritardo sulla Testa Rossa di Paul Frère. La sua trasmissione cedette alla diciassettesima ora. La #0780 TR non prese parte alle gare nella seconda metà della stagione e fu utilizzata come macchina di prova per la Scuderia, principalmente per gli studi di aerodinamica.

A seguito di questi ed ulteriori esperimenti effettuati nell'inverno 1961-62, i dati Ferrari mostrano che fu costruito un nuovo telaio (#0808), su disegno di Vaglietti, con un passo più lungo rispetto a quello della TR e fu utilizzato un nuovo motore più potente, costruito sulla base del blocco motore della 400 Superamerica, con un alesaggio di 77 mm e una corsa di 71 mm per una cilindrata di 4 litri. La nuova vettura, che è quella che proponiamo per la vendita, venne denominata 330 TRI/LM.

Questo motore riuscì a sviluppare 360 cavalli durante le prove di Le Mans in Aprile, per poi raggiungere i 390 cavalli nella corsa in Giugno, grazie ad un cambio dei carburatori, a teste cilindri ridisegnate con valvole più grandi e ad alberi a camme più efficaci. Il telaio fu modificato ed il passo leggermente aumentato, cosa che migliorava la tenuta di strada nelle grandi curve del circuito di Le Mans.

La vettura apparve nelle prove di Aprile e non fece più nessuna uscita di scena fino alla corsa per la quale era stata concepita: la 24 Ore di Le Mans, del 23 e 24 Giugno 1962, dove corse con il numero 6, pilotata da Olivier Gendebien e Phil Hill, che fu il più veloce durante le prove. La #0808 condusse la gara dall'inizio alla fine. Era la quarta vittoria di Gendebien a Le Mans e la terza per Graham Hill. Era il momento più glorioso per la Testa Rossa e anche la fine di un'epoca. La #0808 fu l'ultima Ferrari a motore anteriore che vinse la 24 Ore di Le Mans.

By Le Mans 1960, Ferrari had found the right ratio for his cars to reach their maximum speed on the straights, but not without a cost in fuel consumption. Wolfgang von Trips ran out of petrol at the Tertre Rouge and had to retire, while Gendebien was lucky enough to stop in view of the pits which he managed to reach by pushing his car. Willy Mairesse in #0780 TR managed to reach the pits under his own power, but only by driving slowly and losing a lot of time. Nevertheless, the opposition also had their problems, and by nightfall the three Testa Rossas were leading the race. However, when Willy Mairesse took over, after a rain-storm, he neglected team orders and set off in pursuit of Paul Frère, who was driving another Testa Rossa. The car's transmission broke during hour seventeen. #0780 was out of the game, and spent the rest of the season back at the factory, where the Scuderia used it as a test car, and in particular for aerodynamic experiments.

Following these experiments, and others during the 1961-62 off-season, Ferrari records show that a new chassis (#0808) was built by Vaccari, with a longer wheelbase than the TR, and a larger engine fitted, made from a 400 Superamerica block with a 77mm bore and a 71mm stroke and giving almost a 4-litre capacity. The new car, presented in today's sale, was designated 330 TRI/LM.

The new engine delivered 360bhp at the April practice session, but this had risen to 390bhp in June for the race, due to the fitting of new carburetors, a new head with bigger valves, and new valve timing with more overlap and higher lift. The fact that the chassis had been modified and the wheelbase lengthened could only improve the handling in the fast corners at Le Mans.

The car appeared at the April practice session but did not make any other outing before the race for which it had been designed, the 24 Hours of Le Mans, on June 23 and 24, 1962, where it had the race number 6 and was driven by Olivier Gendebien and Phil Hill, who had already made the fastest lap in practice. #0808 simply led the field from start to finish. It was Gendebien's fourth Le Mans victory, and Phil Hill's third. It was also to be the crowning moment for the Testa Rossas, and the end of an era; #0808 was the last front-engined Ferrari to win at Le Mans.







L'automobile fu venduta a Luigi Chinetti e sembra che Don Rodriguez, il padre di Pedro e Ricardo, abbia finanziato l'acquisto. Al suo volante, Pedro Rodriguez vinse a Bridgehampton il 16 Settembre e finì 2° a Mosport lo stesso mese.

Un bel quarto posto per Masten Gregory a Nassau con la #0808 pose termine alla stagione, ma non alla carriera della macchina, che riapparve alla 12 Ore di Sebring il 23 Marzo 1963, dove terminò terza pilotata da Graham Hill e Pedro Rodriguez. Corse a Le Mans il 15 e 16 Giugno con Pedro Rodriguez e Roger Penske ma si ritirò. La vettura aveva condotto una parte della gara dopo avere fatto il miglior tempo in prova. Roger Penske fece esplodere il motore poco dopo la mezzanotte e uscì di strada. Penske restò indenne, ma la macchina fu mandata a Modena per essere riparata.

Afterwards, the car was sold to Luigi Chinetti, though it seems likely that Pedro and Ricardo Rodriguez's father put up the funding. At the wheel, Pedro Rodriguez won at Bridgehampton on September 16, and was second at Mosport on the 22nd.

A fine fourth place for Masten Gregory at Nassau with #0808 brought an end to that season but not to the racing career of the car, which appeared again at Sebring on March 23, 1963, where it finished third with Graham Hill and Pedro Rodriguez at the wheel, and then at Le Mans with Pedro Rodriguez and Roger Penske, where it made the best lap in practice and led the race for some hours. But just after midnight, with Roger Penske at the wheel, the engine blew and the car went off the track. Penske was not too badly hurt, but again the car had to be sent back to Modena to be rebuilt.



Luigi Chinetti la fece trasformare in un coupé da Fantuzzi, poi la vendette nella sua nuova configurazione a Hisashi Okada, uomo d'affari di New York, che riuscì a guidare questo mostro di potenza, vincitrice a Le Mans, sulle strade di New York. Ricordiamo il commento di Phil Hill sulla vettura nel suo articolo del 1982: "Con la prospettiva degli anni a venire, la sua forma sembra sempre perfetta...fu un'auto maledettamente veloce e con lei riuscii a superare il record del giro più veloce conquistato da Mike Hawthorn a Le Mans...le ruote indipendenti, sia sulle sospensioni anteriori che posteriori rendono quest'auto molto maneggevole e ben bilanciata, addirittura piacevole da guidare"

Nove anni dopo fu venduta al grande collezionista Pierre Bardinon, che la conservò per 28 anni a Mas du Clos e la fece ri-carrozzerare da Fantuzzi nella sua configurazione originale di Le Mans del 1962. Dopo aver lasciato la collezione Bardinon, la #0808 fu acquistata dall'attuale proprietario che l'ha guidata sempre con grande entusiasmo nelle competizioni statuentensi.

Luigi Chinetti had it bodied by Fantuzzi as a coupé, then sold #0808 to Hisashi Okada, a New York businessman who, almost unbelievably, drove this fearsome, Le Mans-winning car on the streets of New York over the following nine years. One is reminded of Phil Hill's own comments about the car in an article written in 1982; 'With the perspective of years its shape seems almost perfect....it was also a damn fast car and with it I was able to break Mike Hawthorn's Le Mans lap record...the independent two A-arm suspension front and rear made this a very decent-handling, well-balanced car....a nice, almost pleasant car to drive.'

The car was then sold to the great collector and enthusiast Pierre Bardinon, who kept it at the Mas du Clos for 28 years, during which time he had it bodied again by Medardo Fantuzzi in its original 1962 Le Mans configuration. After leaving the Bardinon collection, #0808 has been driven in numerous U.S. events by its enthusiastic current owner.





Dire che si tratta di una Ferrari importante è un eufemismo. Ha un posto fondamentale nella storia della Ferrari ed è stata pilotata da alcuni tra i più grandi piloti dell'epoca. Tra tutte le Ferrari Testa Rossa è l'unica versione 4 litri ed è l'ultima e la più importante tra esse. Ha trascorso molti anni nelle più importanti collezioni di vetture Ferrari da competizione e può essere considerata una vera icona del mondo dell'automobilismo.

Veicolo da competizione.

To say that this is an important Ferrari is an understatement. It has a unique and central place in the history of Ferrari, and it has been driven by some of the greatest drivers of their period. Of all the great Testa Rossas it is the only 4-litre version, the last Testa Rossa, and the most important of them all. It has spent many years in the most important collection of racing Ferraris. It is a true icon of the automobile world.

Racing Car.

0808

MASERATI MC 12 2004

† € 1.000.000-1.200.000 US\$ 1,300,000-1,500,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: ZAMDF44B000015442	TELAIO: scocca in fibra di carbonio
MOTORE: tipo 144 B #614, 12 cilindri a V 65°, centrale, posteriore, longitudinale.	CARROZZERIA: spider decapottabile con Hard top smontabile in carbonio
ALESAGGIO-CORSA: 92 x 75,2 mm	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, ammortizzatori Sachs
CILINDRATA: 5998 cm ³	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, ammortizzatori Sachs
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri	FRENO: idraulico a disco Brembo in acciaio e carbonio, posto sulle quattro ruote Brembo a 6 pistoni.
ALIMENTAZIONE: iniezione Marelli MR 5	RUOTE: OZ 12 J x 18 anteriori e 13 J x 18 posteriori
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: non comunicato	PNEUMATICI: Pirelli P-Zero di 325/650,18 anteriori e 325/705,18 posteriori.
POTENZA MASSIMA: non comunicata, ma superiore a 600 cavalli	PASSO: 2800 mm
CAMBIO: manuale, sequenziale a 6 marce + RM, differenziale autobloccante	Peso a secco 1100 Kg
FRIZIONE: in carbonio di 140 mm di diametro.	

CHASSIS NUMBER/VIN: ZAMDF44B000015442	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, Sachs dampers
ENGINE: tipo 144 B #614 65° V12, central, rear-mounted, longitudinal	BRAKES: hydraulic on four Brembo steel and carbon discs and six piston Brembo callipers
BORE X STROKE: 92 x 75, 2mm	WHEELS: OZ 12 J x 18 front., 13 J x 18 rear
CAPACITY: 5,998cc	TYRES: Pirelli P-Zero 325/650.18 front, 325/705.18 rear
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2,800mm
CARBURETION: Marelli MR 5 injection	DRY WEIGHT: 1,100kg
COMPRESSION RATIO: n/a	
MAX. POWER: n/a but in excess of 600bhp	
TRANSMISSION: six speed + R semi-automatic, limited-slip differential	
CLUTCH: 140mm carbon disc	
CHASSIS: carbon-fiber monocoque	
BODY: open spyder with removable hard top in carbon-fiber	
FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, Sachs dampers	

Tra i grandi marchi del gruppo Fiat, Maserati è sicuramente uno dei più antichi, tanto che il suo nome e il suo stemma, il “Tridente” sono stati associati alle corse automobilistiche di più alto livello, fino all’ultima vittoria di una Cooper-Maserati al Gran Premio di Formula Uno del Sudafrica nel 1967.

Trentasette anni dopo, la Maserati fu di nuovo sotto i riflettori con la versione Trofeo Light del coupé 4200 GT e con una nuova automobile, una supercar chiamata MC 12, di cui si stava cercando di sviluppare una versione da competizione.

Ritroviamo in questo progetto, diretto da Giorgio Ascanelli, tutto il “sapere” e le capacità della casa automobilistica. Telaio e motore furono sviluppati sulla base di quelli della Ferrari Enzo.

La magnifica carrozzeria fu disegnata invece da Giugiaro e la sua prima idea fu perfezionata nella galleria del vento grazie ad una serie di suggerimenti provenienti da una équipe di tecnici della Maserati e dal Direttore del “Concept Design and Development”, Frank Stephenson.

Già prima della sua apparizione in gara, la MC 12 spaventò sia la concorrenza che la Federazione Internazionale dell’Automobile, che prescrive che la vettura venisse appesantita di 60 kg e che l’alettone posteriore venisse ridotto di 30 cm (1 piede), il che equivaleva ad una perdita di tenuta pari al 30%.

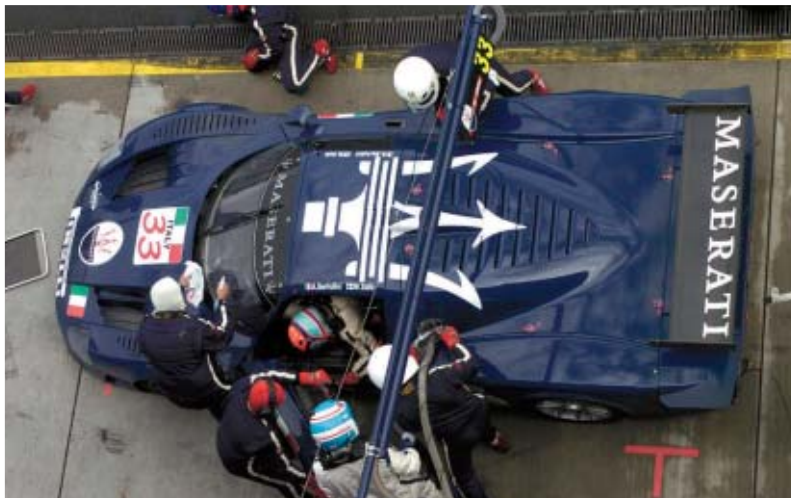
Among the great marques belonging to Fiat, Maserati is one of the oldest; its name and trident emblem were linked to motor racing at the highest level, up to the last victory in Formula One by a Cooper-Maserati at the South African GP in 1967.

Thirty-seven years later, Maserati was back in the limelight with the Trofeo Light version of the 4200 GT coupé, and with a brand new supercar named MC 12, of which a racing variant was planned.

All the marque's skills and know-how were concentrated in this project, under the management of Giorgio Ascanelli. The chassis and the engine were developed from the Ferrari Enzo units.

Giugiaro designed the superb body, and his first concept was improved in the wind tunnel thanks to the Maserati development team and the Director of Concept Design and Development, Frank Stephenson.

Prior to its first appearance in racing, the MC 12 frightened both the competition and the Fédération Internationale de l'Automobile, who prescribed an additional 60kgs ballast and the reduction of the rear spoiler by 30 cm (1 foot), resulting in a 30% reduction in downforce.





In seguito a ciò i rappresentanti della FIA si riunirono a Modena per controllare che le venticinque MC 12 da strada già costruite, così come le tre vetture da competizione ed il telaio di scorta. La MC 12 era la versione da corsa di una vettura da strada, della quale ne furono costruiti venticinque esemplari. In casa Maserati si prevedeva ancora una serie di 25 autovetture e Claudio Berro, direttore del "Reperto Corsa", parlava già di un centinaio di ordini per questa originale GT.

Malgrado il peso aumentato e l'alettone ridotto, le due MC 12 presentate finirono sul podio alla loro prima gara ad Imola, il 5 Settembre 2004, con Andrea Bertolini e Mika Salo secondi con il telaio #06/15442 e Johnny Herbert e Fabrizio de Simone terzi col telaio #03/15440. Le vetture avevano i numeri di corsa 33 e 34.

Yet the FIA representatives had gone to Modena to check that twenty-five road-going MC 12s had been built, along with the three racing cars and a spare chassis. The MC 12 was indeed a genuine racing version of a road car series, of which 25 examples were built. At Maserati there was talk of another series of twenty-five cars, and Claudio Berro the boss of the "Reperto Corsa" told of a hundred orders for this genuine GT car.

Despite the ballast and the reduced spoiler, the two MC 12s entered finished on the podium in their first race at Imola on September 5, 2004, with Andrea Bertolini/Mika Salo second with chassis #06/15442 and Johnny Herbert/Fabrizio de Simone, third with chassis #03/15440. Race numbers were 33 and 34.





Nel Settembre 2004 a Osnabrück in Germania, per la sua seconda uscita, la Maserati MC 12 conquistò una bella vittoria con la #06/15442 e il numero di corsa 33. L'auto era guidata ancora da Andrea Bertolini e Mika Salo. A Dubai, l'8 Ottobre 2004, la MC 12 #03/15440 (numero 34) pilotata da Johnny Herbert e Fabrizio de Simone finì la gara al secondo posto.

La Maserati aveva quindi effettuato un ritorno eclatante al Campionato FIA-GT e la MC 12 era stata lanciata in pieno.

La versione clienti, utilizzabile su strada, non poteva essere che bianca e blu, per far rivivere una tradizione che riportava alla celebre ed agile Maserati tipo 60/61 "Birdcage", spesso pilotata da Stirling Moss, che ebbe momenti di gloria in seno alla scuderia Camoradi (Casner Motor Racing Division).

Veicolo da competizione.

On September 2004 at Osnabrück, Germany, on its second outing, the Maserati MC 12 won splendidly with chassis 06/15442 and race number 33, again with Andrea Bertolini and Mika Salo at the wheel. On October 8, 2004, at Dubai, the MC 12 #03/15440 (n° 34) driven by Johnny Herbert and Fabrizio de Simone finished in second place.

In the FIA-GT Championship Maserati had made a thrilling come-back and the MC 12 was truly launched.

The road version is only available in a white and blue finish reminiscent of the famous and agile Maserati tipo 60/61 "Birdcage" of the Team Camoradi (Casner Motor Racing Division), often driven by Stirling Moss.

Racing Car



MARANELLO, 28 JUNE 2005

FERRARI 412 S 1958

€ RIFERITEVI AL DIPARTIMENTO US\$ REFER TO DEPARTMENT



NUMERO DI TELAIO/VIN: #0744	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a braccio Houdaille
MOTORE: Tipo 141, #0744, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte De Dion, balestra trasversale, ammortizzatori idraulici a braccio Houdaille
ALESAGGIO E CORSA: 77 x 72 mm	FRENI: Dunlop, a disco, comando idraulico
CILINDRATA: 4021 cm ³	RUOTE: Borrani, a raggi di 16 pollici di diametro
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri	PNEUMATICI: Dunlop Racing, anteriore: 6,00 x 16, posteriore: 7,00 x 16
ALIMENTAZIONE: sei carburatori doppio corpo Weber 42 DCN	PASSO: 2350 mm
ACCENSIONE: doppia, due magneti, due candele per cilindro	CARREGGIATA ANTERIORE: 1296 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,9 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1310 mm
POTENZA MASSIMA: 447 cavalli a 8500 giri	PRESTAZIONI: velocità massima: 300 km/h
CAMBIO: 4 marce + RM, in blocco col differenziale	PRODUZIONE: 1958
FRIZIONE: multidisco a secco	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 1
TELAIO: tipo 524, tubolare in acciaio	
CARROZZERIA: biposto sport in alluminio carrozzata da Scaglietti	

CHASSIS NUMBER/VIN: #0744	REAR SUSPENSION: De Dion back axle, transverse leaf spring, Houdaille lever hydraulic dampers
ENGINE: Type 141, #0744 60° V12, front-mounted, longitudinal	BRAKES: Dunlop hydraulic on four discs
BORE X STROKE: 77 x 72mm	WHEELS: 16" wire, centre-lock Borrani
CAPACITY: 4021cc	TYRES: 6.00 x 16 front, 7.00 x 16 rear Dunlop Racing
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2350mm
CARBURETION: six twin-choke Weber 42 DCN carburettors	FRONT TRACK: 1296mm
COMPRESSION RATIO: 9.9 : 1	REAR TRACK: 1310mm
MAX. POWER: 447bhp @8500rpm	PERFORMANCE: 300 kph max. speed
TRANSMISSION: four-speed + R, manual	PRODUCTION YEAR: 1958
CLUTCH: multi-disc, dry	NUMBER OF CARS BUILT: 1
CHASSIS: steel tubes, type 524	
BODY: sports two-seater in aluminium by Scaglietti	
FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, Houdaille lever hydraulic dampers	

Nel 1955 le competizioni erano state dominate dalle Mercedes-Benz che avevano conquistato il titolo davanti alla Ferrari e alla Jaguar.

Gli anni 1956 e 1957 furono i più belli per ciò che concerneva le competizioni per le automobili sportive che gareggiavano per l'aggiudicazione del Titolo Mondiale Costruttori.

Nel 1956 la battaglia fu combattuta tra la Ferrari e la Maserati, che cominciò a guadagnare vantaggio alla 1000 Km di Buenos Aires il 29 Gennaio. Stirling Moss, in coppia con Carlos Monditeguy vinse a bordo della Maserati 300 S #3059 dinanzi alla Ferrari 857 Monza #0578 M di Olivier Gendebien e Phil Hill.

La Ferrari invertì i ruoli nella 24 Ore di Sebring, il 24 Marzo, con una doppietta delle 860 Monza: la #0604 M, guidata da Manuel Juan Fangio in coppia con il giovane Eugenio Castellotti, da una parte e la #0602 M, con Luigi Musso, Harry Schell e Olivier Gendebien, dall'altra.

La Mille Miglia del 28 e 29 Aprile sarà un trionfo per la Ferrari che aveva una nuova auto, la 290 MM (telaio #0616) guidata da Eugenio Castellotti che gareggiò sotto una pioggia torrenziale. La seconda 290 MM, #0626, guidata dal maestro Juan Manuel Fangio si classificò 4ª tra queste due vetture giunsero al traguardo le 860 Monza #0628 M e #0602 M, guidate rispettivamente da Peter Collins, in coppia col suo amico fotografo Louis Klementaski, che scattò magnifiche foto nonostante qualche spavento, e da Luigi Musso.

In 1955 the sports car racing season had been overwhelmed by Mercedes-Benz, who finished World Champions ahead of Ferrari and Jaguar.

However, in contrast, the years 1956 and 1957 were particularly great ones for Ferrari, and each season ended with a World Constructors' Championship.

In 1956, Ferrari and Maserati fought a fierce battle and Maserati made the better start by winning the Buenos Aires 1000km race on January 29. Stirling Moss, sharing the wheel with Carlos Menditeguy, won with a Maserati 300 S #3059 in front of the Ferrari 857 Monza #0578 driven by Olivier Gendebien and Phil Hill.

The positions were inverted at the 12 Hours of Sebring on March 24 with a 1-2 for the 860 Monzas #0604 M of Fangio/Castellotti and #0602 M of Musso/Schell/Gendebien.

At the Mille Miglia on April 28-29 1956, Ferrari had a triumph with their new car, the 290 MM (chassis #0616), which won with Eugenio Castellotti despite pouring rain. The second 290 MM, #0626, driven by the master Manuel Juan Fangio finished fourth and between these two were placed the 860 Monza #0628 and #0602 driven respectively by Peter Collins (navigated by his friend the photographer Louis Klementaski, who took some fine pictures despite being frightened) and Luigi Musso.





Alla 1000 Km di Nurburgring, il 27 Maggio, Piero Taruffi, Harry Schell, Jean Behra e Stirling Moss si alternarono al volante della vittoriosa Maserati 300 S. La nuova 290 MM #0626 terminò terza.

A Le Mans il 28 e il 29 Luglio, la Jaguar D della Ecurie Ecosse e l'Aston Martin DB3S relegarono la Ferrari 625 LM in terza posizione.

Al Gran Premio di Svezia il 12 Agosto le 290 MM conquistarono le prime due posizioni con Maurice Trintignant/Phil Hill e Wolfgang von Trips/Peter Collins/Juan Manuel Fangio. La Ferrari dominò la stagione ed ottenne il doppio dei punti della Maserati, vincendo il Titolo Mondiale Costruttori.

Presso la casa del Tridente si lavorava alla formidabile 450 S che doveva essere ultimata prima della stagione 1957. Tuttavia furono in ritardo e lavorarono durante tutta la stagione delle corse. La Maserati 450 S, 8 cilindri da 4,5 litri e 400 cavalli, dovette confrontarsi con

At the 1000kms on the Nürburgring on May 27, Piero Taruffi, Harry Schell, Jean Behra and Stirling Moss shared the wheel of the winning Maserati 300 S. The new 290 MM #0626 was third.

At Le Mans on July 28 and 29, the Jaguar D-type of the Écurie Écosse and the Aston Martin DB3S put the Ferrari 625 LM back into third place.

On August 12 at the Swedish GP, the 290 MM took the first two places with Maurice Trintignant/Phil Hill and Wolfgang von Trips/Peter Collins/Juan Manuel Fangio. Ferrari had dominated the season and gained twice as many points as Maserati in winning the World Title.

At Maserati, work progressed on the formidable 450 S which should have been the ultimate weapon for the 1957 season. Nevertheless nobody was lagging and the arms race continued throughout the racing season; the eight-cylinder 4.5 litre 400bhp 450 S had to fight



molte Ferrari. Il risultato fu che molte delle più belle vetture da corsa furono prodotte proprio nel 1957; Aurelio Lampredi si era unito alla Fiat e una serie di nuovi e brillanti ingegneri lavorava a capolavori quali furono le 290 S, 315 S, 335 S e la 412 S, che vi presentiamo.

Questi maghi, sotto l'influenza di Vittorio Jano e di Luigi Bazzi, nel ruolo di capo-collaudatore, furono Alberto Massimino, Vittorio Bellantani ed il giovane Andrea Frascchetti. Massimino era responsabile dei telai e Bellantani dei motori.

Dalla parte dei piloti, Phil Hill, Eugenio Castellotti e Olivier Gendebien rinnovarono i loro contratti. Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Wolfgang von Trips vennero reclutati così come Alfonso de Portago e Luigi Musso. Maurice Trintignant, incaricato della messa a punto della nuova F1 Bugatti, correrà solo occasionalmente per la Ferrari.

against more and more powerful Ferraris. The result was that some of the most beautiful racing sports cars were born in 1957; Aurelio Lampredi had joined Fiat and a new and brilliant engineering team was busy creating such masterpieces as the 290 S, 315 S, 335 S - and the 412 S we offer here.

These wizards, under the supervision of Vittorio Jano and with Luigi Bazzi playing the part of chief-tuner were Alberto Massimino, Vittorio Bellantani and the young Andrea Frascchetti. Massimino was in charge of the chassis department and Bellantani of the engines.

In the drivers department, Phil Hill, Eugenio Castellotti and Olivier Gendebien had signed again. Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Wolfgang von Trips were recruited along with Alfonso de Portago and Luigi Musso. Maurice Trintignant, in charge of testing the new F1 Bugatti, would drive only occasionally for Ferrari.



La fine dell'era Lampredi si concretizzerà con il ritorno del motore tipo 130 V12, 290 MM ne che manteneva alcune caratteristiche, come le camice avvitate alle testate, ma con delle nuove quote di alesaggio e corsa e nuovi disegni che consentivano di avere un motore più corto. Questi motori tipo 130 sviluppavano 320 cavalli a 7300 giri/min con tre carburatori quadrupli corpi di 36, potenza sufficiente per contrapporsi alla Maserati 300 S, ma non adeguata per lottare contro i 400 cavalli della 450 S. Queste automobili erano carrozzate da Scaglietti su un disegno di Pininfarina.

E fu ancora una 290 MM a portare i colori della Scuderia alla prima gara del Campionato del Mondo 1957, il 20 Gennaio alla 1000 km di Buenos Aires. La 290 MM #0626 terminò in testa, guidata da Masten Gregory, Eugenio Castellotti, Luigi Musso e Giuseppe Perdisa, davanti ad una Maserati 300 S e all'altra 290 MM #0628.

La minaccia Maserati si concretizzò il 23 Marzo alla 12 Ore di Sebring. La 450 S #4501 di Jean Behra, Juan Manuel Fangio e Stirling Moss arrivò prima davanti alla 300 S #3071 di Harry Schell e Stirling Moss.

Comunque la Ferrari aveva fatto uso di tutte le proprie risorse con la 290 S #0656 e le due nuove 315 S #0674 e #0646, pilotate da Peter Collins, Maurice Trintignant, Wolfgang von Trips e Alfonso de Portago, Luigi Musso e Eugenio Castellotti. La 290 S giunse al traguardo quarta e le due 315 S seguirono al 6° e al 7° posto.



The ending of the Lampredi era resulted in a comeback of the V12 with the tipo 130 engine or 290 MM which retained some Lampredi features as the screwed liners in the heads but with new bore and stroke sizes and a new design introducing a shorter block. With three four-barrel 36mm carbs, these tipo 130 engines gave 320bhp at 7,300rpm, enough to hold off the Maserati 300 S but not the 400bhp 450 S. These cars were clothed by Scaglietti after a Pininfarina design.

Again a 290 MM wore the Scuderia's colours at the first event of the 1957 season on January 20 at Buenos Aires. The 290 MM #0626 was first in the race driven by Masten Gregory, Eugenio Castellotti, Luigi Musso and Giuseppe Perdisa ahead of a Maserati 300 S and the other 290 MM #0628.

Maserati's menace asserted itself at the 12 Hours of Sebring. The 450 S #4501 driven by Jean Behra, Juan Manuel Fangio and Stirling Moss took the first place, ahead of the 300 S #3071 driven by Harry Schell and Stirling Moss.

However Ferrari had fielded his heavy artillery with the 290 S #0656 and two new 315 S, #0674 and 0646 driven by Peter Collins, Maurice Trintignant, Wolfgang von Trips and Alfonso de Portago, Luigi Musso and Eugenio Castellotti. The 290 S finished fourth and the two 315Ss were sixth and seventh.



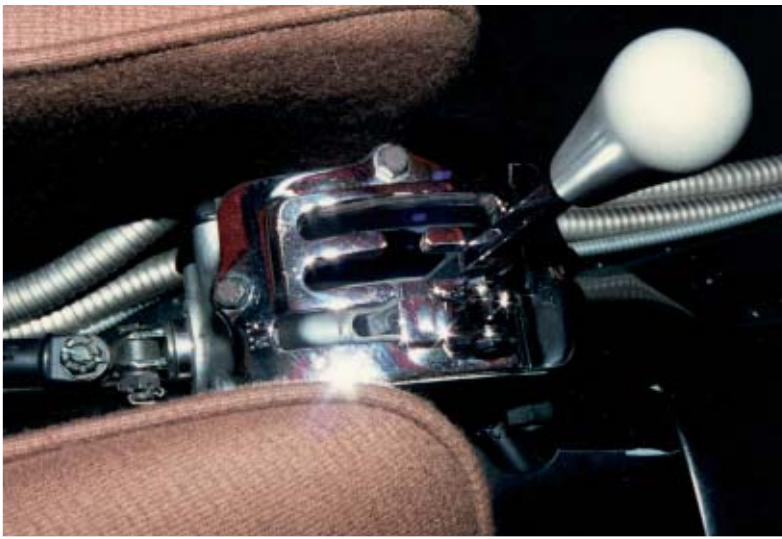
Alla Mille Miglia l'11 e il 12 Maggio, la Ferrari fece una tripletta con un primo posto della 315 S #0684 pilotata da Piero Taruffi, un secondo della 335 S #0674 con Wolfgang von Trips ed un terzo con una 250 GT berlinetta competizione "Tour de France", la #0677, ben guidata da Olivier Gendebien. Stirling Moss dovette lasciare la gara dopo soltanto 12 km avendo rotto il pedale del freno.

Il 26 Maggio nella 1000 km di Nurburgring, l'Aston Martin DBR 1 di Tony Brooks terminò la gara davanti alle 335 S #0700 e #0656 guidate da Peter Collins e Mike Hawthorn. A Le Mans il 22 e il 23 Giugno Jaguar cavalcò le scene. Al Gran Premio di Svezia l'11 Agosto ci fu la vittoria di Jean Behra e Stirling Moss a bordo della Maserati 450 S #4503 davanti alla 335 S pilotata da Phil Hill e Peter Collins. La #0700 nutriva grandi speranze per il titolo di Campione del Mondo, ma un'inverosimile sfortuna ed una serie di incidenti tolsero alla Maserati ogni speranza, lasciando la vittoria alle 335 S #0700 e alla #0674 di Peter Collins/Phil Hill e Mike Hawthorn/Luigi Musso. In terza e quarta posizione ci furono le due 250 TR.

At the Mille Miglia on May 11 and 12, Ferrari took a 1-2-3 victory with a 315 S #0684 driven by Piero Taruffi first, the Wolfgang von Trips 335 S #0674 second and a Tour de France berlinetta #0677 third, thanks to the faultless driving of Olivier Gendebien. In the 450 S, Stirling Moss had to pull out of the race after some 12 km with a broken brake pedal. Unfortunately, this race will be remembered primarily for the tragic accident which caused the death of ten spectators, and which was to bring about the end of this famous race.

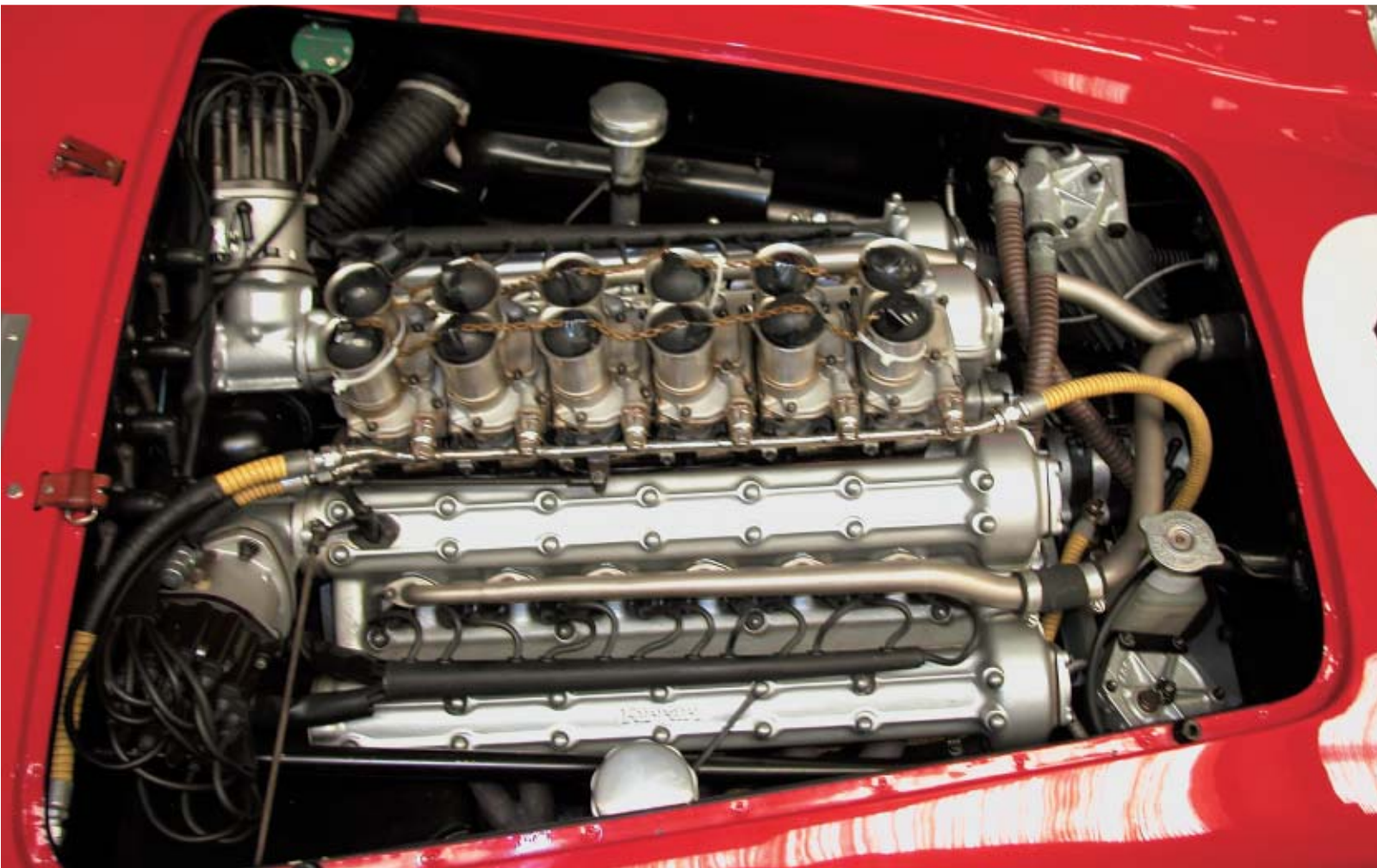
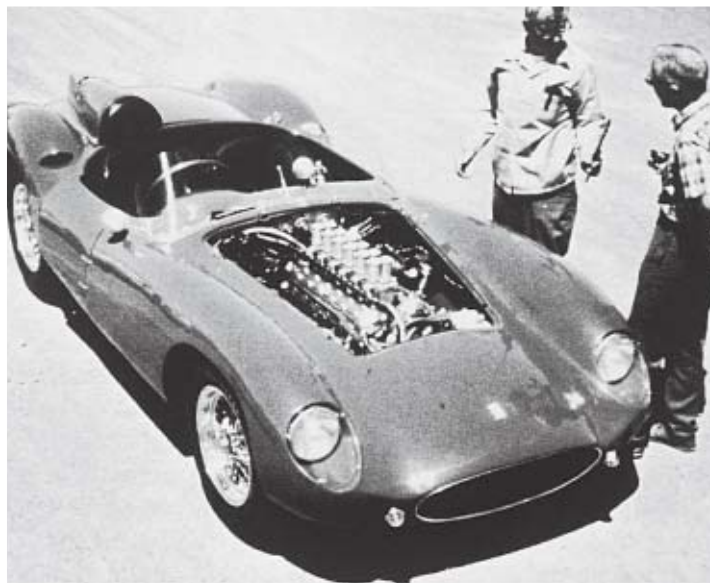
At the 1000km of the Nürburgring on May 26, the Aston Martin DBR1 driven by Tony Brooks came home in front of the two 335 Ss #0700 and #0656 driven by Peter Collins and Mike Hawthorn. At Le Mans on June 22 and 23, Jaguar swept the board. At the Swedish GP on August 11, the victory of Behra and Moss at the wheel of their Maserati 450 S #4503 ahead of the Phil Hill/Peter Collins' 335 S #0700 raised great hopes for the World Title but bad luck and a row of accidents put Maserati out of contention and left the 335 Ss #0700 and #0674 to take the first two places, driven by Collins/Hill and Hawthorn/Musso respectively. Two 250 TRs finished third and fourth.

Ferrari had won the World Constructors' Championship and Maserati retired from racing in spite of the World Title for drivers won by Fangio in the Maserati 250 F. The battle had been fantastic and tragic, and both marques had entered the finest racing cars they ever made.









La Ferrari fu Campione del Mondo Costruttori e la Maserati si ritirò dalla competizione, sebbene Juan Manuel Fangio fosse diventato Campione del Mondo Piloti sulla sua Maserati 250 F.

La battaglia era stata avvincente e tragica ed entrambe le case automobilistiche avevano utilizzato per le gare le più belle vetture mai fatte.

La carriera della Maserati 450 S e della Ferrari 335 S era terminata nel vecchio continente, ma nuove ore di gloria le attendevano negli Stati Uniti. Un totale di quattro 335 S, 4 litri, 4 alberi a camme in testa fu venduto a scuderie private.

Il 18 Maggio del 1958, una Testa Rossa venne affidata ad Olivier Gendebien per il Gran Premio di Spa in Belgio. Questa 312 S #0744 aveva la particolarità di montare un motore a 4 alberi a camme in testa. Abbiamo dei documenti firmati da Carlo Chiti che menzionano "un'auto 312 S, telaio tipo 524, 12 cilindri, 4 alberi, #0744 la cui unica partecipazione sportiva fu quella di Spa. Sembra chiaro che la 412 S o 412 MI #0744 fu costruita con il telaio e la carrozzeria di questa macchina.

Il suo motore è quello montato sulla monoposto Ferrari che partecipò alla "Corsa dei Due Mondi" e che si oppose nel circuito di Monza ad alcune monoposto europee ed alcune macchine Indy; da qui ne deriva il nome 412 MI, che più tardi identificò la #0744 nella sua versione finale sportiva. Come si può leggere nel foglio di montaggio della macchina, preferiamo usare il nome ufficiale di 412 S per 4 litri, 12 cilindri, Sport. Ma quest'auto avrebbe potuto chiamarsi benissimo 335 S in base alla sua capacità unitaria.

Il motore della 412 S proviene dalla monoposto Monza Indianapolis. Questo motore è probabilmente nato in versione 290 S e modificato in seguito in 315 S #0646.

Durante un esame breve della bella 412 S a Modena abbiamo trovato sul superb motore il numero #0744 e lo stesso numero è impresso sulla traversa anteriore del telaio.

Fra le due file di cilindri abbiamo trovato un numero "136", il che sembrerebbe mostrare che questo motore incominciò la sua carriera in una 290 S, il cui motore era del tipo 136.

La 412 S fu venduta a John von Neumann negli Stati Uniti nel 1958, dove ebbe una gloriosa carriera. Dopo che von Neumann l'ebbe comprata, la #0744 fu inviata a Watkins Glen per prendere parte ad una corsa di "Formule Libre" nella quale Phil Hill si permise alcune acrobazie sotto una pioggia battente.

La 412 S fu in seguito, inviata in California per il Gran Premio di Riverside, ampiamente pubblicizzato dal *Los Angeles Times* che incitava gli spettatori a tifare sia la "All American Scarab" sia la "bellissima Ferrari", pilotata ancora da Phil Hill. Von Neumann pilotava la 335 S e affidava una 250 TR a Richie Ginther. Le Scarab erano nelle mani di Lance Reventlow, Bruce Kessler e Chuck Daigh.

The racing career of the 450 S and of the 335 S had ended in Europe, but more glory was expected in the U.S. A total of four 4-litre 4-cam 335 S were sold to private teams.

On May 18, 1958, a unique Testa Rossa was entrusted to Gendebien for the Spa GP in Belgium. This 312 S #0744, featured a four-cam engine. We have some in-house documents signed by Carlo Chiti which speak of a 312 S chassis tipo 524, with 12 cylinders 4 camshafts #0744, whose only race appearance was at Spa. It seems clear that the 412 S or 412 MI #0744 was built with the chassis and the body of this car.

Its engine was the one fitted to the single-seater Ferrari entered in the « Race of the Two Worlds » which had brought into competition at Monza some European monopostos and some Indy cars ; hence the name of the 412 MI, which later identified #0744 in its final sports car form. The specification sheet of the car uses the official designation 412 S (for 4 litres, 12 cylinders, Sport). But of course, according to the earlier Ferrari naming method based on the capacity of a single cylinder, this car could also be called a 335 S.

The 412 S engine, then, comes from the single-seater Monza Indianapolis. This engine was born perhaps as a 290 S then became 315 S #0646.

A quick examination of the 412 S, in the Customs premises at Modena, showed a #0744 on the superb engine and the same number stamped on the front cross member. Between the two cylinder banks we found a faint "136" which would seem to show that this engine began its career on a 290 S car, whose engine was a type 136.

The 412 S was sold in 1958 to John von Neumann in the U.S. where it had a glorious career. After von Neumann had bought #0744, the car was sent to Watkins Glen to be raced in a "Formule Libre" event in which Phil Hill performed miracles in the pouring rain.

Then the 412 S went to California for the Riverside GP which benefited from a lot of promotion by the Los Angeles Times newspaper, inviting the spectators to support either the "All American Scarabs" or the "beautiful Ferrari" the latter being driven again by Phil Hill. Von Neumann was himself at the wheel of a 335 S and had entrusted a 250 TR to Richie Ginther. The Scarabs were driven by Lance Reventlow, Bruce Kessler and Chuck Daigh. Hill and Daigh made a fast start, leaving the field far behind and began a head-to-head duel which lasted over 21 laps until a vapor lock closed down Hill's V12.

Hill e Daigh fecero una partenza veloce, lasciando gli altri indietro e si sfidarono l'uno accanto all'altro per 21 giri prima che un blocco del vapore causasse lo spegnimento del V12 di Hill. Sebbene Neumann si fosse ritirato dalle competizioni nel 1959, la 412 S #0744 riapparve in Luglio al Kiwanis GP a Riverside dove Richie Ginther vinse. Egli fu l'eroe della corsa di Riverside dell'Ottobre 1959 ma non terminò la gara a causa di alcuni problemi al motore.

Poi Richie Ginther accompagnò la vettura in officina. Abbiamo delle foto fatte durante questo soggiorno in Italia durante il quale la macchina fu equipaggiata di freni a disco.

Although von Neumann retired from racing in 1959, the 412 S #0744 was seen again at Riverside in the Kiwanis GP in July, where Richie Ginther won. Ginther was also the hero of the Riverside race in October but he could not get to the finish because of engine troubles.

Then the car was sent back to the factory with Richie Ginther. We have some pictures of this Italian stay, during which the 412 S was fitted with disc brakes.

The car went back to the U.S. just in time to participate at the Nassau Speed Week in December 1959. Then it went to California to be sold to Jack Nethercut, then to Fred Knoop, a gentleman-driver. It belonged afterwards to Bill Harrah, who had it driven by Skip Hudson. Bought by Charles Pinkham, it was then the property of his widow in partnership with Steve Earl. Steve Earl created the "Monterey Historic Automobile Races" of which the 412 S was the star at the first meeting. #0744 also won its class at Pebble Beach.

Other notable U.S. owners have included Bob Donner, Carle Conway, Jarold Evans, David Livingston and Bill Bauce. It was acquired by its current owner in 1994.

Engineer Carlo Chiti (behind the mechanic), engineer Mino Amorotti, Luigi Bazzi, Romolo Tavoni and Richie Ginther

© ARCHIVES CLAUDE VIALARD



Peter Coltrin, Richie Ginther,
engineer Carlo Chiti, Luigi Bazzi
© ARCHIVES CLAUDE VIALARD

La 412 S tornò negli Stati Uniti in tempo per partecipare alla "Nassau Speed Week" in Dicembre. Poi ritornò in California e fu venduta a Jack Nethercut, in seguito a Fred Knoop, un "pilota gentiluomo". Appartenne ancora a Bill Harrah che la fece guidare da Skip Hudson.

Divenne proprietà di Charles Pinkham poi della sua vedova in coppia con Steve Earl.

Quest'ultimo diede vita al "Monterey Historic Automobile Races" di cui la 412 S ne fu la stella durante la prima edizione. La #0744 vinse inoltre per la sua classe a Pebble Beach.

Altri proprietari americani degni di nota furono: Bob Donner, Carle Conway, Jarold Evans, David Livingston e Bill Bauce. Fu acquistata dall'attuale proprietario nel 1994.

La 412 S #0744 è la Ferrari più bella a motore anteriore a 4 alberi mai costruita. È una testimonianza vivente delle battaglie epiche e delle tragedie che definirono le gare delle vetture sportive a quell'epoca. A detta di Phil Hill, suo pilota e indiscusso conoscitore, questa è la Ferrari più grande che egli abbia mai avuto la possibilità di guidare.

Quest'auto si presenta in condizioni superbe dopo il restauro effettuato. La sua carrozzeria fu rifatta una decina d'anni fa, ma quella originale, un poco sciupata, è negli Stati Uniti ed è ancora disponibile per il nuovo acquirente al solo prezzo dell'imballaggio e della spedizione.

Veicolo da competizione

The 412 S #0744 was the finest front-engined four-cam Ferrari ever built. It is a moving witness to the epic battles and grim tragedies that defined sports car racing at the time. According to its driver and an unquestioned connoisseur, Phil Hill, it is the "greatest Ferrari" he ever drove.

The car is offered in superb condition after restoration. It was equipped with a new body some time ago, but the original, somewhat worn, body is still in the United States, available to the new owner for the price of packing and shipping.

Racing Car

0744

FERRARI 512 S / M 1970

€ 1.800.000-2.000.000 US\$ 2,300,000-2,500,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #1030	SOSPENSIONE ANTERIORE: a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
MOTORE: tipo 261/C 12 cilindri a V a 60°, centrale posteriore, longitudinale, disegnato da Rocchi	SOSPENSIONE POSTERIORE: a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
ALESAGGIO-CORSA: 87 x 70 mm	FRENO: idraulico a disco ventilato posto sulle quattro ruote
CILINDRATA: 4993 cm3	RUOTE: in lega leggera, 15" di diametro di marca Campagnolo
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri, 4 valvole per cilindro	PNEUMATICI: 425/1150 x11" ant., 600/1450 x 15" post.
ALIMENTAZIONE: iniezione Lucas	PASSO: 2400 mm
ACCENSIONE: Spinterogeno a impulsi e Dinoplex Marelli	CARREGGIATA ANTERIORE: 1518 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 11,8 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1511 mm
POTENZA MASSIMA: 610 cavalli a 9000 giri/min	PESO A VUOTO: 815 kg
CAMBIO: 5 marce	PRESTAZIONI: velocità massima 345 km/h, raggiunta in autostrada con Vaccarella al volante e con Forghieri a bordo, mentre testavano un'auto a coda lunga
FRIZIONE: multidisco Borg & Beck	PRODUZIONE: 1969-1970
TELAIO: tipo 613, semi-monoscocca disegnato da Mauro Forghieri	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 25
CARROZZERIA: berlinetta da competizione	

CHASSIS NUMBER/VIN: #1030	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs, adjustable telescopic dampers
ENGINE: type 261/C, 60° V12, central rear-mounted, longitudinal, designed by Rocchi	BRAKES: hydraulic on four ventilated discs
BORE X STROKE: 87 x 70mm	WHEELS: alloy, centre-locking 15" Campagnolo
CAPACITY: 4993cc	TYRES: 4.25 / 11.50 x 11" front, 6.00 / 14.50 x 15" rear
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, four valves per cylinder	WHEELBASE: 2400mm
CARBURETION: Lucas injection	FRONT TRACK: 1518mm
IGNITION: Distributor with Marelli Dinoplex	REAR TRACK: 1511mm
COMPRESSION RATIO: 11.8 : 1	DRY WEIGHT: 815kg
MAX. POWER: 610bhp @ 9,000rpm	PERFORMANCE: 345 kph max. speed with Vaccarella at the wheel with Forghieri testing a long-tail car on a motorway
TRANSMISSION: five speed, manual	PRODUCTION RUN: 1969-1970
CLUTCH: multi-disc Borg and Beck	NUMBER OF CARS BUILT: 25
CHASSIS: type 613, semi monocoque designed by Mauro Forghieri	
BODY: racing berlinetta	
FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, adjustable telescopic dampers	

Alla fine della stagione 1967 la Ferrari si ritirò dalle competizioni di “durata” in seguito alla decisione della CSI di limitare la cilindrata dei prototipi a 3 litri e ciò comportò non solo il ritiro della Scuderia Ferrari, ma anche di Ford, Aston Martin, Lola e Chaparral.

La decisione fu di importanza storica, infatti dal 1952 la Scuderia aveva scritto le pagine più belle della storia delle competizioni di “durata” grazie ad una serie di biposto sport costruite a Maranello.

La Ferrari comprese che sarebbe stato impossibile per un prototipo sportivo di 3 litri di cilindrata misurarsi con successo contro una sportiva di 5 litri di cilindrata, soprattutto se dovevano esserne prodotti 50 esemplari.

Nel 1969 la CSI rese meno rigido il regolamento, chiedendo solo la produzione di 25 esemplari per la classe Prototipi (Gruppo 6). Questa delibera ed un aiuto finanziario consistente da parte della Fiat, convinsero la Ferrari a rientrare in gara. Annunciate per l'Aprile 1969, le prime vetture apparvero solo alla fine dell'anno.

Il telaio, disegnato da Mauro Forghieri, era simile a quello utilizzato per la P4, un semi-monoscocca molto robusto e rigido. Il motore studiato dall'ingegner Rocchi si inseriva bene nella tradizione della casa: uno splendido V 12 a 60 ° con due alberi a camme in testa per fila di cilindri e quattro valvole per camera di combustione. I primi motori costruiti sviluppavano 550 cavalli a 8500 giri. Dopo 12 mesi di studi e di modifiche gli ingegneri Ferrari riuscirono a raggiungere i 620 cavalli a 9000 giri, senza che l'affidabilità delle vetture ne venisse compromessa.

Il 6 Novembre 1969, durante una delle sue famose conferenze stampa, Enzo Ferrari svelò al mondo la prima 512 S (5 litri, 12 cilindri, Sport).

Nei tre mesi che seguirono furono messi a punto altri telai, con abbastanza pezzi di ricambio da assicurare l'assistenza ed il supporto della 512 S da competizione. Il 20 Gennaio 1970 le autorità CSI firmarono l'omologazione delle nuove “Sports Cars” Gruppo di produzione 6. Tutte le 512 erano state costruite inizialmente come Berlinette, ma subito dopo, in Aprile, venne inserita una modifica nella scheda di omologazione, che permetteva una versione spider della 512 S.

At the end of the 1967 season, Ferrari retired from endurance racing. The CSI had decided to fix the maximum capacity for prototypes at three litres and the new regulation caused not only the retirement of the Scuderia Ferrari but also Ford, Aston Martin, Lola and Chaparral.

Ferrari's decision was historic. After all, since 1952 the Scuderia had written the best pages of the story of endurance racing, and a series of splendid two-seat sports cars had been built at Maranello which had achieved many brilliant feats both on road and circuit. Ferrari thought that it would be impossible to compete with 3-litre sports-prototypes against 5-litre sports-cars, especially if 50 examples had to be produced.

In 1969 the CSI softened the regulations, asking only 25 examples for the Prototypes class (Group 6). This decision (and strong financial support from Fiat) persuaded Ferrari to re-enter the fray. Announced in April 1969, their first cars were completed at the end of the year.

Designed by Mauro Forghieri, the chassis was similar to the P4 type, a tough and rigid semi monocoque frame. The work of engineer Rocchi, the engine was in the marque's tradition: a beautiful V12 with DOHC per bank and four valves per chamber. The first engines delivered 550bhp at 8,500rpm. After twelve months of development the Ferrari engineers reached 620bhp at 9,000rpm without spoiling the unit's reliability.

On November 6, 1969, at his traditional press meeting, “Enzo Ferrari” unveiled the first 512 S (5 litres, 12 cylinders, Sport).

During the following three months, some other chassis were completed with enough spares to secure the maintenance and support of the racing 512 S. On January 20, 1970, the CSI authorities homologated the new Sports Cars Group 6 production. All 512 S were originally built as berlinettas, but as early as April an addendum was made to the homologation form, allowing for a spider version of the 512 S.



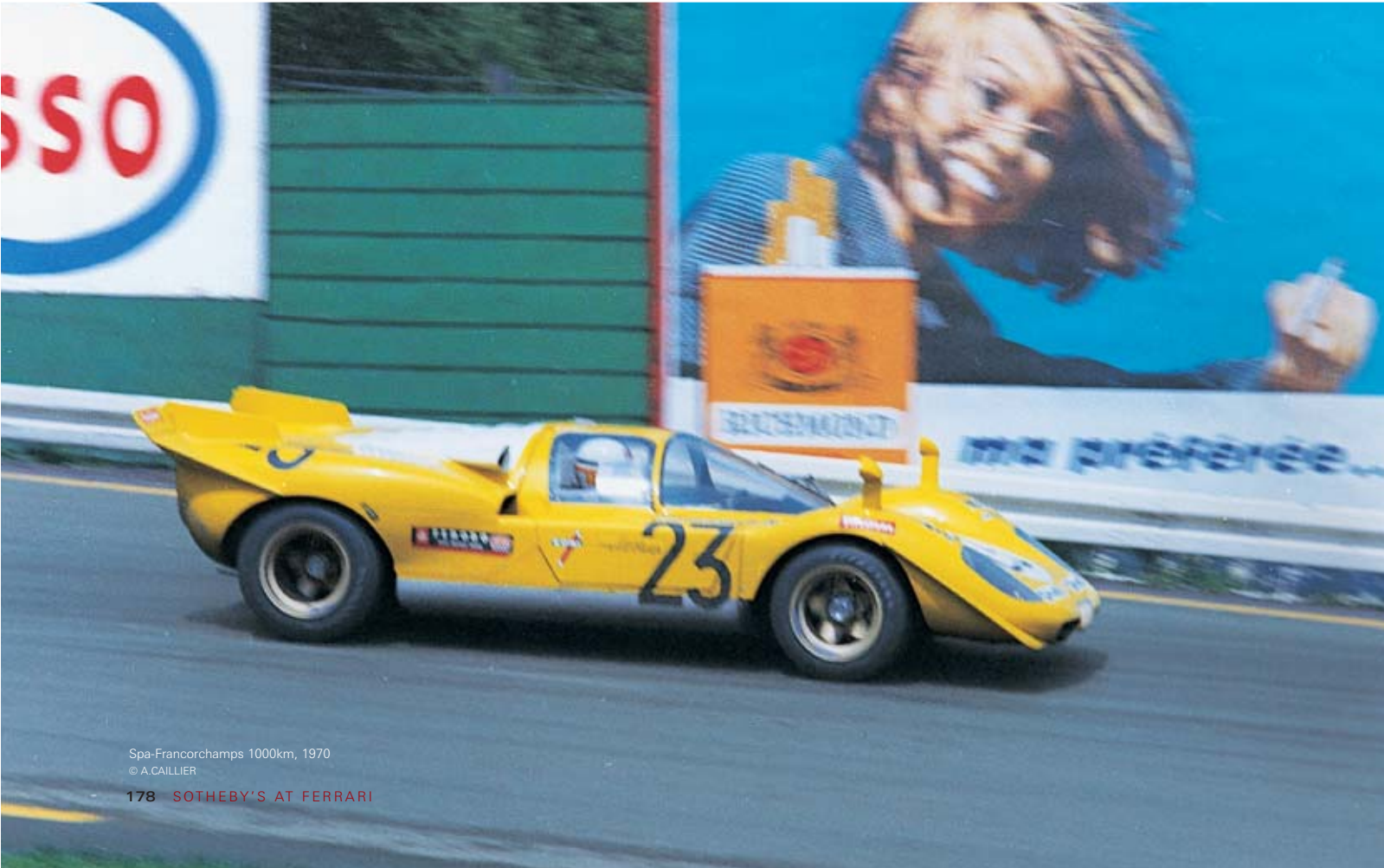
Le Mans, 1970
© WASHINGTON PHOTO







Spa-Francorchamps 1000km, 1970
© A.CAILLIER



Spa-Francorchamps 1000km, 1970
© A.CAILLIER



Le Mans, 1971
© A. CAILLIER

Man mano che le prove e le competizioni si susseguivano, sia per le automobili destinate al commercio, sia per quelle d'officina, vennero studiate numerose soluzioni aerodinamiche per migliorarne la tenuta di strada, già eccellente, ed anche diversi nasi e code corti e lunghi, in vista della 24 Ore di Le Mans.

Per il debutto della 512 S alla 24 Ore di Daytona vennero utilizzate tre automobili ufficiali e due private.

Mario Andretti, Arturo Merzario e Jacky Ickx si alternarono al volante della 512 S #1026 per raggiungere il terzo posto dietro a due Porsche 917 K. Quattro vetture, la #1004, la #1028, quella di Luigi Chinetti e l'altra presentata da Picchio Rosso, non terminarono la gara. A Sebring invece, il 21 Marzo 1970, Ignazio Giunti, Nino Vaccarella e Mario Andretti guadagnarono una bella vittoria a bordo della 512S #1026 davanti alla Porsche di Steve McQueen.

Il 12 Aprile a Brands Hatch, sotto una pioggia scrosciante, i primi tre posti andarono alla Porsche.

La 512 S #1012 guidata da Chris Amon, Arturo Merzario e Jacky Ickx arriverà soltanto quinta. Due settimane dopo, a Monza, il 25 Aprile, durante le prove della 1000 km, due 512 S (#1004 e 1042) guadagnarono il secondo e il terzo posto del podio.

As testing and racing proceeded, many different aerodynamic solutions and devices were tested on works cars as well as on customers' cars (spoilers, aerofoil, winglets) to improve the excellent handling and road-holding of the 512 S which appeared with various long and short noses and tails in view of the Le Mans race.

The 512 S made its debut at the Daytona 24 Hours race on January 31, 1970, where three works and two private cars were entered.

Mario Andretti, Arturo Merzario and Jacky Ickx took in turn the wheel of the 512 S #1026 to finish third behind two Porsche 917 Ks. Four cars, #1004 and #1028 and the Chinetti's and Picchio Rosso's cars did not finish the race. On March 21, at Sebring, Ignazio Giunti, Nino Vaccarella and Mario Andretti took a superb 1st place with #1026 ahead of Steve McQueen's Porsche.

On April 12 at Brands Hatch, and in pouring rain, the first three places went to Porsche. The 512 S #1012 driven by Chris Amon, Arturo Merzario and Jacky Ickx finished fifth. Two weeks later at Monza in the 1000km race, two 512 S (#1004 and 1042) finished second and third.

The Targa Florio was certainly not the best place to race the powerful 512 S but Ignazio Giunti and Nino Vaccarella managed to finish third with #1004 behind two Porsche 908/3s.



Le Mans, 1970
© A.CAILLIER

La Targa Florio non era stata molto favorevole alle potenti 512 S. Nino Vaccarella e Ignazio Giunti conclusero la gara molto elegantemente, conducendo la loro #1004 al terzo posto dietro alle Porsche 908/3.

Nel 1970, su un terreno più favorevole invece Jacky Ickx e John Surtees finirono secondi alla 1000 km di Spa-Francorchamps il 17 Maggio. Nella stessa gara, la vettura che presentiamo, la #1030, iscritta da Jacques Swaters e guidata da Derek Bell e Hughes de Fierlant fu ottava. Il 31 Maggio a Nurburgring, dietro le agili Porsche 908/3s di Victor Elford e Hans Hermann, John Surtees finì terzo a bordo della 512 S #1042.

Alla 24 Ore di Mans, le Porsche dominarono la situazione, mentre Hugues de Fierlandt, Alistair Walker finirono la gara al quinto posto a bordo della nostra vettura.

L'11 Luglio, la 6 Ore di Watkins Glen fu ancora dominata dalle Porsche come all'Osterreichring, dove Siffert ottenne una bella vittoria per la 917.

A fine stagione la Porsche guadagnò il titolo di Campione del Mondo davanti alla Ferrari.

On more favourable territory, Jacky Ickx and John Surtees were second in the 1000km race at Spa-Francorchamps on May 17 1970. In the same event, the car for sale here, #1030, entered by Jacques Swaters and driven by Derek Bell and Hughes de Fierlant was eighth. On May 31 at the Nurburgring behind two agile 908/3s driven by Vic Elford and Hans Hermann, John Surtees finished third with the 512 S #1042.

At Le Mans, in 1970, the Porsches dominated the pack, while Hughes de Fierlant and Alistair Walker were fifth at the wheel of our car.

On July 11 the Watkins Glen Six Hours race was again a Porsche affair as was the Osterreichring event, where Siffert won in a 917.

In the end, Porsche won the 1970 World Championship ahead of Ferrari.

The 512 S #1010 was completely rebuilt at the factory in Fall 1970, with new suspension, improved engine, new gearbox and a more efficient body shape. The modified 512 was faster and also easier to handle, and Ferrari proposed these special parts to his customers. The modified cars were redesignated 512 M (Modificato), and only the private teams raced them as the factory now concentrated on the development of the 312 PB.

Le Mans, 1971
© A. CAILLIER



Le Mans, 1971
© A. CAILLIER



La 512 S #1010 fu completamente riprogettata nell'autunno del 1970 con sospensioni nuove, prestazioni del motore migliorate, nuovo anche il cambio ed una forma della carrozzeria più efficiente. L'automobile così modificata risulterà più veloce e più facile da guidare. I nuovi ricambi che permettevano di migliorare le prestazioni della 512 S vennero subito messi a disposizione anche della clientela Ferrari.

Così trasformata, la vettura fu denominata 512 M, dove M stava per "modificato". Quest'ultima venne fatta correre solo dalle scuderie private, mentre l'officina Ferrari si concentrava sullo sviluppo del 312 PB

L'automobile che presentiamo, nata come 512 S #1030, fu venduta da nuova al famoso proprietario della Scuderia Francorchamps: Jacques Swaters, nel Maggio 1970. A Settembre venne ceduta in prestito alla Solar Productions per il film prodotto e interpretato dalla star Steve McQueen, intitolato "Le Mans".

La #1030 fu venduta da Swaters ad Alain de Cadenet nella primavera del 1971 e fu trasformata a Maranello nella 512 M. In seguito passò nelle mani di alcuni "gentleman driver" quali Neil Corner, Anthony Bamford, Philip Dowell, Finn, Nigel Chiltern-Hunt, che la fece dipingere di rosso.

L'automobile venne poi ricompata nel Marzo 1983 da Carlo Bonomi, che ebbe il buon gusto di farla tornare gialla, suo colore d'origine. Tornò in Inghilterra, acquistata da Beckwith Smith, che la impiegò per il Giro di Francia nell'Aprile 1993, in compagnia del suo amico Lord Beaverbrook, come co-pilota.

In seguito la #1030 andò in California dove la Symbolic la vendette a Terry Jales, che fece fare un restauro completo presso la "European Auto Sales" prima di venderla a Matsuda nel 1995, per giungere infine al suo ultimo proprietario, che l'ha conservata in uno stato di presentazione e di funzionamento eccezionale.

Veicolo da competizione.

The car for sale was born as a 512 S #1030, and was sold when new to the famous boss of the Écurie Francorchamps, Jacques Swaters, in May 1970. In September, it was rented to Solar Productions for the film "Le Mans" made by and starring Steve McQueen. During Spring 1971, the car was sold to Alain de Cadenet and was converted to a 512 M at Maranello. Then it became the property of various gentlemen-drivers such as Neil Corner, Anthony Bamford, Phillip Dowell, Finn, and Nigel Chiltern-Hunt who had it finished in red.

In March 1983 the car was bought by Carlo Bonomi who had the good idea to refinish it in its original yellow tone. It went back to England to Mr. Beckwith Smith who entered it in the Tour de France in April 1993 with Lord Beaverbrook as his co-driver.

Then #1030 went to California where Symbolic sold it to Terry Jones who ordered a thorough restoration at European Auto Sales before being sold to Matsuda in 1995, then to its present owner who kept it in its exceptional condition and perfect working order.

Racing Car

1030

ALBO D'ORO DELLA FERRARI 512 S/M #1030

17 Maggio, 1970	1000 km di Spa, Belgio	512 S coupé	H de Fierlandt / D. Bell	8°
14 Giugno, 1970	24 Ore di Le Mans, Francia	512 S queue longue	H de Fierlandt / P.Walker	5°
8 Novembr, 1970	9 Ore di Kyalami, Sud Africa	512 S coupé	H de Fierlandt / D. Bell	6°
10 Gennaio, 1971	1000 km di Buenos Aires, Argentina	512 S coupé	H de Fierlandt / Gosselin	6°
30 Gennaio, 1971	24 Ore di Daytona, US	512 S coupé	H de Fierlandt / Gosselin	dnf
10 Giugno, 1971	24 Ore di Le Mans, Francia	512 M coupé	H de Fierlandt / de Cadenet	dnf
4 Luglio, 1971	Zolder, Belgio	512 M coupé	H de Fierlandt	1°
24 Luglio, 1971	6 Ore di Watkins Glen, US	512 M coupé	L.Moschenbacher / de Cadenet	4°
25 Luglio, 1971	Canam Watkins Glen, US	512 M coupé	Alain de Cadenet	18°
21 Maggio, 1972	Silverstone Inter-series	512 M coupé	Willie Green	2°

LIST OF COMPETITION APPEARANCES BY FERRARI 512 S/M # 1030

17 May, 1970	1000 km de Spa Belgium	512 S coupé	H de Fierlandt / D. Bell	8th
14 June, 1970	24 Heures du Le Mans France	512 S queue longue	H de Fierlandt / P.Walker	5th
8 November, 1970	9 Heures de Kyalami South Africa	512 S coupé	H de Fierlandt / D. Bell	6th
10 January, 1971	1000 km de Buenos Aires Argentina	512 S coupé	H de Fierlandt / Gosselin	6th
30 January, 1971	Daytona 24 Hours, US	512 S coupé	H de Fierlandt / Gosselin	dnf
10 June, 1971	24 Heures du Le Mans France	512 M coupé	H de Fierlandt / de Cadenet	dnf
4 July, 1971	Zolder Belgique	512 M coupé	H de Fierlandt	1st
24 July, 1971	Watkins Glen 6 Hours, US	512 M coupé	L.Moschenbacher / de Cadenet	4th
25 July, 1971	CanAm Watkins Glen US	512 M coupé	Alain de Cadenet	18th
21 May, 1972	Silverstone Inter-series	512 M coupé	Willie Green	2nd



Daytona, 24 hrs, 1971
© A.CAILLIER



Silverstone, 1972
© A.CAILLIER

FERRARI 308 GT4 1979

€ 60.000-70.000 US\$ 75,000-88,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #14048	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici, bracci oscillanti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale
MOTORE: 8 cilindri a V a 90°, centrale, trasversale	FRENI: a disco, comando idraulico a circuiti indipendenti
ALESAGGIO - CORSA: 81 mm x 71 mm	RUOTE: in lega leggera da 16 pollici
CILINDRATA: 2927 cm ³	PNEUMATICI: 205/55 x16 ant. 225/50 x16 post.
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa comandate da 4 alberi a camme mediante cinghie dentate	PASSO: 2550 mm
ALIMENTAZIONE: 4 carburatori doppio corpo Weber 40 DCNF	CARREGGIATA ANTERIORE: 1460 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,8 :1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1460 mm
POTENZA MASSIMA: 230 cavalli a 6600 giri /minuto	PESO A VUOTO IN ORDINE DI MARCIA: 1360 Kg
CAMBIO: 5 marce + RM	PRESTAZIONI: velocità massima : 250 km/h
FRIZIONE: monodisco a secco	PRODUZIONE: 1974-1980
TELAIO: tubolare in acciaio KMO	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 2826
CARROZZERIA: coupé 2+2 in lamiera d'acciaio carrozzata da Bertone	
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici, bracci oscillanti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale	

CHASSIS NUMBER/VIN: #14048	REAR SUSPENSION: IRS, two A-arms, coil springs, telescopic dampers
ENGINE: V8 at 90° transverse, central rear-mounted	BRAKES: four discs
BORE X STROKE: 81x 71mm	WHEELS: 16"
CAPACITY: 2927cc	TYRES: 205/55x16 front, 225/50x16 rear
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2550mm
CARBURETION: four twin-choke Weber 40 DCNF	FRONT TRACK: 1460mm
COMPRESSION RATIO: 8.8 : 1	REAR TRACK: 1460mm
MAX. POWER: 230bhp @ 6600rpm	CURB WEIGHT: 1360kg
TRANSMISSION: four speed + Reverse, manual	PERFORMANCE: 250kph max. speed
CLUTCH: single dry disc	PRODUCTION RUN: 1974-1980: 2,826 cars
CHASSIS: tubular in steel KMO	
BODY: 2 + 2 coupé in steel by Bertone	
FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, telescopic dampers, anti-roll bar	

Il salone di Parigi del 1973 fu, come accadeva di solito, l'occasione per la Ferrari per presentare un nuovo modello.

Questa vettura doveva rispondere a criteri ben precisi: doveva essere una 2+2 con veri posti nella parte posteriore ed un motore centrale posteriore. Nuccio Bertone fu il carrozziere prescelto. Era la prima Ferrari non carrozzata da Pininfarina da una ventina d'anni.

L'automobile non ricevette l'accoglienza che meritava. Tuttavia il concetto era interessante e la tenuta di strada della piccola automobile fu definita favolosa grazie al suo passo lungo. Il suo motore doveva avere una lunga carriera. Le prestazioni erano stupefacenti: oltre 250 km/h di velocità massima e 26 secondi nel chilometro da fermo, stando a José Rosinski che provò la vettura per le riviste *Sport Auto* e *The Automobile Year*.

La #14048 fu acquistata dal suo primo proprietario, il Signor Jacobs, direttamente a Maranello e fu inviata negli Stati Uniti. Fu solo allora che Signor Jacobs si rese conto che la vettura era una versione europea non omologata per circolare in California. Mise quindi la sua automobile in un garage climatizzato a Beverly Hills in cui restò fino al 1992. Nel frattempo aveva comprato un'altra 308 GT4, questa volta però in una versione omologata per gli Stati Uniti.

Al suo decesso la # 14048 fu inviata ai suoi eredi in Olanda. Nel 1998 l'automobile fu trasferita al famoso garage "Modena Motorsport" per essere oggetto di una seria ed approfondita revisione prima di venir messa in moto nuovamente. Tutto ciò che era indispensabile dal punto di vista meccanico per un'auto non utilizzata da molto tempo sembra essere stato fatto. La spesa totale ammontava a € 15.000.

Libretto di circolazione comunitario.

As often, the Paris Motor Show of 1973 was an opportunity for Ferrari to introduce a new model. This one had to meet a difficult specification sheet : it had to be 2 + 2 with real rear seats, even though it was central rear-engined. Nuccio Bertone was put in charge of the project of what was the first Ferrari for 20 years which was not styled by Pininfarina.

The car was not welcomed as it was expected to be. However, the concept was right and the car's handling was judged fabulous thanks to its long wheelbase. Its engine was to have a very long career. The performance was amazing : more than 250kph and 26 seconds for the standing kilometre according to José Rosinski's road test in Sport Auto magazine and The Automobile Year.

#14048 was bought by its first owner Mr. Jacobs, at the Maranello factory and sent to the U.S. When Mr. Jacobs realized that this European-specification car was not street legal in California, he put it in an air-conditioned garage in Beverly Hills (where it stayed until 1992). Meanwhile, he had bought another 308 GT4, this time an American version.

After the death of Mr. Jacobs, #14048 was shipped to his heirs in Holland. In 1998 the car was sent to the famed garage Modena Motorsport to be completely checked and carefully revised before being started again. Everything mechanically necessary seems to have been done on a car which had not been used for so long, the expenses amounting to 15,000 euros.

EEC title





FERRARI 512 BBi 1984

€ 95.000-115.000 US\$ 120,000-145,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: ZFFJA09B000052629	CARROZZERIA: berlina in acciaio con porte e cofano in alluminio carrozzata da Scaglietti su disegno Pininfarina
MOTORE: 12 cilindri a 180°, centrale, longitudinale, blocco e testate in lega leggera	SOSPENSIONE ANTERIORE: a ruote indipendenti, ammortizzatori con molle elicoidali,
ALESAGGIO - CORSA: 82 x 78 mm	SOSPENSIONE POSTERIORE: a ruote indipendenti, ammortizzatori con molle elicoidali,
CILINDRATA: 4943 cm3	FREN: a disco, comando idraulico
DISTRIBUZIONE: a valvole in testa comandate da quattro alberi a camme mediante cinghia dentata	RUOTE: in lega leggera, fissaggio centrale
ALIMENTAZIONE: iniezione Bosch K-Jetronic	PNEUMATICI: Michelin TRX 240/55 VR 415
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,2 : 1	PASSO: 2500 mm
POTENZA MASSIMA: 340 cavalli a 6000 giri /minuto	CARREGGIATA ANTERIORE: 1500 mm
CAMBIO: 5 marce + RM	CARREGGIATA POSTERIORE: 1563 mm
FRIZIONE: doppio disco a secco	PESO IN ORDINE DI MARCIA: 1580 kg
TELAIO: tubolare in acciaio, tubi principali di sezione ovale	PRESTAZIONI: velocità massima: 280 km/h
	PRODUZIONE: 1981-1984
	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 1007

CHASSIS NUMBER/VIN: ZFFJA09B000052629	FRONT SUSPENSION: IFS, twin A-arms, coil springs, telescopic dampers
ENGINE: flat-12, central rear-mounted, longitudinal, alloy block and heads	REAR SUSPENSION: IRS, twin A-arms, coil springs, telescopic dampers
BORE X STROKE: 82 x 78 mm	BRAKES: hydraulic on four ventilated discs
CAPACITY: 4,943cc	WHEELS: five-spoke centre-locking alloy
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, belt-driven	TYRES: Michelin TRX 240/55 VR 415
CARBURETION: Bosch K-Jetronic	WHEELBASE: 2500mm
COMPRESSION RATIO: 9.2 : 1	FRONT TRACK: 1500mm
MAX. POWER: 340bhp	REAR TRACK: 1560mm
TRANSMISSION: five speed + Reverse, manual	CURB WEIGHT: 1580kg
CLUTCH: twin disc	PERFORMANCE: 280kph max. speed
CHASSIS: steel tubes, oval section main members	PRODUCTION RUN: 1981-1984
BODY: two-door berlinetta in steel with alloy doors and bonnet, made by Scaglietti after a Pininfarina design	NUMBER OF CARS BUILT: 1,007

Nel 1971 la Ferrari presentò al Salone Internazionale di Torino un prototipo disegnato da Pininfarina denominato “Ferrari BB” (Berlinetta Boxer). Lo stile ricordava quello della Dino 246 GT, benché la vettura, sicuramente più importante, si mostrasse più squadrata.

Visivamente, la vettura si presentava divisa in due orizzontalmente, dando l'impressione di una conchiglia, con la parte inferiore di color nero opaco. Il motore era concepito similmente al famoso 312 B e 312 P, ma con una cilindrata largamente maggiore di 4,4 litri, come sulla Daytona, e con le stesse quote di alesaggio-corsa (81mm x 71mm).

La costruzione era identica, con i carter in alluminio, le camicie dei cilindri in ghisa e l'albero motore lavorato partendo da un cilindro d'acciaio pieno che girava su sette cuscinetti lisci, mentre sulle vetture da corsa i cuscinetti erano solo quattro.

La distribuzione era assicurata da due alberi a camme in testa per ogni fila di cilindri comandati non con ingranaggi o con una catena metallica, ma da una cinghia dentellata. La lubrificazione era a carter umido. Il cambio a 5 marce era situato sotto il motore e non come avveniva tradizionalmente all'estremità di quest'ultimo. L'asse delle ruote posteriori passava sotto la penultima coppia di cilindri, cosa che dava alla vettura un centro di gravità un po' alto. Il passo era di 2500 mm, cioè 10 cm in più della misura favorita di 2400 che prevaleva alla Ferrari dall'introduzione della 250 GT passo corto.

At the Turin Motor Show in November 1971, Ferrari unveiled a Pininfarina-built prototype called the Ferrari BB (Berlinetta Boxer). Its styling was reminiscent of the Dino 246 GT even if this larger car had less curvaceous lines. Visually the car seemed to be in two halves, horizontally divided like a clamshell. The lower part was finished in matt black. The engine presented a layout similar to the famous 312 B and 312 P units; of course with a far bigger capacity of 4.4 litres, the same as the Daytona which had also the same engine dimensions (81 x 71mm). The construction was identical, with light alloy block, casings and heads, cast-iron liners and a crankshaft machined from a steel billet, on seven bearings compared to four in the racing engines. Valves were actuated by two belt-driven camshafts per cylinder bank. Dry-sump lubrication was not used; the transmission was beneath rather than behind the engine. The rear axle line was under the penultimate cylinders, giving the car a rather high centre of gravity. The 2500mm wheelbase was almost four inches longer than the favourite size of 2400mm so often used by Ferrari since the introduction of the 250 GT SWB.







Passarono due anni dalla presentazione del prototipo a Torino e il suo debutto come automobile di serie al salone di Parigi nel 1973. Contrariamente alla Daytona, la 365 GT4 BB non fu mai prodotta per il mercato americano, per il quale non era omologata, dato che non rispondeva alle regole anti-inquinamento, sempre più severe oltre Atlantico.

Così tra il 1973 e il 1976 furono costruite soltanto le 387 Boxer 4,4 litri. Nel 1976 fu introdotta la 512 BB, la cui cilindrata passò a 4942 cm³ (ovvero quasi 5 litri, da cui ne deriva la sua sigla: 5 per la cilindrata, 12 per il numero di cilindri). Sebbene la potenza non fosse stata aumentata, la coppia più elevata forniva una maggiore elasticità alla vettura, rendendone più facile la guida su strada.

La vettura qui presentata, (la #52629 motore #F110A01011) fu acquistata dalla Etablissements Pozzi S.A., importatore Ferrari francese. Esposta al Museo Pozzi "Champagne au Mont d'Or" (vicino Lione), percorse meno di 300 km. Il libretto è ancora a nome della Pozzi S.A. La revisione del motore è stata fatta recentemente, le cinghie di distribuzione sono state cambiate e anche le due pompe benzina. I fluidi sono stati tutti sostituiti e il climatizzatore è stato modificato secondo le nuove norme. Tutto questo è stato effettuato dal capo officina dell'Atelier Pozzi di Lione e la vettura è pronta per tornare su strada.

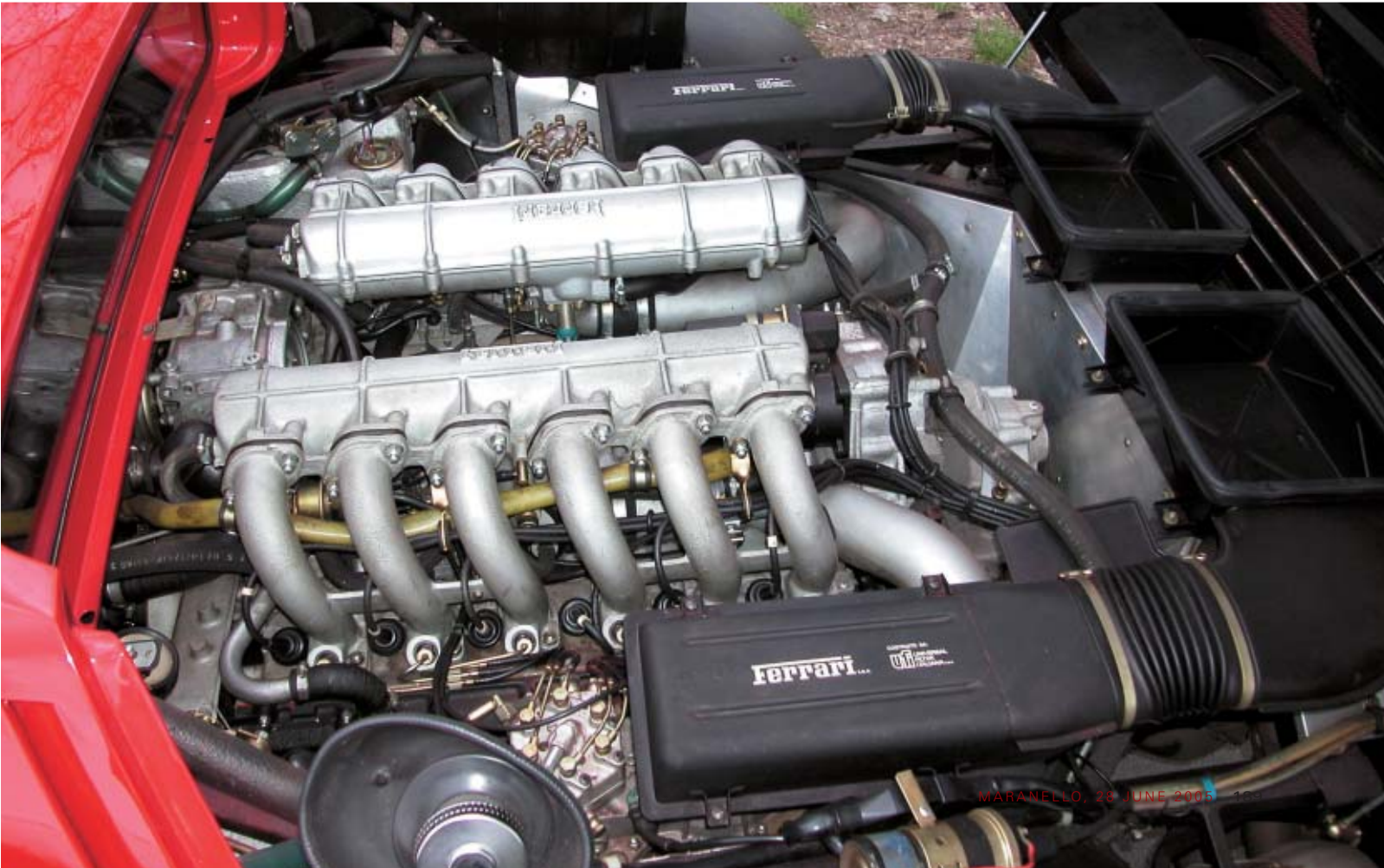
Libretto di circolazione comunitaria.

Two years passed between the presentation of the concept car at Turin and the exhibition of the production model at the 1973 Paris Motor Show. Unlike the Daytona, the 365 GT4/BB was never factory-produced for the American market, where it was not street-legal as it did not meet the environmental regulations which were becoming more and more stringent. Only 387 Boxer 4.4-litre cars were built from 1973 to 1976, when the 512 BB was introduced with a 4942cc capacity (almost 5 litres hence its designation: 5 litres 12 cylinders). Although the power had not increased, the extra torque made for a more flexible car, easier to drive on the road.

The present car (#52629 engine #F110A01011) was bought by Etablissements Pozzi S.A., the French Ferrari importers. On display since, in the Pozzi Museum at Champagne au Mont d'Or (near Lyon), it shows only 300 kms on the odometer. The maintenance book is in the name of Pozzi S.A. The engine has been completely checked, new timing belts fitted, all fluids changed and the air conditioning system modified to meet the current regulations. The car has been made fully roadworthy by the chief of the Atelier Pozzi in Lyon.

EEC title





125 EX-1940 INDIANAPOLIS 500

MASERATI 8CL 1940

± € 2.000.000-2.800.000 US\$ 2,500,000-3,500,000

NUMERO DI SERIE/VIN: # 3034 MOTORE: 8 cilindri in linea, anteriore, bi-blocco in ghisa ALESAGGIO-CORSA: 78 x 78 mm CILINDRATA: 2981 cm3 DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, comando ad ingranaggi ALIMENTAZIONE: due carburatori Memini SOVRALIMENTAZIONE: due compressori Roots RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 6.5 : 1 POTENZA MASSIMA: 415 cavalli a 6600 giri/min CAMBIO: 4 marce + RM, in blocco col differenziale FRIZIONE: multidisco a secco TELAIO: longheroni rivettati e traverse incrociate a sezione in "C" CARROZZERIA: monoposto in lamiera d'alluminio con struttura in acciaio avvitata sul telaio	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, barra di torsione, ammortizzatori a frizione SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestra, ammortizzatori a frizione FRENI: a tamburo, a comando idraulico RUOTE: a raggi, 3.25 x 19 anteriore, 4.00 x 19 posteriore PNEUMATICI: 5.50 x 19 anteriore, 6.50 x 19 posteriore PASSO: 279mm CARREGGIATA ANTERIORE: 135mm CARREGGIATA POSTERIORE: 138mm PESO A SECCO: 630 kg PRESTAZIONI: velocità massima: 280 km/h PRODUZIONE: 1940 NUMERO DI VETTURA COSTRUITA: #3034 che presentiamo per la vendita e la #3035 il cui telaio sembra essere stato fabbricato contemporaneamente alla #3034 nel 1940, ma la vettura fu poi completata dopo la Seconda Guerra Mondiale, probabilmente nel 1946.	CHASSIS NUMBER/VIN: #3034 ENGINE: eight cylinders in line, front-mounted, longitudinal, cast iron monobloc BORE X STROKE: 78 x 78mm CAPACITY: 2981cc VALVE GEAR: gear-driven DOHC, four valves per cylinder CARBURETION: two Weber 52 DCO carburetors and two volumetric Roots-type superchargers COMPRESSION RATIO: 6.5 : 1 MAX. POWER: 410/420bhp @ 6800rpm TRANSMISSION: four speed + R manual CLUTCH: multidisc, dry CHASSIS: round section steel tubes BODY: single seater corsa in aluminium over steel frame FRONT SUSPENSION: IFS, coil springs, Houdaille hydraulic dampers REAR SUSPENSION: live axle, leaf springs, Houdaille hydraulic dampers	BRAKES: hydraulic on four drums WHEELS: wire, 3.50 x 19 front, 5.00 x 20 rear TYRES: 5.50 x 19 front, 7.00 x 20 rear WHEELBASE: 279mm FRONT TRACK: 135mm REAR TRACK: 138mm DRY WEIGHT: 780kg PERFORMANCE: 280kph max. speed PRODUCTION YEARS: 1940-1950 NUMBER OF CARS BUILT: #3034 in 1940 ; #3035 in 1950
--	--	--	---

Nel 1938 l'Alfa Romeo aveva sperimentato il nuovo Tipo 158, 1500 cm3, progettato da Colombo, che sarebbe diventato in seguito l'arma vincente di Juan Manuel Fangio per la conquista del Campionato del Mondo. Nel 1938 l'Alfa Romeo 158 ottenne due importanti vittorie e dimostrò di essere la monoposto 1500 cm3 più veloce mai prodotta.

La risposta della Maserati all'Alfa Romeo e al nuovo regolamento che consentiva l'apertura di tutte le gare internazionali tenute in Italia nel 1939 alle 1500 cm3 fu la 4 CL.

In seguito al successo ottenuto da Wilbur Shaw alla guida della sua monoposto Tipo 8 CTF alla 500 Miglia di Indianapolis nel Maggio 1939, la Maserati era fiduciosa di poter ripetere questo risultato nel 1940 con il nuovo modello Tipo 8 CL. Devono essere stati molto emozionati quando, sul finire del 1939, un gruppo di facoltosi sportivi argentini li contattò per conoscere la disponibilità della 8 CL Maserati. Questa nuova auto da corsa era una versione più potente della 8 cilindri modello 8 CTF, con 4 valvole per cilindro, due compressori, due carburatori Memini e un telaio con un passo maggiorato di 70 mm.

In 1938, Alfa Romeo had raced the new Tipo 158 1500cc, designed by Colombo, which was later to be the first weapon of Juan Manuel Fangio which helped him to be World Champion. The car scored two important victories and proved to be the fastest ever 1500cc racing single seater. Maserati's answer to Alfa Romeo, and to the the new regulations which prescribed that all international races in Italy in 1939 would be open to 1500cc cars, was the 4 CL.

Meanwhile, following on the success of Wilbur Shaw's win driving his Maserati Tipo 8 CTF at the Indianapolis 500-Mile Race in May 1939, the Maserati factory were confident they could repeat this victory in 1940 with their new model the Tipo 8CL. They must have been very excited when approached by a group of wealthy Argentine sportsmen in late 1939 as to the availability of an 8 CL Maserati. This new racing car was a more powerful version of the 8-cylinder Tipo 8 CTF with four valves per cylinder, two superchargers, two Memini carburetors and a chassis with 70mm longer wheelbase. Power output have increased for the three-litre engine to a respectable 410/420 bhp with a speed potential of 175 mph (280 kph).







La potenza era stata incrementata per i motori a 3 litri fino a raggiungere 410/420 cavalli con una velocità potenziale di a 280 Km/h (175 mph).

La prima Tipo 8 CL #3034 fu completata entro la fine di Marzo del 1940, splendente nei suoi colori latino-americani da corsa blu e giallo. Venne trasferita non da Bologna, ma da Modena, che era la nuova sede delle Officine Alfieri Maserati S.p.A. ora che i Fratelli Maserati avevano ceduto il controllo dell'azienda alla famiglia Orsi. L'auto venne spedita dal porto di Genova il 2 Aprile 1939, destinazione New York.

Le prove per la 500 Miglia di Indianapolis si tennero in Aprile e il pilota Raul Riganti, un campione locale sudamericano di una certa esperienza, si qualificò con la #3034 a 194.9 km/h (a 121,80 mph). La 8 CTF vincitrice dell'edizione del 1939 si qualificò a 203.2 km/h (a 127 mph) facendo guadagnare la prima fila a Wilbur Shaw, mentre Riganti era solo in dodicesima fila.

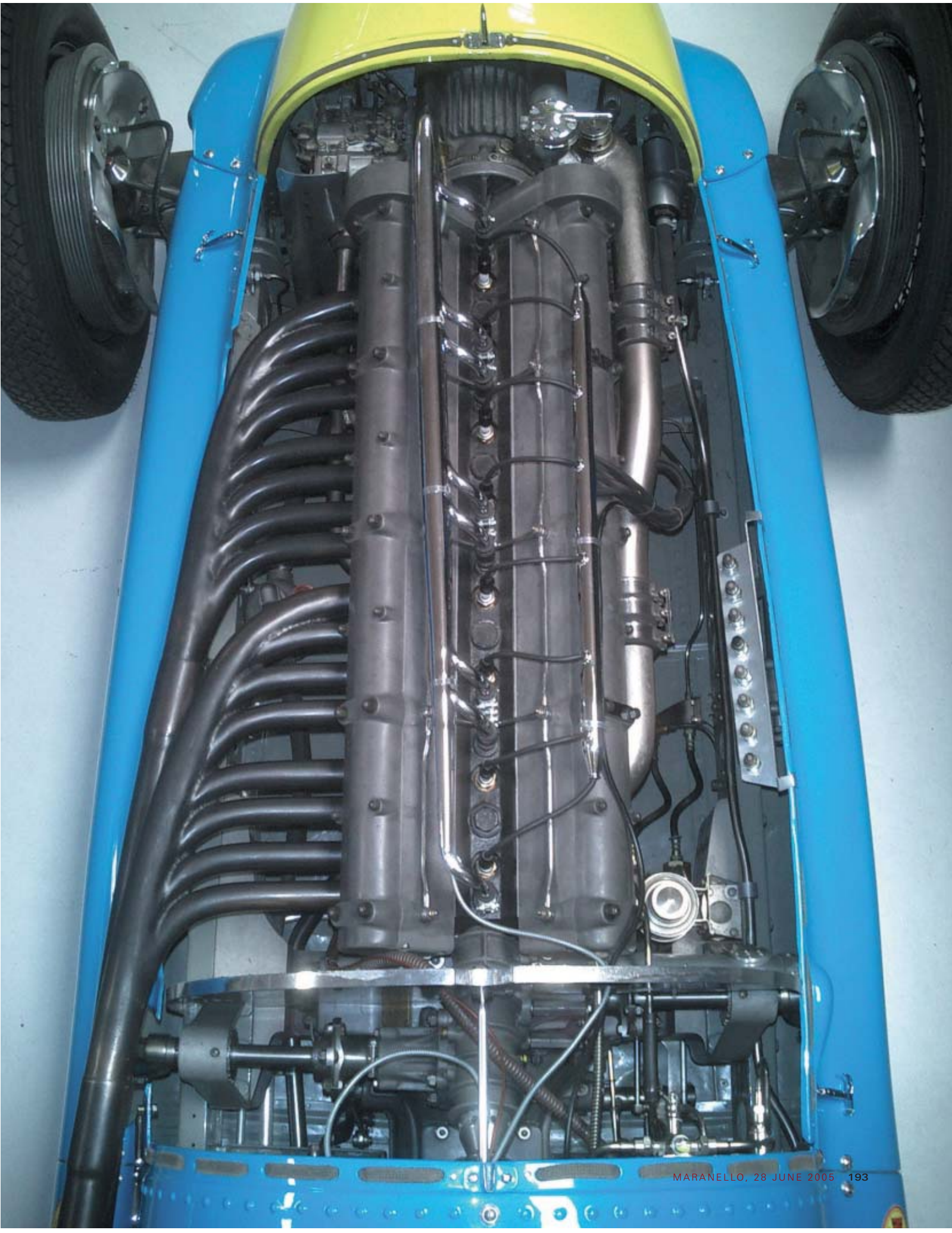
Nella gara in cui Shaw vinse per la seconda volta consecutiva con la sua 8 CTF Maserati, Riganti effettuò un brutto incidente al ventiquattresimo giro nella curva sud-est. La Maserati sbandò, urtò violentemente la barriera interna di protezione, si ribaltò due volte e finì nel prato. Il pilota argentino venne tirato fuori dall'abitacolo senza ferite gravi, mentre la #3034 riportava ingenti danni e fu rispedita in Argentina.

The first Tipo 8 CL #3034 was completed by the end of March 1940 resplendent in the South American racing colours of blue with yellow. It was transported not from Bologna, but from Modena, the new location for Officine Alfieri Maserati S.p.a. now that Maserati Brothers had given over control to the Orsi family. The racing car was shipped from the port of Genoa on 2 April 1939, destination New York.

Practice for the Indy 500 was in April and the race driver Raul Riganti, a local South American champion of some experience qualified #3034 at 121.8 mph (194.9 kph). The 1939 winning 8 CTF qualified at 127 mph (203.2 kph) which put Wilbur Shaw on the front row and Riganti on the 12th row.

In the race, which Shaw won for the second successive time in his 8 CTF Maserati, Riganti had a bad accident on lap 24 in the south-east turn. The Maserati spun into the inner rail and rolled over twice onto the grass. The Argentine driver was thrown out of the cockpit without serious injury, but #3034 was badly beaten up and was eventually crated back to the Argentine.

The Maserati was restored back to its original condition, painted red and sold to Mr. Pascual Puopolo in 1946. On February 9, 1947, he entered the 8 CL in the Premio Ciudad of Buenos Aires and retired. On July 12, the owner finished 4th in the Semana de Belle Ville and on January 17, 1948 was third in the first heat of the Buenos Aires GP. On February 1st, 1948, the Maserati was loaned to Giuseppe Farina who was at the time with the Ruggeri brothers, Enrico Platé and Scuderia Milano in Argentina. The 8 CL performed well and Farina won this "formula libre" event on the Mar de Plata Circuit, ahead of three Alfa Romeos and Fangio in his 4 CLT Maserati. Later on March 20, 1949, Puopolo finished third at the Semana de Belle Ville behind two Alfa Romeos.







La Maserati venne riportata alla sua condizione originaria, verniciata di rosso e venduta al Signor Pascual Puoppolo nel 1946. Il 9 Febbraio 1947 egli partecipò con la sua 8 CL al "Premio Ciudad" di Buenos Aires ma non terminò la gara. Il 12 Luglio si classificò quarto alla "Semana de Belle Ville" e il 17 Gennaio 1948 arrivò terzo al Gran Premio di Buenos Aires. Il 1 Febbraio 1948 la Maserati fu prestata a Giuseppe Farina, che si trovava con i fratelli Ruggeri, Enrico Platé e la Scuderia Milano in Argentina. La 8 CL fece una buona prestazione e Farina vinse la "Formula libre" al circuito di Mar de Platà, davanti a tre Alfa Romeo e a Fangio con la sua 4 CLT Maserati. Più tardi, il 20 Marzo 1949, Puoppolo finì terzo alla "Semana de Belle Ville" dietro a due Alfa Romeo.

La Maserati 8 CL rimase in Argentina per almeno quarant'anni, quasi in ritiro. Il proprietario tentò più volte di spedire la vettura in Europa, ma le leggi politiche ed il regolamento le impedirono di lasciare il Sud America. Durante gli anni '80 il collezionista giapponese Signor Hayashi acquistò la #3034 e la conservò nella sua collezione privata per almeno venti anni, prima di venderla all'attuale proprietario.

L'auto è poi stata fatta oggetto di un restauro meccanico e cosmetico completo da parte di Phil Riley ed ha partecipato con successo alle gare di Monterey e Limenrock.

Sotheby's ringrazia Richard Crump per la collaborazione nella stesura di questa catalogazione.

The 8 CL Maserati remained in the Argentine for almost 40 years, mostly in retirement. The owner tried several times to send the Maserati to Europe but political rules and regulations prevented it leaving South America. Then at some time during the 1980's the Japanese collector Mr. Hayashi purchased #3034 and kept the race car in his private collection for almost twenty years, before selling to the current owner. Subsequently, the car has been the subject of a thorough survey and mechanical restoration by Phil Riley, and has made successful appearances in historic events at Monterey and Limerock.

Sotheby's would like to thank Richard Crump for his assistance in the cataloguing of this car.

Racing Car

3034

FERRARI 166 INTER 1949

€ 580.000-620.000 US\$ 730,000-780,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #015 S	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle longitudinali, ammortizzatori idraulici
TIPO: 166 Inter 1° Serie	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio
MOTORE: n° #015S, 12 cilindri a V a 60°, anteriore, longitudinale	FRENO: a tamburo, comando idraulico
ALESAGGIO - CORSA: 60 x 58.8 mm	RUOTE: Borrani Cabo Sport bi-metallo 15 x 30
CILINDRATA: 1995 cm ³	PNEUMATICI: anteriore / posteriore: 155/80 x R 15
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa, comandati da catene	PASSO: 2420 mm
ALIMENTAZIONE: un carburatore doppio corpo Weber 36 DCF	CARREGGIATA ANTERIORE: 1270 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 7 : 1	CARREGGIATA POSTERIORE: 1250 mm
POTENZA MASSIMA: 105 cavalli a 6000 giri /minuto	PESO: 900 kg
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col motore	PRESTAZIONI: velocità massima: 160 km/h
FRIZIONE: monodisco a secco	PRODUZIONE: 1948-1951
TELAIO: tubolare, tubi principali di sezione ovale	Numero di vetture costruite: 38
CARROZZERIA: Coupé due posti in alluminio, Touring Superleggera serie 1 n°3190	

CHASSIS NUMBER/VIN: #015 S	FRONT SUSPENSION: IFS, transverse arms and leaf spring, hydraulic dampers
TYPE: 166 Inter 1st Series	REAR SUSPENSION: live axle, semi-elliptic springs, hydraulic dampers, anti-roll bar
ENGINE: #015 S 60° V12, longitudinal, front-mounted	BRAKES: hydraulic on four drums
BORE X STROKE: 60 x 58.8mm	WHEELS: bi-metal type 15 x 30 Cabo
CAPACITY: 1995cc	TYRES: 155/80 x R15
VALVE GEAR: one chain-driven OHC per cylinder bank	WHEELBASE: 2420mm
CARBURETION: one twin-choke Weber 36 DCF carburettor	FRONT TRACK: 1270mm
COMPRESSION RATIO: 7 : 1	REAR TRACK: 1250mm
MAX. POWER: 105bhp @ 6000rpm	DRY WEIGHT: about 900kg
TRANSMISSION: 5-speed and reverse, manual	PERFORMANCE: 160kph max. speed
CLUTCH: single dry disc	PRODUCTION RUN: 1948-1951
CHASSIS: steel tubes with oval main tubes	NUMBER OF CARS BUILT: 38
BODY: Superleggera aluminium coupé body (1st series) by Touring	

Nel Novembre 1948, vicino al Parco del Valentino a Torino, aveva luogo il Salone dell'Automobile e, per la prima volta, Ferrari espose due macchine: una 166 Mille Miglia Barchetta e un 166 Coupé, entrambe con una carrozzeria Touring.

La Carrozzeria Touring, fondata nel 1926, era diretta da Gaetano Ponzoni e Felice Bianchi Anderloni, che era allora al sommo della sua arte, come dimostravano le ultime Alfa Romeo, a telaio separato, che permisero di realizzare capolavori come la 2500 SS "Villa d'Este".

Gli operai della carrozzeria Touring erano dei veri artisti. Prima di essere ammessi nell'officina, erano sottoposti alla prova della "bolla": con due fogli d'alluminio e un mazzuolo, dovevano realizzare due mezze sfere che venivano poi giuntate insieme a formare una sfera perfetta.

Il brevetto "Superleggera", utilizzato dalla Touring dagli anni Trenta, permetteva un risparmio importante di peso in confronto ai carrozzieri dell'epoca che modellavano le lamiere d'acciaio su una struttura di legno poco rigida e pesante. Il processo "Superleggera" consisteva in una struttura tubolare in acciaio di piccola sezione sulla quale erano fissati gli elementi di carrozzeria in lamiera d'alluminio.

In November 1948, the Italian Motor Show at the Parco del Valentino in Turin was the venue where, for the first time, Ferrari exhibited two cars: a 166 Mille Miglia Barchetta and a 166 Coupé, both with Touring bodies.

Carrozzeria Touring, which had been founded in 1926, was then headed by Gaetano Ponzoni and Felice Bianchi Anderloni, who was at the height of his powers, as demonstrated by the last Alfa Romeos built on a separate frame such as the superb 2500 SS "Villa d'Este" model.

Carrozzeria Touring's employees were true artists. Before joining the firm, they had to pass the "bolla" test, in which the craftsman was given two aluminium sheets and a wooden mallet, and had to form two half-spheres which made a perfect sphere when brought together.

The "Superleggera" patent, which was invented by Touring in the thirties, allowed an important weight advantage over the traditional coach-building method, which consisted of a less rigid but heavy wood frame clothed with steel panels. A Superleggera body was made of a light structure of small alloy tubing on which were welded the aluminium pre-shaped panels.







Il sistema "Superleggera" fu utilizzato dalla Touring per una macchina leggendaria, la 166 MM "Barchetta", poi per un coupé 166 il cui disegno ricordava quello di certe Alfa Romeo. Questo nuovo coupé, molto elegante, adottò rapidamente la denominazione di 166 Inter. Cinque macchine, tutte realizzate dalla Touring, furono consegnate tra la fine del 1948 e la prima metà del 1949: erano la 005 S (probabilmente la macchina del Salone di Torino), la 007 S, la 013 S, la 015 S, e la 017 S.

Questi telai erano generalmente venduti dalla Ferrari, dopo di che le carrozzerie venivano realizzate secondo la richiesta del cliente o del concessionario, il che spiega le varianti del disegno, della rifinitura e anche di specifiche tecniche, e ciò costituisce il fascino di queste prime Ferrari. La macchina che presentiamo è costruita su un telaio con un passo di 2420 mm, il suo motore è equipaggiato con un carburatore di 36mm invece di 32mm, la sua potenza è di 105 cavalli.

Alcune di queste macchine hanno avuto una carriera sportiva. Il 29 Maggio 1949 a Monza, nella Coppa Inter Europa, un coupé Touring

The Superleggera system was used by Touring to build a legendary automobile: the 166 MM "Barchetta", then a 166 coupé the style of which was reminiscent of some previous Alfa Romeos. This new and very elegant coupé soon came to be called the 166 Inter. Five Touring-bodied cars were delivered from late 1948 to the middle of 1949: these were 005 S (probably the show car), 007 S, 013 S, 015 S and 017 S.

Generally, Ferrari sold the bare chassis, which were clothed at the customer's or at the dealer's order, explaining the differences in the style, the equipment and the technical specifications, which make much of the charm of these first Ferraris. The car for sale has a 2420mm wheel-base, a twin 36mm carburettor instead of 32mm and a power output of 105 bhp.

Some of these cars were raced. On May 29, 1949, at Monza in the Inter-Europa Cup, the Touring coupé 005 S driven by Count Sterzi came home ahead of the Allemano Coupé 003 S of Bianchetti and the Farina coupé 009 S driven by Franco Cornacchia. This event was the first Italian race for Gran Turismo cars, a class that Ferrari was to dominate for more than a decade.





005 S, pilotato dal Conte Sterzi, superava il coupé Allemano 003 S di Bianchetti e il coupé Farina 009 S di Franco Cornacchia. Le tre vetture arrivano in questo ordine sotto la bandiera a scacchi. Era la prima gara italiana riservata alle macchine Granturismo, competizioni nelle quali la Ferrari si sarebbe coperta di gloria durante più di un decennio.

Nel Gennaio del 1951 la 166 Inter sarà sostituita dalla 195 Inter, presentata al Salone di Bruxelles; Touring avrebbe carrozzato la prima e l'ultima 166 Inter (la 079 S).

La macchina che presentiamo, la #015 S, fa parte di questa prima serie di coupé Touring. Il suo primo proprietario fu Paolo Castelnovo di Milano, nel 1949, poi fu ceduta a Massimo Alesi di Venezia e la ritroviamo in seguito con una targa francese "756 CSJ 75", per poi passare di nuovo in Italia.

E' una macchina commovente e superba, che ha beneficiato di un restauro, costoso, fatto a regola d'arte, effettuato nel Marzo di quest'anno.

In January 1951, at the Brussels Motor Show, the 195 Inter replaced the 166 Inter; Touring had made the bodies of the first and of the last (079 S) 166 Inter.

This car, #015 S, belongs to the first series of Touring coupés. Its first owner was Paolo Castelnovo of Milan, then Massimo Alesi of Venice. Later on it was registered in France with the number 756 CSJ 75, then went back to Italy.

It is a fine and stirring automobile which has benefited recently (March 2005) from a costly and meticulous restoration throughout.

Racing Car



FERRARI F1 310B 1997

† € 725.000-735.000 US\$ 915,000-930,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #173 MOTORE: Tipo 046/2, centrale, posteriore, 10 cilindri a V a 75° ALESAGGIO-CORSA: 95 mm x 42,3 mm CILINDRATA: 2998 cm3 DISTRIBUZIONE: 4 valvole per cilindro con ritorno pneumatico, 2 alberi a camme in testa per fila di cilindri, comando ad ingranaggi ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica digitale Magneti Marelli step 7, geometria variabile di aspirazione e di scappamento RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 12,36 : 1 POTENZA MASSIMA: circa 750 cavalli a 17 000 giri CAMBIO: 7 marce +RM, posteriore trasversale semiautomatico a controllo elettronico, in lamiera in lega d'acciaio, cromo-molibdeno e titanio imbutita FRIZIONE: 3 dischi in carbonio, comando meccanico ed automatico TELAIO: monoscocca in materiali compositi a nido d'ape con fibra di carbonio e Kevlar	CARROZZERIA: in fibra di carbonio SOSPENSIONI ANTERIORI: quadrilateri deformabili, due bracci triangolari sovrapposti a sezione ellittica, comando della sospensione a braccio di spinta, molle elicoidali ed ammortizzatori paralleli Penske SOSPENSIONI POSTERIORI: quadrilateri deformabili, triangolo superiore, trapezio inferiore, comando della sospensione a braccio di spinta o con ammortizzatore Penske FRENI: dischi autoventilati in carbonio, pinze Brembo RUOTE: in lega leggera BBS 13" PNEUMATICI: Goodyear 25,5 x 9,5-13 anteriori, 26 x 13-13 posteriori PASSO: 2935 mm CARREGGIATE ANTERIORE: 1690 mm CARREGGIATA POSTERIORE: 1605 Peso a secco: 505 kg Produzione: 1997 Quantità di vetture prodotte: 9	CHASSIS NUMBER/VIN: #173 ENGINE: Type 046/2 central, rear, 75° V10 BORE X STROKE: 95 x 42, 3mm CAPACITY: 2,998cc VALVE GEAR: gear-driven DOHC, four valves per cylinder with pneumatic return CARBURETION: Step 7 Magneti Marelli digital electronic injection IGNITION: Magneti Marelli static-electronic, variable geometry (induction and exhaust) COMPRESSION RATIO: 12.36 : 1 MAX. POWER: 750bhp @ 17 000rpm TRANSMISSION: 7-speed + R rear transverse with semi-automatic control, fabricated in boxed chrome-molybdenum plate and titanium CLUTCH: three carbon discs, mechanical and automatic control CHASSIS: monocoque of composite materials, honeycomb of carbon fiber and Kevlar	BODY: carbon fibre FRONT SUSPENSION: unequal length A-arms, elliptical section upper and lower wishbones, push-rod spring control with parallel Penske dampers REAR SUSPENSION: unequal length A-arms, upper triangular link, lower trapeze with push-rod spring control and Penske dampers BRAKES: self-ventilated outboard carbon fibre discs, Brembo callipers WHEELS: BBS, 13" alloy TYRES: Goodyear 25.5 x 9.5-13 front, 26 x 13-13 rear WHEELBASE: 2935mm FRONT TRACK: 1690mm REAR TRACK: 1605mm DRY WEIGHT: 505kg PRODUCTION YEAR: 1997 NUMBER OF CARS BUILT: 9
---	--	--	--

Nel 1997 la Ferrari si apprestava a festeggiare il suo Cinquantesimo anniversario e quando Jean Todt accettò di prendere la direzione della Scuderia fissò un piano a medio termine per condurla al titolo mondiale.

La Ferrari si era piazzata al secondo posto nel Campionato del 1996 con tre vittorie e nel 1997 ottenne lo stesso risultato, ma vincendo cinque gare.

Michael Schumacher era arrivato terzo nella classifica Piloti del 1996 e terminò al secondo posto nel 1997, combattendo per il titolo fino all'ultimo Gran Premio.

L'osmosi tra questi due talenti, Jean Todt e Michael Schumacher, stava portando i suoi frutti, ma bisogna anche dire che se su 17 Gran Premi la Ferrari terminò 15 volte in zona punti, questo fu reso possibile grazie al lavoro della squadra, e particolarmente grazie a Ross Brawn, direttore tecnico, a Rory Byrne, progettista, a Paolo Martinelli, ingegnere motori, senza dimenticare ovviamente il secondo pilota Eddie Irvine.

Il motore 046/2 era l'evoluzione del V10 tipo 046 apparso l'anno precedente, che aveva dato buoni risultati nelle ultime gare della stagione 1996. Il lavoro degli ingegneri della Scuderia si concentrò sulle testate, sulla distribuzione ed in particolare sull'alleggerimento dei pezzi in movimento che permise un incremento del regime di 400 giri.

Questa monoposto è conservata a Maranello e regolarmente mantenu- ta nei locali del famoso reparto Corse Clienti con il quale partecipa alle dimostrazioni su tutti i più famosi circuiti del mondo.

Veicolo da competizione.



In 1997 Ferrari was ready to celebrate its fiftieth anniversary and when Jean Todt took over as head of the Scuderia, he established a medium-term plan to capture the World Title. Ferrari had finished second in the 1996 Championship with three wins and, with the same placing in 1997, it had won five times. Michael Schumacher, in third place in 1996, finished second in 1997 while fighting to the last race. The complementary skills of Jean Todt and Michael Schumacher proved fruitful, but if the Scuderia finished "in the points " in fifteen out of seventeen GPs, it was also thanks to all the team members, and particularly Ross Brawn the technical manager, Rory Byrne the designer, Paolo Martinelli the engine designer, and of course the second driver, Eddie Irvine.

The 046/2 engine was an evolution of the type 046 V10 of the previous year which had brought in some good race results in late 1996. The engineers had again worked on the upper part of the engine, particularly the weight reduction of some mobile parts which allowed an increase in revs by 400 rpm.

The car is kept and serviced at Ferrari Corse Clienti at Maranello. Racing Car.



1997 RISULTATI			
	Piloti Eddie Irvine	Tcar 1	Tcar 2
Australia	16	x	
Brasile	16		
Argentina	2		
San Marino	3		
Monaco	3		
Canada	/		
Francia	3		
Gran Bretagna	/		
Germania	/		
Ungheria	9		
Belgio	11		
Europa	5		x
Classifica Piloti	5° con 24 punti		
Classifica Costruttori	2° con 102 punti		

1997 RESULTS			
	Piloti Eddie Irvine	Tcar 1	Tcar 2
Australia	16	x	
Brazil	16		
Argentina	2		
San Marino	3		
Monaco	3		
Canada	/		
France	3		
Great Britain	/		
Germany	/		
Hungary	9		
Belgium	11		
Europe	5		x
Final Position, Driver	5th, 24 pts		
Final Position, Constructor	2nd, 102 pts		





FERRARI 575 GTC FIA GT 2004

€ 800.000-1.000.000 US\$ 1,000,000-1,300,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: # 2206	SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti
MOTORE: F133EBE, 12 cilindri a V a 65°, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONE POSTERIORE: ruote indipendenti
ALESAGGIO-CORSA: 90 x 46.6 mm	FRENI: idraulici a disco, pinze Brembo a 6 pistoni ant. e 4 post
CILINDRATA: 5997 cm ³	RUOTE: in lega leggera, anteriore 12 x 18; posteriore 13 x 18
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri, 4 valvole per cilindro	PNEUMATICI: Pirelli
ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica Marelli	PASSO: 2500 mm
POTENZA MASSIMA: 605 cavalli a 6300 giri/min	CARREGGIATA ANTERIORE: 1706mm
CAMBIO: a 6 marce sequenziali, semi automatico, posteriore	CARREGGIATA POSTERIORE: 1681 mm
TELAIO: tubolare in acciaio	PESO A VUOTO: 1100 kg
CARROZZERIA: berlina 2 posti in alluminio con porte e cofano in fibra di carbonio	PRODUZIONE: 2004-2005

CHASSIS NUMBER/VIN: #2206	BODY: two-seat berlinetta in aluminium with carbon-fiber doors and bonnets
ENGINE: F133EBE, 65° V12, front-mounted, longitudinal	FRONT SUSPENSION: IFS
BORE X STROKE: 90 x 46.6mm	REAR SUSPENSION: IRS
CAPACITY: 5997cc	BRAKES: hydraulic on four discs, six piston front, four piston rear Brembo calipers
VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, four valves per cylinder	WHEELS: alloy 12 x 18 front, 13 x 18 rear
CARBURETION: Marelli injection	TYRES: Pirelli
MAX. POWER: 605bhp @ 6300rpm	WHEELBASE: 2500mm
TRANSMISSION: six-speed sequential semi-automatic at the rear	FRONT TRACK: 1706mm
CHASSIS: tubular in steel	REAR TRACK: 1681 mm
	DRY WEIGHT: 1100kg
	PRODUCTION YEARS: 2004-2005

L'automobile Grand-Touring a motore anteriore è rimasta un progetto sempre caro nella produzione di Maranello, la cui ultima evoluzione fu presentata al salone di Ginevra nel 2002 con la 575 M Maranello.

Si trattava in realtà di un'evoluzione profonda della 550 Maranello introdotta nel 1996, alla quale era stata apportata una serie importante di modifiche sia in campo aerodinamico che meccanico.

Il design delle prese d'aria, dello spoiler, della griglia e dei fari era stato rivisto in funzione di esigenze tecniche e davano all'insieme uno stile più aggressivo rispetto alla versione precedente.

Il motore a 12 cilindri a 65° passava a 5748 cm³ grazie all'aumento dell'alesaggio-corsa e quindi sviluppava 30 cavalli di più per raggiungere 515 cavalli a 7250 giri/min. Il cambio, per un miglior bilanciamento del peso, era in blocco col differenziale, "transaxle layout", e disponeva di una versione semi-automatica. Questo sistema presentato inizialmente sulla F355 battezzata F1, nasceva dall'esperienza Ferrari in gara e in particolare nella Formula Uno e nella categoria GT FIA. Era la prima volta che questo tipo di trasmissione veniva proposto su un motore V12 da strada.

Negli anni recenti la Ferrari ha sviluppato sempre più gli optional offerti sui suoi modelli. Il "Pack Handling GTC" offerto sulla Maranello proponeva nuove innovazioni se paragonato al modello Fiorano esistente. Il comportamento sportivo era stato ottimizzato ispirandosi allo sviluppo effettuato al momento dell'elaborazione della 575 Maranello GTC, destinata alle corse del campionato GT, senza tuttavia nuocere al piacere della guida.

The front-engined Grand Touring car is still a favoured type at Maranello and the latest evolution of the theme was introduced at the 2002 Geneva Motor Show in the form of the 575 M Maranello.

In fact it was a comprehensive evolution of the 550 Maranello introduced in 1996, which had been heavily modified as much in the area of aerodynamics as in mechanical specification. The design of the front air intakes, the spoiler, the grille and the lamps were modified and gave the package a more aggressive look than its predecessor.

The 65° V12 was upped to 5,748cc by raising the bore and stroke, and delivered 30bhp more to reach 515bhp at 7,250rpm. The gearbox, en bloc with the back axle (transaxle layout) in order to obtain a better weight balance, offered as an option a semi-automatic shifting system. This system, first offered on the F355 and named F1, was developed as a direct result of the experience gained in racing. It was the first time that such a transmission had been offered on a V12 road car.

In recent years, Ferrari has greatly developed the range of personalised options offered with their different models. The "GTC Handling Pack" offered for the Maranello brings new advanced solutions compared with the "Fiorano" option. Hence the sports handling is optimized, thanks to the development done in tuning the 575 Maranello GTC for the GT Championship, without impairing the driving pleasure on the road.





Il campionato 2004 GT FIA terminò con la vittoria della F550 Maranello iscritta dalla BBS Scuderia Italia con Cappellari e Gollin al volante, che vinse il Titolo Piloti.

Questi piloti vinsero quattro delle undici prove del calendario e soprattutto la prestigiosa 24 Ore di Spa-Francorchamps.

La stagione 2004 fu molto positiva anche per la Ferrari 575 GTC, sviluppata dal dipartimento "Corse-Clienti" di Maranello. La 575 GTC della scuderia francese JMB Racing vinse la sesta prova a Donington con Wendlinger e Melo.

La 575 GTC FIA ha un motore a sei litri e sviluppa più di 600 cavalli. Il telaio è tubolare e la sospensione è dotata di un sistema ad assetto variabile. Anche lo spoiler è regolabile e munito di un "Gurney flap". Il telaio tubolare con le portiere ed il cofano in fibra di alluminio, è sostenuto da un fondo piatto, anch'esso in fibre composite, con flusso d'aria concepito nella galleria del vento.

La vettura che presentiamo è la sola ad aver vinto un Campionato del Mondo ed ha beneficiato di tutte le migliorie apportate dall'officina durante il campionato 2004.

Veicolo da competizione.

The 2004 GT Championship ended with a victory for the Ferrari 550 Maranello entered by the BBS Scuderia Italia team with Cappellari and Gollin at the wheel, who also captured the Drivers' title. They won four out of eleven events of the season, including the prestigious 24 Hours of Spa-Francorchamps. The 2004 season was also very positive for the Ferrari 575 GTC which had been developed by the "Corse Clienti" department at Maranello. The 575 GTC of the French team "JMB Racing" won the sixth event at Donington, with Wendlinger and Melo.

The 575 GTC FIA has a bored-out 6-litre engine giving more than 600bhp. The chassis is a multitubular type and the suspension is fitted with an adjustable anti-dive system. The spoiler is also adjustable and there is a "Gurney flap". The aluminium tub, with carbon-fibre doors and bonnets, is supported by a flat underside which is also made of composite fibres, with an air extractor shaped in the wind tunnel.

The car for sale here is the only one which has won a Championship event and it has benefited from all the improvements that were introduced by the factory during the 2004 season.

Racing car.

RISULTATI DELLA STAGIONE 2004 NUMERO DI GARE #17

Monza	DNF	Wendlinger/Wolff/Lechner
Valencia	4°	Wendlinger/Wolff/Lechner
Magny-Cours	2°	Wendlinger/Wolff/Lechner
Hockenheim	15°	Wendlinger/Wolff/Lechner
Brno	2°	Wendlinger/Melo
Donington	1°	Wendlinger/Melo
Spa	16°	Wendlinger/Longin/Mueller/Corthals
Imola	10°	Wendlinger - Melo
Oschersleben	4°	Wendlinger - Marques
Dubai	DNF	Wendlinger - Marques
Zuhai	5°	Wendlinger/Marques/Alexander

RESULTS, SEASON 2004 RACE NUMBER #17

Monza	DNF	Wendlinger/Wolff/Lechner
Valencia	4th	Wendlinger/Wolff/Lechner
Magny-Cours	2nd	Wendlinger/Wolff/Lechner
Hockenheim	15th	Wendlinger/Wolff/Lechner
Brno	2th	Wendlinger/Melo
Donington	1st	Wendlinger/Melo
Spa	16th	Wendlinger/Longin/Mueller/Corthals
Imola	10th	Wendlinger - Melo
Oschersleben	4th	Wendlinger - Marques
Dubai	DNF	Wendlinger - Marques
Zuhai	5th	Wendlinger/Marques/Alexander





128A

FERRARI 250 GT LWB Berlinetta Competizione ‘Tour de France’ 1958

† € 1.000.000-1.200.000 US\$ 1,300,000-1,500,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0931 GT	SOSPENSIONI ANTERIORI: ruote indipendenti, molle elicoidali, triangoli sovrapposti
MOTORE: tipo 128 C, #0931GT, 12 cilindri a V a 60° anteriore, longitudinale, blocco, testate e carter in lega leggera, disegnato da Colombo	SOSPENSIONI POSTERIORI: ponte rigido, balestre semi-elicoideale
ALESAGGIO-CORSA: 73 x 58,8 mm	FRENI: a tamburo, comando idraulico
CILINDRATA: 2958 cm3	RUOTE: a raggio, verniciate in grigio argentato, a fissaggio centrale di 16" di diametro
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa per fila di cilindri	PNEUMATICI: Englebert rifabbricati da Michelin di 6,00 x 16
ALIMENTAZIONE: 3 carburatori Weber doppio corpo 36 DCL3	PASSO: 2600 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9,2 : 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1354mm
POTENZA MASSIMA: 250 cavalli a 7200 giri/min	CARREGGIATA POSTERIORE: 1349 mm
CAMBIO: 4 marce + RM	PESO A VUOTO: 1050 kg
FRIZIONE: Fichtel a Sachs, monodisco a secco	PRESTAZIONI: 237.6 km/h (velocità massima con un rapporto al ponte di 8x32 e 7200 giri)
TELAIO: tipo 508 C, tubolare in acciaio, tubi principali di sezione ovale	PRODUZIONE: 1954-1959
CARROZZERIA: berlinetta in lamiera d'alluminio di Scaglietti	

CHASSIS NUMBER/VIN: #0931GT	FRONT SUSPENSION: IFS, coil springs, two A-arms, Houdaille dampers
ENGINE: type 128 C, #0931GT, 60° V12, front, longitudinal, alloy block, heads and sump, designed by Colombo	REAR SUSPENSION: live axle, semi-elliptic leaf springs, Houdaille dampers
BORE X STROKE: 73 x 58.8mm	BRAKES: hydraulic on four drums
Capacity: 2958cc	WHEELS: 16", wire, metallic finish, alloy rim, centre lock type
VALVE GEAR: SOHC per cylinder bank	TYRES: Englebert par Michelin 6.00 x 16
CARBURETION: three twin-choke Weber 36 DCL3 carburetors	WHEELBASE: 2,600mm
COMPRESSION RATIO: 9.2: 1	FRONT TRACK: 1,354mm
MAX. POWER: 250bhp @ 7200rpm	REAR TRACK: 1,349mm
TRANSMISSION: four speed + Reverse, manual	CURB WEIGHT: 1,050kg
CLUTCH: Fichtel and Sachs single-disc, dry	PERFORMANCE: 237.6kph max. speed (with 8 x 32 final ratio and 7200rpm)
CHASSIS: tipo 508 C, steel tubes with oval section main members	PRODUCTION RUN: 1954-1959
BODY: two-seat berlinetta in aluminium built by Scaglietti	

La prima Ferrari 250 GT Competizione, #0357 GT, fu una 250 GT Europa, che si distingueva dalle prime per l'abbandono del motore "Long block" Lampredi in favore del V12 "small block" disegnato precedentemente da Colombo. Questo motore, nettamente meno lungo, aveva permesso di accorciare il telaio modificandosi da un passo di 2800 mm ad uno di 2600 mm.

Disegnata da Pinin Farina in lamiera d'acciaio, non in alluminio come descritto in tutte le pubblicazioni, e guidata da Gendebien e Ringoir, la #0357 GT arrivò terza nel Tour de France del 1956 dietro ad Alfonso de Portago e Stirling Moss. Fu costruita nel 1954 con il motore tipo 112 e il celebre telaio tipo 508, che fu utilizzato successivamente in differenti versioni sulle Berlinette Competizione, dalla #0357 GT fino al modello "Interim", di cui l'ultima fu la #1523 GT nel Settembre 1959.

Con un passo di 2600 mm ed una carreggiata anteriore da 1354 mm e posteriore da 1349 mm, le dimensioni del telaio tipo 508 non mutarono. Questo telaio, costituito da due tubi principali di sezione ovale, paralleli, passanti posteriormente sotto gli alberi delle ruote, era stato rinforzato al centro da una robusta crociera; la sospensione anteriore a ruote indipendenti utilizzava delle molle elicoidali, una barra antirollio ed ammortizzatori Houdaille, il ponte era sostenuto da due biellette di reazione situate sotto le balestre.

La direzione era provvista di un corpo ZF e a partire dal 1957 di una colonna non regolabile. Le prime automobili erano dotate di un volante a puntone e ribattini visibili.

Il cambio era a 4 rapporti, tutti sincronizzati, la frizione, inizialmente a due dischi, venne rimpiazzata sul modello 1957 da un Fichtel a Sachs monodisco a secco. Il sistema frenante era assicurato da 4 tamburi ad ampio diametro, da 360 mm, in lega leggera con alette di raffreddamento in acciaio. Le ganasce in lega leggera erano munite di guarnizioni molto tese. Il motore 12 cilindri, inizialmente tipo 112, poi 118, proveniva direttamente dal primo motore Colombo. Le quote di alesaggio 73 x 58,8 mm non cambieranno fino alla 250 GTO.

The first racing Ferrari 250 GT, #0357 GT, was a 250 Europa GT which was distinguished from the early cars by the deletion of its "long block" Lampredi-designed engine in favour of the previous Colombo-designed "short block" V12. This much more compact engine allowed a shortening of the wheelbase from 2800 to 2600mm.

With a steel body by Pinin Farina (and not an aluminium one as stated in many books and articles) and driven by Gendebien/Ringoir, #0357 GT took third place in the 1956 Tour de France behind de Portago and Moss. It had been built in 1954 with a tipo 112 engine and the famous tipo 508 chassis which was used successively in different forms for the racing berlinettas from #0357 to the "interim" models, the last of which being #1523 GT in September 1959.

With a 2600mm wheelbase and a 1354mm front track and a 1349mm rear track these chassis sizes were never changed. The frame was made of two parallel big oval-section tubes sweeping over the rear axle. Strong cruciform bracing reinforced the centre section. The independent front suspension used coil springs, an anti-roll bar and two Houdaille hydraulic lever dampers while at the rear the live axle sprung by semi-elliptic leaf springs with Houdaille dampers was firmly located by two longitudinal torque arms above and below each spring.

The steering was by means of a ZF box and, from 1957 onwards, the column was not adjustable. Early cars were fitted with a wood and aluminium steering wheel showing the rivets.

The four-speed transmission had synchromesh on all ratios and the clutch, initially a two-plate mechanism was replaced by a single-disc Fichtel and Sachs type. Braking was by means of four large drums (360mm) made in light alloy with fins and steel insert. The alloy shoes received rather soft "racing" linings.



Con un rapporto di compressione variabile da 8,8 e 9,5 a 1 la potenza passava dai 240 ai 280 cavalli a 7200 giri per i migliori motori, con un sovra-numero di giri di 800 giri/min accettabile. Al debutto vennero utilizzati pistoni Mondial a "gonna corta" a 4 fasce elastiche, ma a partire dall'anno 1958 vennero rimpiazzati da dei Borgo a 3 fasce elastiche. L'albero motore era intagliato in una biella d'acciaio speciale e girava su 7 cuscinetti lisci.. Sino a quando non venne introdotto il motore tipo 168 le bielle furono montate a coppia sui cuscinetti grazie all'intermediazione di due piastre d'appoggioed e le loro teste tagliate ad angolo . Erano molte corte, 112 mm, ed in acciaio forgiato. Le testate erano rimovibili e le due valvole per cilindro di combustione erano tenute da due molle a spilla. Le candele erano interne.

Il motore tipo 112 si avvicinava molto al 250 MM e fu utilizzato fino al #0463, motorizzato da un tipo 128, sul quale il blocco era nuovo così come l'albero motore, le canne, le testate dotate di valvole di diametro più ampio e di nuovi alberi a camme, tipo 130 a grande levata di valvole (10mm).

A partire dal #0505 (una berlina Zagato) il motore prese l'appellativo di 128 B fino all'apparizione del 128 C sul # 0711 GT. Ad ogni passo l'equipe dei meccanici della Ferrari riusciva ad introdurre alcuni miglioramenti, che ne favorivano l'affidabilità e la potenza. I motori ci guadagnarono in coppia, favorendone anche la guida.

Le automobili del 1954 e 1955 erano dotate di ruote 5,50 x 16 e quelle del 1956 di ruote 6,00 x 16. Si trattava generalmente di ruote Borrani a raggi e cerchioni in alluminio muniti di mozzo Rudge a fissaggio centrale. I pneumatici per il primo montaggio erano di Englebert, rifabbricati dalla Michelin, come sulla vettura che presentiamo.

Nel 1954-1955 le berline erano disegnate e costruite da Pinin Farina ed erano simili nello stile alla 250 MM, anche se con alcune differenze nei dettagli.

The V12 (tipo 112 at first, then tipo 128) was a direct descendant of the first Colombo engine. Its sizes (73mm bore, 58.8mm stroke) never changed up to and including the 250 GTO. With a compression ratio between 8.8 and 9.5 to 1, power ranged from 240 to 280bhp at 7200rpm for the best engines, with a brief over-revving by 800 rpm was acceptable. At first shorter four-ring Mondial pistons were used but they were replaced from 1958 onwards by three-ring Borgos. The superb 7-main crankshaft was machined out of a steel billet. The con-rods were paired on the crankpins with two thin-wall bearings and the big ends were cut at an angle until the introduction of the tipo 168 engine. These very short con-rods (112 mm) were made in forged steel. The heads were detachable and the two valves per cylinder were activated by hairpin springs. The plugs were in the centre of the vee.

The tipo 112 engines were close to the 250 MM ones, and were used until chassis #0463 which was fitted with a new block benefiting from new crankshaft, liners and heads with larger valves, and new tipo 130 high-lift (10mm) camshafts.

From chassis #0505 GT (a berlina by Zagato) the engine was designated tipo 128 B until the 128 C appeared on #0711 GT. In each case, the Ferrari engineering team made improvements as much intended to improve reliability as performance. Power and torque were raised, resulting in an easier-to-drive car.

1954 and 1955 cars were fitted with 5.50 x 16 wheels and the 1956 ones with 6.00 x 16 rims. In general these were Borrani wheels with lacquered spokes and alloy rims, and centre-lock Rudge hubs. The original tyres were supplied by Englebert, these tyres being refabricated by Michelin as on the car for sale.

In 1954/1955 the berline cars were built by Pinin Farina and these cars were close to the 250 MM style, but all with some detail differences.





A partire dal 1956 la maggior parte di queste vetture fu costruita da Scaglietti, fatta eccezione per le 5 costruite da Zagato a Terrazano di Rho. Tra le prime auto, la # 0425 GT del 1955 fu una vettura importante perché prefigurava le berlinette del 1957.

I metodi di costruzione erano artigianali all'epoca di Scaglietti e ancor più a quella di Zagato. Le carrozzerie erano fatte a mano a partire dai pannelli in alluminio battuti e saldati sulle armature. Il parabrezza era in vetro "Securit" e gli specchi e le lunette posteriori erano in plexiglas.

Il cofano, smontabile, era senza prese d'aria sulla maggior parte delle prime vetture. Quasi tutte le vetture furono modificate successivamente al fine di migliorare il flusso d'aria che affluiva ai carburatori, le cui "trombette d'ammissione" sfociavano in una camera d'aria, resa impermeabile da un giunto spesso di caucciù, che si bloccava sotto il cofano. Cuciture di cuoio e ganci cromati mantenevano il cofano al proprio posto.

Sui parafranghi anteriori si trovavano in generale delle aperture importanti per far fuoriuscire l'aria calda dal compartimento del motore.

Durante l'intera stagione 1956-1957 vennero apportate nuove modifiche alle berlinette a passo lungo: fu adottato un motore tipo 128 C, che presentava sempre più potenza e più coppia ed un altro cambio con leva centrale o controbilanciata

Le carrozzerie furono leggermente modificate rendendo l'aspetto della vettura più basso e più slanciato, i parafranghi posteriori si staccarono dal bagagliaio e divennero più prominenti. Quattordici cricche aumentano il pannello di custodia e servivano alla ventilazione dell'abitacolo. A quell'epoca, alcune vetture incidentate o quelle il cui proprietario desiderava che fossero all'ultima moda, approfittarono dei prezzi bassi degli stabilimenti Scaglietti per avere una nuova carrozzeria.

Nella seconda metà dell'anno 1957 la 250 GT LWB Competizione sembrava aver raggiunto la sua forma migliore. Le auto degli anni 1957-1958 sono dei veri e propri capolavori. Su questo grande classico di Pininfarina si potevano ritrovare l'apertura dell'aria ovale frontale e la celebre griglia, che non sembrava in origine essere ornata dal cavallino rampante, ma i fanali erano più alti e posizionati più in dietro nei parafranghi, sotto un carenaggio in Plexiglas. Si potevano trovare degli antinebbia Marchal sia su piccoli paraurti che, se lo si desiderava, su supporti speciali. I pannelli di custodia avevano solo tre bocche d'aria. Posteriormente si poteva trovare un grosso tappo per il serbatoio in alluminio ad apertura rapida, che tagliava l'angolo sinistro del coperchio del piccolo baule. I parafranghi posteriori, sempre prominenti, terminavano con due piccoli fari di marca Altissimo.

Tra le modifiche si poteva notare anche una frizione monodisco a secco e la capacità del serbatoio di alluminio di 136 litri.

Per spiegare lo straordinario successo di queste berlinette da competizione a passo lungo, bisogna ricordarsi che dopo l'incidente di Le Mans nel 1955 la Federazione Internazionale dello Sport Automobilistico stabilì un nuovo regolamento per le auto Granturismo che le Ferrari 250 GT da competizione seguirono pienamente con l'appellativo GT. Il passo allungato permetteva, così come succede ora, un impiego su strada assolutamente perfetto ed erano inoltre così efficaci nelle gare dell'epoca, che si riuscivano a battere in gara numerose automobili definite sport.

Per esempio, uno dei più celebri piloti di queste berlinette, Olivier Gendebien, terminò terzo alla Mille Miglia del 1957 con la 250 GT #0677 (una vettura ufficiale), dietro le Ferrari 335S di Piero Taruffi e Wolfgang von Trips. In questa stessa corsa, gareggiò un "gentleman-driver", Camillo Luglio, che terminò in sesta posizione a bordo di una berlinetta privata disegnata da Zagato (#0537).

From 1956 onwards most of them were built by Scaglietti except the five cars made by Zagato at Terrazano di Rho. Among the early cars, #0425 GT made in 1955 was an important one, as it anticipated the 1957 berlinettas.

Craftsmanlike construction was the rule at the time at Scaglietti and even more at Zagato. The bodies were hand-built with beaten and welded aluminium panels fixed onto the frame. The windshields were in "Securit" tempered glass and the side and rear windows were often in Perspex. The removable bonnet had no air-intake on the early cars, but most of them were later modified in order to improve the air-flow into the carbs, whose trumpets breathed in an air-box sealed by a thick rubber strip bearing on the bonnet. Leather straps and chrome-plated hooks secured the bonnet in place. Often, large apertures were also made in the front wings to help extract the hot air from the engine bay.

During the 1956-1957 off-season, new modifications were made on the Passo Longo berlinettas: fitting of the tipo 128 C engine with even more power and torque and of another transmission with a central or off-set shifter.

The bodies were also slightly modified giving the car a new lower stance with more prominent rear wings. Fourteen louvres cut in the side panels improved the cockpit's ventilation. At the time some owners of crashed cars or wishing to update their cars took advantage of the fact that work rates at Scaglietti's were not awfully expensive to have a new body made.

During the second half of 1957 the most achieved form of the 250 GT LWB Competizione berlinetta appeared. These '57/'58 cars are true masterpieces. On this great Pinin Farina classic one could still find the frontal oval air-intake with the famous grille which seems not to have been adorned originally with the prancing horse but the headlamps were higher and set back in the wings under Perspex fairings. Marchal fog-lights were mounted either on small bumpers if wanted or on special supports. The three-quarter panels had now three louvres only. At the rear the big aluminium quick-release petrol opening was in a cut-out of the left corner of the boot lid. The rear wings terminated with small Altissimo lamps.

Among other modifications were a new single-disc clutch and a 136-litre alloy petrol tank.

To explain the big success of these LWB racing berlinettas, one should remember that after the 1955 Le Mans accident, the FISA issued new regulations concerning the Grand Touring class and that the 250 GT Ferraris met absolutely with the GT designation. They were, and still are, absolutely driveable on the road yet also able to be raced in the main events of the time, and efficient enough to beat many so-called sports cars. As an example, one of the most famous drivers of these berlinettas, Olivier Gendebien, finished third in the 1957 Mille Miglia with the 250 GT LWB #0677 (a works car) behind the two Ferrari 335 Ss driven by Piero Taruffi and Wolfgang von Trips. In that same race a gentleman-driver, Camillo Luglio, came home sixth at the wheel of a private berlinetta bodied by Zagato (#0537).







"Tour de France" non fu mai una denominazione ufficiale per queste macchine, ma la Ferrari ha talmente caratterizzato questa celebre prova vincendovi tredici volte dal 1951 al 1986, con quattro primi posti consecutivi tra il 1956 e il 1959, che le berlinette finirono per essere identificate con questa competizione.

La vettura presentata è una Ferrari 250 GT passo lungo Competizione, uscita dall'officina il 26 Maggio 1958 e consegnata al Signor Gherzi in Italia. Era una vettura standard a fari carenati ed una bocca di aerazione sul pannello di custodia. Alla fine del 1959 la sua parte posteriore fu modificata da Scaglietti in seguito alla richiesta del suo proprietario, per farla assomigliare alle prime berlinette passo corto che avevano una parte posteriore più arrotondata.

Più tardi nel 1959 partì per la Svizzera, acquistata dal Signor Saugay che la tenne dieci anni. Fu venduta nel 1970 poi nel 1975 andò in Francia dal Signor Savoy. Dopo un incidente nel 1976, che ne danneggiò un fianco, divenne proprietà di Edmond Péry che la fece riparare conservando la sua parte posteriore modificata. Venne in seguito rivenduta ad un collezionista italiano, dopo che il suo vecchio proprietario la aveva guidata per ventiquattro anni, facendola partecipare a tutte le gare storiche dell'epoca: la Coppa Italia (numerose volte), la Targa Florio, che Edmond Pery vinse il 16 Ottobre 1988 (1° nella classe 2 litri +), la Mille Miglia (solo una volta perché in quelle gare Edmond Péry preferiva guidare una vettura aperta come la sua Maserati 250 S).

Nell'Ottobre 1999 la berlinetta passo lungo Competizione partecipò alla "Ferrari Days" a Vallelunga. Da allora rimase sempre in Italia e il suo abitacolo venne rifatto. Fu pubblicata in un articolo della rivista "Ferrarissima" (numero 10) e sulla copertina del libro di John Starkey "The Ferrari 250 GT Story".

Ora è pronta per partecipare a tutte le gare storiche, infatti era iscritta alla Mille Miglia storica del 2005 con il suo attuale proprietario, che l'ha poi consegnata direttamente allo stabilimento Ferrari a Maranello per questa vendita.

Libretto di circolazione comunitaria.

The name "Tour de France" was never officially used by the factory, but Ferrari had so often won this famous road event, thirteen times between 1951 and 1986 with four victories in a row from 1956 to 1959, that the berlinettas became identified with this race.

The car for sale here is a competition Ferrari 250 GT LWB delivered on May 26, 1958, to Mr. Gherzi in Italy. It is of the typical shape, with faired-in front lamps and one opening on the three-quarter panels. However, in late 1959 the rear part was modified by Scaglietti on the orders of its owner, to make it similar to the first SWB cars which had a more rounded rear section.

Later in 1959 it went to Switzerland, bought by Mr. Saugey who kept it for ten years. It was sold in 1970, then again in 1975 in France to Mr. Savoy. After a road accident in 1976, which damaged one side, the great connoisseur Edmond Péry had the car repaired retaining the distinctive modified rear. Mr. Péry sold it to an Italian collector after having driven it over a 24 year period in the main historic events in which it could be entered: Coppa d'Italia (several times), the Targa Florio won by Edmond Péry on October 16, 1988 (1st in 2 litres + class), the Mille Miglia (only once as in this event Edmond Péry liked better to drive an open car like his Maserati 250 S).

In October 1999 this Ferrari 250 GT LWB #0931 participated in the Ferrari Days at Vallelunga. It has since been maintained in Italy and its interior had been refurbished. It appeared in the magazine Ferrarissima (issue n°10), and on the front cover of John Starkey's book "The Ferrari 250 GT Story".

It is now ready to participate in any historic event; indeed, the car has been entered in the historic Mille Miglia by its current owner, and will be driven to the sale direct from that event.

EEC Title

FERRARI 750 Monza Spyder 1954

± € 1.200.000-1.400.000 US\$ 1,500,000-1,800,000

NUMERO DI TELAIO: #0502 M	SOSPENSIONE POSTERIORE: ponte De Dion, balestra trasversale, ammortizzatori Houdaille a braccio
MOTORE: tipo 119, #0502 M, 4 cilindri in linea anteriore	PASSO: 2250 mm
ALESAGGIO - CORSA: 103 x 90 mm	CARREGGIATA ANTERIORE: 1278 mm
CILINDRATA: 2999,62 cm ³	CARREGGIATA POSTERIORE: 1284 mm
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa, comando ad ingranaggi	FRENI: a tamburo, comando idraulico
ALIMENTAZIONE: 2 carburatori doppio corpo Weber 58 DCOA / 3	RUOTE: a raggi, fissaggio centrale, da 16" di diametro
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,6 :1	PNEUMATICI: anteriore / posteriore : 5.25 x16 ant., 6.00 x 16 post.
POTENZA MASSIMA: 260 cavalli a 6000 giri /minuto	PASSO: 2250
CAMBIO: 5 marce + RM, in blocco col differenziale	PESO A VUOTO: 760
FRIZIONE: bidisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima : 265 km/h
TELAIO: tipo 510, tubolare in acciaio, tubi principali e longheroni di grossa sezione	PRODUZIONE: 1954
CARROZZERIA: biposto Sport in alluminio carrozzata da Scaglietti	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 31, 32 o 33
SOSPENSIONE ANTERIORE: ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori Houdaille a braccio	

CHASSIS NUMBER/VIN: #0502 M	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, Houdaille lever hydraulic dampers
ENGINE: type 119, #0502 M four cylinder in line, front-mounted	REAR SUSPENSION: De Dion back axle, transverse leaf-spring, Houdaille lever hydraulic dampers
BORE X STROKE: 103 x 90 mm	BRAKES: hydraulic on four finned drums
CAPACITY: 2999.62 cc	WHEELS: 16" centre-lock wire type
VALVE GEAR: two gear-driven OHC	TYRES: 5.25 x 16 front, 6.00 x 16 rear
CARBURETION: two twin-choke Weber 58 DCOA/3 carburetors	WHEELBASE: 2250mm
COMPRESSION RATIO: 8.6: 1	FRONT TRACK: 1278 mm
MAX. POWER: 260bhp @ 6000rpm	REAR TRACK: 1284 mm
TRANSMISSION: five speed manual, transaxle	DRY WEIGHT: 760kg
CLUTCH: two discs	PERFORMANCE: 265 kph max. speed
CHASSIS: type 510, steel tubes with large diameter main members	PRODUCTION RUN: 1954
BODY: sports two-seater in aluminum, made by Scaglietti	NUMBER OF CARS BUILT: 31, 32 or 33

Nel 1951 divenne evidente che la nuova stagione del Campionato del Mondo si sarebbe basata soprattutto sulle gare di Formula 2. In quella classe, la già esistente Ferrari tipo 166 2 litri V12 Colombo, aveva già ottenuto grandi esiti positivi, ma fu chiesto ad Aurelio Lampredi di creare un nuovo motore 4 cilindri dandogli maggiore coppia. Questo propulsore doveva essere montato sulla F500 F2, progenitrice di una serie di vetture di Formula 2 e di Formula 1, tra cui la grandiosa 625 e la 553 Squalo.

Durante il sesto "Gran Premio dell'Autodromo", il 29 Giugno, una decina di Ferrari V12 gareggiò contro qualche Gordini e contro tre Lancia ufficiali V6 3 litri, pilotate da Bonetto, Gonzales e Manzon.

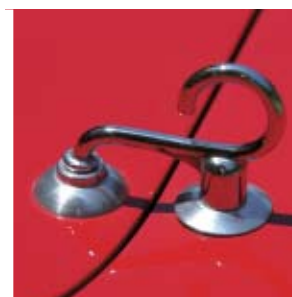
All'arrivo, dopo la somma dei tempi delle due manches, il vincitore fu Luigi Villorelli con la sua 250 MM davanti alla Lancia di Bonetto e la Ferrari di Farina. Dietro questo terzetto, si trovava la Ferrari 2,5 litri 4 cilindri di Mike Hawthorn. Il motore di questa automobile da competizione carrozzata da Vignale derivava direttamente da quello della monoposto 625 F1.

Alberto Ascari aveva condotto la prima prova fino al tredicesimo giro con la seconda Ferrari 4 cilindri, carrozzata "Sport" dalla Carrozzeria Autodromo di Modena, su disegno dello stesso Lampredi. La macchina fu denominata 735 S ed aveva una cilindrata di circa 3 litri. Questa 735 S partecipò anche al Gran Premio di Senigallia il 29 Agosto.

In 1951, it became apparent that the new season's World Championship would be largely based around Formula 2 races. In that class, Ferrari's existing tipo 166, a 2 litre Colombo V12, had been successful but Aurelio Lampredi was asked to create a new four-cylinder engine giving more torque. This was to be the 500 F2, progenitor of a line of Formula 2 and Formula 1 cars including the successful tipo 625 and 553 Squalo.

At the sixth "Gran Premio dell'Autodromo" held at Monza on the 29th June about ten V12 Ferraris had been entered against a field including some Gordinis, and three works Lancias fitted with 3-litre V6 engines and driven by Bonetto, Gonzales and Manzon. At the finish, after adding up the two heats' times, the winner was Luigi Villorelli's 250 MM ahead of Bonetto's Lancia and Farina's Ferrari. Just after this trio came the four-cylinder 2.5-litre Ferrari driven by Mike Hawthorn.

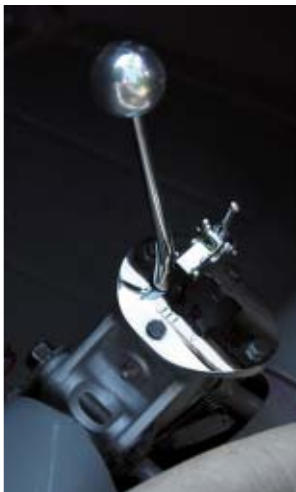
The engine of this typically Vignale-bodied sports car was directly related to the 625 F1 unit. Until lap 13 of heat 1, Ascari had kept the lead at the wheel of the second four-cylinder Ferrari, the body of which had been built by "Carrozzeria Autodromo" in Modena after a design by Lampredi himself. The car was named 735 S and its engine capacity was close to 3 litres. This 735 S was entered in the Senegallia GP on the 29th of August.







© PHOTOGRAPHY DENIS L. TANNEY



Senza un motivo preciso, nessuna Ferrari 4 cilindri fu iscritta alla prima edizione della 1000 km sul fantastico circuito del Nurburgring. L'unica Ferrari presente, una 4,5 litri #0286 AM pilotata da Ascari e Farina, partecipò e vinse la gara tedesca il 30 Agosto 1953.

Il successo del motore Lampredi 4 cilindri spinse la Ferrari a sperimentarlo in un telaio di un'auto sportiva e così un motore 625 potenziato fu piazzato su un telaio della 250 Mille Miglia dando vita al 735 S. La macchina ebbe abbastanza successo nella sua prima uscita a Senigallia nel 1953 da convincere la Ferrari ad utilizzare questo motore sulle auto da competizione. La sua prima versione per i "privati" fu la 500 Mondial, che fece il suo debutto nel Dicembre 1953 a Casablanca, dove Ascari e Villoresi terminarono primi nella loro categoria e secondi nella classifica generale.

Nel frattempo, Ferrari aveva appena festeggiato il suo secondo titolo di Campione del Mondo Piloti grazie ad Alberto Ascari al volante di una 500 F2 2 litri ed è con un derivato di questo motore, e non dal 2,5 litri 625 F1, che nacque la 500 Mondial. Questa macchina terminò in seconda posizione a Casablanca pilotata da Ascari e Villoresi, dietro alla 375 MM, la cui cilindrata era più del doppio della 4 cilindri. La macchina venne chiamata Mondial probabilmente per festeggiare il doppio titolo mondiale di Ascari con questo tipo di motore. La Ferrari Mondial fu consegnata ai piloti privati dal mese di Aprile del 1954.

Una quindicina di macchine fu carrozzata da Pinin Farina in "spyder" nello stile della 375 MM e due Mondial berlinetta.

La prima 500 Mondial fu costruita grazie all'ingegno di un giovane carrozziere di Modena, Franco Scaglietti. Dino Ferrari, che aveva avuto una 166 in regalo da suo padre, aveva immaginato inizialmente un disegno, che Scaglietti riuscì a realizzare. Fu il punto di partenza di una lunga e proficua collaborazione.

Il palmares delle 500 Mondial è troppo noto e ricco per essere riportato qui, ma si può citare almeno una bella seconda posizione alla Mille Miglia del 2° Maggio 1954.

For an unknown reason, the four-cylinder car was not entered in the first 1000 km race on the Nürburgring circuit. Only one 4.5 litre Ferrari (#AM 0286) driven by Ascari and Farina started (and won) on August 30, 1953.

The success of the Lampredi four-cylinder prompted Ferrari to try the engine in a sports car chassis, and an enlarged 625 engine was fitted into a 250 Mille Miglia chassis to create the type 735S. This car was sufficiently successful in its first outing, at Senigallia in 1953, to convince Ferrari of the viability of the engine for sports racing. His first version for privateers was the 500 Mondial, which made its debut in December 1953 at Casablanca, where Ascari and Villoresi finished first in class and second overall.

Meanwhile, Ferrari had celebrated his second World Drivers' Title, thanks to Ascari and the two-litre 500 F2 racer, and it was from this latter engine and not from the 2.5-litre 625 F1 that the 500 Mondial was born. This car came home second at Casablanca driven by Ascari and Villoresi behind a 375 MM whose capacity was almost twice that of the 500. The car was named "Mondial" possibly to pay homage to the two Ascari titles won with this engine type. The Ferrari Mondial was delivered to customers from April 1954 onwards.

Pinin Farina clothed about 15 cars with a "spyder" body made along the lines of the 375 MM and also built two Mondial berlinettas.

The first Mondial was built by a young coachbuilder of Modena named Franco Scaglietti. At the beginning, Dino Ferrari was presented with a 166 by his father and designed a body which was built by Scaglietti. This started a long and fruitful cooperation between the two firms.

The Mondials' wins and good placings are too numerous to be related here. One must, however, cite the fantastic second place overall in the 1954 Mille Miglia on the 2nd May.

S/N 0002

DATE	EVENT	TYPE	S/N	1st DRIVER	RACE #
Sunday, March 11, 1950	Sebring, FL, 12 Hour (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	24 0HR
Sunday, May 29, 1950	Santa Barbara, CA, Main (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Sunday, May 29, 1950	Santa Barbara, CA, Prelim (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Monday, May 30, 1950	Santa Barbara, CA, Main (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Sunday, June 19, 1950	Marion Dam, LA, CA, Race 12 (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Sunday, June 19, 1950	Marion Dam, LA, CA, Race 6 (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Sunday, September 03, 1950	Santa Barbara, CA, Prelim (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Sunday, September 03, 1950	Santa Barbara, CA, Main (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Saturday, December 03, 1950	Palm Springs, CA, Race 6 (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 1st GA
Saturday, December 03, 1950	Palm Springs, CA, Race 12 (USA)	750 MONZA	0502 M	McAfee, Ernie (USA)	76 2nd GA
Sunday, February 26, 1950	Palm Springs, CA, Race 30 (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	172 DMS
Sunday, March 19, 1950	Santa Barbara, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	80 DMS
Sunday, April 22, 1950	Pacific Beach, CA, Del Monte Trophy (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	87 8th GA
Sunday, April 29, 1950	Dodge Cto. KS, Race 2 (USA)	750 MONZA	0502 M	Horner, Jack "Woody" (USA)	16 11th GA
Sunday, April 29, 1950	Dodge Cto. KS, Race 4 (USA)	750 MONZA	0502 M	Seagren, Maister (USA)	16 2nd GA
Sunday, June 03, 1950	Fort Worth, TX, Race 4 (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	84 9th GA
Sunday, June 03, 1950	Fort Worth, TX, Race 6 (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	84 8th GA
Sunday, June 24, 1950	Road America, Elkhart Lake, WI, Race 7 (USA)	750 MONZA	0502 M	Collins, Delaney (USA)	83 9th GA
Saturday, July 07, 1950	Beverly, MA, Race 7 (USA)	750 MONZA	0502 M	Seagren, Maister (USA)	147 3rd GA
Sunday, October 21, 1950	Pomona, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Seagren, Maister (USA)	127 7th GA
Sunday, January 20, 1951	Pomona, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Brown Sr., Lou (USA)	306 DMS
Saturday, March 09, 1951	Paramount Ranch, CA, Prelim (USA)	750 MONZA	0502 M	Brown Sr., Lou (USA)	306 3rd GA
Sunday, March 10, 1951	Paramount Ranch, CA, Main (USA)	750 MONZA	0502 M	Brown Sr., Lou (USA)	306 10th GA
Sunday, July 26, 1951	Pomona, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 5th GA
Sunday, September 01, 1951	Santa Barbara, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 DMS
Sunday, September 22, 1951	Windsor, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 5th GA
Sunday, October 27, 1951	Pomona, CA (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 5th GA
Saturday, December 07, 1951	Paramount Ranch, CA, Prelim (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 1
Sunday, December 08, 1951	Paramount Ranch, CA, Main (USA)	750 MONZA	0502 M	Bates, Jack (USA)	38 2
Sunday, October 11, 1950	Midland, TX, Race 2 - Prelim (USA)	750 MONZA/CHEVROLET	0502 M	Washburn, Harry (USA)	713 CA
Sunday, October 11, 1950	Midland, TX, Race 2 - Main (USA)	750 MONZA/CHEVROLET	0502 M	Washburn, Harry (USA)	713 CA
Sunday, November 29, 1950	Hammond, LA, Main (USA)	750 MONZA/CHEVROLET	0502 M	Washburn, Harry (USA)	47 3rd CA
Sunday, November 29, 1950	Hammond, LA, Prelim (USA)	750 MONZA/CHEVROLET	0502 M	Washburn, Harry (USA)	47 2nd CA
Sunday, April 03, 1950	Panama, FL, SCCA Nat'l (USA)	750 MONZA/CHEVROLET	0502 M	Washburn, Harry (USA)	147 8th CA



Alla fine di Giugno, nel Gran Premio Cortemaggiore che era una gara da 1000 km sul circuito di Monza, il limite di cilindrata era fissato a 3 litri. Hawthorn e Maglioli si alternarono al volante di una 735 S carrozzata da Pinin Farina. Terminarono in prima posizione davanti ad un'altra Ferrari 3 litri 4 cilindri rivestita da Scaglietti nello stile della 166 di Dino Ferrari, che diventerà il disegno di tutte le Ferrari 4 cilindri, 2 o 3 litri, realizzate dal carrozziere di Modena.

Per ricordare questo successo, le 3 litri 4 cilindri da allora furono denominate "Monza".

A Reims il 3 Luglio, nella gara della 12 Ore, la 750 Monza di Maglioli e Manzoni era veloce quanto la Jaguar D di Stirling Moss, ma purtroppo il cambio si ruppe dopo due ore di corsa.

Nel Gran Premio del Portogallo il 25 Luglio, Mike Hawthorn e Froilan Gonzales si batterono accanitamente per il titoli, su 750 Monza. Gonzales oltrepassò la linea d'arrivo per primo con soltanto 13 secondi di vantaggio su Hawthorn. L'8 Agosto Umberto Maglioli vinse a Senigallia, sempre su una 750 Monza. L'11 Settembre a Dundrod, in Irlanda del Nord, solo una 750 Monza partecipò al Tourist Trophy. Pilotata da Maurice Trintignant e Mike Hawthorn, la Ferrari arrivò prima davanti a due Lancia, ma un bizzarro regolamento basato sull'indice di prestazione diede la vittoria ad una piccola DB Panhard, anche se la macchina più veloce era stata la Ferrari. Nonostante ciò, per la seconda volta la Casa di Maranello fu Campione del Mondo Costruttori.

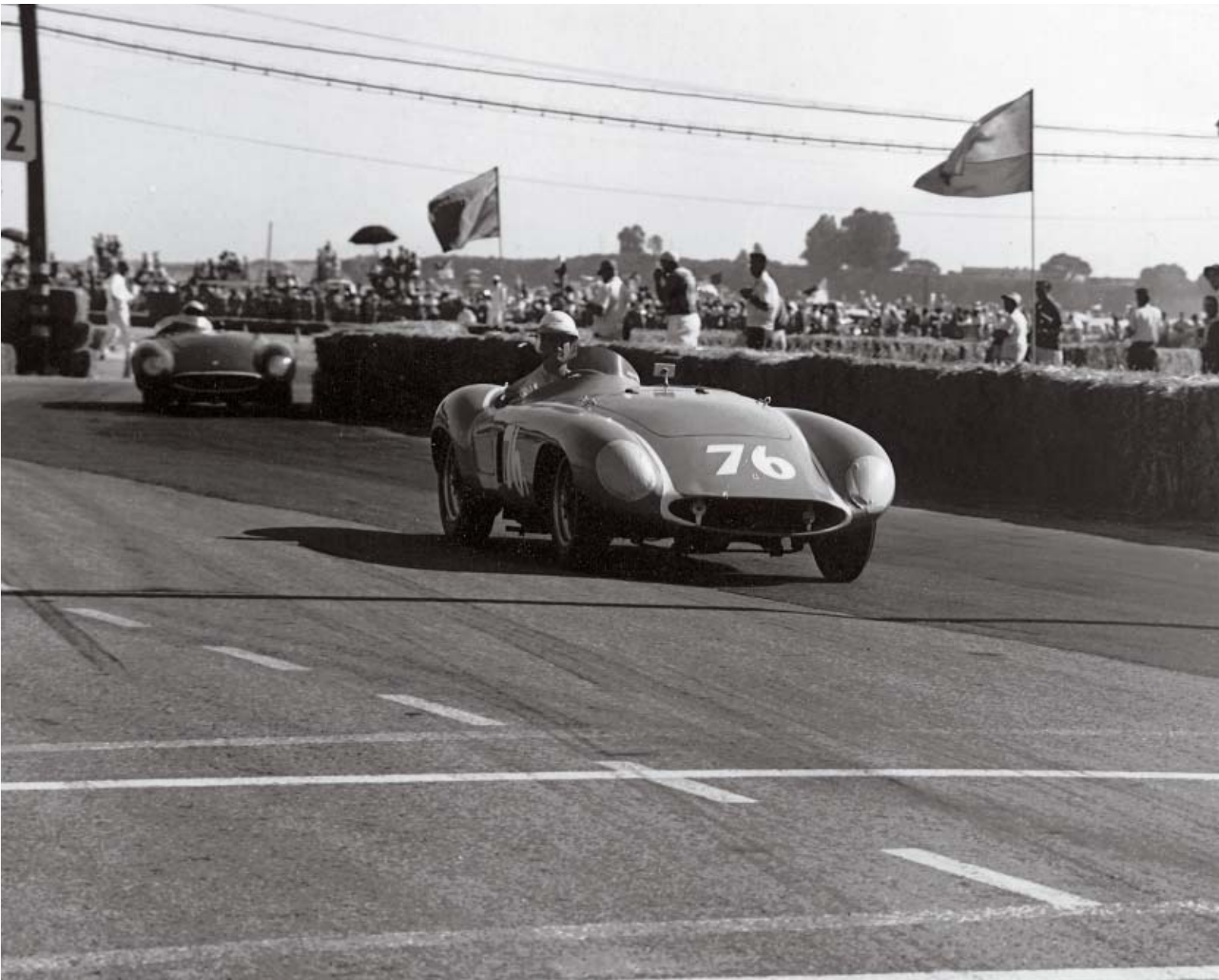
Nel 1955 la stagione fu meno brillante per la Ferrari, perchè le Mercedes 300 SLR dominarono le gare per macchine Sport. Prima di essere sostituita dalla 857 S, dalla 118 LM, dalla 121 LM e dalla 860 Monza nel 1956, la 750 Monza collezionò vittorie importanti come ad Agadir e a Dakar. La 750 Monza vinse a Chimay il 29 Maggio con Johnny Claes, a Hyères con Canonica e Munaron, a Tangeri con Nogueira-Pinto ed infine con Maglioli alla Targa Mugello.

Ma quella non era la fine per la 750 Monza: nel 1955, una settimana dopo la tragedia avvenuta alla 24 Ore di Le Mans, Luigi Piotti vinceva il Gran Premio di Torino sulla sua 750 Monza, poi il 24 Luglio Maurice Trintignant ed Eugenio Castellotti lo emulavano alla 10 Ore di Messina davanti a due Maserati 300 S. Non si deve dimenticare la vittoria del Marchese de Portago sulla 750 Monza nella "Coppa del Governatore", a Nassau, durante la "Bahamas Speed Week".

Late in June in the Cortemaggiore GP a 1000 km race run on the Monza Circuit for cars up to 3 litres, Hawthorn and Maglioli at the wheel of a Pinin Farina-bodied 735 S took the first place overall ahead of another 3-litre 4-cylinder Ferrari with a Scaglietti body similar to that of Dino's 166. This style was to be that of all the 4-cylinder 2 and 3-litre cars built by the Modena coachbuilder. To recall this success, the 4-cylinder 3-litre cars were named Monza.

On July 3, at Reims, in the 12-Hours race, the Maglioli-Manzon car proved itself as fast as the Stirling Moss Jaguar D, only to break its transmission after two hours. At the Portuguese GP on July 25 Mike Hawthorn and Froilan Gonzales drove like men possessed, both in 750 Monzas, the latter coming home first, just 13 seconds ahead of Hawthorn. On August 8 Umberto Maglioli won at Senigallia again with a 750 Monza. On September 11 at Dundrod in Northern Ireland only one 750 Monza was on the starting grid of the Tourist Trophy. Driven by Maurice Trintignant and Mike Hawthorn the Ferrari came home first ahead of two Lancias. As it was a handicap race a small DB-Panhard won but the fastest car had been the Monza. Ferrari took a second World Championship for Manufacturers.

The 1955 season was less brilliant for Ferrari, as the Mercedes 300 SLR dominated in the sports cars events, but before being replaced by the 857S, the 118 and the 121, and finally the 860 Monza in 1956, the 750 Monza took more victories at Agadir and Dakar. On May 29 a 750 Monza won at Chimay with Johnny Claes, at Hyères with Canonica and Munaron, at Tangier with Nogueira and Pinto then at the Targa Mugello with Maglioli. That was not the end for the 750 Monza: a week after the Le Mans tragedy, Luigi Piotti won the Turin GP and Maurice Trintignant and Eugenio Castellotti came home first at the 10 Hours of Messina ahead of two Maserati 300 S. Moreover De Portago won the Governor's Cup at Nassau in the Bahamas Speed Week.



Negli Stati Uniti la competizione fu agguerrita sui tracciati di California, con concorrenti quali Tony Parravano, Briggs Cunningham e John Edgar che avevano acquistato in Europa le vetture delle ultime corse per i piloti del calibro di Phil Hill, Richie Ginther, Carroll Shelby e Dan Gurney.

La macchina qui presentata fu venduta per la prima volta a William Doheny di Los Angeles, direttore della compagnia petrolifera Union 76, destinata al giovane Ernie McAfee, pilota ricco di talento. Era blu con 2 bande bianche e non aveva il poggiatesta (tra una gara e l'altra, Doheny amava guidare la vettura su strada e pensava che il poggiatesta avrebbe attirato l'attenzione della polizia).

La vettura gli fu consegnata (con le vetture ufficiali) e venne impiegata nella sua prima gara sul circuito della 12 ore di Sebring il 13 Marzo 1954, dove McAfee e il suo copilota Howard Wheeler si ritirarono al 99° giro. Dopo Sebring, l'automobile fu trasportata nel negozio di McAfee a Los Angeles e ridipinta in blu Dodge Lancer e le fu dato il numero di gara 76 (che stava per Union 76). Seguì una serie di otto vittorie conseguite contro avversari molto forti a Santa Barbara, Hansen Dam e Palm Springs, per la Monza #0502 M e il suo pilota Ernie McAfee, che concluse questa magnifica stagione con un secondo posto ancora a Palm Springs il 3 Dicembre 1955, dietro a Phil Hill.

Nel 1956 Doheny ordinò per McAfee una 121LM e la 750 Monza fu venduta a Temple Buell. La stagione 1956 fu meno gloriosa. Si possono ricordare soltanto una vittoria di categoria ed un secondo posto a Dodge City il 29 Aprile.

Nel 1957 la nostra #0502 M divenne proprietà di Jack Bates, che gareggiò senza grandi successi. Passò in seguito alla famiglia Jarman, quindi a Harry Washburn nel 1959.

In quell'anno il suo motore Ferrari si ruppe ed essendo difficile trovare i pezzi di ricambio, la #0502 M fu equipaggiata con un motore V8 Chevrolet. Si notano ancora i segni di questo montaggio sul telaio della nostra macchina.

Harry Washburn la iscrisse a cinque gare nell'Autunno 1959, conquistando un secondo posto ed un terzo posto al SCCA Hammond. Partecipò poi a Pensacola il 3 Aprile 1960 con un ottavo posto in classifica generale, dopodiché prestò la vettura a Bill Fuller che vinse a Hilltop il 31 Luglio dello stesso anno.

Passò quindi nelle mani di diversi proprietari e ritrovò il suo motore #0502 M grazie all'intervento di Richard F. Merritt, proprio quando era proprietà di Bruce Lavachek. Quest'ultimo la pose in vendita nel Marzo 1985 pressoché completa ma ancora da restaurare.

Ritornò in Europa nel 1989 presso DK Engineering, dove fu acquistata da Cedric Brierley e restaurata da Hall and Fowler. Era nuovamente in vendita nel 1992 per poi riattraversare l'Atlantico alla volta del suo nuovo proprietario Lyle Tanner. La nostra #0502 M ebbe qualche proprietario giapponese tra il 1993 e il 1997, mentre il suo telaio era ancora presso DK Engineering e il suo motore presso Hall and Fowler. Fu infine comprata dal suo attuale proprietario nel Dicembre 1997 e la sua meccanica fu restaurata da Sport Auto Modena Dena e Silingardi a Modena.

La vettura, messa finalmente a posto, fu presentata nel 2004 e 2005 alla "Cavallino Classic" di Palm Beach, Florida, vincendo in entrambe le edizioni il titolo "Outstanding 4 Cylinder Ferrari". Nel 2004 vinse anche il premio "Sergio Scaglietti Award" al "Reading Ferrari Concours".

La 750 Monza #0502 M è una vettura superba ed un ottimo esempio del contributo apportato dalle vetture sportive americane alla leggenda Ferrari.

Veicolo da competizione.

In the United States, competition was intense on the race tracks of California, with entrants such as Tony Parravano, Briggs Cunningham and John Edgar acquiring the latest racing machines from Europe for drivers of the calibre of Phil Hill, Richie Ginther, Carroll Shelby and Dan Gurney. The car for sale was sold new in late 1954 to William Doheny of Los Angeles, wealthy director of the Union 76 oil company, to be driven by the gifted young driver Ernie McAfee. It was finished in white with blue stripes and, uniquely, had no headrest. (Between races, Doheny wished to drive the car, and thought the headrest might draw undue attention from the police).

It was delivered (along with the works cars) and first raced at the 12 Hours of Sebring race on March 13, 1955, where Ernie McAfee and his co-driver Harold Wheeler retired on lap 99. After Sebring, the car was transported to McAfee's shop in Los Angeles and repainted Dodge Lancer blue and was given race number 76 (for Union 76). Sebring was followed by eight overall victories against strong opposition at Santa Barbara, Hansen Dam and Palm Springs for #0502 M and its driver Ernie McAfee, who completed this excellent racing season with a second placing behind Phil Hill at Palm Springs on December 3, 1955.

In 1956, Doheny ordered a 121 LM for McAfee to race, and the 750 Monza was sold to Temple Buell. The 1956 season was less glorious. One can note only a class victory and a second place overall at Dodge City on April 29.

In 1957, #0502 M was bought by Jack Bates who again achieved little with it. It then went to the Jarman Family, and then Harry Washburn in 1959.

As its Ferrari engine was now worn and the parts were expensive and difficult to find, the car was fitted with a Chevrolet engine. The combination of a high-horsepower V8 with the still very capable Ferrari chassis made for a very potent machine. Traces of this installation are still visible on the frame.

Harry Washburn entered it in five events during Fall 1959, once finishing second overall and another time third at the SCCA Hammond race. The he raced at Pensacola on April 3, 1960, and loaned the car to Bill Fuller who won at Hilltop on July 31 the same year.

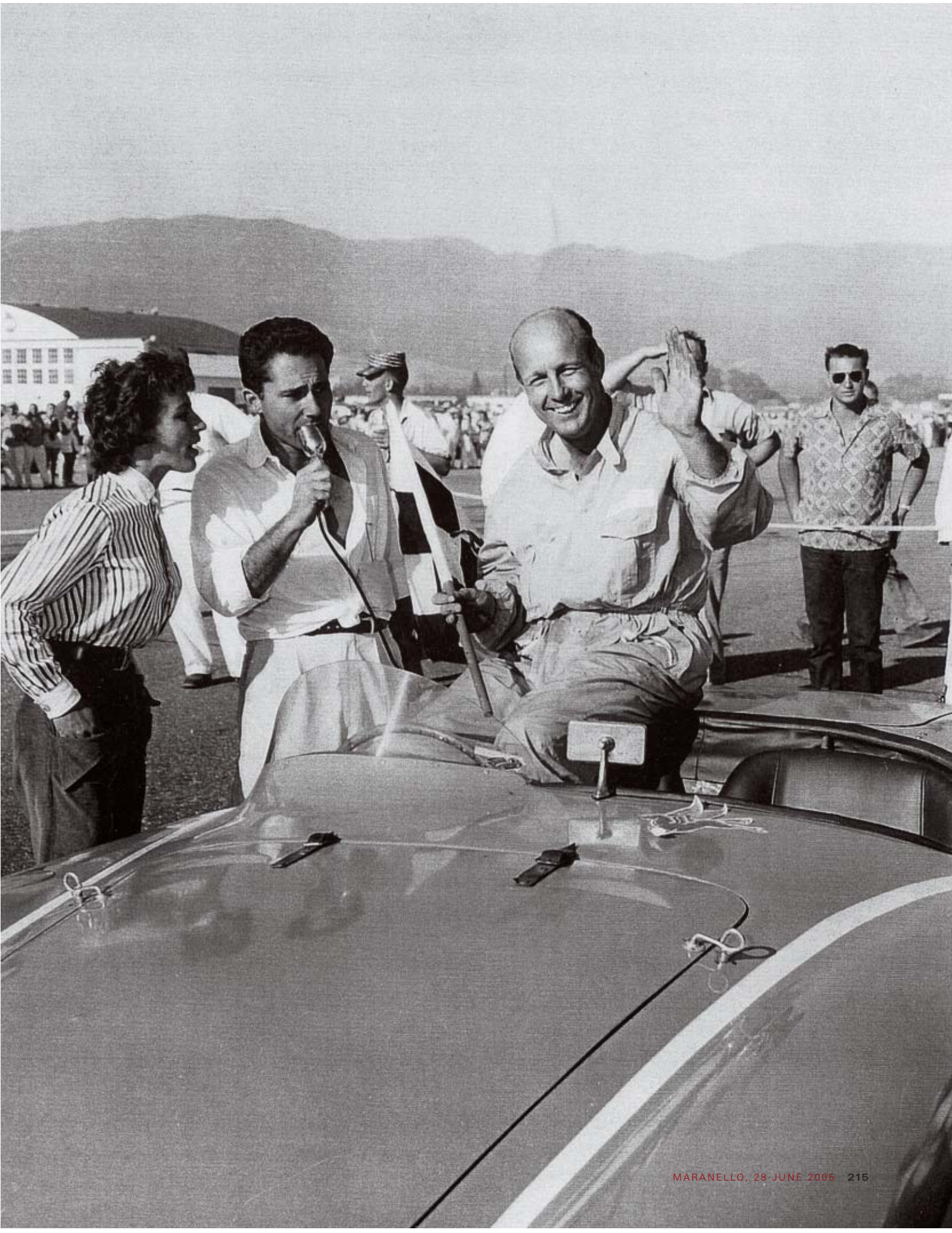
Then the car was acquired by various people, before being discovered by collector and four-cylinder enthusiast Bruce Lavachek. He managed to recover its proper engine #0502, thanks to Richard F. Merritt. In March 1985 Lavachek put it for sale, almost complete but in need of restoration. It came back to Europe in 1989 at DK Engineering, where it was bought by Cedric Brierley and restored by Hall and Fowler. In 1992 it was again for sale and its new owner was the American Lyle Tanner. While its chassis was still at DK's and its engine at Hall and Fowler, #0502 M had several Japanese owners between 1993 and 1997. Finally, the car was bought by its present owner in December 1997 and its mechanicals were restored by Sport Auto Modena, Dena e Silingardi in Modena.

The completed car was exhibited in 2004 and 2005 at the Cavallino Classic in Palm Beach, Florida, winning the 'Outstanding 4 Cylinder Ferrari' award on both occasions. Also in 2004, the car won the Sergio Scaglietti Award at the Reading Ferrari Concours.

750 Monza #0502 is a superb car, and a fine example of the contribution of American sports car history to the Ferrari legend.

Racing car

0502



FERRARI ENZO PROTOTYPE no. M3 2000

† € 120.000-150.000 US\$ 150,000-190,000

NUMERO DI TELAIO: #90865 MOTORE: tipo F 140 A, 12 cilindri a V a 65°, centrale, longitudinale, blocco e testate in lega leggera ALESAGGIO - CORSA: 92 x 75,2 mm CILINDRATA: 5998 cm³ DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica Bosch Motronic ed accensione Bosch elettronica integrata POTENZA MASSIMA: non comunicata ma probabilmente oltre 650 cavalli a 7800 giri /minuto CAMBIO: semi automatico 6 marce + RM, specifico F140 con scatola differenziale integrata al serbatoio olio, elementi d'origine F133 con modifiche per fissaggio, sistema di raffreddamento del modello 360 Challenge FRIZIONE: Valeo SpA, bidisco a secco di 215 mm di diametro, meccanismo con coperchio lavorato	TELAIO: derivato dalla scocca della 348 (F119AB), struttura portante in acciaio a elementi tubolari di diverse sezioni, telaioetto d'alloggiamento motore posteriore derivato dai muletti F131 ed allungato da 250 mm CARROZZERIA: berlina due posti modificata con un anteriore e le portiere del modello 348, un posteriore modificato dei modelli 355 e 360 Modena. SOSPENSIONI: in origine F355 Challenge, ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici FRENI: in origine F355 Challenge modificati, a disco, comando idraulico, ABS Bosch della 360 Modena RUOTE: BBS, in lega leggera, cerchi scomponibili, ant./post. : 9x18 / 13x18 PNEUMATICI: anteriore 245/40 ZR 18, posteriore 365/30 ZR 18 PRODUZIONE: tre prototipi: M1, M2 e il Muletto M3 costruito dal 25/09/2000 al 25/11/2000	CHASSIS NUMBER/VIN: #90865 ENGINE: V12, central rear-mounted, longitudinal, all light alloy BORE X STROKE: 92 mm x 75,2 mm CAPACITY: 5,998cc VALVE GEAR: DOHC, four valves per cylinder IGNITION AND INDUCTION: electronic Bosch Motronic MAX. POWER: (estimated) : more than 650bhp @ 7800rpm TRANSMISSION: mechanical, semi-automatic, 6 speed + R, specific for F140, with elements from F133, and oil cooling system from 360 Challenge CLUTCH: Valeo SpA, twin dry-plate CHASSIS: steel monocoque body shell derived from 348 (F119 AB), with front and rear subframe BODY: two-seater coupe, with front and doors from 348; rear from 355 and 360	SUSPENSION: IFS & IRS from 355 BRAKES: from 355 Challenge, with Bosch ABS from 360 Modena WHEELS: BBS alloy, front 9x18, rear 13x18 TYRES: 245/40 ZR 18 front, 365/30 ZR 18 rear PRODUCTION: 2000, 3 prototypes : M1, M2 and M3
--	--	---	---

Prima della presentazione al Salone di Parigi nel 2002 della macchina da strada più sviluppata nella storia del Cavallino Rampante e probabilmente anche nella produzione automobilistica mondiale, la Casa di Maranello ha lavorato per tre anni con lo scopo di trasferire tutto il suo "savoir-faire" acquisito in Formula Uno su una macchina destinata ad un uso stradale.

Nella fase di studio e di sviluppo della Ferrari Enzo sono stati prodotti tre prototipi: ovvero l'M1, l'M2 e l'M3, n° di telaio #90865, che è quello che presentiamo.

Questo muletto, cominciato il 25 Settembre 2000 e terminato il 25 Novembre 2000, fu utilizzato principalmente per lo sviluppo del motore.

La maggior parte degli elementi meccanici, di carrozzeria ed impianto elettrico sono esemplari unici realizzati artigianalmente e/o a campione. Le portiere e parte dell'interno sono riconducibili al modello 348, mentre i gruppi sospensione e modulo freno sono riconducibili al modello 355 Challenge. Il corpo vettura è derivato dalla scocca del modello 348 (tipo F119AB) con modifiche principali relative al telaioetto posteriore. Quest'ultimo è derivato dai muletti F131 ed è allungato di circa 250 mm mediante la modifica dei longheroni semiellittici inferiori e dei puntoni superiori per permettere l'alloggiamento del motore 12 cilindri tipo F 140 A, sopra al quale è stata alloggiata la scatola d'aria centrale in alluminio saldata. È andato però in produzione il motore F 140 B con sottobasamento integrale ed altre differenze minori, come la scatola d'aria in carbonio. Il radiatore d'olio proviene dal modello 550 e la sua posizione è già quella definitiva.

Before unveiling at the 2002 Paris Motor Show what some consider the best road car in the history of Ferrari and perhaps even the best of all, Maranello had been working for three years to transfer to a road car all the expertise acquired in its unprecedented Formula 1 success.

During the research and development of the Ferrari Enzo, three prototypes had been made: the M1, the M2 and the M3, #90865, that we present here.

Construction of this "muletto", started on 25th September 2000 and finished on 25th November. Its role was mainly as a rolling test bed for development of the engine.

Important parts of the mechanicals, body and electrical system are unique and hand-made. The doors and a part of the interior are from the 348 model, and the drive train, brakes, and suspension are mainly from the 355 Challenge. The body is derived from the model 348 (type F119AB), with modifications to the rear subframe deriving from the F131 prototype, lengthened by approximately 250 millimetres in order to fit the F 140 A type V12 engine into the engine bay. In production, the F 140 B was used, with integral block and other small differences. In the engine bay, one notices in particular the large welded aluminium air box, replaced in production by a carbon fibre one. The oil radiator is from the 550 and its position in the production model had not yet been determined.







I parafanghi sono in resina, quelli posteriori rimovibili per permettere un rapido accesso alla meccanica e solo quello di sinistra è equipaggiato di una presa d'aria. Il cofano, incernierato sulla parte posteriore del tettuccio, è rimovibile ed ha una struttura d'acciaio, sulla quale è presente un trasparente in Lexan. I vetri posteriori sono stati eliminati e il lunotto ridimensionato per irrigidire la struttura posteriore. Il collegamento posteriore è stato modificato per il montaggio dei fari del modello 360. La parte anteriore, che deriva dal modello 348, è stata modificata con uno sfogo d'aria per il radiatore, così come è avvenuto nel paraurti. All'interno della vettura, il "cupolotto strumenti" è stato modificato per l'impianto degli strumenti presi direttamente dal modello 360.

Il posteriore della macchina è estremamente largo ed impressionante e le quattro uscite di scappamento posizionate alle estremità rafforzano questo effetto. Si tratta di un oggetto veramente eccezionale, ed in effetti un prototipo può essere considerato il "Santo Graal", ovvero l'automobile che tutti i collezionisti desidererebbero possedere, ma purtroppo questi oggetti vengono generalmente distrutti o mantenuti gelosamente nello stabilimento. I prototipi non vengono solitamente ceduti ed è pertanto un'occasione eccezionale la vendita di questo nostro esemplare. L'acquirente di questa vettura avrà la possibilità di rivivere, in un certo qual modo, la fase inebriante della messa a punto dell'amicizia Ferrari Enzo, considerata uno dei più importanti capolavori del Cavallino Rampante.

Essendo un prototipo la vettura non può essere immatricolata.

The wings are made of composite material, the rear ones removable for quick access to the engine, and the left one fitted with an air inlet. The bonnet, hinged on the posterior part of the roof, is removable, while the screen is in Lexan. The rear windows have been redesigned in order to strengthen the rear structure, and the rear has been modified for the light assembly from the 360 model. The front, derived from the 348 model, has been modified with an asymmetrical air vent direct to the radiator, and the rear bumper has an air outlet let into it. From the rear, the view of the car is extraordinary, and very impressive. The four exhaust pipes, positioned at the extremities, reinforce the aggressive appeal. Inside the car, the dashboard is modified to allow the fitting of the instrument panel from the 360 Modena.

The hand-assembled early draft of a truly exceptional object, a prototype could be considered the Holy Grail, an automobile that all collectors would want in their garage, but in practice they are often destroyed, or retained by the factory. The factory has never before offered for auction one of its prototypes; this sale of one of the three made for the extraordinary Enzo will allow the buyer to live again through the birth of a Ferrari legend, and to possess an important piece of Prancing Horse history.

Being a prototype, the car is not guaranteed by Ferrari; no warranty of roadworthiness is implied or given, and the car should not be registered for road use.

VENDUTA PER CONTRIBUIRE ALL'APPELLO CARITAS,
SU SUGGERIMENTO DI SUA SANTITÀ IL PAPA GIOVANNI PAOLO II.

SOLD TO BENEFIT THE CARITAS CHARITY, AT THE INSTIGATION OF HIS HOLINESS POPE JOHN PAUL II

131

FERRARI ENZO NR 400 2005

† € 1.000.000-1.100.000 US\$ 1,300,000-1,400,000

MODELLO: F140 AB NUMERO DI TELAIO/VIN: ZFFCZ56B000141920 MOTORE: 12 cilindri a V a 65°, centrale, posteriore, longitudinale in lega leggera ALESAGGIO-CORSA: 92 x 75,2 mm CILINDRATA: 5998 cm ³ DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa per fila di cilindri, quattro valvole per cilindro ALIMENTAZIONE: iniezione e accensione automatica Bosch Motronic ME7 RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 11,2 : 1 POTENZA MASSIMA: 660 cavalli a 7800 gir/min CAMBIO: controllo elettronico a sbalzo, 6 marce +RM, ponte differenziale autobloccante, ABS-ASR: Bosch 5,3 FRIZIONE: bidisco a secco TELAIO: fibra di carbonio e honey-comb, struttura di supporto in lega di alluminio	CARROZZERIA: fibra di carbonio e honey- comb SOSPENSIONI ANTERIORI E POSTERIORI: ruote indipendenti, push rod con bilancere, triangoli sovrapposti, ammortizzatori con controllo elettrico STERZO: a cremagliera servoassistita FRENI: idraulici, a disco ventilati in carbonio/ceramica di 380 mm di diametro RUOTE: 9 x 19 e 13 x 19 PNEUMATICI: Bridgestone tubeless, radiali 245/35 ZR 19 anteriori e 345/35 ZR 19 posteriori PASSO: 2650 mm CARREGGIATA ANTERIORE: 1660 mm CARREGGIATA POSTERIORE: 1650 mm PESO A SECCO: 1244 Kg, peso in ordine di marcia: 1365 kg PRESTAZIONI: velocità massima maggiore di 350 km/h, 1 km da fermo in 19 secondi NUMERO DI VETTURE COSTRuite: 399 + 1
---	---

TYPE: F140 ABE CHASSIS NUMBER/VIN: ZFFCZ56B000141920 ENGINE: alloy, 65° V12, central rear- mounted, longitudinal BORE X STROKE: 92 x 75.2mm CAPACITY: 5,998cc VALVE GEAR: DOHC per cylinder bank, four valves per chamber CARBURETION: Bosch Motronic ME7 injection and ignition systems COMPRESSION RATIO: 11.2: 1 MAX. POWER: 660bhp @ 7,800rpm TRANSMISSION: six speed + Reverse, Bosch 5.3 LSD, ABS-ASR : Bosch 5.3 CLUTCH: two discs, dry CHASSIS: carbon-fibre and honeycomb, alloy engine sub-frame BODY: composite materials	SUSPENSIONS: IFS and IRS, two A-arms, push rod, anti-roll bars, electronic damping STEERING: power-assisted rack and pinion steering BRAKES: hydraulic on four 380mm ceramic-carbon fibre discs WHEELS: 9x19 and 13x19 TYRES: Bridgestone tubeless radial, 245/35 ZR 19 front, 345/35 ZR 19 rear WHEELBASE: 2,650mm FRONT TRACK: 1,660mm REAR TRACK: 1,650mm DRY WEIGHT: 1,255kg (dry) ; kerb weight: 1,365kg PERFORMANCE: 350kph max. speed; 19.6 sec. standing start km NUMBER OF CARS BUILT: 399+1
--	---

“Il terzo millennio si presenta come un momento di forte competizione per il mondo dei circuiti; mai come in questo periodo, infatti, la Formula Uno ha offerto alla squadra un laboratorio di ricerca così avanzato.

Per creare una sinergia tra il nostro successo e il ruolo fondamentale della competizione, ho deciso che quest'auto, che rappresenta il meglio della tecnologia, sia dedicata al nostro fondatore, il quale aveva più volte ribadito che le auto da strada dovevano essere costruite traendo insegnamento dalle competizioni. Pertanto questo modello, di cui noi andiamo molto fieri, verrà conosciuto con il nome di Enzo Ferrari”.

Queste sono le parole pronunciate da Luca Cordero di Montezemolo al momento del lancio della Enzo. Tra le vetture prodotte in serie limitata a Maranello, tra cui la 288 GTO, la F40 e la F50, la Enzo è l'ultima vetrina degli sviluppi tecnologici della Ferrari.

Più delle sue antenate, la Enzo esprime al massimo il concetto di auto sportiva, senza compromessi, prendendo vantaggio dal continuo passaggio delle tecnologie dalle auto da competizione alle vetture da strada. L'obiettivo sviluppato da Pininfarina è stato quello di creare un'analogia visuale tra le auto di Formula Uno e la Enzo. Si tratta di una grande scommessa vinta con successo.

In particolare la parte anteriore, con il suo muso caratteristico e le sue prese d'aria che vanno da una parte all'altra, rappresenta un'interpretazione evidente delle Formula Uno. Lo stesso avviene per le fiancate dell'auto che fanno pensare immediatamente alla monoposto. Uno studio aerodinamico avanzato ha portato all'eliminazione dell'alettone posteriore. Le porte “a farfalla” hanno apertura e chiusura assistite.

Un uso esteso di materiali compositi per il telaio e la carrozzeria ha permesso di abbassare il peso e di ottenere un rapporto peso/potenza eccezionale di 1,9 kg /cavalli. Molti degli elementi sono realizzati a “sandwich a nido d'ape” in alluminio/nomex e fibra di carbonio.

“Ferrari entered the third millenium during an incredible phase of competition in the world of circuit racing. In fact, the Formula One has never offered the company such a true laboratory for advanced research as in recent years.

In order to create a synergy between our successes and the fundaments of racing I decided that this car, which embodies the best of our technology, should be dedicated to our founder who always thought that our road cars should take into account the lessons of racing. So this car, of which we are very proud, will be named Enzo Ferrari.”

Thus spoke Luca di Montezemolo introducing the Enzo. In the line of limited series produced at Maranello which includes the 288 GTO, F40 and F50, the Enzo is the latest and most achieved showcase of Ferrari's technology.

Even more than its predecessors, the Enzo is a purist conception of the ultimate sports car, almost without compromise, and takes advantage of a continuous transfer of technologies from the racing to the road car.

Accordingly the design theme, developed by Pininfarina, consisted of creating a visual similarity between the Formula One car and the Enzo. It was a big risk that has been notably successful. In particular, the aggressive front, with the triangular nose flanked by air intakes, is truly reminiscent of a Formula One car. The same applies to the car's sides which evoke the single-seater's body. Advanced aerodynamic research allowed the deletion of a fixed rear spoiler. The gullwing door opening and closing are power assisted.

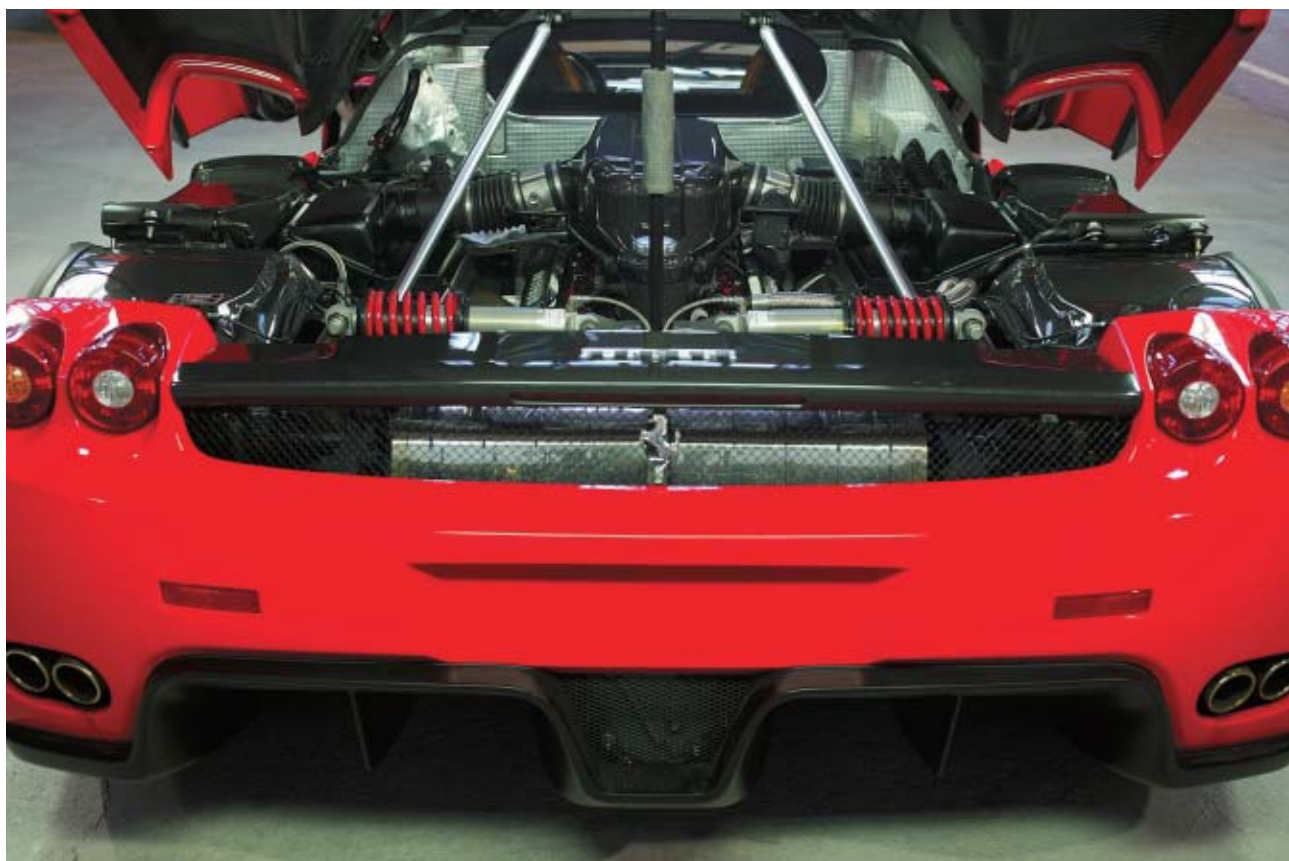




launch photograph



launch photograph



All'interno della vettura la fibra di carbonio è stata largamente utilizzata ed è visibile e funzionale. La maggior parte dei comandi è stata raggruppata sul volante come nella vettura F1.

Senza togliere le mani dal volante, si può controllare la velocità, suonare il clacson, lampeggiare, adattare la visibilità alle differenti condizioni atmosferiche, aumentare l'altezza delle sospensioni, azionare il sistema "corsa" (cioè sospensioni più stabili) ed inserire il dispositivo anti-pattinamento ASR. Un bottone bianco inserisce la retromarcia.

I sedili in fibra di carbonio sono particolarmente riusciti, leggeri e supportano perfettamente il conducente. Sulla pedaliera sono disponibili in 16 configurazioni adattabili al pilota. La necessità di avere una buona tenuta in curva ed una velocità massima di 350 km/h era una scommessa. Sulla F1 la configurazione aerodinamica può essere modificata da un circuito all'altro e, per esempio, le auto non sono regolate alla stessa maniera per il circuito di Monaco o di Monza.

Su una vettura da strada come questa una certa forma di compromesso è necessaria. Gli ingegneri della Ferrari hanno ridotto questa contraddizione utilizzando anteriormente un paio di flaps e posteriormente uno spoiler retrattile.

Quando l'auto è in curva e necessita del massimo di aderenza, i flaps anteriori si ritraggono e lo spoiler posteriore sporge completamente. Quando l'auto ha bisogno di velocità massima i flaps fuoriescono, mentre lo spoiler rientra. Anche la portanza a cui l'auto è soggetta è stata motivo di numerosi studi.

An extensive use of composite materials for the monocoque chassis and the body helped to lower the weight, giving an exceptional power-to-weight ratio of 1.9kg/bhp. Many components are made of honeycomb aluminium/momex/carbon fibre sandwich material.

In the car's interior the carbon fibre is visible, and functional. The majority of the controls are mounted on the steering wheel, again as on the Formula 1 car. While keeping the hands on the wheel, it is possible to shift gears, to control the indicators or the horn, to use the computer, to increase the height of the suspension, to choose "racing" mode and to switch off the ASR; a white button selects reverse gear.

The carbon fibre seats are particularly well designed, both light and very supportive. Sixteen seat configurations are available.

The necessity of having both a sufficient downforce in middle and fast corners and a top speed of 350 kph was a challenge. On a Formula 1 car, the aerodynamic layout can be modified according to the circuit and the cars are not tuned at Monza as they are at Monaco. On a road car like this, some form of compromise is usually necessary. The Ferrari engineers have found the solution, in fitting two flaps at the front and a retractable spoiler at the rear. When the car is cornering at high speed, the flaps are retracted and the spoiler is out. When the car is at its maximum speed, the flaps are out and the rear spoiler is retracted. The underside, too, is the result of a complicated design process.



Il cuore della Enzo è un meraviglioso V12, diretto discendente di una linea concepita sin dalla 125 F1 del 1947. Ancora una volta è stato completamente ridisegnato, tenendo conto degli insegnamenti delle gare, ad esempio per la forma delle camere di combustione con quattro valvole per cilindro e il diagramma di distribuzione variabile improntato alla F1.

La gestione elettronica dell'accensione e della carburazione è affidata per ogni fila di cilindri ad una unità Bosch Motronic ME7 che controlla il sistema di iniezione PF, l'acceleratore "drive by wire" e i distributori per ogni candela NGK PMR M10. Sono stati montati sei sensori di indicazione.

La potenza di 660 cavalli di questo motore è eccezionale, 110 cavalli per litro, cosa mai sperimentata prima in un motore di così alta cilindrata (circa 500 cm³). Il cambio è direttamente accoppiato al motore ed è stato concepito così per minimizzare il tempo di passaggio che è circa di 150 millesimi di secondo. Un sistema elettro-idraulico permette di attivare il cambio e la frizione.

Il comando sequenziale Magneti Marelli permette manovre estremamente rapide: azionando una leva posizionata dietro al volante sulla destra si innesta la marcia avanti mentre con una leva sulla sinistra si innesta la retromarcia. Sono previste due modalità d'uso: la "Sport" per la guida normale e la "Corsa", per un utilizzo estremo della vettura. Con l'ASR disinserito ed il cambio in modalità "Corsa", può essere utilizzato un dispositivo di "Launch Control", improntato alla F1, per velocizzare l'avviamento.

Il progetto Enzo è forse il primo esempio di integrazione completa tra i sistemi di controllo di una autovettura (motore, cambio, sospensioni, ABS/ASR e configurazioni aerodinamiche). Il telaio è stato completamente costruito in materiali compositi e la Enzo ha passato con successo i "crash test" in linea con gli standard più severi. Le sospensioni sono a ruote indipendenti sia anteriormente che posteriormente ed un sistema di controllo degli ammortizzatori ottimizza le esigenze di comfort e di tenuta di strada.

Le ruote sono in lega leggera a fissaggio centrale: sono delle 9J x 19 avanti e 13J x 19 dietro. I pneumatici sono stati studiati espressamente per questa vettura dalla Bridgestone e portano il nome di "Potenza RE 050A Scuderia". L'auto è dotata di un sistema che misura la pressione dei pneumatici (siamo ormai lontano da quelli garantiti solo per un minuto alla velocità massima di 280/km/h, un tempo montati su alcune vetture).

I freni sono stati studiati da Brembo e per la prima volta su una Ferrari da strada i dischi sono in carbonio come sulle F1. Questa soluzione non solo permette prestazioni eccezionali in fase di frenata, ma anche di ridurre il peso. I dischi hanno 380 mm di diametro e 34 di spessore. Ci sono 6 pistoni anteriormente e 4 posteriormente.

Nell'eccellente rivista "Sport Auto" del Settembre 2002, il giornalista che venne ad assistere ad una prova della Enzo terminò il suo articolo con queste parole: "Nessun'altra auto presenta oggi una così stretto rapporto con le vetture da competizione e una tale facilità di guida".

Il 17 Gennaio 2005 tutti i membri della Scuderia andarono a Roma ad incontrare il Giovanni Paolo II che diede loro la benedizione. Luca Cordero di Montezemolo diede in regalo al Papa la quattrocentesima ed ultima Enzo. Dopo aver ringraziato la Scuderia il Papa chiese loro di vendere la vettura per contribuire all'appello della Caritas. Sotheby's è orgogliosa di concretizzare oggi l'auspicio del Santo Padre.

Libretto di circolazione comunitaria.

The heart of the Enzo, though, is the legendary V12, a direct descendant of the line that appeared in 1947 with the 125 F1. Once again, it has been totally redesigned, taking into account the latest lessons of racing such as the roof-shaped four-valve combustion chambers, and the variable inlet timing.

A Bosch Motronic ME7 unit is in charge of the ignition and Carburetion of each cylinder bank and controls the injection PF1 system, the "drive-by-wire" throttle and the distributors fitted to the NGK PMR8A M10 plugs. Six detonation sensors are fitted.

The power is exceptional, with 660bhp, the first time a ratio of 110 bhp per litre had ever been achieved on a 500cc-per-cylinder engine. The transmission is in unit with the engine. It was designed in order to minimize the shifting time, which is about 150 milliseconds. An electro-hydraulic system controls the gearbox and the clutch.

The Magneti Marelli sequential control allows for ultra-fast shifting just by pulling the right control on the wheel to shift up the gears and the left control to shift down. Two modes are offered: Sport for "daily" driving and "Corsa" for circuit-style driving. With the ASR off and in the "Corsa" mode, one can also use a "Launch Control" borrowed from the F1 cars for faster start.

The Enzo Project is perhaps the first example of a complete integration of all the controls of a vehicle (engine, transmission, suspension, ABS/ASR systems and aerodynamic configuration). The chassis has been built in composite materials and the Enzo was successfully crash-tested according to the most stringent standards. Suspension is of course fully independent but, in addition, a control system for the dampers optimizes the compromise between comfort and handling.

The alloy wheels are 9J x 19 at the front and 13J x 19 at the rear. The tyres were specially developed for the car by Bridgestone and are named "Potenza RE050A Scuderia". The car is fitted with a tyre pressure control system. (We are well advanced from the first Miura's tyres, which were guaranteed only 'for one minute' at 280kph!).

The brakes were developed by Brembo and for the first time on a Ferrari the discs were made of carbon fibre as on the Formula 1 cars. The use of this material gives an outstanding braking power as well as a reduction of the unsprung weight. The discs are 380mm in diameter and 34mm thick. There are six pistons per calliper at the front and four at the rear.

In the motor magazine Sport-Auto, the journalist who road tested the Enzo ended his article as follows: "To-day no car apart from this one can boast such a parentage in racing and such ease of driving."

On 17th January 2005, all the members of the Scuderia Ferrari went to Rome and met the Pope who blessed all of them. Luca de Montezemolo presented the Pope with the 400th and last Enzo. After having thanked the Scuderia, the Pope asked them to sell the car for the benefit of Caritas. Sotheby's is proud to carry out those instructions today.

EEC title.



launch photograph



the present lot



the present lot

THE EX SCUDERIA FERRARI PETER COLLINS / MIKE HAWTHORN
1956 MONZA GP WINNING, AND LE MANS

FERRARI 625 LM 1956

± € 1.400.000-1.600.000 US\$ 1,800,000-2,000,000

NUMERO DI TELAIO/VIN: #0642 MDTR	SOSPENSIONI ANTERIORI: ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
MOTORE: tipo 131 B, # 0642 MDTR, 4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale	SOSPENSIONI POSTERIORI: ponte rigido, molle elicoidali
ALESAGGIO-CORSA: 94 x 78 mm	FRENI: idraulici a tamburo posti sulle quattro ruote
CILINDRATA: 1984 cm ³	RUOTE: a raggi con fissaggio centrale di 16" di diametro
DISTRIBUZIONE: bialbero a camme in testa	PNEUMATICI: 5,50 x16 anteriormente e 6,00 x 16 posteriormente
ALIMENTAZIONE: due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOA	PASSO: 2250 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 9 a 1	CARREGGIATA ANTERIORE: 1308 mm
POTENZA MASSIMA: 170 cavalli a 6200 giri/min	CARREGGIATA POSTERIORE: 1250 mm
CAMBIO: meccanico a 4 marce + RM, tipo 518 B	PESO A VUOTO: 680 kg
FRIZIONE: multidisco a secco	PRESTAZIONI: velocità massima 240 km/h
TELAIO: tubolare in acciaio, tubi principali di sezione ovale tipo 518/131	PRODUZIONE: 1956
CARROZZERIA: biposto sportiva in lamiera d'alluminio carrozzata da Touring	NUMERO DI VETTURE COSTRUITE: 3 spyder Touring (#0632, #0642 e #0644)

CHASSIS NUMBER/VIN: #0642 MDTR	FRONT SUSPENSION: IFS, two A-arms, coil springs, anti-roll bar
ENGINE: type 131 B, #0642 MDTR, in line four-cylinder, front-mounted longitudinal	REAR SUSPENSION: live axle, coil springs
BORE X STROKE: 94 x 78mm	BRAKES: hydraulic on four drums
CAPACITY: 1984.8cc	WHEELS: 16" wire, centre-locking
VALVE GEAR: DOHC	TYRES: 5.50 x 16 front, 6.00 x 16 rear
CARBURETION: two twin-choke Weber 40 DCOA carburettors	WHEELBASE: 2250mm
COMPRESSION RATIO: 9: 1	FRONT TRACK: 1,08mm
MAX. POWER: 170bhp @ 6200rpm	REAR TRACK: 1250mm
TRANSMISSION: four speed + Reverse, manual type 518 B	CURB WEIGHT: 680kg
CLUTCH: multi-disc	PERFORMANCE: 240 kph max. speed
CHASSIS: steel tubes, oval section main members, type 518	PRODUCTION YEAR: 1956
BODY: two-seater sports in aluminium made by Touring	NUMBER OF CARS BUILT: three spyders by Touring (#0632 - #0642 -#0644)

In seguito al terribile incidente della Mercedes 300 SLR alla 24 Ore di Le Mans del 1955, l'Automobile Club di l'Ouest impose nuove regole per le competizioni del 1956. Due categorie di auto sportive potevano gareggiare confrontandosi al livello più alto: da una parte i prototipi la cui cilindrata fu limitata a 2,5 litri e la produzione ad un massimo di 50 esemplari (soltanto la Ferrari, la Gordini e la Talbot espressero la volontà di produrre automobili con queste caratteristiche), dall'altra quelle con una cilindrata più alta, la cui produzione doveva superare i 50 esemplari. La Jaguar, col modello D a 3 litri e la Aston Martin con la sua DB3 ammisero di aver superato queste cifre nella produzione delle automobili: affermazione che nessuno verificò e che concesse alle case britanniche un vantaggio decisivo.

La Ferrari costruì sulla base del telaio della 500 TR tre nuovi modelli prodotti da Touring secondo il metodo di fabbricazione della "Superleggera". Le auto avevano un motore di 4 cilindri di 2,5 litri proveniente dalla 625 F1, il cui rapporto di compressione era da 9 a 1 e la potenza di 225 cavalli ad un regime ragionevole di 6200 giri. Furono denominate 625 Le Mans o 625 LM. I loro numeri di telaio erano: 0632, 0642 e 0644 MDTR.

Following the terrible accident which had stricken the 1955 Le Mans race, the Automobile Club de l'Ouest issued new regulations for the 1956 event. Two classes of sports cars were allowed to compete at the highest level: first the "prototypes", of which less than 50 examples were to be built and whose capacity could not be more than 2.5 litres (only Ferrari, Gordini and Talbot announced that they were ready to produce such cars), and secondly cars of greater capacity, of which more than 50 examples were required to have been produced. Jaguar with the 3.4 litre D-Type and Aston Martin with the DB3 S asserted that they had exceeded this figure and nobody seems to have checked the facts; a big advantage for the two British marques.

Ferrari built three cars on the 500 TR chassis, which were clothed by Touring along the Superleggera system. They had the 2.5-litre four-cylinder coming from the 625 F1 unit, the compression ratio being lowered to 9 to 1 and the power limited at 225bhp at the quite easy engine speed of 6,200rpm. These cars were designated 625 Le Mans or 625 LM. The chassis numbers were 0632, 0642 and 0644 MDTR.





La 24 Ore di Le Mans si sarebbe dovuta tenere quell'anno dal 28 al 29 Luglio. Le tre automobili furono testate a Monza in vista del Gran Premio Supercortemaggiore del 24 Giugno.

Le auto in gara per questo Gran Premio non dovevano superare i 2 litri di cilindrata, così le #0632, #0642 e #0644 vennero dotate del motore della 500 TR. Nonostante le vetture fossero già state iscritte e presentate alle prove con i numeri 63, 64 e 65, soltanto le prime due parteciparono al Gran Premio: la Scuderia si trovò infatti a fronteggiare problemi di diversa natura, come ad esempio la rottura di un pistone di una macchina, un asse posteriore rotto su un'altra ed un meccanico fece un incidente con la terza macchina in cammino verso il circuito.

La squadra, costituita da Peter Collins e Mike Hawthorn, vincerà la corsa con la numero 64. Juan Manuel Fangio, assieme ad Eugenio Castellotti, finirà sul podio in terza posizione con la numero 63.

Una 500 "Testa Rossa", carrozzata da Scaglietti, giunse quarta col numero 65 e con Olivier Gendebien e de Portago al volante. Dopo le gare, le auto furono ricondotte in officina, in vista della preparazione della gara di Le Mans del 1956 per la categoria "Prototipi" da 2,5 litri di cilindrata.

Come già detto in precedenza, i motori erano stati modificati per la gara di Le Mans e la loro eccellente affidabilità era stata ben accertata. Si trattava di un classico 4 cilindri da competizione, a lubrificazione a carter secco, con due alberi a camme in testa, due candele per cilindro per ottenere un'accensione. Il cambio meccanico a 4 marce era stato montato in blocco col differenziale. La carrozzeria rappresentava l'ultima creazione di Touring per la Ferrari. La linea "Superleggera" non era adatta alle automobili da competizione poiché le eventuali riparazioni risultavano troppo lunghe e difficoltose durante le gare per via dell'alto numero di piccoli tubi usati per fare struttura della carrozzeria. La linea risultava molto caratteristica per via della presenza di una rientranza tipica sulle ruote anteriori.

All'inizio della gara, al secondo giro, due Jaguar D sbandarono davanti alla nostra Ferrari 625 LM #0642 MDTR e l'auto, guidata da de Portago, non riuscì ad evitare l'incidente. La carrozzeria non subì danni eccessivi, ma il serbatoio dell'olio iniziò a perdere così tanto che la vettura fu costretta ad abbandonare la gara. Dopo cinque ore l'auto di Gendebien e Trintignant era in terza posizione e quella di Simon e Hill quarta, dietro alla Jaguar e alla Aston Martin. Ma alla 10ª ora la #0632 di Simon/Hill ruppe la trasmissione. La #0644 MDTR di Gendebien/Trintignant conquistò invece un bel terzo posto.

In 1956, the 24-Hours race was held on July 28 and 29. The three above-mentioned cars were first tested at Monza with a view to competing in the Supercortemaggiore GP on June 24. As the capacity permitted for this race was limited to two litres, #0632, #0642 and #0644 were fitted with 500 TR engines. These three cars were entered and participated in practice with the race numbers 63, 64 and 65, but only the first two started in the race. The Scuderia had to face many problems: a broken piston on one car, a broken back axle on another, and a mechanic crashed the third car en route to the circuit.

At the finish, Peter Collins and Mike Hawthorn won the race with car number 64 and Juan Manuel Fangio with Eugenio Castellotti were third with car number 63.

A 500 "Testa Rossa", now with body by Scaglietti, finished fourth, still with race number 65 and with Olivier Gendebien and de Portago at the wheel. The cars then went back to the factory in order to be prepared for the Le Mans race in their "Prototypes up to 2.5 litres" class.

As mentioned above, the engines were modified for Le Mans and their excellent reliability was well demonstrated. These were classic racing engines with dry-sump lubrication, gear-driven camshafts and two plugs per cylinder in order to obtain a more efficient ignition in a 94mm bore combustion chamber. The manual four-speed gearbox was set in the back axle. The body was the last design created by Touring for Ferrari. The Superleggera system did not suit the racing conditions and the risks; repairs were long and difficult because of the high number of small tubes used to make the body frame. These bodies featured a typical lengthened front wheel arch.

Early in the race, on lap 2, two works D-Type Jaguars skidded in front of our 625 LM, #0642, and de Portago could not avoid the crash. Body damage was limited but the oil tank started to leak and the car was put out of the race. After five hours the car driven by Gendebien and Trintignant was third and that of Simon-Hill fourth behind the last Jaguar and one Aston Martin. During the tenth hour #0632 (Simon/Hill) broke its transmission. #0644 MDTR (Gendebien/Trintignant) took a creditable third place overall.

After the race, the cars went back to the factory to be fitted with two-litre engines and sold. #0632 was shipped to Venezuela and won its class at the Buenos Aires 1000km race in 1957. Like many other racing cars it was fitted with an American V8 engine in the Seventies before being restored later in Italy recovering its original mechanical parts. Engine #0644 was discovered at Luigi Chinetti's and sold to Will Haible in 1983.







Dopo la gara, le vetture tornarono in officina dove furono riportate a 2 litri e successivamente vendute. La # 0632 andò in Venezuela e vinse per la sua categoria alla 1000 Km di Buenos Aires nel 1957. Come avvenne per molte altre vetture dello stesso tipo, negli anni Settanta l'auto venne dotata di un motore V8 americano, mentre successivamente venne restaurata in Italia, riacquistando le sue parti meccaniche originali. Il motore della #0644 MDTR fu ritrovato da Luigi Chinetti e venduto nel 1983 a Will Haible..

L'automobile qui presentata, la #0642 MDTR, dopo la vittoria conseguita a Monza e la breve partecipazione alla 24 Ore di Le Mans, fu venduta dall'onnipotente Luigi Chinetti a Robert Publicker alla fine del 1956. Partecipò alla "Nassau Speed Week" nel Dicembre dello stesso anno e in quell'occasione venne verniciata di giallo. Alla fine del 1957 Publicker, sempre grazie all'intermediazione di Luigi Chinetti, vendette l'auto.

La #0642 MDTR passò nelle mani di numerosi acquirenti americani per poi arrivare nel 1987 a Steve Barney, che fece coppia nella Mille Miglia storica del 1988 con Gerald Roush, editore rispettato del "Ferrari Market Letter". Fu esposta in seguito durante alcune manifestazioni negli Stati Uniti per poi partire alla volta del Giappone per la collezione Matsuda.

Tornerà infine negli Stati Uniti alla Symbolic, per poi essere ceduta al suo attuale proprietario.

E' stata esposta alla mostra "Cavallino Classic" lo scorso 22 Gennaio 2005 ed ha partecipato attivamente alla "Shell Heritage Challenge Series". La 625 LM è un'eccellente scelta per un collezionista che cerca una bella vettura storica con credenziali positive per le competizioni storiche attuali.

Veicolo da competizione.

After its victory at Monza and its shortened race at Le Mans, the car for sale here, #0642 MDTR, was sold in America by the ubiquitous Luigi Chinetti to Robert Publicker in late 1956. #0642 participated in the "Nassau Speed Week" in December 1956 refinished in yellow. In late 1957 Publicker sold the car again through Chinetti.

The car then passed through the hands of a number of U.S. owners and then to Steve Barney in 1987, who teamed with Gerald Roush, the Ferrari Market Letter editor, in the 1988 Historic Mille Miglia. It was exhibited at some American events, went to the Matsuda Collection in Japan, and then came back to the U.S. to Symbolic, who sold it to its present owner. It was last exhibited at the "Cavallino Classic" event on January 22, 2005, and has been actively campaigned in the Shell Heritage Challenge Series. The 625 LM is an excellent choice for a collector seeking a fine historic car with the credentials for modern historic competition.

Racing car.

0642



FERRARI F1/F-2004 2004

† € RIFERITEVI AL DIPARTIMENTO US\$ REFER TO DEPARTMENT

NUMERO DI TELAIO: # 234	SOSPENSIONE ANTERIORE: indipendenti con puntone a molla di torsione
MOTORE: tipo 053	SOSPENSIONE POSTERIORE: indipendenti con puntone a molla di torsione
CILINDRATA: 2997 cm3	FRENI: idraulici posti su quattro dischi ventilati in carbonio, con pinze Brembo
DISTRIBUZIONE: pneumatica a bi-albero a camme in testa, comandato per ingranaggi	RUOTE: BBS in lega leggera, 13" di diametro
ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica digitale Magneti Marelli	PNEUMATICI: Bridgestone Potenza
CAMBIO: a 7 marce + RM, semi-automatico, posteriore, longitudinale, in titanio	PASSO: 3050 mm
TELAIO: in fibra di carbonio e honey-comb	CARREGGIATA ANTERIORE: 1470 mm
CARROZZERIA: in fibra di carbonio	CARREGGIATA POSTERIORE: 1405 mm
	PRODUZIONE: 2004

CHASSIS NUMBER: #234	FRONT SUSPENSION: IFS with push-rod controlled torsion bars
ENGINE: type 053	REAR SUSPENSION: IRS with push-rod controlled torsion bars
CAPACITY: 2,997cc	BRAKES: hydraulic on four ventilated carbon discs with Brembo calipers
VALVE GEAR: gear-driven DOHC with pneumatic return	WHEELS: 13" alloy BBS
CARBURETION: Magneti Marelli digital electronic injection	TYRES: Bridgestone Potenza
TRANSMISSION: Titan seven-speed + Reverse, semi-automatic control, rear-mounted longitudinal, made in titanium	WHEELBASE: 3,050mm
CHASSIS: carbon fibre and honeycomb monocoque frame	FRONT TRACK: 1,470mm
BODY: carbon fibre, honeycombed frame	REAR TRACK: 1,405mm
	PRODUCTION RUN: 2004

La Ferrari F2004 è la cinquantesima monoposto costruita dalla Ferrari per partecipare al Campionato del Mondo di Formula Uno.

Il progetto, contraddistinto dalla sigla 655, rappresenta un'ulteriore evoluzione dei concetti già espressi nella F2003 GA e tutti gli aspetti della macchina sono stati completamente riprogettati, cercando di creare le migliori condizioni per ottenere la massima prestazione dal nuovo motore 053 e dalle gomme Bridgestone.

La configurazione aerodinamica è stata ottimizzata alla luce delle modifiche introdotte nel regolamento tecnico, con l'obiettivo di migliorare le performance complessive mediante un miglior bilanciamento dei pesi ed un centro di gravità più basso. Il telaio è nuovo, sia nel disegno che nella costruzione: il peso è stato ridotto ed è stata migliorata la struttura rispetto alla scocca della F2003 GA. Anche le sospensioni sono state ridisegnate per ottenere la miglior maneggevolezza dall'insieme e dai pneumatici, anch'essi in continua evoluzione.

Nuovi materiali sono stati utilizzati nella produzione del propulsore e della trasmissione, al fine di ridurre il peso e gli ingombri. Le modifiche introdotte nel regolamento sportivo riguardo al numero dei motori che possono essere utilizzati nel week-end del Gran Premio hanno reso più difficile il compito: ora i motori devono durare il doppio di prima con performance superiori. La Shell ha fornito un contributo fondamentale nello sviluppo dell'auto mediante la ricerca di un nuovo carburante e di nuovi lubrificanti.

The F-2004 is the fiftieth single-seater type built by Ferrari for the Formula One World Championship.

Code-named 655, the project was in fact an evolution of the former concepts developed for the F-2003 GA. Nevertheless, every component was thoroughly redesigned in order to optimize the environment around the new 053 engine and the Bridgestone tires.

Aerodynamics had been improved according to the new technical regulations in order to get a better performance package with a better weight balance and a lower centre of gravity.

The chassis was entirely new, both in terms of design and fabrication, lighter and stronger than the previous one. Suspension had been also redesigned to obtain the best possible handling from the whole package and from the tires, which were themselves in continuous development.

New materials were used for fabricating the engine and gearbox which were both lighter. The new regulations concerning the number of engines available for one weekend of Grand Prix had much complicated the task. Now the engines have to last twice as long as before, while performing better. The Shell Company had played an important part in the car evolution with the research for better reliability in developing new fuel and lubricants.







Il cambio è montato in modo longitudinale come sulla F2003- GA, ma completamente nuovo, più piccolo e più leggero.

Con la nuova F2004 e grazie al talento dei suoi piloti e alla gestione di Jean Todt la Ferrari è riuscita ad oscurare le altre scuderie, come mai era successo prima nella storia della Formula Uno con 16 vittorie nei GP, 14 giri più veloci, 12 "pole position" e 29 podi.

Questa monoposto #234, che si è aggiudicata ben cinque Gran Premi con Michael Schumacher al volante, è stata completamente rimessa a nuovo dalla Scuderia.

Poter acquistare una monoposto di Formula Uno di costruzione così recente ed ancor più una Ferrari Campione del Mondo con cinque vittorie è un'opportunità veramente eccezionale. Ma questa meraviglia dovrà restare sino al prossimo Gennaio 2006 nei locali della Scuderia prima che possa essere consegnata al suo nuovo proprietario per evidenti ragioni di segreti tecnologici e industriali da preservare.

Nel frattempo, l'acquirente sarà il benvenuto per guidare l'auto nel circuito di Fiorano e partecipare alle gare clienti F1.

Veicolo da competizione.

The transmission was again longitudinally mounted as on the F-2003 GA but was entirely new, smaller and lighter.

With this new F-2004 and thanks to the drivers' skills, Jean Todt's management and the team's determination, Ferrari were to crush all its competitors in a way that had never been seen in Formula One history, with 16 GP wins, 14 best laps, 12 pole positions and 29 placings.

This single-seater #234, which won five Grands Prix with Michael Schumacher at the wheel, has been completely overhauled by the Scuderia. It is an exceptional opportunity to acquire such a recent F1 car and moreover a World Champion Ferrari credited with five victories. But this star has to remain in the Scuderia premises until January 2006 before being delivered to its new owner for obvious reasons of industrial and technical secrecy. In the meantime, the buyer will be welcomed to drive the car at the Fiorano track and take part in the F1 Clienti events.

Racing Car.

2004 RISULTATI		
Grand Prix	Pilota M. Schumacher	Pilota R. Barrichelo
Australia	1 #234	2
Malesia	1 #234	4
Bahrain	1 #234	2
San Marino	1 #234	6
Spagna	1 #234	2
Monaco	/ #234	3
Europa	1	2
Canada	1	2
USA	1	2
Francia	1	3
Gran Bretagna	1	3
Germania	1	12
Belgio	1	2
Ungheria	1	2
Italia	2	1
Cina	12	1
Giappone	1	/
Brasile	7	3
Classifica Piloti	1°, con 148 punti	2°, con 114 punti
Classifica Costruttori	1°, 262 punti	

2004 RESULTS		
Grand Prix	Driver M. Schumacher	Driver R. Barrichelo
Australia	1 #234	2
Malaysia	1 #234	4
Bahrain	1 #234	2
San Marino	1 #234	6
Spain	1 #234	2
Monaco	/ #234	3
Europe	1	2
Canada	1	2
USA	1	2
France	1	3
Great Britain	1	3
Germany	1	12
Belgium	1	2
Hungary	1	2
Italy	2	1
China	12	1
Japan	1	/
Brasil	7	3
Driver	1st, 148 pts	2nd, 114 pts
Constructor	1st, 262 pts	



NOTE



FERRARI CLASSICHE



LA CERTIFICAZIONE DI AUTENTICITÀ

THE CERTIFICATION OF AUTHENTICITY

Le vetture Ferrari che prendono parte all'asta di Sotheby's sono tutte dotate del Certificato di Autenticità rilasciato da Ferrari Classiche.

La Certificazione di Autenticità è una delle principali attività che Ferrari Classiche svolge con l'obiettivo di tutelare il prezioso patrimonio rappresentato dalle vetture che dal 1947 la Ferrari ha progettato e realizzato.

Il servizio è rivolto alle Ferrari stradali di età superiore ai vent'anni ed alle Ferrari F1, sport e sport-prototipi in generale, indipendentemente dal loro anno di produzione.

Lo scopo è fornire ai proprietari un documento che attesti ufficialmente l'autenticità delle autovetture.

I VANTAGGI

- Tutela del patrimonio
- Plus qualificante in caso di vendita della vettura
- Partecipazione a manifestazioni ufficiali della Ferrari

I CRITERI DI AUTENTICITÀ

La vettura è considerata autentica soltanto se, oltre ad essere totalmente funzionante, le verifiche effettuate da Ferrari accertano che tutte le seguenti componenti risultano originali: Telaio, Motore, Cambio/Trasmissione, Sospensioni/Freni/Ruote, Carrozzeria e Interni.

Durante il processo di certificazione, la vettura viene sottoposta ad un attento esame effettuato da un gruppo di esperti nella officina di accettazione/delibera presso Ferrari Classiche o nei centri espressamente autorizzati.

The Ferrari cars that will take part in the Sotheby's auction have all been given the Certification of Authenticity by Ferrari Classiche.

The Certification of Authenticity is one of the main activities that Ferrari Classiche undertakes with the aim of controlling and ensuring the precious patrimony of cars which Ferrari has conceived and produced since 1947.

This service is available to Ferrari road cars over twenty years of age and to Ferrari F1 cars, sports and sports prototypes, irrespective of their year of manufacture.

The aim is to provide owners with a document attesting to the authenticity of their vehicle.

BENEFITS

- Proof of Authenticity
- Additional value in case of sale of vehicle
- Participation in official Ferrari events.

CRITERIA OF AUTHENTICITY

The car is only deemed authentic if, other than being in working order, checks made by Ferrari show that all the following components are original: Chassis, Engine, Gearbox/Transmission, Suspension, Brakes/Wheels, Bodywork and Interior.

During the certification process the car undergoes a rigorous examination by a group of experts in a special workshop, the Ferrari Classiche premises, or in a specially authorised centre.



LE GARE FERRARI 2005



ITALIA

03/04 Imola
01/05 Misano
29/05 Vallelunga
12/06 Monza
10/07 Budapest, H
18/09 Mugello
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



EUROPA

24/04 Hockenheim, D
15/05 Silverstone, GB
26/06 Spa, B
10/07 Budapest, H
28/08 Oschersleben, D
18/09 Mugello, I
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



USA

03/04 Fontana, CA
15/05 Las Vegas, NE
12/06 Montreal, CDN
26/06 Mont Tremblant, CDN
09/07 Lime Rock, CT
07/08 Elkhart Lake, WI
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



EUROPA

15/05 Pau, F
26/06 Spa, B
14/08 Nürburgring, D
09/10 Estoril, P
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



USA

23/01 Palm Beach, FL
03/04 Fontana, CA
15/05 Las Vegas, NE
26/06 Mont Tremblant, CAN
09/07 Lime Rock, CT
07/08 Elkhart Lake, WI
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



FIA GT

10/04 Monza, I
01/05 Magny-Cours, F
15/05 Silverstone, GB
29/05 Imola, I
26/06 Brno, CZ
31/07 Spa, B
28/08 Oschersleben, D
18/09 Istanbul, TR
30/10 Zhuhai, CN
25/11 Bahrain, BRN
02/12 Dubai, UAE



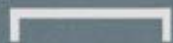
LMES

Le Mans Endurance Series
17/04 Spa, B
18-19/06 Le Mans, F
10/07 Monza, I
14/08 Silverstone, GB
04/09 Nürburgring, D
16/10 Istanbul, TR



ALMS

American Le Mans Series
19-20/3 Sebring, FL
17/04 Road Atlanta, GA
22/05 Mid-Ohio, OH
03/07 Lime Rock, CT
16/07 Sonoma, CA
31/08 Portland, OR
21/08 Elkhart Lake, WI
28/08 Mosport, CDN
02/10 Road Atlanta, GA
16/10 Laguna Seca, CA



F1 Clienti

24/04 Hockenheim, D
05/06 Vigeant, F
26/06 Spa, B
4° evento TBA
23/10 Mugello, I -
Finali Mondiali



FORMULA 1

06/03 Australia
20/03 Malesia
03/04 Bahrain
24/04 San Marino
08/05 Spagna
22/05 Monaco
29/05 Europa
12/06 Canada
19/06 USA
03/07 Francia
10/07 Gran Bretagna
24/07 Germania
31/07 Ungheria
21/08 Turchia
04/09 Italia
11/09 Belgio
25/09 Brasile
09/10 Giappone
16/10 Cina



**Corse
Clienti**

Ferrari STORE

L'emozione del mondo Ferrari.



MEMORABILIA - PUBLICATIONS - HI-TECH - APPAREL - ACCESSORIES - GAMES



MARANELLO, Via Abetone Inferiore - tel. 0536 949888

BOLOGNA - MILANO - LAS VEGAS - ROMA - SHANGHAI

www.ferraristore.com

NOTIZIE IMPORTANTI / IMPORTANT NOTICES

NOTIZIE IMPORTANTI PER GLI ACQUIRENTI / IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

Durante alcune aste potrà essere operante uno schermo che indica i cambi aggiornati delle principali valute estere, in contemporanea con le offerte effettuate in sala d'asta. I cambi sono da considerarsi solo indicativi e tutte le offerte in sala saranno espresse in Euro. Sotheby's declina ogni responsabilità per ogni errore ed omissione che apparirà su detto schermo. Il pagamento dei lotti acquistati dovrà essere in Euro. L'ammontare equivalente in altre valute sarà accettato solo in base alla valuta del giorno in cui il pagamento verrà effettuato.

During the sale Sotheby's may provide a screen to show currency conversions as bidding progresses. This is intended for guidance only and all bidding will be in Euro. Sotheby's is not responsible for any error or omissions in the operation of the currency converter. Payment for purchases is due in Euro, however the equivalent amount in any other currency will be accepted at the rate obtaining on the date that payment is made.

STIME IN DOLLARI AMERICANI / ESTIMATES IN US DOLLARS

Per agevolare i potenziali acquirenti, le stime di questa asta sono state indicate anche in dollari americani. Le stime espresse in Euro sono state convertite in dollari mediante il tasso di cambio del giorno in cui è stato stampato questo catalogo. Le stime possono essere state arrotondate: €1 = US\$1.258

Il cambio è soggetto a variazioni giornaliere, Vi raccomandiamo pertanto di effettuare una puntuale verifica del tasso di cambio il giorno dell'asta prima di formulare le Vostre offerte.

As a guide to potential buyers, estimates for this sale are also shown in US Dollars. The estimates printed in the catalogue in Euros have been converted at the following rate, which was current at the time of printing. These estimates may have been rounded: €1 = US\$1.258

By the date of the sale this rate is likely to have changed, and buyers are recommended to check before bidding.

SICUREZZA ALLA PISTA DI FIORANO / SAFETY AT PISTA DI FIORANO

Per salvaguardare la Vostra sicurezza durante la permanenza nei nostri spazi espositivi, Sotheby's cerca di esporre tutte le opere in modo tale da non creare eventuali pericoli. Tuttavia, nel caso in cui maneggiaste oggetti in esposizione presso di noi, è a Vostro rischio e pericolo. Alcuni oggetti di grandi dimensioni e pesanti possono essere pericolosi se maneggiati in modo errato. Nel caso in cui desideraste ispezionare accuratamente un oggetto, Vi preghiamo di richiedere l'assistenza del personale Sotheby's. Alcuni oggetti in esposizione potrebbero essere segnalati con la dicitura "PER CORTESIA NON TOCCARE". Nel caso in cui sia Vostro desiderio esaminare questi oggetti, Vi preghiamo di richiedere l'assistenza del personale Sotheby's, che sarà sempre lieto di poterVi assistere.

Grazie per la Vostra cortese collaborazione.

Sotheby's is concerned for your safety while you are on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable. Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at your own risk. Some items can be large and/or heavy and can be dangerous if mishandled. Should you wish to view or inspect any items more closely please ask for assistance from a member of Sotheby's staff to ensure your safety and the safety of the property on view. Some items on view may be labelled "PLEASE DO NOT TOUCH". Should you wish to view these items you must ask for assistance from a member of Sotheby's staff, who will be pleased to assist you.

Thank you for your co-operation.

PAGAMENTO / PAYMENT

Sotheby's accetta diverse forme di pagamento. Vi preghiamo di fare riferimento alle pagine 242 e 243 stampate sul catalogo. Gli acquirenti sono gentilmente pregati di effettuare il pagamento ed il ritiro degli oggetti acquistati il prima possibile. Vi preghiamo di prendere nota che sarà possibile effettuare il ritiro della memorabilia (dal lotto nr. 1 al lotto nr. 81) solo il giorno 28 Giugno 2005, durante o immediatamente dopo la fine dell'asta. Dato l'accesso limitato alla Pista di Fiorano, le macchine dovranno essere ritirate direttamente presso SAIMA AVANDERO, come indicato sotto.

Sotheby's accepts various methods of payment. Please refer to pages 242 and 243 in this catalogue for details. Buyers are kindly requested to arrange payment and clearance of purchases as early as possible. Please note that it will be only possible to collect memorabilia (lots 1 to 81) during and immediately after the sale on 28 June 2005. Due to limited access at Pista di Fiorano, cars can only be collected directly from SAIMA AVANDERO as indicated below.



SPOSTAMENTO E RITIRO / REMOVAL AND HANDLING

Mercoledì 29 Giugno 2005 tutti i lotti verranno trasferiti presso il magazzino della Saima Avandero – Via V. Brigatti 25/A, 41100 Modena (T. +39 059 414911; F. +39 059 315737). Sarà possibile effettuare il ritiro a partire dalle ore 14 del giorno Giovedì 30 Giugno 2005. Orario: dal Lunedì al Venerdì dalle 9 alle 13 e dalle 14 alle 18.

Le spese di trasporto sono le seguenti:
Automobili: per lotto € 180 + IVA ed estensione copertura assicurativa.
Memorabilia: gli acquirenti sono pregati di rivolgersi alla SAIMA AVANDERO in quanto i costi per lo spostamento ed il trasporto di ciascun lotto può differire in relazione alle sue dimensioni.

All lots will be removed by SAIMA AVANDERO on Wednesday 29 June 2005 to their warehouse at Via V. Brigatti 25/A, 41100 Modena (T. +39 059 414911; F. +39 059 315737). They will be available for collection from Thursday 30 June 2005 at 2pm. Opening hours are from Monday to Friday 9am to 1pm & 2pm to 6pm.

*Removal and handling charges will be incurred for purchases removed from Fiorano by SAIMA AVANDERO to their warehouse at the following rates:
Cars: € 180 per lot plus VAT and extended liability cover
Memorabilia: prospective buyers are kindly requested to contact SAIMA AVANDERO as removal and handling fees may differ according to the size of each lot.*

ESTENSIONE COPERTURA ASSICURATIVA / EXTENDED LIABILITY COVER

I lotti acquistati saranno assicurati dal momento dell'aggiudicazione fino al ritiro da parte dell'acquirente oppure da parte di SAIMA AVANDERO.

SAIMA AVANDERO estenderà la copertura assicurativa ad un tasso in percentuale calcolato sull'importo totale fatturato, salvo comunicazione scritta da parte dell'acquirente, da indirizzare alla SAIMA AVANDERO presso l'indirizzo sopra menzionato. Detta comunicazione dovrà pervenire alla SAIMA AVANDERO entro le ore 18 di Venerdì 1 Luglio 2005.

Purchases will only be insured from the fall of the hammer until collection by the buyer, or collection by SAIMA AVANDERO, whichever is sooner.

SAIMA AVANDERO will arrange to extend their liabilities on all lots moved at a percentage of the inclusive purchase price, unless notice to the contrary is received in writing by SAIMA AVANDERO at the above address before 6pm on Friday 1st July 2005.

NOTIZIE IMPORTANTI / IMPORTANT NOTICES

MAGAZZINAGGIO / STORAGE

Non verrà addebitata nessuna spesa di magazzino da parte della SAIMA AVANDERO fino alle ore 18 di Venerdì 8 Luglio 2005. Dal giorno 9 Luglio 2005 verranno addebitate le spese di magazzino alle seguenti condizioni:
Automobili: a settimana o frazione: per lotto € 150 più IVA ed estensione copertura assicurativa.
Memorabilia: a settimana o frazione: per lotto € 25 più IVA ed estensione copertura assicurativa

I lotti trasferiti alla SAIMA AVANDERO saranno soggetti alle condizioni da loro applicate, copia di tali condizioni sarà disponibile presso la Pista di Fiorano e presso la SAIMA AVANDERO stessa.

*Storage at SAIMA AVANDERO will be free until 6pm on Friday 8 July 2005 after which time charges will be incurred for purchases stored at the following rates:
Cars per week or part thereof: € 150 per lot plus VAT and extended liability cover
Memorabilia per week or part thereof: € 25 per lot plus VAT and extended liability cover*

Lots removed by SAIMA AVANDERO will be subject to their conditions of Business, copies of which are available from them at Pista di Fiorano and at the SAIMA AVANDERO address.

RITIRO DEGLI ACQUISTI / RELEASE OF PURCHASE

I lotti acquistati verranno consegnati da SAIMA AVANDERO all'acquirente, oppure a persona da lui delegata, solo dietro presentazione della fattura quietanzata da Sotheby's Milano e dopo aver saldato tutte le spese inerenti al trasporto ed al magazzino dovute alla SAIMA AVANDERO.

Lots will only be released by SAIMA AVANDERO to the buyer or their authorised representative upon presentation of a release note issued by Sotheby's Milan and settlement for the removal, handling and storage charges due to SAIMA AVANDERO.

SPEDIZIONE E CONSEGNA / SHIPPING AND DELIVERY

Un rappresentante della SAIMA AVANDERO sarà presente durante tutto il periodo dell'esposizione e durante la vendita, in modo da poter fornire ulteriori informazioni a riguardo. SAIMA AVANDERO sarà inoltre disponibile per preventivi di spedizione, sia nazionale che internazionale, oppure per magazzinaggi di lunga durata.

A representative from SAIMA AVANDERO will be available during the view and sale days to give advice and receive instructions from clients for shipping and delivery of purchases. SAIMA AVANDERO will be pleased to provide quotations for door to door delivery both nation/wide and internationally, or for long time storage.

LOTTE IN TEMPORANEA IMPORTAZIONE / LOTS ON TEMPORARY IMPORTATION

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo ‡ sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale e sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un'ulteriore IVA del 10% sul valore di aggiudicazione per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250

Vi preghiamo di notare che tutti i lotti contrassegnati con il simbolo Ω sono stati importati da un paese al di fuori della Comunità Economica Europea, sono venduti in temporanea importazione doganale ma NON sono considerati di interesse storico e culturale. Questi lotti sono soggetti ad un dazio del 10% sul valore di aggiudicazione e ad un'ulteriore IVA del 20% sul totale (valore di aggiudicazione più dazio) per gli acquirenti residenti in Italia. La chiusura della temporanea importazione doganale è a carico dell'acquirente ed ammonta ad un costo di € 250.

Gli acquirenti non residenti in Italia sono pregati di notare che i lotti venduti in temporanea importazione doganale dovranno essere spediti al paese di destinazione in accordo con le leggi doganali e saranno soggetti a dazi e tasse del paese ove si importa il lotto.

Lots marked with a ‡ have been imported from outside the European Union and are to be sold under temporary importation as items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers the lots are subject to an extra 10% VAT on the hammer price and a charge of €250 for closure of the temporary importation.

Lots marked with an Ω have been imported from outside the European Union and are to be sold under Temporary Importation but are NOT items of historical and cultural interest. When the property is released to Italian resident buyers these lots are subject to 10% import duty on the hammer price and 20% VAT on the total (hammer price plus duty) also a charge of €250 for closure of the temporary importation for Italian resident buyers.

Non Italian resident buyers should be aware that as the lots are under temporary importation they will need to be shipped under customs control to the final country of import where that country's local tax and duty will apply.

LOTTE PROVENIENTI DA IMPRESA / LOTS OFFERED BY A COMPANY

Vi preghiamo di notare che i lotti contrassegnati con il simbolo † sono lotti provenienti da impresa e possono essere soggetti ad un'ulteriore IVA sul valore di aggiudicazione. Per l'individuazione del trattamento fiscale vi preghiamo di contattare il Tax Department (Andrew Hare) a Londra al n. tel: +44 207 293 6039, n. fax: +44 207 293 6913.

Dal 23 Giugno al 28 Giugno 2005 i nostri consulenti fiscali saranno presenti alla Pista di Fiorano.

Lots marked with the symbol † are offered for sale by a company and could therefore be applicable to an additional VAT on the hammer price. Please refer to the Tax Department (Andrew Hare) in London to discuss each individual case, telephone: +44 207 293 6039, fax: +44 207 293 6913.

From 23 June 2005 to 28 June 2005 our financial consultants will be available at Pista di Fiorano.

INFORMAZIONI IMPORTANTI PER GLI ACQUIRENTI / GUIDE FOR PROSPECTIVE BUYERS

Al fine di armonizzare le procedure fiscali tra i Paesi dell'Unione Europea, con decorrenza 1 gennaio 2001 sono state introdotte in Italia nuove regole con l'estensione alle Case d'Asta del regime del margine. L'art. 45 della legge 342 del 21 Novembre 2000 prevede l'applicazione di tale regime alle vendite concluse in esecuzione ai contratti di commissione definiti con:

- soggetti privati
- soggetti passivi d'imposta che hanno assoggettato l'operazione al regime del margine
- soggetti che non hanno potuto detrarre l'imposta ai sensi degli art. 19, 19-bis, e 19-bis2 del DPR. 633/72 (che hanno venduto il bene in esenzione ex-art. 10, 27-quinquies)
- soggetti che beneficiano del regime di franchigia previsto per le piccole imprese nello Stato di appartenenza.

In forza della speciale normativa, nei casi sopracitati eventuale imposta IVA viene dovuta dalla Casa d'Asta.

Palette per le Offerte

Compilando e firmando il modulo di registrazione e di attribuzione della paletta numerata, l'acquirente si impegna ad accettare le "Condizioni di Vendita" stampate alla fine del catalogo, nonché quanto stabilito qui di seguito.

Al fine di migliorare le procedure d'asta, è richiesto a tutti i potenziali acquirenti di munirsi di una paletta per le offerte prima che inizi la vendita. Potete pre-registrarvi anche durante i giorni di esposizione.

Se agite come rappresentante per una terza persona, si richiede una autorizzazione scritta. Tutti i potenziali acquirenti sono pregati di portare con sé un documento di identità. Le palette numerate possono essere utilizzate per indicare le Vostre offerte al banditore durante l'asta. Se dovete essere gli aggiudicatari di un lotto, siete pregati di assicurarvi che la Vostra paletta possa essere vista dal banditore e che sia il Vostro numero ad essere annunciato. Se ci dovessero essere dei dubbi riguardo al prezzo od all'acquirente, siete pregati di attirare immediatamente l'attenzione del banditore su di Voi. Tutti i lotti venduti saranno fatturati al nome ed all'indirizzo rilasciati al momento dell'assegnazione delle palette d'offerta numerate e non possono essere trasferiti ad altri nomi ed indirizzi. Siete pregati di non smarrire la Vostra paletta e, in caso di perdita, di informarne l'assistente del banditore. Al termine dell'asta siete pregati di restituire la Vostra paletta al banco registrazioni. Questo sistema non riguarda chi partecipa all'asta tramite offerta scritta previamente rilasciata.

Provenienza

In alcune circostanze Sotheby's può stampare sul catalogo la storia della proprietà di un'opera, se quell'informazione possa contribuire al suo studio o se sia comunque ben nota e valga a distinguere la stessa opera. Tuttavia, l'identità del venditore o dei precedenti proprietari potrà non essere resa pubblica per una serie di ragioni. Per esempio, quell'informazione potrà essere esclusa per assecondare la richiesta di riservatezza da parte del venditore o perché l'identità del precedente proprietario non è nota a causa dell'età dell'opera.

Prezzo di aggiudicazione, Commissione d'acquisto e Iva

La commissione d'acquisto è stabilita ad un tasso del 18% sui primi € 200.000 del prezzo di aggiudicazione e ad un tasso del 12% sulla somma eccedente i € 200.000. Eventuali eccezioni saranno specificate assieme alla descrizione dei singoli lotti in catalogo.

Stime pubblicate in Catalogo

Le stime pubblicate in catalogo sono solo indicative per i potenziali acquirenti. In ogni caso, tutti i lotti, a seconda del mercato, possono raggiungere prezzi sia superiori che inferiori alle valutazioni indicate. E' sempre consigliabile interpellarci all'approssimarsi dell'asta, poiché le stime possono essere soggette a revisione. Le valutazioni stampate sul catalogo d'asta non comprendono la commissione d'acquisto e l'IVA.

Simboli

○ Importo minimo garantito

Nel caso in cui un lotto sia contrassegnato da questo simbolo al venditore è stato garantito un importo minimo nell'ambito di una o più aste. Qualora tutti i lotti contenuti nel catalogo abbiano un importo minimo garantito e sia espressamente indicato all'interno delle Informazioni Importanti, non verrà utilizzato alcun simbolo in relazione ai singoli lotti.

△ Lotti di proprietà di Sotheby's

Nel caso in cui i lotti siano contrassegnati da questo simbolo la proprietà appartiene a Sotheby's in tutto o in parte oppure Sotheby's ha un interesse economico equivalente alla proprietà.

□ Senza Riserva

Qualora i lotti illustrati nel presente catalogo non siano contrassegnati dal simbolo (□), si intendono soggetti alla vendita con riserva. La riserva è il prezzo d'asta minimo concordato tra Sotheby's e il venditore, al di sotto del quale il lotto non verrà venduto. Generalmente la riserva corrisponde ad una percentuale della stima minima e non supera tale valore. Nel caso in cui un lotto sia venduto senza riserva, verrà contrassegnato dal simbolo (□). Qualora tutti i lotti contenuti nel catalogo siano soggetti alla vendita senza riserva, ciò sarà espressamente indicato all'interno delle condizioni di vendita e non verrà utilizzato alcun simbolo in relazione ai singoli lotti.

Assistenza per i potenziali Acquirenti

Gli esperti di Sotheby's sono generalmente disponibili durante l'esposizione che precede l'asta, o su appuntamento, onde fornire consigli ai potenziali acquirenti su particolari oggetti o su qualunque aspetto della procedura d'asta. Sotheby's risponde solo dei pareri riportati per iscritto; si ricorda ai potenziali acquirenti che ogni lotto è venduto nelle "condizioni in cui si trova" al momento dell'aggiudicazione.

Offerte di quanti non possono essere presenti alle vendite

Se riceveremo istruzioni in merito, daremo esecuzione alle offerte e forniremo le informazioni necessarie. Questo servizio è gratuito. I lotti saranno sempre acquistati al prezzo più conveniente consentito da altre offerte sugli stessi lotti e dalle riserve da noi registrate. In caso di offerte identiche, sarà data la precedenza a quella ricevuta per prima. Siete pregati di indicare sempre un "limite massimo" - l'ammontare al quale fareste l'offerta se partecipaste personalmente all'asta. Non saranno accettati ordini di acquisto con offerte illimitate. Gli ordini, se dettati telefonicamente, sono accettati solo a rischio del mittente e devono essere confermati per lettera, fax o telegramma prima dell'asta. Il numero di fax valido per le offerte è (02) 29518595.

Al fine di assicurare un servizio soddisfacente agli offerenti, Vi raccomandiamo vivamente di inviarci le offerte in modo che siano da noi ricevute almeno 24 ore prima dell'asta.

Non si riterranno valide comunicazioni verbali.

Il numero di fax valido per le offerte è +39 02 29518595 (fino al 21 Giugno 2005) e +39 0536 921 452 (a partire dal 22 Giugno 2005)

Offerte di rilancio e di risposta

Il banditore può aprire le offerte su ogni lotto formulando un'offerta nell'interesse del venditore. Il banditore può inoltre fare offerte nell'interesse del venditore, fino all'ammontare della riserva, formulando offerte di rilancio e di risposta per un lotto. Si fa riferimento alla condizione 4.2 delle Condizioni di Vendita.

I dipendenti di Sotheby's possono effettuare offerte in un'asta di Sotheby's solo se il dipendente non è a conoscenza del prezzo di riserva e se effettua l'offerta nel pieno rispetto delle regolamentazioni interne che regolano le offerte in asta dei dipendenti.

Spese di Magazzinaggio

Vi preghiamo di consultare le "Notizie Importanti" sulla pagina 241 di questo catalogo.

Pagamento e ritiro degli acquisti. Servizi di spedizione

Le seguenti forme di pagamento potranno facilitare l'immediato ritiro di quanto da Voi acquistato:

- (1) Contanti per un importo non superiore a € 7.500
- (2) Assegno circolare, soggetto a preventiva verifica con Istituto di emissione
- (3) Assegno bancario di conto corrente, previo accordo con la direzione amministrativa Sotheby's
- (4) Bonifico bancario: Credito Bergamasco, Piazza Missori, 3; c/c 33983 Sotheby's Italia S.r.l.; CAB 01600.6 ABI 3336.5
BIBAN D0333601600000000033983, IBAN IT79D0333601600000000033983
Swift # CREBIT22MIX. Orario di cassa: 10,30 - 13; 14 - 17

In conformità a quanto previsto dalla legge italiana Sotheby's è tenuta a richiedere ai propri clienti l'esibizione di un documento di identità (carta di identità, patente, passaporto) e la conferma del domicilio.

Per il nostro regolamento interno, Sotheby's non accetta il pagamento in contanti per importi superiori a € 7.500

Sotheby's intesterà la fattura alla medesima persona che risulti all'atto della registrazione della paletta.

Non è possibile consegnare le merci contro pagamento a mezzo assegno bancario o circolare a meno che ciò non sia stato specificatamente concordato prima dell'asta. I pagamenti effettuati tempestivamente tramite una delle sopra elencate modalità eviteranno ritardi, magazzinaggio e costi di spedizione ed assicurazione. Un rappresentante di una casa di spedizioni sarà a Vostra disposizione per informazioni e per ricevere istruzioni per eventuali spedizioni dei lotti acquistati durante l'esposizione e le vendite. Le condizioni di vendita impongono agli acquirenti il pagamento immediato dei beni acquistati. Tuttavia in limitate circostanze e comunque con il consenso del venditore, Sotheby's ha la possibilità di offrire agli acquirenti che ritenga affidabili la facoltà di pagare i beni acquistati a scadenze dilazionate. Normalmente le modalità di pagamento dilazionato dovranno essere definite prima della vendita. Prima di stabilire se concedere o meno pagamenti dilazionati, Sotheby's può chiedere referenze sull'affidabilità dell'acquirente e documentazione sulla sua identità e residenza.

INFORMAZIONI IMPORTANTI PER GLI ACQUIRENTI / GUIDE FOR PROSPECTIVE BUYERS

Assicurazione della spedizione e del Trasporto

Gli oggetti acquistati saranno spediti appena possibile seguendo eventuali Vostre istruzioni scritte, dietro l'intero pagamento dei lotti da Voi acquistati e dietro presentazione delle licenze d'esportazione necessarie.

La spedizione avverrà a spese dell'acquirente.

Valutazioni e consigli relativi a tutti i metodi di spedizione possono essere forniti su richiesta, non si risponderà di opinioni non scritte. La copertura assicurativa delle proprietà in viaggio dovrà essere concordata fra l'acquirente ed il trasportatore senza alcuna responsabilità per Sotheby's.

Tale copertura sarà a spese dell'acquirente.

Cataloghi e risultati d'Asta

Possono essere ottenuti effettuando un abbonamento annuale presso il nostro Ufficio Abbonamenti, Palazzo Broggi, Via Broggi 19 - 20129 Milano - Tel. (02) 29500.1 oppure presso il Catalogue Subscription Department 34-35 New Bond Street W1A 2AA London Tel. (20) 72936444 Fax (20) 72935909. I cataloghi possono essere acquistati presso i nostri uffici. Un bollettino con tutti i risultati d'asta viene stampato dopo ogni asta e diffuso su richiesta.

Please note that all items to be exported from Italy are subject to Italian legislation.

By bidding at auction, bidders are bound by the "Condizioni di Vendita" as amended by any oral announcement during the sales or posted notices, which together form the contract of sale between the successful bidder (purchaser), Sotheby's and the seller (consignor) of the lot.

If you have any questions concerning the information below or any other auction practices, please contact Sotheby's International Client Services.

Estimates

Each lot in the catalogue is given a low and high estimate. The estimates are guides for prospective bidders and, where possible, reflect prices that similar objects have sold for in the past. The estimates are determined several months before a sale and are therefore subject to revision to reflect current market conditions. Estimates should not be relied upon as a representation or prediction of actual selling prices. These do not include Buyer's Premium or VAT. If you have any questions concerning a lot, please contact the specialist in charge of the sale whose name is printed in the front of the catalogue.

Symbol key

The following key explains the symbols you may see inside this catalogue.

○ Guaranteed Property

The seller of lots with this symbol has been guaranteed a minimum price from one auction or a series of auctions. If every lot in a catalogue is guaranteed, the Important Notices in the sale catalogue will so state and this symbol will not be used for each lot.

△ Property in which Sotheby's has an ownership interest

Lots with this symbol indicate that Sotheby's owns the lot in whole or in part or has an economic interest in the lot equivalent to an ownership interest.

□ No Reserve

Unless indicated by a box (□), all lots in this catalogue are offered subject to a reserve. A reserve is the confidential minimum auction price established between Sotheby's and the seller and below which a lot will not be sold.

The reserve is generally set at a percentage of the low estimate and will not exceed the low estimate for the lot. If any lots in the catalogue are offered without a reserve, these lots are indicated by a box (□). If all lots in the catalogue are offered without a reserve, a Special Notice will be included to this effect and the box symbol will not be used.

Specialist advice and exhibitions

Prospective bidders may be interested in specific information which is not included in the catalogue description of a lot. For additional information concerning the property, the Sotheby's specialist in charge of the sale whose name is printed in the front of the catalogue will be available during the presale exhibition or by appointment. The dates and hours of the exhibition are printed in the front of the catalogue.

Bidding

In order to bid at an auction, you must register for a paddle when entering the salesroom. If you are the successful bidder on a lot, the auctioneer will acknowledge your paddle number. Unless you have previously qualified to bid at Sotheby's, please be prepared to provide requested information to a Sotheby's representative. Bidding will be in accordance with the lot numbers listed in the catalogue or as announced by the auctioneer.

There are three ways in which you may bid at auction: you may bid in person by attending the auction, by submitting an Absentee Bid Form or, in certain circumstances, by telephoning. If you are unable to attend the sale, please see the Absentee Bid Form and Guide for Absentee Bidders which contains additional information on absentee bidding.

The fax number for leaving bids for this sale is +39 02 29518595 (until 21st June 2005) and +39 0536 921 452 from 22nd June 2005)

Provenance

In certain circumstances, Sotheby's may print in the catalogue the history of ownership of a work of art if such information contributes to scholarship or is otherwise well known and assists in distinguishing the work of art. However, the identity of the seller of previous owners may not be disclosed for a variety of reasons. For example, such information may be excluded to accommodate a seller's request for confidentiality or because the identity of prior owners is unknown given the age of the work of art.

Hammer price and the buyer's premium

For lots which are sold, the last price for a lot as announced by the auctioneer is the hammer or successful bid price. A buyer's premium at a rate of 18% on the first €200,000 of hammer price and at a rate of 12% on the amount by which the hammer price exceeds €200,000 is payable.

Consecutive and Responsive Bidding

The auctioneer may open the bidding on any lot by placing a bid on behalf of the seller. The auctioneer may further bid on behalf of the seller, up to the amount of the reserve, by placing consecutive and responsive bids for a lot. Please refer to Condition 4.2 of the "Condizioni di Vendita". Sotheby's employees may bid in a Sotheby's auction only if the employee does not know the reserve and if the employee fully complies with Sotheby's internal rules governing employee bidding.

Payment for purchased property

If you are the successful bidder on a lot, payment is to be made immediately following a sale. You will not be permitted to take delivery of your purchases until payment is made, unless a credit arrangement has been established prior to the sale. Payment for a lot may be made in cash, banker's draft or cheque bank transfer. A purchaser wishing to pay by cheque or Banker's draft is advised to make arrangements to do so with a Sotheby's representative from our Administration department whose name is printed in the front of the catalogue. Unless such arrangements are made prior to the sale, a purchaser will not be permitted to remove purchases paid for by cheque until the cheque has cleared. The "Condizioni di Vendita" require buyers to pay immediately for their purchases. However, in limited circumstances and generally with the seller's agreement, Sotheby's may offer buyers it deems creditworthy the option of paying for their purchases on an extended payment term basis. Generally credit terms must be arranged prior to the sale. In advance of determining whether to grant the extended payment terms, Sotheby's may require credit references and proof of identity and residence.

As required by Italian law, Sotheby's is required to request all new clients or purchasers to provide: verification of identity (by providing some form of government issued identification containing a photograph, such as a passport, identity card or driver's license) and confirmation of address. It is against Sotheby's general policy to accept single or multiple related payments in the form of cash or cash equivalents in excess of € 7.500. Sotheby's retains the right to request any purchasers preferring to make a cash payment to provide an identification of the source of the funds. Finally, invoices issued for successful auction purchases will be made out to the bearer of the paddle.

Bank transfers should be addressed as follows:

Credito Bergamasco, P.zza Missori 3, Milano
c/c 33983, Sotheby's Italia S.r.l.
CAB 01600.6 ABI 3336.5
BIBAN D0333601600000000033983,
IBAN IT79D0333601600000000033983
Swift # CREBIT22MIX
Cashier hours: 10.30 am - 1 pm; 2 pm - 5 pm

Please note that the English version of this document is for information purposes only. In the event of any discrepancy between the English version and the Italian version, the latter shall prevail.

CONDIZIONI DI VENDITA / CONDITIONS OF BUSINESS

1. DEFINIZIONI

- (a) 'Acquirente' è la persona (e/o il suo rappresentante) che fa in asta l'offerta più alta accettata dal banditore;
- (b) 'commissione d'acquisto' è la somma dovuta a 'Sotheby's' da parte di un 'Acquirente', calcolata in misura percentuale sul 'prezzo' in base alle tariffe stampate nel catalogo d'asta;
- (c) 'spese' in relazione alla vendita di un lotto, sono tutte le spese dovute dall'Acquirente alla 'Sotheby's' e comprendono le (ma non si limitano alle) imposte, per qualsiasi motivo dovute, i costi di imballaggio o di spedizione, e le spese di recupero delle somme dovute da un 'Acquirente' inadempiente;
- (e) il 'prezzo' è il prezzo a cui il lotto viene aggiudicato in asta dal banditore all' 'Acquirente' o, nel caso di vendita mediante trattativa privata, il prezzo concordato fra 'Sotheby's' ed l' 'Acquirente', al netto della 'commissione di acquisto';
- (f) 'Venditore' è la persona (o il suo rappresentante) proprietaria del lotto offerto in vendita in asta o mediante trattativa privata da 'Sotheby's';
- (g) 'Sotheby's' è la 'Sotheby's' Italia s.r.l., con sede in Via Broggi 19, 20129 Milano;
- (h) 'società del gruppo Sotheby's' è qualunque società controllata da o controllante la 'Sotheby's' ai sensi dell'art. 93 del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58 e successive modifiche, nonché qualunque società controllata da società controllante la 'Sotheby's';
- (i) 'riserva' è il prezzo minimo (confidenziale) a cui il lotto è offerto in vendita, come accordato fra 'Sotheby's' e il 'Venditore';
- (j) l' 'ammontare totale dovuto' è il 'prezzo' relativo al lotto venduto in asta, oltre alla 'commissione d'acquisto' e alle 'spese';
- (k) 'contraffazione' di un lotto offerto in vendita è una imitazione moderna creata a scopo di inganno su paternità, origine, data, età, periodo, cultura, fonte, che alla data della vendita aveva un valore inferiore a quello che avrebbe avuto se il bene fosse corrisposto alla descrizione del catalogo. Non costituisce una 'contraffazione' un lotto che sia stato restaurato o sottoposto ad opera di modifica di qualsiasi natura (tra cui la ripitturazione o la riparazione);
- (l) 'dati' sono i dati personali, come definiti dall'art. 4 comma 1 (b) del Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 forniti, anche verbalmente e/o telefonicamente, dall' 'Acquirente', nonché quelli raccolti in dipendenza dell'asta e quelli comunque afferenti la vendita all'asta.

Ogni compenso, addebito o rimborso di 'spese' dall' 'Acquirente' a 'Sotheby's' deve intendersi al netto di ogni imposta dovuta ed, in particolare, dell'IVA.

2. OBBLIGHI DI 'SOTHEBY'S' NEI CONFRONTI DELL'ACQUIRENTE

- 2.1** 'Sotheby's' agisce in qualità di mandataria con rappresentanza del 'Venditore' ad eccezione dei casi in cui è proprietaria in tutto o in parte di un lotto.
- 2.2** I lotti sono offerti in vendita "così come sono" e/o "con tutti i loro difetti e le loro imperfezioni". Data la generale vetustà e tipologia dei lotti offerti in vendita, è possibile che gli stessi non siano in perfette condizioni. Tutti i lotti sono offerti in vendita come beni destinati all'esposizione e nello stato in cui si trovano alla data dell'asta.
- Le illustrazioni dei cataloghi sono effettuate al solo scopo di identificazione del lotto.

- 2.3** Gli 'Acquirenti' dichiarano di essere a conoscenza e di accettare che ai fini della presente asta, i veicoli a motore sono venduti come beni da collezione e/o da esposizione e, conseguentemente, che potrebbero necessitare di revisioni, riparazioni o altri interventi prima di poter essere utilizzati.
- Gli 'Acquirenti' sono gli unici responsabili del compimento di ogni verifica relativa alla possibilità di utilizzo dei veicoli e alla loro idoneità a circolare in sicurezza, della loro conformità ad ogni normativa applicabile, anche di carattere regolamentare, e della validità ed efficacia dei certificati di verifica necessari.
- Ogni indicazione relativa al "chilometraggio" o al "chilometraggio registrato" contenuta nel catalogo o in ogni altra documentazione è basata sulla rilevazione del contachilometri del veicolo a motore e, dunque, nessuna garanzia viene fornita in ordine alla corrispondenza tra questo dato ed il chilometraggio effettivamente corso dal veicolo. Gli 'Acquirenti' sono gli unici responsabili in ordine alla accertamento che le condizioni del veicolo siano rispondenti alla distanza indicata dal contachilometri. Il funzionamento e la sicurezza dei beni di natura elettrica o meccanica non sono verificati prima della vendita e tali beni sono acquistati dall' 'Acquirente' a suo rischio e pericolo. L' 'Acquirente' si impegna ad esaminare il lotto prima dell'acquisto per accertare se lo stesso sia conforme alle descrizioni del catalogo e, se del caso, a richiedere il parere di uno studioso o di un esperto indipendente, per accertare la documentazione relativa alla proprietà, la data, la manutenzione, le condizioni, la sicurezza e l'idoneità alla circolazione del lotto.

- 2.4** Nel caso in cui dopo la vendita in asta un lotto risulti essere una 'contraffazione', 'Sotheby's' rimborserà all' 'Acquirente', previa restituzione del lotto, l' 'ammontare totale dovuto'. L'obbligo di 'Sotheby's' è sottoposto alla condizione che, non più tardi di cinque (5) anni dalla data della vendita, l' 'Acquirente':
- (i) comunichi a 'Sotheby's' per iscritto, entro tre (3) mesi dalla data in cui ha avuto una notizia che lo induca a ritenere che il lotto sia una 'contraffazione', il numero del lotto, la data dell'asta alla quale il lotto è stato acquistato e i motivi per i quali l' 'Acquirente' ritenga che il lotto sia una 'contraffazione';
- (ii) riconsegni a 'Sotheby's' il lotto, libero da rivendicazioni o da ogni pretesa da parte di terzi sorta dopo la data della vendita e il lotto sia nelle stesse condizioni in cui si trovava alla data della vendita;
- (iii) fornisca a 'Sotheby's' le relazioni di due studiosi o esperti indipendenti e di riconosciuta competenza, in cui siano spiegate le ragioni per cui il lotto sia ritenuto una 'contraffazione'.
- 2.5** 'Sotheby's' non effettuerà il rimborso all' 'Acquirente', qualora:
- (a) la descrizione nel catalogo fosse conforme al parere generalmente accettato di studiosi ed esperti alla data della vendita o indicasse come controversa l'autenticità o l'attribuzione del lotto, citando diverse opinioni; o
- (b) alla data della pubblicazione del catalogo l'autenticità del lotto potesse essere accertata soltanto svolgendo analisi generalmente ritenute inadeguate allo scopo o difficilmente praticabili o il cui costo fosse irragionevole o che avrebbero ragionevolmente potuto danneggiare o altrimenti comportare una diminuzione di valore del lotto.

3. RESPONSABILITÀ DI 'SOTHEBY'S' E DEL VENDITORE NEI CONFRONTI DEGLI ACQUIRENTI

- 3.1** Ogni rappresentazione scritta o verbale fornita da 'Sotheby's', incluse quelle contenute nel catalogo, in relazioni, commenti o valutazioni concernenti qualsiasi carattere di un lotto, la sua qualità, ivi compreso il valore stimato, riflettono esclusivamente opinioni e possono essere riesaminate ed, eventualmente, modificate prima che il lotto sia offerto in vendita.
- 3.2** Né il 'Venditore' né 'Sotheby's' garantiscono che il veicolo a motore oggetto della presente vendita sia idoneo alla circolazione o che le sue caratteristiche siano rispondenti a quelle richieste e previste dalla legislazione vigente o da altra normativa applicabile. Tutte le garanzie esprese o implicite come la commerciabilità o la idoneità a qualsivoglia scopo sono, per quanto possibile ai sensi della normativa applicabile, espressamente escluse.
- 3.3** Né 'Sotheby's', né alcuna delle 'società del gruppo Sotheby's' ovvero i rispettivi dipendenti, collaboratori o amministratori sono responsabili degli errori o delle omissioni contenuti in ogni rappresentazione da loro compiuta.
- 3.4** Fatto salvo quanto previsto nelle clausole 3.1, 3.2 e 3.3 sopra riportate, l'eventuale responsabilità di 'Sotheby's' nei confronti dell' 'Acquirente' in relazione all'acquisto di un lotto da parte di quest'ultimo è limitata a l' 'ammontare totale dovuto' pagato dall' 'Acquirente' a 'Sotheby's'.
- 3.5** Le limitazioni alla responsabilità di 'Sotheby's' si estendono alla responsabilità del 'Venditore' nei confronti dell' 'Acquirente'.

4. LA VENDITA ALL'ASTA

- 4.1** 'Sotheby's' ha il diritto di rifiutare, a sua completa discrezione, a chiunque di partecipare alle aste.
- 4.2** Il banditore conduce l'asta partendo dall'offerta che considera adeguata, in funzione del valore del lotto e delle offerte concorrenti. Il banditore può fare offerte consecutive o in risposta ad altre offerte nell'interesse del 'Venditore', fino al raggiungimento della riserva fissata per il lotto.
- 4.3** Chiunque faccia un'offerta ad un'asta sarà considerato parte direttamente interessata all'acquisto, salvo accordo scritto fra il partecipante all'asta e 'Sotheby's' in base al quale il partecipante dichiara di agire in nome e per conto di un terzo che sia da 'Sotheby's' accettato. I partecipanti all'asta saranno personalmente responsabili per le offerte compiute e solidalmente obbligati nei confronti di 'Sotheby's' con il terzo interessato qualora agiscano in nome e per conto di quest'ultimo.
- 4.4** Le offerte scritte saranno valide soltanto qualora pervengano a 'Sotheby's' con congruo anticipo rispetto alla data dell'asta e siano sufficientemente chiare e complete. Sotheby's, qualora riceva più offerte scritte identiche, farà il possibile affinché venga data priorità alla prima offerta scritta ricevuta.
- 4.5** Colui che partecipa all'asta mediante offerta telefonica assume ogni rischio alla stessa connesso. 'Sotheby's' si riserva il diritto di registrare le offerte telefoniche e non assume alcuna responsabilità, ad alcun titolo, nei confronti dell' 'Acquirente' per eventuali errori e/o omissioni nella registrazione di dette offerte o nella esecuzione delle stesse.

CONDIZIONI DI VENDITA / CONDITIONS OF BUSINESS

- 4.6** Colui che presenta l'offerta più alta accettata dal banditore diventa l'Acquirente. Il colpo di martello del banditore determina, inoltre, la conclusione del contratto di vendita tra il Venditore e l'Acquirente e la conseguente obbligazione per l'Acquirente di pagare l'ammontare totale dovuto.
- 4.7** Il banditore può, a sua assoluta discrezione e in un momento qualsiasi dell'asta:
- (i) ritirare un lotto dall'asta;
 - (ii) riformulare un'offerta di vendita per un lotto, qualora abbia motivi per ritenere che ci sia un errore o una disputa; e/o
 - (iii) adottare qualsiasi provvedimento che ritenga adatto alle circostanze.
- 4.8** Durante alcune aste potrà essere operante uno schermo video, nell'interesse sia dell'Acquirente, sia del Venditore. Sotheby's declina ogni responsabilità sia in relazione alla corrispondenza dell'immagine sullo schermo all'originale, sia per errori nel funzionamento dello schermo video.
- 4.9** Sotheby's dichiara che il bene che costituisce il lotto può essere stato oggetto di notifica ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Nel caso in cui il bene che costituisce il lotto sia stato oggetto di notifica, ne darà prontamente comunicazione all'Acquirente ed il Venditore, ai sensi dello stesso Decreto Legislativo, provvederà a denunciare al Ministero competente l'atto di vendita. La vendita sarà sospensivamente condizionata al mancato esercizio da parte del Ministero competente del diritto di prelazione nel termine di 2 mesi dalla data della denuncia. In pendenza della condizione e del termine sopra indicati il lotto non potrà essere consegnato all'Acquirente. L'Acquirente pagherà il prezzo il giorno in cui decorre il termine di 2 mesi, sempre che il Ministero competente non abbia esercitato il diritto di prelazione.
- 4.10** La riserva non potrà mai superare la stima minima pre-vendita annunciata da Sotheby's, salvo nel caso in cui la riserva sia espressa in una moneta diversa dall'Euro e vi siano sensibili fluttuazioni del tasso di cambio fra la data in cui è stato pattuita la riserva e la data dell'asta. In tal caso, salvo diverso accordo fra Sotheby's e il Venditore, la riserva sarà modificata in un importo pari all'equivalente in Euro in base al tasso ufficiale di cambio del giorno immediatamente precedente quello dell'asta.
- 5. PAGAMENTO**
- 5.1** Immediatamente dopo la conclusione dell'asta durante la quale è stato venduto il lotto, l'Acquirente pagherà a Sotheby's l'ammontare totale dovuto.
- 5.2** Il trasferimento della proprietà del lotto dal Venditore all'Acquirente avverrà soltanto al momento del pagamento da parte dell'Acquirente dell'ammontare totale dovuto.
- 5.3** In caso di mancato o ritardato pagamento da parte dell'Acquirente, in tutto o in parte, dell'ammontare totale dovuto, Sotheby's ha diritto, a propria scelta, di chiedere l'adempimento o la risoluzione del contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento dei danni, nonché la facoltà di far vendere il lotto per conto ed a spese dell'Acquirente, a norma dell'art. 1515 c.c.
- 5.4** In caso di mancato o ritardato pagamento da parte dell'Acquirente, in tutto o in parte, dell'ammontare totale dovuto, Sotheby's ha diritto di imputare qualsiasi pagamento fatto dall'Acquirente a Sotheby's o ad altre società del gruppo Sotheby's al debito dell'Acquirente rappresentato dall'ammontare totale dovuto ovvero a qualsiasi altro debito dell'Acquirente nei confronti di Sotheby's o di altre società del gruppo Sotheby's derivante da altri rapporti contrattuali.
- 5.5** In caso di ritardo nel pagamento dell'ammontare totale dovuto per un periodo superiore a cinque (5) giorni lavorativi dalla data dell'asta Sotheby's depositerà il lotto presso di sé o altrove a rischio e onere dell'Acquirente e potrà assicurare il lotto a spese di quest'ultimo. Sempre in caso di ritardo nel pagamento per un periodo superiore a quello sopra indicato, l'Acquirente dovrà pagare a Sotheby's interessi moratori pari a sette punti oltre al tasso legale, salvo il diritto di Sotheby's al risarcimento del maggior danno.
- 5.6** In caso di mancato o ritardato pagamento da parte dell'Acquirente, Sotheby's potrà rifiutare qualsiasi offerta fatta dall'Acquirente o da un suo rappresentante nel corso di aste future o chiedere all'Acquirente di depositare una somma di denaro, a titolo di garanzia, prima di accettare offerte.
- 5.7** Sotheby's, anche a nome e per conto di qualsiasi società del gruppo Sotheby's ha la facoltà di compensare ogni somma dovuta, a qualsiasi titolo, da sé o da qualsiasi società del gruppo Sotheby's all'Acquirente con ogni somma dovuta da quest'ultimo, a qualsiasi titolo a Sotheby's o a qualsiasi società del gruppo Sotheby's.
- 6. CONSEGNA DEL LOTTO**
- 6.1** Il ritiro del lotto dall'Acquirente avviene a spese di quest'ultimo e dovrà avvenire non oltre cinque giorni lavorativi dal giorno della vendita. Il lotto sarà consegnato all'Acquirente soltanto dopo che Sotheby's avrà ricevuto l'ammontare totale dovuto.
- 6.2** Nel caso in cui l'Acquirente non ritiri un lotto acquistato entro cinque giorni lavorativi dalla data dell'asta, Sotheby's depositerà il lotto presso di sé o altrove a rischio e onere dell'Acquirente e potrà assicurare il lotto a spese di quest'ultimo. In tale caso, il lotto sarà consegnato all'Acquirente solo dopo che quest'ultimo abbia pagato a Sotheby's tutte le spese di deposito, trasporto, assicurazione e qualsiasi altra spesa sostenuta.
- 7. TRASFERIMENTO DEL RISCHIO**
- 7.1** Un lotto acquistato è interamente a rischio dell'Acquirente a partire dalla data più antecedente fra quelle in cui l'Acquirente:
- (i) prende in consegna il lotto acquistato; o
 - (ii) paga l'ammontare totale dovuto per il lotto; ovvero
 - (iii) dalla data in cui decorre il termine di cinque (5) giorni lavorativi dal giorno della vendita.
- 7.2** L'Acquirente sarà risarcito per qualsiasi perdita o danno del lotto che si verifichi dopo la vendita ma prima del trasferimento del rischio, ma il risarcimento non potrà superare il prezzo del lotto, oltre la commissione d'acquisto ricevuta dalla Sotheby's.
- 7.3** L'imballaggio e la spedizione del lotto all'Acquirente sono interamente a suo rischio e carico e in nessuna circostanza Sotheby's si assume la responsabilità per azioni od omissioni degli addetti all'imballaggio o dei trasportatori.
- 8. ESPORTAZIONE DAL TERRITORIO DELLA REPUBBLICA ITALIANA**
- 8.1** L'esportazione dal territorio della Repubblica italiana di un lotto o la sua importazione in uno Stato straniero possono essere soggetti alla concessione di uno o più attestati di libera circolazione o licenze di importazione. Il rilascio dei relativi attestati di libera circolazione e/o licenze di importazione è a carico dell'Acquirente. Il mancato rilascio o il ritardo nel rilascio di un qualsiasi attestato di libera circolazione e/o permesso di importazione non costituisce una causa di risoluzione o di annullamento della vendita, né giustifica il ritardato pagamento da parte dell'Acquirente dell'ammontare totale dovuto.
- 9. LEGGE APPLICABILE E GIURISDIZIONE**
- 9.1** Le presenti Condizioni di Vendita sono regolate dalla legge italiana. Ogni controversia che dovesse sorgere in relazione all'applicazione, interpretazione ed esecuzione delle presenti Condizioni è esclusivamente devoluta al foro di Milano.
- 10. TUTELA DATI PERSONALI**
- 10.1** Ai sensi del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196, Sotheby's informa l'Acquirente che:
- a) i 'dati' saranno trattati da Sotheby's, anche con l'ausilio di mezzi elettronici, automatizzati e/o di videoregistrazione, (1) per esigenze funzionali all'esecuzione delle proprie obbligazioni, (2) per esigenze gestionali del rapporto con i venditori ed i compratori, (quali, ad es., amministrazione di proventi di vendita, fatture, spedizioni), (3) per verifiche e valutazioni sul rapporto di vendita all'asta nonché sui rischi ad esso connessi, (4) per adempimenti di obblighi fiscali, contabili, legali e/o di disposizioni di organi pubblici ovvero, (5) per finalità promozionali di Sotheby's;
 - b) il conferimento dei 'dati' è facoltativo ma un eventuale rifiuto di fornire i medesimi, per le finalità di cui ai punti da (a) (1) a (a) (4), potrebbe determinare difficoltà nella conclusione, esecuzione e gestione del contratto;
 - c) i 'dati' verranno comunicati alle società del gruppo Sotheby's, anche all'estero.
- 10.2** Titolare del trattamento è Sotheby's nei confronti della quale gli interessati potranno esercitare, scrivendo al Responsabile dei Dati, presso Sotheby's Italia S.r.l., Via Broggi 19, 20129 Milano, i diritti di cui all'art. 13 del Decreto Legislativo 196/03 ed in particolare ottenere la conferma dell'esistenza di dati che lo riguardano, la loro comunicazione e l'indicazione della logica e finalità del trattamento, nonché la cancellazione, rettifica, aggiornamento o blocco dei medesimi, nonché rivolgere, per motivi legittimi, le eventuali opposizioni al trattamento.
- 10.3** L'Acquirente acconsente altresì, ai sensi del Decreto Legislativo 196/03, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento all'estero dei 'dati', ivi comprese eventuali variazioni degli stessi, secondo termini e modalità di cui all'informativa che precede.

CONDIZIONI DI VENDITA / CONDITIONS OF BUSINESS

1. COMMON TERMS

- (a) "Buyer" is the person who makes the highest bid or offer accepted by the auctioneer, and/or such person's legal representative;
- (b) "Buyer's Premium" is the commission payable by the Buyer to Sotheby's, calculated as a percentage of the Hammer Price at the rates set out in the sale catalogue;
- (c) "Expenses" are Sotheby's charges and expenses in relation to the purchase of any lot due to Sotheby's from the Buyer including (but not limited to) any levies, for whatever reason, packing or shipping costs, and all costs of collection from a defaulting Buyer;
- (e) "Hammer Price" is the highest bid accepted by the auctioneer by the fall of the hammer or, in the case of a post-auction sale, the agreed sale price, net of Buyer's Premium;
- (f) "Seller" means the owner, or such person's legal representative, of the lot offered for sale at Sotheby's;
- (g) "Sotheby's" means Sotheby's Italia s.r.l., which has its registered office at Via Broggi 19, 20129 Milan;
- (h) "Sotheby's Company" means any company controlled by or which controls Sotheby's as defined in article 93 of the Decreto Legislativo dated 24 February 1998, no. 58 and any company controlled by a company controlling Sotheby's;
- (i) "Reserve" is the (confidential) minimum Hammer Price at which the Seller has agreed to sell a lot;
- (j) "Purchase Price" is the Hammer Price of the lot sold and applicable Buyer's Premium and Expenses;
- (k) "Counterfeit" means a lot offered for sale at auction that is a modern imitation, with intention to deceive as to authorship, origin, date, age, period, culture or source, which had a lower value at the time of the sale than it would have done had it been in accordance with its description in the catalogue. A lot that has been restored or altered in any way, including repainting or repair, is not considered a Counterfeit;
- (l) "Data" means personal information, as defined in art. 4 para 1(b) of the Decreto Legislativo 30 June 2003 n. 196, given verbally and/or over the telephone, by the Buyer, including that gathered for the purposes of the sale at auction.

Any charges for compensation, expenses or reimbursement due from the Buyer to Sotheby's are net of tax and, in particular, VAT.

2. SOTHEBY'S OBLIGATIONS TO BUYERS

- 2.1** Sotheby's acts as agent for the Seller, except where it is the sole or part owner of a lot.
- 2.2** Lots are offered for sale on an "as is" or "with all faults" basis. Lots offered for sale at auction are usually of an age and type which means that they may not be in perfect condition. All lots are offered for sale as exhibition and display items and in the condition they are in at the time of the auction. Catalogue illustrations are for identification purposes only.
- 2.3** Buyers acknowledge and accept that the motor vehicles in this auction are sold as objects for collection and display, and may require alteration, modification or repair before use. Buyers are solely responsible for ensuring that motor vehicles are safe for use, roadworthy, and comply with all relevant laws and regulations in force in all relevant jurisdictions and for ensuring that any necessary test certificates are in force. Any reference in the catalogue or other documentation to "mileage" or "recorded mileage" is based upon the motor vehicle's mileometer reading and is not guaranteed to correspond with the actual distance covered by the motor vehicle. Buyers are solely responsible for satisfying themselves that the condition of the motor vehicle is commensurate with the mileometer reading. Electrical or mechanical items are not checked prior to sale and are purchased at the Buyer's risk. It is the Buyer's responsibility to inspect the lot prior to bidding and satisfy himself/herself as to the accuracy of its description in the catalogue and, if necessary, arrange for an inspection to be carried out by a suitably qualified independent expert with regard to checking the ownership, attribution, authenticity, date, period, provenance, restoration condition and roadworthiness of the lot.

- 2.4** If Sotheby's sells an item which subsequently is shown to be a Counterfeit, Sotheby's will refund to the Buyer, on receipt of the lot, the total amount paid by the Buyer. This guarantee is provided for a period of five (5) years from the date of the sale on condition that the Buyer:
- (i) notifies Sotheby's in writing within three (3) months of receiving any information that causes the Buyer to question the authenticity or attribution of the item, specifying the lot number, date of the auction at which it was purchased and the reasons why it is thought to be Counterfeit;
 - (ii) returns the item to Sotheby's in the same condition as at the date of the sale to the Buyer and is able to transfer good title in the item, free from any third party claims arising after the date of the sale;
 - (iii) provide Sotheby's with the reports of two independent and recognised experts in the field, giving a full explanation of the reasons why the lot is thought to be Counterfeit.
- 2.5** Sotheby's will not reimburse the Buyer if:
- (a) the catalogue description conforms with the generally accepted opinion of scholars and experts at the time of the sale, or any disputes as to the authenticity or attribution of the lot were indicated; or
 - (b) at the time the catalogue was published, the authenticity of the lot could only be ascertained by undergoing analysis generally held as inadequate for the purpose or too difficult or expensive to undertake, or where it might reasonably have been thought this would damage the lot or lower its value in any other way.

3. RESPONSIBILITIES OF SOTHEBY'S AND THE SELLER TO THE BUYER

- 3.1** Any oral or written estimate or evaluation or report provided by Sotheby's, including those contained in the catalogue, regarding a lot, its quality and including its estimated value, are opinions only and can be revised and possibly changed before the lot is offered for sale.
- 3.2** Neither the Seller nor Sotheby's make any warranty that any motor vehicle in this sale is roadworthy, safe for use, or complies with any applicable governmental rules, regulations or ordinances of any kind whatsoever. All express or implied warranties as to merchantability or fitness for purpose are disclaimed to the fullest extent permissible by law.
- 3.3** Neither Sotheby's nor companies within the Sotheby's Group or their subsidiaries, partners or officers are responsible for errors or omissions contained in any representations made by them.
- 3.4** Without prejudice to 3.1 and 3.2 above, any claim against Sotheby's by the Buyer in connection with the purchase by the Buyer of a lot is limited to the Purchase Price paid by the Buyer to Sotheby's.
- 3.5** The limitations and exclusions of Sotheby's liability are applicable to Sellers with regard to the Buyer.

4. AT THE SALE

- 4.1** Sotheby's has absolute discretion to refuse admission to the auction.
- 4.2** The auctioneer will commence and advance the bidding at levels and in increments he considers appropriate and is entitled to place a bid or series of bids on behalf of the Seller, up to the Reserve on the lot.
- 4.3** Bidders act as principal, unless they have Sotheby's prior written consent to bid as agent for a third party accepted by Sotheby's. Bidders are personally liable for their bid and are jointly and severally liable with their principal if bidding as agent.
- 4.4** Absentee written bids will only be carried out if they are clear and received by Sotheby's sufficiently in advance of the sale of the lot. Sotheby's will endeavour to ensure that the first received of identical written bids has priority.
- 4.5** Telephone bids are made at the bidder's risk. Sotheby's cannot accept any liability for failure to place or error in executing such bids. Sotheby's reserves the right to record telephone bids.
- 4.6** Whoever makes the highest bid at the fall of the auctioneer's hammer becomes the Buyer of the lot, at which time the contract between the Buyer and the Seller is concluded and the Buyer becomes liable to pay the Purchase Price.

CONDIZIONI DI VENDITA / CONDITIONS OF BUSINESS

- 4.7** The auctioneer has discretion at any time to:
- (i) withdraw a lot from the sale;
 - (ii) re-offer a lot for sale, if he believes there may be error or dispute; and/or
 - (iii) take such other action as he reasonably thinks fit.
- 4.8** A video display screen may be utilised for the benefit of Buyers and Sellers at any auction. Sotheby's is not liable for any problems with the appearance of images on the screen due to its malfunction.
- 4.9** Sotheby's states that an item of property within a lot may be declared of historical or artistic interest by the Ministero per i Beni e le Attività Culturali as set out in the Decreto Legislativo of 22 January 2004, n. 42. Where such property has been the subject of such a declaration, Sotheby's will advise the Buyer, and the Seller will notify the Ministero of the sale promptly, in accordance with the Decreto Legislativo 42/04. The sale will be conditional upon the failure on the part of the Ministero to execute the right of pre-emption within two months from the date of notification of the sale. Pending fulfilment of the condition, and in accordance with the Decreto Legislativo 42/04, the lot may not be released to the Buyer. The Buyer shall pay the purchase price on the date on which the two months period expires, provided that the Ministero has not exercised their pre-emption right in the meantime.
- 4.10** The Reserve must not be higher than the low pre-sale estimate advertised by Sotheby's, except where the Reserve is shown in a currency other than Euros and there has been a fluctuation in the exchange rate between the date the Reserve price was agreed and the date of the sale. In such a case, except where different agreements have been made between Sotheby's and the Consignor, the Reserve will be altered to the Euro equivalent based on the official rate of exchange set on the date immediately prior to the date of the auction.

5 PAYMENT

- 5.1** Payment of the Purchase Price is due to Sotheby's immediately on conclusion of the sale in which the lot was sold.
- 5.2** Title in the purchased lot will not pass to the Buyer until Sotheby's has received the Purchase Price in full from the Buyer.
- 5.3** In the event of the Buyer failing to make payment in full of the Purchase Price of the lot, Sotheby's is entitled, at its discretion, to request the fulfilment or cancellation of the contract, notwithstanding in any event Sotheby's right to claim for compensation or damages, and to re-sell the lot on the behalf of and at the expense of the Buyer, in accordance with art. 1515 of the Civil Code.
- 5.4** In the event of the Buyer failing to make payment in full of the Purchase Price of the lot, Sotheby's has the right to apply any amounts paid by the Buyer to Sotheby's or other company within the Sotheby's group to payment of the Purchase Price or to any other amounts owed by the Buyer arising from other agreements.
- 5.5** In the event the Buyer does not pay the Purchase Price within five (5) working days of the date of the sale, Sotheby's will store the lot at its premises or elsewhere at the Buyer's sole risk and expense and can arrange for insurance at the Buyer's expenses. If payment has still not been received at the end of this period, the Buyer must pay Sotheby's deferred interest equal to the legal rate plus seven percent, and Sotheby's is entitled to compensation for major damage.
- 5.6** In the event of the Buyer failing to make payment in full of the Purchase Price of the lot, Sotheby's may reject any future bids made by the Buyer or his agent or render such bids subject to payment of a deposit.
- 5.7** Sotheby's, for itself and on behalf of any other company in the Sotheby's group, is entitled to set off any amounts due against all monies owed, for any reason, by them or any other company in the Sotheby's group to the Buyer.

6 COLLECTION

- 6.1** The collection of the lot is at the Buyer's expense and must be carried out within five working days of the date of sale. The lot will only be released to the Buyer following receipt by Sotheby's of the Purchase Price in full from the Buyer.
- 6.2** If the Buyer fails to collect a purchased lot within five working days of the date of sale, Sotheby's will store the lot at its premises or elsewhere at the Buyer's sole risk and expense, and can arrange for insurance of the lot at the Buyer's expense. In such a case, the lot will only be released to the Buyer once payment of all storage charges, shipping costs and insurance and any other charges incurred has been made.

7 TRANSFER OF RISK

- 7.1** Purchased lots are at the Buyer's risk from the date of the following, whichever is the sooner:
- (i) collection of the purchased lot;
 - (ii) payment of the Purchase Price of the lot; or
 - (iii) five (5) working days after the date of the sale.
- 7.2** The Buyer will be indemnified for any confirmed loss or damage to the lot following the sale but prior to risk being transferred to the Buyer, such compensation amount not exceeding the hammer price of the lot plus Buyer's Premium received by Sotheby's.
- 7.3** All packaging and handling is at the Buyer's sole risk and care, and Sotheby's is not responsible for any acts or omissions of any packers or shippers.

8 EXPORT FROM ITALIAN TERRITORY

- 8.1** It may be necessary to obtain a licence when importing or exporting property into and out of Italy. It is the Buyer's sole responsibility to obtain any necessary export or import licences or permits. Any failure to obtain a licence or late delivery of such licence is not sufficient justification for the cancellation or rescission of a sale, or for the late payment of the Purchase Price by the Buyer.

9 LAW AND JURISDICTION

- 9.1** These Conditions of Business are subject to Italian law. The Courts of Milan are to have exclusive jurisdiction to settle all disputes arising in connection with all matters or transactions.

10 DATA PROTECTION

- 10.1** As set out in the Decreto Legislativo of 30 June 2003 n. 196, Sotheby's hereby notifies the Buyer that:
- (a) any Data provided to Sotheby's, including that provided electronically and/or by video imaging, will be used (1) to aid Sotheby's in carrying out its business, (2) for the purpose of managing its relationship with buyers and sellers (including the processing of sale proceeds, invoicing and transportation costs), (3) for auction-related services including insurance, (4) in order to carry out its financial, accounting and legal obligations or as required by law, and (5) for Sotheby's promotional purposes;
 - (b) the provision of Data is optional, but any refusal to do so, for the purposes of points (1) to (4) above, could result in difficulties with the drawing up, carrying out or management of a contract;
 - (c) Data may be disclosed to all Sotheby's company as well as third parties.
- 10.2** Clients requesting details of their personal information held by Sotheby's should write to Data Management, Sotheby's Italia S.r.l., Via Broggi 19, 20129 Milano, in accordance with art. 13 of the Decreto Legislativo of 30 June 2003 n. 196, in particular to obtain confirmation of the existence of Data, correspondence and transactions entered into by them, and including any cancellation, rectification, postponement or blocking of such transactions, as well as the possible return of such Data held, for legitimate reasons.
- 10.3** In addition, the Buyer agrees, as set out in the Decreto Legislativo of June 2003 no. 196, to the disclosure and transfer of such information to third parties, including possible versions of the same, according to the terms and conditions set out above.

SOTHEBY'S ITALIA

CLIENT SERVICES

Management

Filippo Lotti
Managing Director

Claudia Dwek
Deputy Chairman

Maarten ten Holder
Deputy Managing Director

Palazzo Broggi
Via Broggi, 19
20129 Milano
Tel. + 39 02 295 00.1
Fax. + 39 02 295 185 95

Roma

Luisa Lepri
Director

Palazzo Colonna
Piazza SS. Apostoli, 61
00187 Roma
Tel. + 39 06 6994 1791
Fax. + 39 06 679 6167

Torino

Laura Russo
Director

Corso G. Ferraris, 18b
10121 Torino
Tel. + 39 011 544 898
Fax. + 39 011 547 675

To call any specialist directly,
prefix the extension number with
+ 39 02 29500

International Client Office

Grazia Besana 261

London

Gilda Moratti +44 20 7293 5715

Business Development

Leonora Biavati 232

Absentee & Telephone Bids

Alessandra Berengan 271

Accounts & Finance

Maria Pia Balestrini 213

Milena Pellizzoni 212

Renata Vadacca 214

Shipping

Roberto Polito 262

Alessandra Berengan 271

Press & Marketing

Wanda Rotelli Tarpino 202

Director

Ilaria De Pian 224

Department Assistant

Operations

Francesco Colasuonno 260

Angelo Corsaro 237

Withdrawals

Mario Piotti 221

Maurizio Gerosi 231

Reception & Catalogue

Subscriptions

Valeria Nale 298

Switchboard

Laura Cicala 1

Valuations & Collections

Filippo Lotti 254

Roma

Luisa Lepri 06 6994 1791

Torino

Laura Russo 011 544 898

London

Mario Tavella +44 20 7293 5052

Photography

Cymon Taylor
Ben Guest
Heath Cooper
Grant Deudney

Print

Grafiche Mazzucchelli

Design

Jonathan Wills

Production

David Mountain
Lucinda Blythe

Colour

Grant Deudney

Riproduzioni fotografiche

Ad eccezione di dove il proprietario del copyright è stato identificato, le fotografie dei lotti pubblicate in questo catalogo sono riprodotte per gentile concessione dei mandanti. Ogni ragionevole sforzo è stato fatto per cercare il proprietario del copyright. Ci scusiamo per eventuali omissioni commesse.

Photographic Reproductions

Except where individually credited, the photographs of the lots are reproduced in this catalogue courtesy of the consignors. Reasonable efforts have been made to trace the owners of the copyright. We do apologise for any omissions that may have occurred.

SPECIALIST DEPARTMENTS

To call any specialist directly,
prefix the extension number with
+ 39 02 29500

* Consultant

FINE ART DEPARTMENTS

Old Master Paintings & Drawings

Alberto Chiesa 265
Valentina Nera 207
(Department Assistant)

Roma/London

Letizia Treves 06 6994 1791
+44 20 7293 5850

London (Drawings)

Cristiana Romalli
+44 20 7293 5419

19th Century European Paintings & Drawings

Dominique Reiner 206
Maura Magenis 208
(Department Assistant)

London

Adrian Biddell
+44 20 7293 5380

Modern & Contemporary Art

Claudia Dwek 250
Stefano Moreni 240
Raphaelle Blanga 225
Carolina Lanfranchi 273
Caterina Pastori 205
(Department Assistant)

Roma

Flaminia Allvin* 06 699 4 1791

Torino

Laura Russo 011 544 898

London

Cheyenne Westphal
+44 20 7293 5391

Photography

Roberta Dell'Acqua 227

APPLIED ARTS DEPARTMENTS

European Furniture, Sculpture, Works of Art, Ceramics, Silver, Rugs & Carpets

Francesco Morroni 203
Luca Melegati* 236
Valeria Agosto 200
(Department Assistant)

Roma

Roberto Valeriani* 06 6994 1791

London

Mario Tavella
+44 20 7293 5052

Paris (Silver)

Thierry de Lachaise
+33 1 5305 5320

Books & Manuscripts

Filippo Lotti 254
Esmeralda Benvenuti 228
Roberta Dell'Acqua 227
Pina Agosto 220
(Department Assistant)

London

Stephen Roe +44 20 7293 5286

Jewellery

Stefano Papi 219
Sara Miconi 201
(Department Assistant)

Roma

Stefano Papi 06 6994 1791

London

Daniela Mascetti
+44 20 7293 5308

Watches

Grazia Besana 261
(Liaison)

Geneva

Alex Barter +41 22 908 4812

ASSOCIATES

Bologna

Daniela Amati Jovi
Tel. 051 331 382
Mob. 329 6667 618

Firenze

Clementina Bartolini Salimbeni
Tel. 055 2479 021
Fax. 055 2479 563

Genova

Ilaria Doria
Tel. 010 2480 833

Lombardia

Monique Di Prima Bristot
Mob. 335 613 1745

Lucca

Daniela Merciai
Tel. 0583 496 069
Fax. 0583 409 370
Mob. 335 6093 040

Napoli

Lisi Leonetti
Tel. 081 425 357
Fax. 081 425 357

Pesaro/Roma

Ida Pagani Mamiani
Tel. 0721 31208 (Pesaro)
Tel. 06 6786 452 (Roma)

Roma

Giovanni Ciarrocca
Tel. 06 8530 4970
Fax. 06 8534 4371

Torino

Umberto Boetti Villanis – Audifredi
Tel. 011 4153 001
Tel. 0173 611 101
Mob. 333 4123 224

Venezia

Ileana Chiappini di Sorio
Tel. 041 5222 848

Verona

Isabella di Canossa
Tel. 045 8034 160

SOTHEBY'S UFFICI INTERNAZIONALI / INTERNATIONAL OFFICES

UNITED KINGDOM AND IRELAND

London Bond Street 
34-35 New Bond Street
London W1A 2AA
Telephone: 020 7293 5000
Fax: 020 7293 5989
Henry Wyndham
Chairman
Robin Woodhead
Chief Executive
George Bailey
Managing Director

London Olympia 
Olympia, Hammersmith Road
London W14 8UX
Telephone: 020 7293 5555
Fax: 020 7293 6939
Harry Dalmeny
Chairman
Michael Bing
Managing Director

REGIONAL REPRESENTATIVES

Kent, East & West Sussex & Surrey
William Lucy
Summers Place
Billingshurst
Sussex RH14 9AD
Telephone: 01403 833500
Fax: 01403 833699

**Gloucestershire,
Worcestershire, Warwickshire,
Oxfordshire and South Wales**
John Harvey
18 Imperial Square
Cheltenham
Gloucestershire GL50 1QZ
Telephone: 01242 510500
Fax: 01242 250252

Thomas Lloyd
Freestone Hall
Cresselly, Kilgetty
Pembrokeshire SA68 OSX
Telephone/Fax: 01646 651493

Devon & Cornwall
The Hon. Mrs. d'Erlanger
Hensleigh Cottage
Hensleigh, Tiverton
Devon EX16 5NH
Telephone: 01884 243 663
Fax: 01884 258 692

Elizabeth Fortescue
Lostwithiel, Cornwall
Telephone/Fax: 01208 871133

**Dorset, Hampshire,
Somerset & Wiltshire**
Angus Milner-Brown
Cheviot House
69-73 Castle Street
Salisbury, Wiltshire SP1 3SP
Telephone: 01722 330793
Fax: 01722 330982

Charles Hignett
Bath, Somerset
Telephone: 01225 840101
Fax: 01225 840696

East Anglia
Chantal Cookson
David Asher
The Railway Station
Green Road
Newmarket
Suffolk CB8 9TW
Telephone: 01638 561426
Fax: 01638 560094

The Lord Cranworth
Woodbridge, Suffolk
Telephone: 01473 735581
Fax: 01473 738278

Sara Foster
Fakenham, Norfolk
Telephone: 01328 700032
Fax: 01328 700155

Northamptonshire
Mary Miller
Towcester
Northamptonshire
Telephone: 01327 860020
Fax: 01327 860612

North Wales & the Midlands
Mark Newstead
Knypersley Hall
Marchington Woodlands
Nr Uttoxeter ST14 8RF
Telephone: 01889 560074
Fax: 01889 563828

Lord Ralph Kerr
Melbourne, Derbyshire
Telephone/Fax: 01889 560074

The Marchioness of Linlithgow
Powys, Wales
Telephone: 01691 648646
Fax: 01691 648664

Yorkshire
John Phillips, ARICS
Andrew Parker
8-12 Montpellier Parade
Harrogate
North Yorkshire HG1 2TJ
Telephone: 01423 501466
Fax: 01423 520501

Northern England
Matthew Festing, OBE
The Stable Office
Meldon Village, Morpeth
Northumberland NE61 3TW
Telephone: 01670 775123
Fax: 01670 775246

Henry Bowring
Kirkby Lonsdale, Cumbria
Telephone/Fax: 01524 276464

Judith Heelis
Appleby, Cumbria
Telephone/Fax: 01768 352806

Channel Islands
Clare d'Abo
Telephone: 020 7293 5363
Fax: 020 7293 5907

Scotland & Borders
John Robertson
Georgiana Bruce
112 George Street
Edinburgh EH2 4LH
Telephone: 0131 226 7201
Fax: 0131 226 6866

Anthony Weld Forester
130 Douglas Street
Glasgow G2 4HF
Telephone: 0141 221 4817
Fax: 0141 204 2502

Ireland & Northern Ireland
Arabella Bishop
Anne Dillon
16 Molesworth Street
Dublin 2, Ireland
Telephone: 353 1 671 1786
Fax: 353 1 679 7844

William Montgomery
The Estate Office
Grey Abbey
Newtownards
Co. Down BT22 2QA
Telephone: 028 4278 8668
Fax: 028 4278 8652

EUROPE AND MIDDLE EAST

AUSTRIA

Andrea Jungmann
Palais Wilczek
Herrengasse 5, A-1010 Vienna
Telephone: 43 1 512 4772/3
& 513 3774
Fax: 43 1 513 4867

BELGIUM

Brussels
Count Hubert d'Ursel
Monique Bréhier
32 rue Jacques Jordaens
1000 Brussels
Telephone: 32 2 648 0080
Fax: 32 2 648 0757

CZECH REPUBLIC

Filip Marco
Rytířská 8
110 00 Praha 1
Telephone/Fax: 42 02 24 23 72 98

DENMARK

Nina Wedell-Wedellsborg
Tina Hansen
Vognmagergade 9
1120 Copenhagen K
Telephone: 45 33 13 55 56
Fax: 45 33 93 01 19

FINLAND

Claire Svartström
Bernhardinkatu 5
00 130 Helsinki
Telephone: 358 9 622 1558
Fax: 358 9 680 1208

FRANCE

Paris 
Dr. Philipp Herzog von Württemberg
PD.G., France
Princesse de Beauvau Craon
Présidente d'honneur, France
Deputy Chairman, Europe
Jeremy Durack
Managing Director
76 rue du Faubourg St. Honoré
75008 Paris
Telephone: 33 1 53 05 53 05
Fax: 33 1 47 42 22 32

Bordeaux

Alain de Baritault
Telephone/Fax: 33 5 56 58 72 04

Lyon

Albert de Francieau
Telephone/Fax: 33 4 76 07 15 52

Montpellier

Béatrice Vienne
Telephone: 33 4 67 24 95 72
Fax: 33 4 67 24 93 52

Strasbourg

Marie-France Ludmann
Telephone/Fax: 33 3 88 60 00 61

GERMANY

Frankfurt

Dr. Philipp Herzog von Württemberg
Managing Director-Germany
Nina Buhne
Mendelssohnstrasse 66
D-60325 Frankfurt-am-Main
Telephone: 49 69 74 07 87
Fax: 49 69 74 69 01

Munich

Heinrich Graf von Spreiti
President-Germany
Odeonsplatz 16
D-80539 München
Telephone: 49 89 291 31 51
Fax: 49 89 299 271

Cologne

Ursula Niggemann
Vice President-Germany
St. Apert - Strasse 17-21
D-50667 Köln
Telephone: 49 221 20 7170
Fax: 49 221 257 4359

KEY

 Sale Rooms

* Associate of Sotheby's
† International Representative
‡ Consultant

I NOSTRI ESPERTI SONO RAGGIUNGIBILI VIA E-MAIL DIGITANDO **NOME.COGNOME@SOTHEBYS.COM**
OUR SPECIALISTS ARE AVAILABLE BY EMAIL USING **FIRSTNAME.LASTNAME@SOTHEBYS.COM**

SOTHEBY'S UFFICI INTERNAZIONALI / INTERNATIONAL OFFICES

Hamburg

Dr. Katharina Prinzessin zu Sayn-Wittgenstein
Tesdorfstrasse 22
D-20148 Hamburg
Telephone: 49 40 44 40 80
Fax: 49 40 410 70 82

Hannover

Susanne von Lüneburg
Telephone: 49 53 01 13 66
Fax: 49 53 01 12 27

Berlin

Joelle Romba
Telephone: 49 30 49 85 43 85
Fax: 49 30 49 85 43 84

HUNGARY

Countess Dr. Soraya Stubenberg
Telephone: 43 676 566 90 92

ISRAEL

Rivka Saker
46 Rothschild Boulevard
Tel Aviv 66883
Telephone: 972 3 560 1666
Fax: 972 3 560 8111

ITALY

Filippo Lotti
Managing Director

Milan

Filippo Lotti
Managing Director
Claudia Dwek
Deputy Chairman
Maarten ten Holder
Deputy Managing Director
Palazzo Broggi
Via Broggi 19, 20129 Milan
Telephone: 39 0 2 29 5001
Fax: 39 0 2 29 518595

Bologna

Daniela Amati Jovi
Telephone: 39 0 51 331 382

Florence

Clementina Bartolini Salimbeni
Telephone: 39 0 55 247 9021
Fax: 39 0 55 247 9563

Rome

Luisa Lepri
Director
Palazzo Colonna
Piazza SS, Apostoli, 61
00187 Rome
Telephone: 39 0 6 699 41791
Fax: 39 0 6 679 6167

Turin

Laura Russo
Corso Galileo, Ferraris 18B
10121 Turin
Telephone: 39 0 11 544898
Fax: 39 0 11 547675

LUXEMBOURG

Please refer all enquiries to
Count Hubert d'Ursel
in the Brussels Office
Telephone: 32 2 648 0080
Fax: 32 2 648 0757

MONACO

Mark Armstrong
Est-Ouest
24, boulevard Princesse Charlotte
B.P. 45
MC 98001 Monaco Cedex
Telephone: 377 93 30 88 80
Fax: 377 93 25 24 98

NETHERLANDS

Amsterdam

Patrick van Maris
Managing Director
De Boelelaan 30
1083 HJ Amsterdam
Telephone: 31 20 550 22 00
Fax: 31 20 550 22 22

NORWAY

Ingeborg Astrup
Bjørnveien 42, 0774 Oslo
Telephone: 47 22 1472 82
Fax: 47 22 49 38 36

PORTUGAL

Lisbon

Maria do Rosario Horta e Costa
Rua das Amoreiras, 103
1250-022 Lisboa, Portugal
Telephone: 35 1 213 713 310
Fax: 35 1 213 713 319

SPAIN

Madrid

Hélène Marie Montgomery
Managing Director
Alfonso XI, 7 bajo dcha
28014 Madrid
Telephone: 34 91 576 5714
Fax: 34 91 781 2490

SWEDEN

Stockholm

Peder Isacson
Managing Director
Sofia Ström
Arsenalsgatan 2,
111 47 Stockholm
Telephone: 46 8 679 5478
Fax: 46 8 611 4826

Gothenburg

Viviann Kempe
Villa Thalatta
James Keillers Väg 12
S - 429 43 SÄRÖ
Telephone: 46 31 937 150
Fax: 46 31 937 550

South Sweden

Baroness Catharina von
Blixen-Finecke
Näsbyholm Säteri
S - 274 94 SKURUP
Telephone: 46 411 43981
Fax: 46 411 43982

SWITZERLAND

Caroline Lang
Managing Director, Geneva
Dr. Claudia Steinfels
Managing Director, Zurich
Finn Dombornowsky
General Manager & Business Director

Geneva

Caroline Lang
13 Quai du Mont Blanc
CH - 1201 Geneva
Telephone: 41 22 908 4800
Fax: 41 22 908 4801

Zurich

Dr. Claudia Steinfels
Gessnerallee 1
CH - 8021 Zurich
Telephone: 41 1 226 2200
Fax: 41 1 226 2201

Lugano

Iris Fabbri ‡
Riva Caccia 4a
CH - 6900 Lugano
Telephone: 41 91 993 3060
Fax: 41 91 993 3061

AFRICA

SOUTH AFRICA

Johannesburg

Stephan Welz
Managing Director
13 Biermann Avenue
Rosebank
Johannesburg 2196
Telephone: 27 11 880 3125/9
Fax: 27 11 880 2656

Cape Town

PO Box 818
Constantia 7848
Cape Town, South Africa
Telephone: 27 21 794 6461
Fax: 27 21 794 6621

ASIA

CHINA

Wang Jie
Room 510
Dynasty Business Centre
457 Wu Lu Mu Qi Road (N)
Shanghai 200040, PRC
Tel: 86 21 6249 7450
Fax: 86 21 6249 7451

HONG KONG

Hong Kong

Henry Howard-Sneyd
Managing Director, China,
Southeast Asia & Australasia
5/F Standard Chartered Bank Building
4-4A Des Voeux Road Central
Hong Kong
Telephone: 852 2524 8121
Fax: 852 2810 6238

INDONESIA

Vivi Yip ‡
Telephone: 62 21 571 7016
Fax: 62 21 570 2014

JAPAN

John Tancock
Fuerte Kojimachi Bldg. 3F
1-7 Kojimachi
Chiyoda-ku, Tokyo 102
Telephone: 81 3 3230 2755
Fax: 81 3 3230 2754

KOREA

c/o Hong Kong Office
Telephone: 852 2524 8121
Fax: 852 2810 6238

MALAYSIA

Walter Cheah
Managing Director
25 Jalan Pudu Lama
50200 Kuala Lumpur
Telephone: 60 3 2070 0319
Fax: 60 3 2070 6833

PHILIPPINES

c/o Hong Kong Office
Telephone: 852 2524 8121
Fax: 852 2810 6238

SINGAPORE

Singapore

Esther Seet
Managing Director
1 Cuscaden Road
01-01 The Regent Singapore
Singapore 249715
Telephone: 65 6732 8239
Fax: 65 6737 0295

TAIWAN, R.O.C.

Winnie Chang
Managing Director
1st Floor, No. 77
Sec. 1, An Ho Road
Taipei, Taiwan, R.O.C.
Telephone: 886 2 2755 2906
Fax: 886 2 2709 3949

THAILAND

Wannida Saetieo
Country Manager
Sukhothai Hotel
13/3 South Sathorn Rd
Bangkok 10120
Thailand
Telephone: 662 286 0788
& 662 286 0789
Fax: 662 286 0787

AUSTRALIA

Justin Miller
Chairman
Mark Fraser
Managing Director

Melbourne

926 High Street, Armadale
Melbourne, Victoria 3143
Telephone: 61 3 9509 2900
Fax: 61 3 9563 5067

Sydney

Queen's Court, Level 1
118-122 Queen Street
Woollahra
New South Wales 2025
Telephone: 61 2 9362 1000
Fax: 61 2 9362 1100

SOTHEBY'S UFFICI INTERNAZIONALI / INTERNATIONAL OFFICES

LATIN AMERICA

ARGENTINA

Adela Mackinlay de Casal
Edificio Kavanagh
San Martin 1068 PB
C1005AAQ - Capital Federal
Argentina
Telephone: 54 11 5032 8600
Fax: 54 11 5032 3330

BRAZIL

Rio de Janeiro

Katia Mindlin Leite Barbosa*
Caixa Postal 62619
Rio de Janeiro
RJ CEP 22250-970
Telephone: 55 21 2553 1946
Fax: 55 21 2553 4594
Heloise Guinle*
Estrada da Gavea 611
Bloco 1, Apt 2503
São Conrado
22610-000 Gavea
Rio de Janeiro
Telephone: 55 21 3322 4500
Fax: 55 21 3322 6397

São Paulo

Pedro Corrêa do Lago*
Rua João Cachoeira 233, Loja 6
São Paulo, SP 04535-010, Brazil
Telephone: 55 11 3063 5455
Fax: 55 11 3082 6987

CHILE

Cecilia Miquel*
Av. Presidente Riesco, 3641
Dpto. 602, Las Condes
Santiago, Chile
Telephone: 562 231 8936
Fax: 562 335 6459

MEXICO

Mexico City

Ana Yturbe de Sepulveda
Campos Eliseos 325-5 Polanco
Mexico 11560 D.F.
Telephone: 5255 5281 2100
5255 5281 2200
Fax: 5255 5280 7136

Luis C. Lopez Morton‡
Internet Consultant

Monte Athos 179
Lomas Virreyes
C.P. 11000
Mexico, D.F.
Telephone: 525 520 5005
525 502 9936
Fax: 525 540 3213

Monterrey

Barbara Perusquia de Lobeira*
Via Triumphalis 127 PTE.
Fuentes Del Valle
Monterrey 66220, Nuevo Leon
Telephone: 528 675 7573 / 74
Fax: 528 129 5081

VENEZUELA

Diana Boccardo*
Edif. Torresamán,
Piso 9, Ofc 91
Avenida Romulo Gallegos con calle El Carmen
Los Dos Caminos, Caracas 1062
Telephone: 58 416 522 4091
Fax: 58 212 237 3920

HEADQUARTERS

New York

1334 York Avenue
New York, New York 10021
Telephone: 212 606 7000
Fax: 212 606 7107
212 606 7016 (Bids only)

OFFICES AND ASSOCIATES

U.S.A.

Baltimore

Aurelia Bolton*
Elizabeth Schroeder*
P.O. Box 250
Riderwood, Maryland 21139
Telephone: 410 252 4600
Fax: 410 561 9738

Chicago

188 East Walton Place
Chicago, Illinois 60611
Telephone: 312 475 7900
Fax: 312 664 5295
Helyn D. Goldenberg
Chairman, Midwest
Cathy Busch
Director
Cassie Spencer
Trusts & Estates
Eve Reppen Rogers
Jewelry
Gary F. Metzner
Fine Arts
Marjorie S. Susmant

Dallas

The Quadrangle
2800 Routh Street, Suite 140
Dallas, Texas 75201
Telephone: 214 871 1056
Fax: 214 871 1057

Houston

Geraldine Ordway
2001 Kirby Drive, Suite 805
Houston, Texas 77019
Telephone: 713 524 0044
Fax: 713 520 1602

Los Angeles

9665 Wilshire Blvd.
Beverly Hills, California 90212
Telephone: 310 274 0340
Fax: 310 274 0899
Richard S. Wolf
Managing Director, West Coast
Blake Koh
Director, Fine Arts, West Coast
Lisa Hubbard
International Jewelry
Katherine Watkins
Director, Decorative Arts
Andrea L. Van de Kamp*

Miami

Douglas Entrance
800 Douglas Road
Suite 125
Coral Gables, Florida 33134
Telephone: 305 448 7882
Fax: 305 448 7168
Axel Stein
Director

Minneapolis/St. Paul

Laura MacLennan*
5108 Newton Avenue South
Minneapolis, Minnesota 55419
Telephone: 612 308 2550

Montana

Kathryn Wilmerding Heminway
Bar 20 Ranch
West Boulder Reserve
McLeod, Montana 59052
Telephone: 406 222 9399
Fax: 406 222 0051

New England

William Cottingham
Director
Patricia Ward*
Rodney Armstrong*
671/2 Chestnut St.
Boston, Massachusetts 02108
Telephone: 617 367 6323
Fax: 617 367 4888

New York City

Barbara Cates*
Lee Copley Thaw†
Telephone: 212 606 7000

Palm Beach

317 Peruvian Avenue
Palm Beach, Florida 33480
Telephone: 561 833 2582
Fax: 561 655 4583
David G. Ober
Chairman, Southeast
Hope P. Kent*
Louis J. Gartner*

Philadelphia

Angela Hudson
Director
Wendy Foulke*
18 Haverford Station Road
Haverford, Pennsylvania 19041
Telephone: 610 649 2600
Fax: 610 649 7995

Richmond

Virginia Guest Valentine†
Telephone: 804 353 1579
Fax: 804 353 0575

San Francisco

Jennifer Foley Biederbeck
Mrs. Prentis Cobb Hale*
Mrs. John N. Rosekrans†
214 Grant Avenue, Suite 350
San Francisco, California 94108
Telephone: 415 772 9028
Fax: 415 772 9031

Santa Barbara

Carolyn Amory*
PO Box 5736
Montecito, California 93150
Telephone: 805 695 8344
Fax: 805 969 6811

CANADA

David P. Silcox
President
9 Hazelton Avenue
Toronto, Ontario M5R 2E1
Telephone: 416 926 1774
Fax: 416 926 9179

Canadian Art Sales in Association
with Ritchie's Auctioneers
Ira R. Hopmeyer
Chairman & CEO
288 King Street East
Toronto, Ontario M5A 1K4
Telephone: 416 364 1864
Fax: 416 364 0704

KEY

 Sale Rooms

* Associate of Sotheby's
† International Representative
‡ Consultant

I NOSTRI ESPERTI SONO RAGGIUNGIBILI VIA E-MAIL DIGITANDO **NOME.COGNOME@SOTHEBYS.COM**
OUR SPECIALISTS ARE AVAILABLE BY EMAIL USING **FIRSTNAME.LASTNAME@SOTHEBYS.COM**

CATALOGO
Sotheby's at Ferrari

DATA
28 Giugno 2005

CODICE
"Maranello" MI250

Per cortesia inviare entro le 24 ore prima dell'orario di inizio dell'asta a:

All bids must be received no less than 24 hours prior to sale and sent to:

Sotheby's Italia S.r.l.
Palazzo Broggi
Via Broggi 19 - 20129 Milano
T.: +39 02 295 001
F.: +39 02 295 18595

DA / FROM
22 June / Giugno 2005
Pista di Fiorano
Via Villeneuve 23
41042 Fiorano Modenese (MO)
T.: +39 0536 921 442
F.: +39 0536 921 452

Sotheby's si riserva il diritto di non accettare le offerte che non perverranno entro le 24 ore prima dell'inizio dell'asta.

Sotheby's reserves the right not to accept bids received later than 24 hours before the sale.

Con la presente dichiaro che, non potendo essere presente alla vendita, desidero formulare le seguenti offerte per l'asta sopra indicata.

Ogni offerta è per lotto e tutte le offerte sono accettate e saranno eseguite sulla base delle "Condizioni di Vendita" stampate sul catalogo, che dichiaro di avere letto ed accettato.

Please bid on my behalf at the above sale for the following lot(s) up to the price(s) mentioned below.

Every offer is for one lot and all of the bids are accepted and will be executed according to the "Condizioni di Vendita" printed in this catalogue, which I declare that I have read and accepted.

OFFERTE DI RILANCIO E DI RISPOSTA
Il banditore può aprire le offerte su ogni lotto formulando un'offerta nell'interesse del venditore. Il banditore può inoltre fare offerte nell'interesse del venditore, fino all'ammontare della riserva, formulando offerte di rilancio e di risposta per un lotto. Si fa riferimento alla condizione 4.2 delle Condizioni di Vendita.

CONSECUTIVE & RESPONSIVE BIDDING
The auctioneer may open the bidding on any lot by placing a bid on behalf of the seller. The auctioneer may further bid on behalf of the seller, up to the amount of the reserve, by placing consecutive and responsive bids for a lot. Please refer to Condition 4.2 of the "Condizioni di Vendita".

IMPORTANTE

Allego al presente modulo copia del mio documento di identità, senza il quale NON sarà accettata l'offerta.

I attach a copy of my Identity document, without which a bid will not be accepted.

Dichiaro inoltre di aver preso nota degli avvisi riportati sul retro del presente modulo.

I have read the advices printed on the back of this form.

Please note that the English version of this document is for information purposes only. In the event of any discrepancy between the English version and the Italian version, the latter shall prevail.

MODULO OFFERTE / ABSENTEE BID FORM

NOME/NAME DATA/DATE

INDIRIZZO/ADDRESS

CITTÀ/CITY

C.A.P./POSTCODE

TELEFONO/TELEPHONE

E-MAIL

CODICE FISCALE

POSSIAMO UTILIZZARE IL VOSTRO INDIRIZZO EMAIL PER CORRISPONDENZA/MARKETING? SI ☐ NO ☐
VORREMMO MANDARVI INFORMAZIONI RIGUARDO EVENTI IN FUTURO.
SE QUESTO NON VI INTERESSA, INDICATELO IN QUESTA CASELLA. ☐

LOTTO LOT NUMBER	DESCRIZIONE ITEM	OFFERTA MASSIMA EURO (commissione e IVA esclusa) MAXIMUM BID EURO (commission & VAT excluded)
---------------------	---------------------	--

		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

Dato atto di aver ricevuto l'informativa contenuta nelle *Condizioni di Vendita* pubblicate sul catalogo di Sotheby's relativo a questa determinata asta, da me lette ed accettate, presto, ai sensi degli artt. 23 e 43 del D.Lgs. 196/2003 sulla protezione dei dati personali, il mio consenso al trattamento ed alla comunicazione, anche all'estero, dei miei dati, secondo i termini e le modalità di cui alla menzionata informativa, riportata all'art. 10 delle citate *Condizioni di Vendita*.

I hereby, confirm to have received, read and approved the information contained in the "Condizioni di Vendita" printed in Sotheby's catalogue for the sale for the purposes of Articles 23 and 43 of the Italian Legislative Decree 196/2003 on Data Protection. I hereby also consent to the use and disclosure of my personal data by Sotheby's, including abroad, on the terms set out in the above-mentioned information, as indicated in Article 10 of the "Condizioni di Vendita".

Firma / Signature

Approvo specificamente ai sensi dell'art. 1341 Il comma c.c. le seguenti clausole delle *Condizioni di Vendita* pubblicate sul catalogo di Sotheby's relativo a questa determinata asta: 2.2; 2.3; 2.4; 2.5; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 4.3; 4.5; 4.7; 4.8; 5.5; 6.2; 7.1; 7.2; 7.3; 9.1. Approvo inoltre specificamente ai sensi del citato art. 1341 Il comma c.c. i termini e le condizioni dell'"Avviso ai Compratori" riportato a tergo del presente modulo.

I hereby expressly approve, for the purposes of Article 1341 Il comma of the Italian Civil Code, the following clauses of the "Condizioni di Vendita" printed in Sotheby's catalogue for the sale: 2.2; 2.3; 2.4; 2.5; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 4.3; 4.5; 4.7; 4.8; 5.5; 6.2; 7.1; 7.2; 7.3; 9.1. I hereby also expressly approve, for the purposes of the above mentioned Article 1341 Il comma of the Italian Civil Code, the terms and conditions of the Guide For Absentee Bidders printed on the reverse of this form.

Firma / Signature

AUTORIZZO SOTHEBY'S A COMUNICARE I MIEI DATI PERSONALI ALLA FERRARI PER MOTIVI PROMOZIONALI. SI ☐ NO ☐
(si prega di indicare la propria scelta)

I HEREBY AUTHORIZE SOTHEBY'S TO PASS ON MY PERSONAL DATA TO FERRARI FOR PROMOTIONAL PURPOSES. YES ☐ NO ☐
(please tick box to indicate your preference)

AVVISO AI COMPRATORI / GUIDE FOR ABSENTEE BIDDERS

OFFERTE SCRITTE

Con il presente modulo debitamente compilato, daremo esecuzione alle offerte di quanti non possono essere presenti alla vendita. I lotti saranno sempre acquistati al prezzo più conveniente consentito da altre offerte sugli stessi lotti e dalle riserve da noi registrate.

Questo servizio è gratuito. Sotheby's non **potrà ritenersi responsabile** per errori o insuccessi nell'eseguire offerte in sala, istruzioni telefoniche o per mezzo del modulo d'offerta. **Istruzioni:** siete pregati di utilizzare i moduli forniti da Sotheby's e di controllare accuratamente i numeri di lotto, le descrizioni e le cifre da Voi riportate. Non saranno accettati ordini di acquistare con offerte illimitate.

Ogni modulo d'offerta deve contenere offerte per una sola asta.

Offerte alternative possono essere accettate se viene specificata, tra il numero dei lotti, la parola "OPPURE". Siete pregati di indicare sempre un limite massimo. In caso di offerte identiche, sarà data la precedenza a quella ricevuta per prima. In caso di insuccesso dell'offerta, non vi sarà una notifica, ma verrà spedita una lista dei risultati d'asta se una busta indirizzata ed affrancata è acclusa al presente modulo.

OFFERTE TELEFONICHE

Gli ordini, se dettati telefonicamente, sono accettati solo a rischio del mittente e devono essere confermati per lettera, fax o telegramma prima dell'asta.

COMMISSIONI D'ACQUISTO

L'importo massimo della Vostra offerta riguarda solamente il prezzo di aggiudicazione, a questo sarà sommata la commissione d'acquisto e l'IVA su tale commissione.

SPESE DI MAGAZZINAGGIO

Vi preghiamo di consultare le "Notizie Importanti" sulla pagina 241 di questo catalogo.

PAGAMENTO DEGLI ACQUISTI

Onde evitare ritardi nel ritiro degli acquisti, gli acquirenti che desiderino effettuare il pagamento tramite assegno bancario sono pregati di accordarsi con la Direzione Amministrativa prima del giorno dell'asta e dovranno essere in grado di fornire referenze bancarie. Se tali accordi non sono presi, gli oggetti non potranno lasciare la nostra sede fino al momento dell'incasso dell'assegno.

Le forme di pagamento sono le seguenti:

- (a) contanti per un importo non superiore a € 7.500;
- (b) assegno circolare, soggetto a preventiva verifica con Istituto di emissione;
- (c) assegno bancario, previo accordo con la Direzione Amministrativa;
- (d) bonifico bancario: Credito Bergamasco, Piazza Missori 3, Milano, c/c 33983, CAB 01600.6, ABI 3336.5, BIBAN D033360160000000033983, IBAN IT79D033360160000000033983, SWIFT # CREBIT22MIX Sotheby's Italia S.r.l.

Vi preghiamo di consultare le "Informazioni Importanti per gli acquirenti" per ulteriori dettagli in merito al metodo di pagamento.

In conformità a quanto previsto dalla Legge Italiana Sotheby's è tenuta a richiedere ai propri clienti l'esibizione di un documento di identità (carta di identità, patente, passaporto) e la conferma del domicilio.

Per il nostro regolamento interno, Sotheby's non accetta il pagamento in contanti per importi superiori a € 7.500.

Nel caso di pagamenti in contanti, Sotheby's si riserva il diritto di richiederne la provenienza. Sotheby's interesserà la fattura alla medesima persona che risulti all'atto della registrazione della paletta. Orario di cassa: 10,30 - 13; 14 - 17

LICENZE DI ESPORTAZIONE

Per informazioni sulle esportazioni, Vi preghiamo di consultare le "Informazioni Importanti per gli Acquirenti" stampate sul catalogo di vendita. Le esportazioni sono regolate dalle leggi vigenti.

OFFERTE ANDATE A BUON FINE

Una fattura sarà inviata per posta ordinaria a tutti i compratori. Per conoscere prima i risultati delle Vostre offerte e decidere sul magazzinaggio o trasferimento delle merci, potrete contattare, a partire da due giorni dopo l'asta, i responsabili delle commissioni d'acquisto indicati nelle pagine d'apertura del catalogo.

ABSENTEE BIDS

If you are unable to attend an auction personally and wish to place bids, you may give Sotheby's instructions to bid on your behalf.

Lots will always be bought at the lowest price possible relative to the bids placed and the reserve on the lot.

This service is free and confidential. Please note: Sotheby's offers this service as a convenience to clients who are unable to attend the sale and will not be held responsible for errors in or failure to execute bids, whether in the salesroom, by telephone, or by absentee bid form.

PLACING ABSENTEE BIDS

To place bids, please use the absentee bid form provided in this catalogue. Be sure to record accurately the lot numbers and descriptions and the top price you are willing to pay for each lot. "Buy" bids are not accepted, i.e. you must bid a specific amount rather than instruct us to "bid at any cost". Each bidding slip should contain bids for one sale only. Alternative bids should be indicated by using the word "OR" between lot numbers.

Please place your bids as early as possible. In the event of identical bids, the earliest will take precedence.

Unsuccessful bidders will not be specifically notified, but will receive a price list indicating results of the sale if a stamped, self-addressed envelope is enclosed with the submitted bid.

TELEPHONE BIDS

Bids may be placed by telephone, but are accepted only at Sotheby's discretion and the caller's risk, and must be confirmed by letter, telegram, or fax.

BUYERS' PREMIUM

The "top limit" you indicate on your bid form is for the hammer price exclusively. A buyer's premium will be added to the successful bid price and is payable by you together with the applicable IVA (see "Guide for Prospective Buyers").

STORAGE CHARGES

Please refer to the Important Notices on page 241 of this catalogue

ARRANGING PAYMENT

In order to avoid delays in receiving purchases, buyers who want to pay with a cheque are advised to make arrangements with the Accounts Department in advance of the sale date.

If such arrangements are not made, purchases cannot leave our premises until cheques have been cleared.

The following are methods of payment accepted:

- (a) cash not in excess of € 7.500;
- (b) banker's draft;
- (c) cheque (previous arrangements with Accounts Department);
- (d) bank transfer: Credito Bergamasco, Piazza Missori 3, Milano, c/c 33983, CAB 01600.6, ABI 3336.5, BIBAN D033360160000000033983, IBAN IT79D033360160000000033983, SWIFT # CREBIT22MIX Sotheby's Italia S.r.l.

Please see the "Informazioni Importanti per gli Acquirenti" for more details regarding methods of payment.

As required by Italian Law, Sotheby's is required to request all new clients or purchasers to provide: verification of identity (by providing some form of government issued identification containing a photograph, such as a passport, identity card or driver's license) and confirmation of address. It is against Sotheby's general policy to accept single or multiple related payments in the form of cash or cash equivalents in excess of € 7.500.

Sotheby's retains the right to request any purchasers preferring to make a cash payment to provide an identification of the source of the funds. Finally, invoices issued for successful auction purchases will be made out to the bearer of the paddle. Cashier hours: 10.30am - 1pm and 2pm - 5pm

EXPORT LICENCES FROM ITALY

For information on export licences, please read "Guide for Prospective Buyers" printed on the catalogue. All exports from Italy are subject to local regulations.

SUCCESSFUL BIDS

Successful bidders will be notified and invoiced within a few days of the sale. If you wish to know the results of your bids and to decide about storage or shipment, please contact the relevant people listed at the beginning of the catalogue.

SOTHEBY'S EUROPE

Board of Directors

Henry Wyndham
Chairman

Princess de Beauvau Craon
Deputy Chairman

Melanie Clore
Deputy Chairman

Tobias Meyer
Deputy Chairman

The Hon James Stourton
Deputy Chairman

Mario Tavella
Deputy Chairman

Senior Directors

Marc Auclert
Oliver Barker
David Bennett
Adrian Biddell
Michael Bing
Lucinda Blythe
Guenther Boehmisch
Monique Brehier
Nina Buhne
Richard Charlton-Jones
Tom Christopherson
Jennifer Conner
Jackie Coulter
Neil Davey
Emmanuel Di-Donna
Jeremy Durack
Grant Ford
Roger Griffiths
Miety Heiden
Nicolas Joly
Andrea Jungmann
Alexander Kader
Caroline Lang
Marcus Linell
Clive Lord
Filippo Lotti
William Lucy
Patrick van Maris
Daniela Mascetti

Robin Woodhead
Chief Executive

George Bailey
Managing Director

Jonathan Massey
Hélène Marie Montgomery
David Moore-Gwyn
Stephen Mould
Rena Neville
Ursula Niggemann
Eveline van Oirschot
Stefano Papi
Pascale Pavageau
Lord Poltimore
Jonathan Pratt
Paul Quarrie
Alain Renner
Alexandra Rhodes
Dr. Stephen Roe
Charles Rolandi
Cristiana Romalli
Gregory Rubinstein
Laura Russo
Rivka Saker
Peter Selley
Antonia Serra
Simon Shaw
Lucian Simmons
Dr. Claudia Steinfels
Andrew Strauss
Sara Webb
Henry Wemyss
Patricia Wong

Alex Bell
Claudia Dwek
George Gordon
Philip Hook
Helena Newman
Heinrich Graf v. Sprei
Serena Sutcliffe, M.W.
Hubert d'Ursel
Cheyenne Westphal
Philipp von Württemberg

UK Chairman's Office

Henry Wyndham
Chairman
The Hon James Stourton
James Miller
Lord Poltimore
Lord Dalmeny
Patricia Wong

Peter Blond
Henry Bowring
The Duke of Devonshire
Sir Nicholas Henderson G.C.M.G.,
K.C.V.O.
The Hon Simon Howard
William Lucy
David Moore-Gwyn
The Duke of Norfolk
Alexander Russell

**Board of Directors,
Sotheby's Italy**
Filippo Lotti
Managing Director
Claudia Dwek
Deputy Chairman
Maarten ten Holder
Deputy Managing Director
Luisa Lepri
Francesco Morroni
Stefano Papi
Laura Russo

SOTHEBY'S HOLDINGS, INC.

Board of Directors

Michael I. Sovern
Chairman

The Duke of Devonshire
Deputy Chairman

William F. Ruprecht
**President and Chief
Executive Officer**

Robin Woodhead
**Executive Vice President
and Chief Executive,
Europe and Asia**

The Viscount Blakenham
Steven B. Dodge
Jeffrey H. Miro
Allen Questrom
Sharon Percy Rockefeller
Donald M. Stewart
Robert S. Taubman

Advisory Board, Sotheby's Holdings, Inc.

Ambassador Walter J.P. Curley
Chairman
Alexis Gregory
Deputy Chairman
Dr. Alice Y. T. Cheng
Henry Cornell
Michel A. David-Weill
Ulla Dreyfus-Best
Charles de Gunzburg
Lodewijk J.R. de Vink
Tom Ford
Ann Getty
Prince Amyn Aga Khan
Alexander M. Laughlin
John L. Marion
Carlo Perrone
Carroll Petrie
Carol Price
Donna Patrizia Memmo
dei Principi Ruspoli
The Hon. Hilary Weston, C.M., O.Ont.





Sotheby's

EST. 1794



WON BY
LORD SELSDON'S FERRARI (2000cc. V.12)
L. CHINETTI - LORD SELSDON
SPEED 82.27 M.P.H. - DISTANCE 1970 MILES
(ALSO WINNER OF GRAND PRIX D'ENDURANCE)

Sotheby's