WANNENES

AUTO E MOTO CLASSICHE & YOUNGTIMER

MILANO 19 NOVEMBRE 2022

lot 24

AUTO E MOTO CLASSICHE & YOUNGTIMER

FIERA MILANO RHO | 19 NOVEMBRE 2022

CLASSIC CARS AND MOTORCYCLES & YOUNGTIMER

FIERA MILANO RHO | 19 NOVEMBER 2022

ASTA - AUCTION
MILANO
Fiera Milano | Rho
Milano Autoclassica
Padiglione 6
SS. 33 del Sempione, 28
Rho (MI)

SABATO 19 NOVEMBRE
Sauturday 19 November

Tornata Unica
Ore 16 lotti 1 - 43
Single Session
at 4 pm lots 1 - 43

ESPOSIZIONE - VIEWING
MILANO
Fiera Milano | Rho
Milano Autoclassica
Padiglione 6
SS. 33 del Sempione, 28
Rho (MI)

VENERDÌ 18 NOVEMBRE
ore 9.30-19.00
Friday 18 November
9.30 am to 7 pm

SABATO 19 NOVEMBRE
ore 9.30-15.00
Saturday 19 November
9.30 am to 3 pm

DOMENICA 20 NOVEMBRE
ore 9.30-19.00
Sunday 20 November
9.30 am to 7 pm

Informazioni e contatti
presso la Fiera di Milano | Rho
da venerdì 18 Novembre
a domenica 20 Novembre:
+39 344 0597242
f.mangione@wannenesgroup.com

Enquiries
c/o Fiera di Milano | Rho
from Friday 18 November
to Sunday 20 November:
+39 344 0597242
f.mangione@wannenesgroup.com

in copertina:
lotto 27

WANNENES

La partecipazione all'asta implica l'integrale e incondizionata accettazione delle Condizioni di Vendita riportate in questo catalogo.
I lotti potranno essere ritirati a partire da Lunedì 21 Novembre esclusivamente previo appuntamento telefonico +39 02 72023790.
Taking part in the auction implies the entire and unconditional acceptance of the Conditions of Sale outlined in this catalogue.
The lots may be collected from Monday 21 November by telephone appointment calling +39 02 72023790.

WANNENES

GENOVA
Palazzo del Melograno
Piazza Campetto, 2
16123 Genova
+39 010 2530097

MILANO
Palazzo Recalcati
Via Amedei, 8
20123 Milano
+39 02 72023790

ROMA
Via Fulcieri Paulucci de Calboli, 6
00195 Roma
+39 06 69200565

MONTE CARLO
Villa Cèline
6, Avenue Saint Michel
98000 Monaco
+377 99 90 4626

BOARD

GUIDO WANNENES
CEO
g.wannenes@wannenesgroup.com

STEFANO DELLA CROCE DI DOJOLA
Direttore Finanziario
s.dellacroce@wannenesgroup.com

MAURIZIO PIUMATTI
Direttore Generale
m.piumatti@wannenesgroup.com

LUCA MELEGATI
Direttore Milano
l.melegati@wannenesgroup.com

BUSINESS DEVELOPMENT

MARTA BRIVIO SFORZA
Business Development
m.briviosforza@wannenesgroup.com

STAFF

Giulia Wannenes
Total Quality
g.checcucci@wannenesgroup.com

Luca Viòlo
Media & Comunicazione
l.violo@wannenesgroup.com

Anna Dellepiane
Media & Comunicazione
a.dellepiane@wannenesgroup.com

Costanza da Schio
Servizio Valutazioni
c.daschio@wannenesgroup.com

Chiara Guiducci
Responsabile Assistenza Clienti
c.guiducci@wannenesgroup.com

Agnese Benso
Assistenza Clienti Genova
a.benso@wannenesgroup.com

Carlotta Surace
Assistenza Clienti Genova
info@wannenesgroup.com

Adele Occhetti
Assistenza Clienti Genova
a.occhetti@wannenesgroup.com

Ilaria De Pian
Assistenza Clienti Milano
i.depian@wannenesgroup.com

Francesca Mangione
Assistenza Clienti Milano
f.mangione@wannenesgroup.com

Alessandra Corno
Assistenza Clienti Milano
segreteria@wannenesgroup.com

Anna Maria Giarrusso
Assistenza Clienti Roma
a.giarrusso@wannenesgroup.com

Barbara Baiardi
Amministrazione
b.baiardi@wannenesgroup.com

Luciana Moratti Colonna
Amministrazione
l.moratti@wannenesgroup.com

Nicole Balestrero
Assistenza Clienti Genova
n.balestrero@wannenesgroup.com

Alessandro Vigo
IT Manager
a.vigo@wannenesgroup.com

Luca Redenti
Responsabile Sala d'Asta

Lorenzo Colonna
Spedizioni e Ritiri Genova

Gianluca Cuneo
Spedizioni e Ritiri Genova

Yuri Lo Nobile
Spedizioni e Ritiri Genova

Dan Ungureanu
Spedizioni e Ritiri Milano

ASSOCIATI

Liguria
Paola Bertolini
+39 366 4589615
p.bertolini@wannenesgroup.com

Lombardia
Benedetta Gallizia di Vergano
+39 347 9023645
b.gallizia@wannenesgroup.com

Piemonte
Chiara Benevolo Caroni
+39 351 0687570
c.benevolo@wannenesgroup.com

Puglia
Francesco Petrucci
+39 348 5101534
f.petrucci@wannenesgroup.com

Sicilia
Riccardo Vitali
+39 345 0779118
r.vitali@wannenesgroup.com

Toscana
Cecilia Brunner Muratti
+39 335 6237244
c.brunnermuratti@wannenesgroup.com

Veneto
Christiane d'Albis
+39 338 9339811
c.dalbis@wannenesgroup.com

Francia
Claudia Pucci di Benisichi
+33 607 868050
c.pucci@wannenesgroup.com

Regno Unito
Federica Della Rocca
+44 7899 790460
f.dellarocca@wannenesgroup.com

INFORMAZIONI RIGUARDANTI QUESTA VENDITA
AUCTION ENQUIRIES
AND INFORMATION

ESPERTI
SPECIALISTS IN CHARGE

Auto Classiche & Youngtimer
Jacopo Villa
j.villa@wannenesgroup.com

Damiano Fianco
d.fianco@wannenesgroup.com

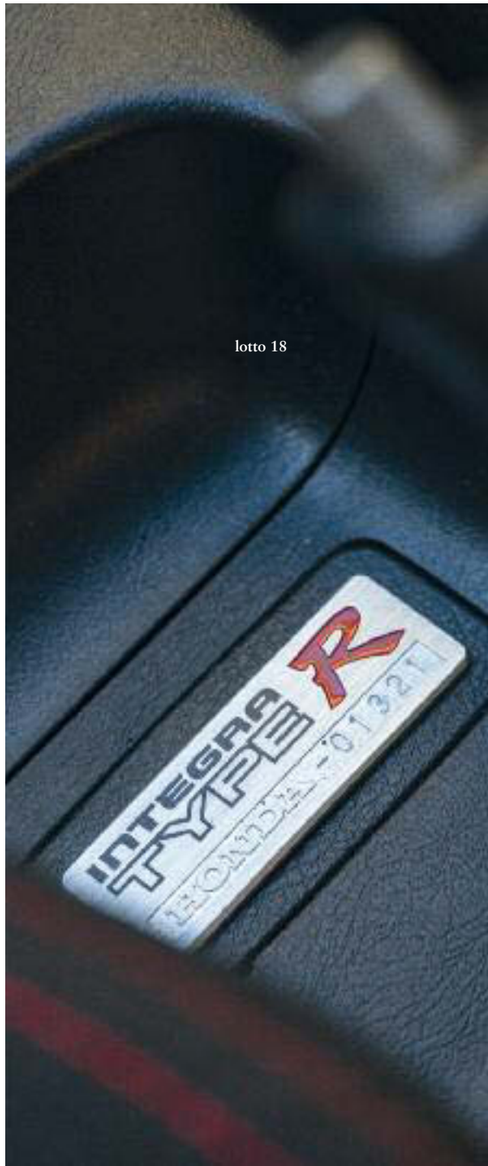
AMMINISTRAZIONE VENDITORI - COMPRATORI
PAYMENT BUYERS - SELLERS
Barbara Baiardi
Luciana Moratti Colonna
+39 010 2530097
amministrazione@wannenesgroup.com

ASSISTENZA CLIENTI
CLIENT SERVICES
Ilaria De Pian
i.depian@wannenesgroup.com
Francesca Mangione
f.mangione@wannenesgroup.com
Alessandra Corno
segreteria@wannenesgroup.com

COMMISSIONI D'ACQUISTO OFFERTE TELEFONICHE
ABSENTEE BIDS
PHONE BIDS
bids.milano@wannenesgroup.com

RISULTATI D'ASTA
AUCTION RESULTS
info@wannenesgroup.com

STATO DI CONSERVAZIONE
CONDITION REPORT
auto@wannenesgroup.com



ARGENTI, AVORI, ICONE
E OGGETTI D'ARTE RUSSA
Tommaso Teardo
t.teardo@wannenesgroup.com

ARTE MODERNA
E CONTEMPORANEA
Guido Vitali
g.vitali@wannenesgroup.com

Pier Matteo Carnaroli
p.carnaroli@wannenesgroup.com

ASIAN ART
Alessandra Pieroni
a.pieroni@wannenesgroup.com

CERAMICHE E VETRI
Luca Melegati
l.melegati@wannenesgroup.com

CLASSIC & SPORTS CARS
Jacopo Villa
j.villa@wannenesgroup.com

Damiano Fianco
Junior Specialist
d.fianco@wannenesgroup.com

DESIGN
Andrea Schito
a.schito@wannenesgroup.com

Giacomo Abate
g.abate@wannenesgroup.com

DIAGNOSTICA E RICERCA SCIENTIFICA
Michela Fasce
m.fasce@wannenesgroup.com

DIPINTI ANTICHI
Antonio Gesino
a.gesino@wannenesgroup.com

DIPINTI DEL XIX SECOLO
Rosanna Nobilitato
r.nobilitato@wannenesgroup.com

Margherita Calabrò
Junior Specialist Dipinti Antichi e del XIX Secolo
m.calabro@wannenesgroup.com

GIOIELLI
Benedetta Romanini
b.romanini@wannenesgroup.com

Teresa Scarlata
t.scarlata@wannenesgroup.com

OROLOGI
Giacomo Cora
g.cora@wannenesgroup.com

Michele Rosa
Art Contact - Monaco
m.rosa@artcontactmonaco.com

MOBILI, SCULTURE E OGGETTI D'ARTE
Mauro Tajocchi
m.tajocchi@wannenesgroup.com

MONETE E MEDAGLIE
Daniele Ricci
d.ricci@wannenesgroup.com

TAPPETI E TESSUTI ANTICHI
David Sorgato
d.sorgato@wannenesgroup.com

WINE & SPIRITS
Alessio Leonardi
Junior Specialist
a.leonardi@wannenesgroup.com

Ritiro dei lotti acquistati, trasporto, deposito

Si ricorda agli acquirenti che in assenza di accordi preventivi presi entro Domenica 20 Novembre 2022, i lotti verranno trasferiti in un deposito temporaneo con spese a carico dell'acquirente. I costi di movimentazione e deposito sono i seguenti:

- trasporto auto da Fiera a deposito € 150 + IVA per veicolo
- trasporto moto da Fiera a deposito € 50 + IVA per veicolo
- stoccaggio auto € 10 + IVA al giorno per veicolo
- stoccaggio moto € 5 + IVA al giorno per veicolo

a partire da Lunedì 21 Novembre 2022

Il pagamento delle spese di trasporto e deposito dovrà essere effettuato direttamente alla società di deposito, prima del ritiro del veicolo.

Gli acquirenti dovranno assicurarsi, al momento del ritiro, di essere in possesso di tutta la documentazione e delle chiavi relative ai lotti acquistati. Si ricorda che i costi di passaggio di proprietà sono a carico del compratore.

Si ricorda infine agli acquirenti che i veicoli acquistati sono sotto la loro responsabilità dal momento dell'aggiudicazione ed è loro responsabilità disporre di un'adeguata copertura assicurativa.

Delivery of purchased lots, transport and storage

Buyers are reminded that in the absence of prior agreements taken by Sunday 20 November 2022, the lots will be transferred to a temporary storage with costs borne by the buyer. Costs handling and storage are as follows:

- car transport from Fiera to depot € 150 + VAT per vehicle
- motorbike transport from Fiera to deposit € 50 + VAT per vehicle
- car storage € 10 + VAT per day per vehicle
- motorcycle storage € 5 + VAT per day per vehicle
starting Monday 21 November 2022

The payment of transport and storage costs must be made directly to the depository company, prior to collection of the vehicle.

Buyers must ensure, at the time of collection, of be in possession of all documentation and keys relating to the lots purchased. Please note that the passage costs of ownership are to be paid by the buyer.

Finally, buyers are reminded that the vehicles purchased are below their responsibility from the moment of the award and it is theirs responsibility to have adequate insurance coverage

lot 28

lot 28

SINGLE SESSION

SATURDAY 19 NOVEMBER 2022 - 4 PM
LOTS 1 - 43

SESSIONE UNICA

SABATO 19 NOVEMBRE 2022 - ORE 16
LOTTI 1 - 43

1.

Grande insegna Assistenza Ferrari, proveniente da officina autorizzata, in ottime condizioni, completa di luci e supporti di fissaggio a muro, lunghezza 5 metri.
In aggiunta, insegna Servizio, in ottime condizioni, completa di luci e supporti di fissaggio a muro, lunghezza 2 metri.
LARGE FERRARI SERVICE PLATE
from an authorized workshop, in excellent condition, complete with lights and wall mounting brackets, 5 meters long. In addition, Service plate, in excellent condition, complete with lights and wall mounting brackets, 2 meters long.
Stima € 500 - 1.000

2.

Grande insegna Assistenza FIAT, proveniente da officina autorizzata, in ottime condizioni, completa di luci e supporti di fissaggio a muro, lunghezza 5 metri.
LARGE FIAT SERVICE PLATE
from an authorized workshop, in excellent condition, complete with lights and wall mounting brackets, 5 meters long.
Stima € 250 - 500

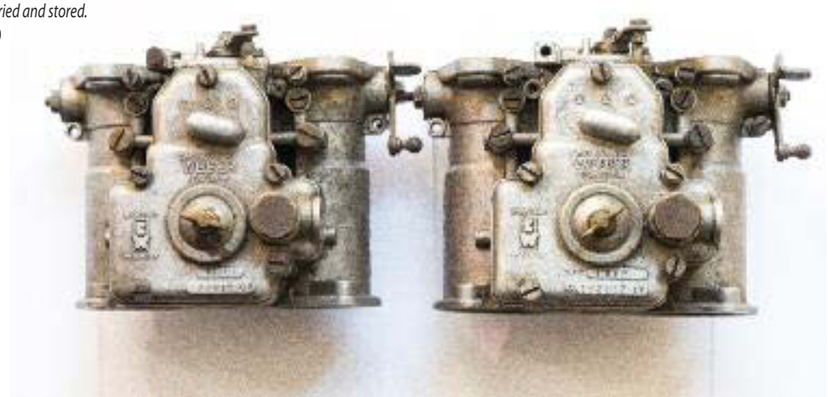
3.

Lotto composto da:
Centralina Ferrari 288 GTO revisionata 03/2017.
Libretto uso e manutenzione Ferrari 456GT e Libretto Sistema HI-Fi
Libretto uso e manutenzione Ferrari 328
Libretto uso e manutenzione Ferrari GTB Turbo e GTS Turbo
Libretto uso e manutenzione Ferrari Mondial 3.2 "giallo"
Libretto uso e manutenzione Ferrari Mondial 3.2 "grigio"
Libretto uso e manutenzione Ferrari Mondial 8
Libretto uso e manutenzione Ferrari Testarossa
Libretto uso e manutenzione Maserati Merak AM 122
Libretto uso e manutenzione Maserati Merak AM 122 e AM 122/a

LOT CONSISTING OF:
Ferrari 288 GTO Control Unit revised 03/2017.
Ferrari 456GT use and maintenance booklet and HI-Fi system booklet
Ferrari 328 use and maintenance booklet
Ferrari GTB Turbo and GTS Turbo use and maintenance manual
Ferrari Mondial 3.2 " yellow " use and maintenance booklet
Ferrari Mondial 3.2 " gray " use and maintenance manual
Ferrari Mondial 8 use and maintenance manual
Ferrari Testarossa use and maintenance booklet
Maserati Merak AM 122 use and maintenance manual
Use and maintenance manual Maserati Merak AM 122 and AM 122/a
Stima € 900- 1.800

4.

Coppia di 2 carburatori doppio corpo Weber DCOE 28 per Alfa Romeo Giulia super / GT Junior - Spider Mod. 1970, smontati perfettamente funzionanti, asciugati e riposti.
PAIR OF 2 WEBER SCOE DOUBLE-BARREL CARBURETTORS
for Alfa Romeo Giulia super / GT Junior - Spider Mod. 1970, disassembled, fully functional, dried and stored.
Stima € 100 -200



MOTORCYCLES

LOTS 5 - 8

lot 6

MOTOCICLETTE

LOTTI 5 - 8

5.

1972
HONDA CB750 FOUR K2

Una delle più importanti motociclette della storia
Colore Sunrise Orange originale
Interessante progetto di restauro
Targa Roma originale, 2 proprietari da nuova
Libretto di circolazione mancante

One of the most important motorbikes in history
Original Sunrise Orange colour
Interesting restoration project
Original Rome number plate, 2 owners when new
Missing registration certificate

Telaio/Chassis n 2032505
Motore/Engine n. CB750E2040235

Stima € 2.500 - 4.500

La Honda CB750 Four è stata forse la moto più importante della storia. Il suo arrivo nel 1968 rivoluzionò definitivamente la storia del motociclismo: la prima quadricilindrica di grande produzione univa affidabilità, bellezza estetica, prestazioni e fruibilità come mai nessuna moto prima di allora. Soluzioni che prima di allora furono viste solo su alcune moto da competizione e qualche prototipo, come il carter a sezione orizzontale fuso in blocco con la trasmissione e l'albero a camme in testa comandato a catena, furono commercializzate per il grande pubblico. La versione K2 fu una delle serie della CB750 che ebbe maggior successo commerciale. Aggiornata in numerosi aspetti rispetto alle serie precedenti, era più silenziosa e meglio rifinita.

Questo esemplare del 1972 è stato immatricolato nel 1973 a Roma. Mantiene tutt'ora la sua targa originale ma è sprovvisto del suo libretto di circolazione, smarrito dal proprietario. La moto è completa in molti dettagli, ma segnaliamo che gli scarichi e la sella sono stati sostituiti negli anni. La moto non ha il motore bloccato e mantiene in larga parte la sua vernice originale. Interessante progetto di restauro per ogni appassionato, questa Honda CB750 Four ha ancora un'interessante vita davanti a sé.

The Honda CB750 Four was perhaps the most important motorbike in history. Its arrival in 1968 definitively revolutionised the history of motorcycling: the first mass-produced four-cylinder, it combined reliability, aesthetic beauty, performance and usability like no motorbike before. Solutions that had previously only been seen on a few competition bikes and a few prototypes, such as the horizontal-section crankcase fused with the transmission and the chain-driven overhead camshaft, were marketed to the general public. The K2 version was one of the most commercially successful series of the CB750. Upgraded in many respects from the previous series, it was quieter and better finished.

This 1972 example was registered in 1973 in Rome. It still retains its original number plate but is without its registration certificate, which was lost by the depositor. The bike is complete in many details but we would point out that the exhausts and saddle have been replaced over the years. The bike does not have a blocked engine and largely retains its original paintwork. An interesting restoration project for any enthusiast, this Honda CB750 Four still has an interesting life ahead of it.

6.

1975
PUCH MC175 FRIGERIO SEMI-WORKS ENDURO

Telaio/Chassis n 3804158
Motore/Engine n. 3804158

Moto semi-ufficiale dei Fratelli Frigerio, preparata all'epoca
Partecipante alla 27esima Valli Bergamasche del 1975
Originale e mai restaurata, ancora con i punzoni di alcune gare dell'epoca
Documenti da passaggio, prima targa Milano e primo libretto
Storia documentata sin da nuova, presenza di materiale dell'epoca
Una moto splendida in ogni dettaglio

Semi-official Fratelli Frigerio motorbike, prepared at the time
Participant in the 27th Valli Bergamasche in 1975
Original and never restored, still with the stamps of some races of the time
Passing papers, first Milan number plate and first booklet
Documented history since new, presence of material from the period
A splendid motorbike in every detail

Stima € 5.000 - 10.000

Fra gli anni '60 e '70 in Italia si scrissero importanti pagine della regolarità motociclistica. Un vero e proprio fenomeno sportivo e culturale spinse moltissimi giovani a correre con moto da fuoristrada in una serie di eventi di regolarità ovunque si trovasse una strada sterrata. Grandi marchi tutt'oggi conosciuti, come la KTM, cementarono una reputazione che dura ancora oggi. La Puch in particolar modo si impose come uno dei marchi austriaci di maggior successo. Rinomata per la risposta rabbiosa e l'accelerazione violenta sin dai bassi regimi era fra le moto da battere nelle categorie sotto i 250cc.

Nel 1972, la Puch introdusse la versione rimodificata della loro 175. Dotata di una ciclistica più stabile e di un motore a 5 rapporti rinforzato, era caratterizzata da una natura più docile e di una risposta all'acceleratore progressiva, senza però rinunciare alla potenza pura. In Italia le Puch vennero importate dai Fratelli Frigerio, che si occupavano non solo della vendita ma anche della preparazione delle moto per la loro squadra ufficiale oltre che per i numerosi privati che correvano nelle gare di regolarità.

Between the 1960s and 1970s, important pages of motorbike regularity were written in Italy. A true sporting and cultural phenomenon drove many young people to race off-road motorbikes in a series of regularity events wherever there was a dirt road. Big brands that are still known today, such as KTM, cemented a reputation that endures to this day. Puch in particular established itself as one of the most successful Austrian brands. Renowned for its rabid response and violent acceleration from low revs, it was among the bikes to beat in the sub-250cc categories.

In 1972, Puch introduced a remodelled version of their 175. Equipped with a more stable chassis and a reinforced 5-speed engine, it was characterised by a more docile nature and progressive throttle response without sacrificing pure power. In Italy, Puchs were imported by the Fratelli Frigerio, who not only sold but also prepared the bikes for their official team as well as for the numerous privateers who competed in regularity races.

La moto qui offerta appartiene all'ultima serie della MC175 importata e assemblata dai Fratelli Frigerio, prima che questi incominciassero la produzione in serie delle loro motociclette nel 1976. Il primo proprietario fu Carlo Sponza di Cornaredo, pilota privato membro del Moto Club Madunina. Questa moto ricevette da subito una preparazione semi-ufficiale dai Fratelli: fu dotata di forcelle ZTI Marzocchi in magnesio, di ammortizzatori Marzocchi a serbatorio separato e un serbatoio specifico in fibra di vetro, che si differenziava da quello di plastica della versione di serie. Altri particolari di questa preparazione tutt'ora presenti sulla moto sono il mozzo conico della ruota anteriore e il montaggio della bobina su un pezzo di gomma telata anti vibrante sotto il serbatoio.

Per ovviare all'altezza di Carlo Sponza, la sella fu imbottita ulteriormente per aumentare la facilità di guida. La moto vanta una nutrita presenza a diverse gare dell'epoca, tutte corse nel 1975. Stando alla documentazione che accompagna questa moto, le gare accertate sono:

- La 27esima Valli Bergamasche Internazionale di Regolarità del 13 e 14 settembre 1975, a cui partecipò nella categoria E con numero 167. Ritirato il secondo giorno. Il numero è visibile in più parti sulla motocicletta.
- Trofeo FMI della Regolarità, settembre 1975 a Ottone dell'Elba. Risultato e numero non disponibile;
- Albavilla Classica, che si corse nel novembre 1975. Sponza arrivò 3o di categoria del Gruppo E;
- Trofeo Gilera del 28 settembre 1975, numero 49, sesto di categoria. Il numero 49 compare sul grembiule originale.
- 2 Giorni di Camerino del 26/27 luglio 1975. Gruppo E 10°classificato.

La moto presenta ancora qualche punzonatura sulle forcelle e sul telaio di alcune di queste gare. Nello specifico la moto riporta su un ammortizzatore posteriore il numero 117 e il numero 146 sulla forcella anteriore, quest'ultima corrispondente a una gara di regolarità organizzata all'epoca dal Centauro Club di Bra.

The motorbike on offer belongs to the last series of the MC175 imported and assembled by the Frigerio brothers, before they began mass production of their motorbikes in 1976. The first owner was Carlo Sponza of Cornaredo, a private rider and member of the Moto Club Madunina. This motorbike was immediately given a semi-official preparation by the Fratelli: it was immediately equipped with Marzocchi magnesium ZTI forks, Marzocchi shock absorbers with separate reservoir and a specific fibreglass tank, which differed from the plastic one of the series version. Other details of this preparation still present on the bike today are the conical hub of the front wheel and the mounting of the coil on a piece of anti-vibration tarred rubber under the tank.

To compensate for Mr Sponza's height, the seat was padded further to increase the ease of riding. The bike boasts an extensive presence at several races of the time, all of which were run in 1975. According to the documentation that accompanies this bike the verified races are:

- *The 27th Valli Bergamasche International Regularity Rally on 13 and 14 September 1975, in which he participated in category E with number 167. Withdrawn on the second day. The number is visible in several places on the motorbike.*
- *FMI Trophy of Regularity, September 1975 at Ottone dell'Elba. Result and number not available;*
- *Albavilla Classica, raced in November 1975. Sponza came 3rd in the Group E category;*
- *Gilera Trophy of 28 September 1975, number 49, 6th in category. The number 49 appears on the original apron.*
- *2 Days of Camerino 26/27 July 1975. Group E 10th classified.*

The bike still features some markings on the forks and frame from some of these races. Specifically, the bike bears the number 117 on a rear shock absorber and the number 146 on the front fork, the latter corresponding to a regularity race organised at the time by the Centauro Club of Bra.

La moto ha avuto quattro proprietari prima di essere acquisita nel 1998 da quello attuale, il quale sottopose il motore a una revisione dai Fratelli Frigerio nei primi anni 2000. La moto monta attualmente degli pneumatici Metzeler originali tipo Six Days da 30021 all' anteriore e da 40018 al posteriore. Il parafango anteriore è un Falk montato all'epoca, verificabile dalla documentazione, ma è fornita del suo originale. E' corredata del suo grembiule originale che porta un numero giallo di corsa "49" e di uno nuovo mai usato. La moto monta il suo scarico originale dell'epoca, che non fu mai modificato e viene offerta con la documentazione delle gare dell'epoca e un set di adesivi originali Puch.

Una vera "capsula del tempo" per originalità, storia e condizioni che riporta indietro a una delle pagine più emozionanti della storia del motociclismo italiano. Mai restaurata e con la preparazione semi ufficiale dei fratelli Frigerio, è un pezzo da collezione che manterrà in vita il rombo di un'epoca.

The bike had four owners before being acquired in 1998 by the depositor, who had the engine overhauled by Fratelli Frigerio in the early 2000s. The bike is currently fitted with original Metzeler Six Days type 30021 tyres at the front and 40018 at the rear. The front mudguard is a Falk fitted at the time, which can be verified by the documentation, but it is supplied with its original. It is supplied with its original yellow number holder apron with the ride number "49" written on it and a new one that has never been used. The bike is fitted with its original exhaust of the time, which was never modified, and is offered with documentation from the races of the time and a set of original Puch stickers.

A true motorbike that is a 'time capsule' in terms of originality, history and condition that takes you back to one of the most exciting pages in the history of Italian motorcycling. Never restored and with the semi-official preparation of the Frigerio brothers, it is a collector's piece that will keep the roar of an era alive.

7.

1974
BMW R90 S

Splendido e ben restaurato esemplare della prima serie della R90S
La prima superbike di BMW
Moto restaurata professionalmente, nella stessa collezione dal 2008
Funzionante e pronta all'uso
Dotata delle sue borse Krauser originali

Beautifully restored example of the first series of the R90S
BMW's first superbike
Professionally restored motorbike, in the same collection since 2008
Functional and ready to ride
Equipped with its original Krauser panniers

Telaio/Chassis n 074197
Motore n 074197

Stima € 10.000 – 20.000

La BMW R90 S fu a tutti gli effetti una moto rivoluzionaria per la Casa dell'Elica, in quanto seppe coniugare il concetto di moto da turismo e moto sportiva in un solo mezzo. Da molti paragonata alle blasonate R50 S e R69 S, la R90 S unì la piacevolezza di una vera gran turismo con la sportività di una superbike purosangue. Disegnata da Hans Muth (il quale disegnerà poi la mitica Suzuki Katana) e distinta da due colorazioni uniche nel suo genere, la R90 S ha fatto epoca: esclusiva, veloce e soprattutto affidabile, è stata una delle protagoniste dell'era delle maxi degli anni 70.

Importata in Italia nel 2008 dall'Olanda, questa splendida R90 S della prima serie è stata integralmente restaurata nella colorazione originale di Imola Silver. Usata regolarmente negli scorsi anni, è una delle moto BMW di più forte rivalutazione al momento.

The BMW R 90 S was to all intents and purposes a revolutionary motorbike for the House of the Helix, as it combined the concept of touring motorbike and sports motorbike in a single machine. Compared by many to the renowned R 50 S and R 69 S, the R90 S combined the pleasure of a true grand tourer with the sportiness of a thoroughbred superbike. Designed by Hans Muth (who would later design the legendary Suzuki Katana) and distinguished by two unique colours, the R90 S made its mark: exclusive, fast and above all reliable, it was one of the protagonists of the maxi era of the 1970s.

Imported to Italy in 2008 from Holland, this splendid R90 S from the first series has been fully restored in the original Imola Silver colour scheme. Used regularly over the past few years, it is one of BMW's strongest revaluation bikes at the moment.

8.

1976
BMW R100 RS

Moto originale, mai restaurata
Ricercata prima serie con cerchi a raggi e freno posteriore a tamburo
Fornita delle sue borse Krauser
Una delle più grandi moto BMW
Documenti olandesi

Original motorbike, never restored
Refurbished first series with spoked wheels and rear drum brake
Equipped with its Krauser panniers
One of the greatest BMW motorbikes
Dutch papers

Telaio/Chassis n 608167
Motore/Engine n 608167

Stima € 6.000 - 12.000

Nata per le richieste pressanti da parte di una clientela che desiderava una moto capace di contrastare lo strapotere delle quadricilindriche giapponesi, La R100 RS fu una moto rivoluzionaria. Introdotta nel 1976, "sdoganò" l'uso delle carene per le moto da viaggio, che fu subito copiato dalle industrie giapponesi. Lo stile filante nato dalla penna di Hans A. Muth era incentrato intorno all'idea del "cockpit integrale", una carena unica che includeva anche la strumentazione di bordo. Realizzata in materiale sintetico, fu sviluppata nella galleria del vento della Pininfarina. I 70 cavalli disponibili, uniti all'efficace protezione aerodinamica, rendeva la R100 RS una vera "poltrona da 200km/h", silenziosa e velocissima. Per il suo stile innovativo, la R100 RS è entrata di diritto nella storia del motociclismo.

Questo esemplare del 1976 è fra i primi costruiti. Mai restaurata e dotata delle sue borse Krauser, è stata importata in Italia qualche anno fa dall'attuale proprietario. Funzionante e con documenti olandesi, è pronta all'immatricolazione e a continuare la sua vita sulle strade d'Europa.

Created in response to pressing demands from customers who wanted a motorbike capable of countering the overwhelming power of Japanese four-cylinder machines, the R 100 RS was a revolutionary motorbike. Introduced in 1976, it 'cleared the way' for the use of fairings for touring motorbikes, which was immediately copied by the Japanese industry. The streamlined styling born from the pen of Hans A. Muth was centred around the idea of the 'integral cockpit', a single fairing that also included on-board instrumentation. Made of synthetic material, it was developed in Pininfarina's wind tunnel. The 70 horsepower available, combined with the effective aerodynamic protection, made the R100RS a true '200km/h armchair', silent and extremely fast. For its innovative styling, the R100 RS entered motorcycling history in its own right.

This 1976 example is among the first ones built. Never restored and equipped with its Krauser bags, it was imported to Italy a few years ago by the depositor. Functioning and with Dutch papers, it is ready for registration and to continue its life on the roads of Europe.

lot 32

MOTORCARS

LOTS 9 - 43

AUTOMOBILI

LOTTI 9 - 43

9.

1971
FIAT 500L

Accessibile e iconica
Esemplare restaurato
Accattivante colore Arancio originale
Accessible and iconic
Restored specimen
Eye-catching original orange colour

Telaio/Chassis n 110F*6032024*

Stima € 3.500 - 6.500

Se esiste un'auto che ha saputo rappresentare lo spirito di una nazione è proprio la Fiat 500. Nata nel 1957 come sostituta dell'amata 500 Topolino, la Nuova 500 divenne subito uno dei simboli della motorizzazione di massa. Sebbene fosse un'auto economica e di aspetto gradevole, non riscosse subito il successo sperato: l'allestimento troppo spartano delle prime versioni e l'assenza di cromature (all'epoca un accessorio quasi irrinunciabile) e le prestazioni troppo basse (13 cavalli) la 500 rischiò subito di scomparire dopo la sua introduzione sul mercato.

La prima serie, conosciuta come "Economica" fu presto rivista e riproposta dalla Fiat con finestrini laterali discendenti e un sedile posteriore imbottito al posto dell'austera panchetta. Il successo non tardò ad arrivare e anche grazie alle elaborazioni di Carlo Abarth e ai suoi record di velocità la 500 conquistò presto un posto nel cuore degli italiani. Con quasi 3.000.000 di pezzi venduti in quasi 20 anni di produzione, la 500 è una delle auto di maggior successo della Fiat e una delle icone italiane nel mondo più conosciute e amate.

L'esemplare proposto in asta è stato immatricolato la prima volta il 28/02/1971, è stata restaurata nel suo originale colore Arancio e mantiene i suoi interni neri in perfetto stato. Vettura funzionante, ha subito negli anni una revisione dell'impianto frenante, una lieve modifica dell'aspirazione per consentire maggiore fluidità e qualche cavallo in più. E' inoltre dotata del suo libretto originale a pagine.

If there is one car that has come to represent the spirit of a nation, it is the Fiat 500. Created in 1957 as a replacement for the beloved 500 Topolino, the New 500 immediately became one of the symbols of mass motoring. Although it was an economical and good-looking car, it did not immediately meet with the success it had hoped for: the too basic equipment of the first versions and the absence of chrome (at the time an almost indispensable accessory) and too low performance (13 horsepower) meant that the 500 immediately risked disappearing after its introduction onto the market.

The first series, known as the 'Economica' was soon revised and re-proposed by Fiat with descending side windows and a padded rear seat in place of the austere bench seat. Success was not long in coming and also thanks to Carlo Abarth's elaborations and his speed records, the 500 soon won a place in the hearts of Italians. With almost 3,000,000 units sold in almost 20 years of production, the 500 is one of Fiat's most successful cars and one of the best-known and best-loved Italian icons in the world.

The car on offer at auction was first registered on 28/02/1971 and has been restored in its original orange colour and retains its black interior in perfect condition. Over the years, the working car has undergone an overhaul of the braking system, a slight modification of the intake to allow for more fluidity and a few extra horses. It also comes with its original page booklet.

10.

1964
FIAT 600D

Esemplare restaurato
Versione con sportelli controvento
Recente intervento di meccanica
Restored specimen
Version with upwind doors
Recent mechanical work

Telaio/Chassis n 100D*17779917*

Stima € 3.500 - 5.500

La fiat 600 venne ufficialmente presentata al pubblico il 10 marzo 1955 al Salone di Ginevra, dove la casa torinese mostrò al mondo la prima auto italiana realmente accessibile a un pubblico molto vasto, una piccola berlina economica e moderna capace di trasportare comodamente quattro persone. Nella versione finale il motore "100" fu prodotto con una cilindrata di 633 cmc per una potenza di 21,5 cavalli, più che adeguata per un peso a secco di 560 kg, che le permetteva di raggiungere una velocità di 95 km/h, decisamente elevata per l'epoca. Questo motore è stato uno dei più longevi nell'intera storia della Fiat, perché nelle sue varie evoluzioni è stato utilizzato fino al 1998.

La 600 costava meno della Topolino pur essendo più grande, comoda e moderna. Il successo fu immediato. La berlina venne prodotta fino al 1969 (nel 1964 uscì l'erede, la Fiat 850) in 2.695.197 esemplari in Italia, ai quali si aggiungono oltre due milioni fabbricati all'estero, per un totale che sfiora i cinque milioni.

The Fiat 600 was officially presented to the public on 10 March 1955 at the Geneva Motor Show. The Turin-based manufacturer showed the world the first Italian car that was truly accessible to a very wide public, a small, economical and modern saloon that could comfortably carry four people. In the final version, the '100' engine was produced with a displacement of 633 cmc for a power output of 21.5 hp, more than adequate for a dry weight of 560 kg, allowing it to reach a speed of 95 km/h, decidedly high for the time. This engine was one of the most long-lived in the entire history of Fiat, because in its various evolutions it was used until 1998.

The 600 cost less than the Topolino despite being bigger, more comfortable and more modern. Success was immediate. The saloon was produced until 1969 (in 1964 the heir, the Fiat 850, came out) in 2,695,197 examples in Italy, to which must be added more than two million manufactured abroad, for a total of almost five million.

Il magnifico esemplare proposto in asta è del 1964, portiere controvento, precedente all'aggiornamento delle misure di sicurezza imposto in Fiat. Questo modello molto ambito ci arriva mantenuto e utilizzato negli anni, con carrozzeria sana, interni conservati, pronto utilizzabile fin da subito: un evergreen per gli appassionati storicizzati, ma anche per chi approccia alle classiche con una spesa contenuta. Recentemente è stata oggetto di manutenzione generale: sostituzione gomme, sostituzione ammortizzatori, sostituzione cinghie di servizio, sostituzione giunti, manicotti, semiassi, cuffie, sostituzione tubi e pompa freno, sostituzione supporti cambio, sostituzione olio motore 10/60 e filtro, sostituzione filtro aria, riparazione e pulizia radiatore.

The magnificent example on offer at auction is from 1964, doors upwind, predating the safety upgrade imposed at Fiat, now a much sought-after model, it has been maintained and used over the years, sound bodywork, preserved interior, ready for immediate use, an evergreen for historically-minded enthusiasts but also for those approaching classics on a budget. It has recently undergone general maintenance: replacement of tyres, replacement of shock absorbers, replacement of service belts, replacement of couplings, sleeves, axle shafts, boots, replacement of brake hoses and master cylinder, replacement of gearbox supports, replacement of 10/60 engine oil and filter, replacement of air filter, repair and cleaning of radiator.

11.

1966
FIAT 600D MULTIPLA

Accattivante personalizzazione cabriolet
Interessante colore Acqua Marina
Strumentazione sportiva tipo Jaeger e cerchi a raggi
Divertente da guidare

Eye-catching cabriolet customisation
Interesting Aqua Marina colour
Sporty Jaeger-type instrumentation and spoked wheels
Fun to drive

Telaio/Chassis n 1000.108*128375*

Stima € 10.000 - 13.000

Nel 1956 la Fiat inventò il segmento delle piccole monovolume con la 600 Multipla, che seppe affermarsi come l'auto famiglia per antonomasia nell'Italia postbellica. Grazie alla sua architettura geniale, poteva vantare capacità di carico e consumi da primato per la sua categoria.

Seppur manteneva lo stesso passo di 2 metri e lo stesso motore della 600 berlina da 22 cv era un'auto che massimizzava lo spazio a disposizione: può essere considerata la vera prima monovolume di grande produzione della storia. La Multipla veniva proposta soltanto con verniciatura bicolore, una soluzione cromatica molto diffusa tra le auto di prestigio più in voga negli anni del boom. Commercializzata dal 1956 al '67, fu venduta in circa 240 mila unità: ad oggi rimane un'icona del boom economico italiano.

Questa Fiat 600 Multipla del 1966 qui offerta è appartenuto ad un

In 1956, Fiat invented the small MPV segment with the 600 Multipla, which established itself as the family car par excellence in post-war Italy. Thanks to its ingenious architecture, it offered record-breaking load capacity and fuel consumption for its class.

Although it had the same two-metre wheelbase and the same 22 hp engine as the 600 saloon, it was a car that maximised available space: it can be considered the very first large-production MPV in history. The Multipla was only offered in two-tone paint, a popular colour scheme among prestige cars in vogue during the boom years. Marketed from 1956 to '67, around 240,000 units were sold: to this day it remains an icon of the Italian economic boom.

This 1966 Fiat 600 Multipla on offer here belonged to a nunnery for several years. In the hands of an enthusiast for some time, it still retains its original page book. The current owner has recently had the following work done:

convento di suore per diversi anni. Nelle mani di un appassionato da diverso tempo, mantiene ancora il suo libretto a pagine originale. L'attuale proprietario ha recentemente fatto eseguire i seguenti lavori:

Ripristino degli interni con i suoi dell'epoca
cambio olio motore e filtro
sostituzione dei giunti anteriori
sostituzione dei supporti motore
pulizia del radiatore
sostituzione del serbatoio e cambio del galleggiante
Installazione di pneumatici nuovi, lucidatura carrozzeria,
Alternatore e dinamo nuove
Rettifica della testata

Pronta a nuove sfide, questa piccola Multipla è senza dubbio un'icona di praticità e stile.

Restoration of the interior with its original ones

Engine oil and filter change
Replacement of front joints
Replacement of engine mounts
Cleaning the radiator
Replacement of tank and change of float switch
Installation of new tyres, polishing bodywork
New alternator and dynamo
Rectification of the cylinder head

Ready for new challenges, this little Multipla is undoubtedly an icon of practicality and style.

12.

1956
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER "PASSO CORTO"

Telaio/Chassis n AR1595 *00907*
Motore/Engine n. AR1314 *804781*

Una delle prime Giulietta Spider costruite
Consegnata nuova in Italia
Interessante progetto di restauro: completa di tutti i suoi componenti.
Seconde targhe Como con libretto e CDP, auto radiata d'ufficio
Certificato di Origine Alfa Romeo - Interessante progetto di restauro
One of the first Giulietta Spiders ever built - Delivered new in Italy
Interesting restoration project: complete with all its components.
Second Como plates with registration and CDP, cancellation of the vehicle registration.
Alfa Romeo Certificate of Origin. - Interesting restoration project.

Stima € 10.000 - 20.000

Durante il boom economico e grazie all'arrivo della televisione, si iniziano a sognare le agiatezze della vita di Hollywood. L'ottimismo dilagante e la voglia di vivere incentivano il mercato delle auto sportive specialmente sul mercato americano. In quegli anni piccole spider europee vivono un periodo particolarmente felice: importate per la prima volta dai reduci della Seconda Guerra Mondiale, sono impiegate sia nelle gare dello SCCA sia come auto quotidiane.

In questo clima, l'importatore Alfa Romeo Max Hoffman chiese alla Casa del Biscione di produrre la versione Spider della neo-introdotta Giulietta, in modo da riuscire a conquistare il pubblico americano grazie alla sua linea sportiva ed elegante. Nacque così la Giulietta Spider, subito ribattezzata la fidanzata d'Italia per via della sua popolarità, piacevolezza di guida e linea accattivante. Equipaggiata da un motore a quattro cilindri in linea longitudinale da 1.290 cm3 di cilindrata erogante 65 CV di potenza (80 CV dal 1958), che permetteva alla vettura di raggiungere la velocità massima di 155 km/h (165 dal 1958) era fra le sportive più belle sul mercato. La prima serie fu prodotta a partire dal 1955, si distingueva per il parabrezza senza deflettori, ghiere dei fanali più strette, vetri discendenti, plancia in lamiera con la parte superiore di colore nero, portaoggetti senza sportello, volante a due razze con ghiera del clacson e pulsante lampeggio fari con la scritta Giulietta Special. Si distingueva inoltre per il passo più corto della successiva. Prodotta in un numero limitato di esemplari, la Giulietta Spider "Passo Corto" è fra i modelli più desiderati e ricercati fra i collezionisti.

During the economic boom and thanks to the arrival of television, people began to dream of the comforts of Hollywood life. Rampant optimism and the zest for life stimulated the market for sports cars in the States. In those years, small European spiders enjoyed a particularly happy moment: first imported by World War II veterans, they were used both in SCCA races and as everyday cars.

In this atmosphere, Alfa Romeo importer Max Hoffman asked the Biscione company to produce a Spider version of the newly-introduced Giulietta, in order to win over the American public with its sporty and elegant lines. Thus, the Giulietta Spider was born, immediately renamed the Sweetheart of Italy because of its popularity, driving pleasure and attractive lines. Equipped with a longitudinal in-line four-cylinder engine with a displacement of 1,290 cm3 and a power output of 65 bhp (80 bhp since 1958), which allowed the car to reach a top speed of 155 km/h (165 since 1958), it was among the most beautiful sports cars on the market. The first series was produced from 1955. The first series was distinguished by a windscreen without deflectors, narrower headlamp bezels, descending windows, a sheet metal dashboard with a black top, a glovebox without a door, a two-spoke steering wheel with a horn ring and a headlamp flashing button with the inscription Giulietta Special. The first series was distinguished by its shorter wheelbase than the later version. Produced in a limited number of examples, the Giulietta Spider 'Passo Corto' is among the most desired and sought-after models among collectors.

Dagli archivi Alfa Romeo si evince che il telaio 00907 della vettura qui proposta è stato costruito il 6 dicembre 1956 e venduto al suo primo proprietario a Milano il 31 dicembre 1956. Interessante notare come il colore originale di questa Giulietta Spider era nero. Da 40 anni nella stessa famiglia, è stata usata per molti anni prima di essere smontata per eseguire un lavoro di restauro, che però non è mai stato ultimato. La vettura è completa del suo motore corretto, hard-top, capote nuova, cerchi con borchie corrette, interni, volante, cofani e numerosi dettagli originali. Completa di targhe Como di seconda immatricolazione, libretto di circolazione e del CDP è radiata d'ufficio. Si rende noto che il motore presente non è di primo equipaggiamento, seppur mantenga il codice corretto 1315. La trasmissione è stata cambiata negli anni con un'unità a 5 marce rispetto a quella originale a 4. Un'interessante progetto di restauro su una delle Alfa Romeo più desiderate di sempre, questa Giulietta è pronta a una seconda ed esaltante vita.

Chassis 00907 is among the first ones built and was delivered nova in the province of Varese. It has been in the same family for 40 years and was used for many years before being dismantled for restoration work, which was never completed. The car is complete with its correct engine, hard-top, new soft top, rims with correct studs, interior, steering wheel, bonnet and numerous original details. Complete with its second Como registration plates, registration book and CDP, the vehicle registration has been cancelled. It should be noted that the present engine is not original equipment, although it retains the correct 1315 code. The transmission has been changed over the years to a 5-speed unit from the original 4-speed unit. An interesting restoration project on one of the most desirable Alfa Romeos ever, this Giulietta is ready for an exciting second life.

AR 1495 *0030/*

13.

1960
ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING SUPERLEGGERA

Telaio/Chassis n AR00204 *02907*
Motore/Engine n. AR102.04 *
Carrozzeria/Bodywork n. 9439

Esemplare ben restaurato
Consegnata nuova in America
Perfetta sintesi di sportività ed eleganza

Well restored specimen
Delivered new in America
Perfect synthesis of sportiness and elegance

Stima € 60.000 - 90.000

Presentata insieme alla 2000 berlina al Salone di Torino del 1957, la 2000 Spider allestita dalla Carrozzeria Touring di Milano conquistò il pubblico per il suo stile elegante e sportivo. Dotata del passo accorciato di ben 20 mm, e la potenza aumentata a 112 cavalli grazie ai carburatori doppio corpo e al maggiore rapporto di compressione, la 2000 Spider fu un successo, arrivando addirittura ad essere prodotta in quasi 600 esemplari in più della berlina. La bellezza armonica coniugata con l'aggressività delle prese d'aria sul cofano e delle mondanature laterali che snelliscono le fiancate hanno fatto della 2000 Spider una delle Alfa Romeo più eleganti e di maggior successo nel dopoguerra.

Questo esemplare del 1961 è stato consegnato nuovo negli Stati Uniti d'America, dove ha passato la maggior parte della sua vita. Acquisita come progetto di restauro nel 1994 dall'attuale proprietario, è stata restaurata integralmente nel corso di più di 10 anni. La scocca è stata portata a lamiera, opportunamente sabbiata, con varie aree della carrozzeria ripristinate e ribattute. La meccanica è stata seguita da specialisti Alfa Romeo. Il colore di Giallo Paglierino è il suo originale. L'auto è stata completata nel 2011 e immatricolata nel 2012 ed è stata registrata dal RIAR. L'auto mantiene la sua dinamo originale ma per semplicità di utilizzo, è equipaggiata con l'alternatore.

Una GT elegante, sportiva e usabile, questa 2000 Spider Touring è senza ombra di dubbio una vera purosangue Alfa Romeo che non mancherà di regalare soddisfazioni negli anni a venire.

Presented together with the 2000 saloon at the 1957 Turin Motor Show, the 2000 Spider prepared by Carrozzeria Touring of Milan won over the public with its elegant and sporty styling. Equipped with a wheelbase shortened by a further 20 mm, and power increased to 112 bhp thanks to twin-body carburettors and a higher compression ratio, the 2000 Spider was a success, even going so far as to be produced in almost 600 more units than the saloon. The harmonious beauty combined with the aggressiveness of the air intakes on the bonnet and the side scoops slimming the sides made the 2000 Spider one of the most elegant and successful Alfa Romeos of the post-war period.

This 1961 example was delivered new to the United States of America, where it spent most of its life. Acquired as a restoration project in 1994 by the current owner, it was fully restored over the course of more than 10 years. The body was brought to sheet metal, suitably sandblasted, with various areas of the bodywork restored and rebadged. The mechanics were looked after by Alfa Romeo specialists. The Giallo Paglierino colour is its original. The car was completed in 2011 and registered in 2012 and has been registered by RIAR. The car retains its original dynamo but for ease of use, it is equipped with the alternator.

An elegant, sporty and usable GT, this 2000 Spider Touring is without a shadow of a doubt a true Alfa Romeo purebred that will prove to be a source of satisfaction in the years to come.

Alfa Romeo

14.

1965 LANCIA FLAMINIA 2.8 3B COUPE' PININFARINA

Di proprietà della stessa famiglia dal 1971
Immatricolata l'1 giugno 1965 - Usabile e interessante coupé d'epoca
Targhe originali Milano di prima immatricolazione
Buone condizioni generali
Molti lavori di meccanica e carrozzeria eseguiti fra il 2015 e il 2019
Dotata del suo manuale di uso e manutenzione originale

Owned by the same family since 1971
Registered 1 June 1965 - Usable and interesting vintage coupé
Original Milan number plates of first registration - Good overall condition
Many mechanical and body works carried out between 2015 and 2019
Equipped with its original owner's manual

Telaio/Chassis n 826 030 *4001795*
Motore/Engine n 826 030 *1772*

Stima € 16.000 - 26.000

Garbata, elegante, discreta, uno dei simboli di un'epoca, la Lancia Flaminia Coupé era una delle Gran Turismo più apprezzate sul mercato all'epoca. Presentata al Salone di Torino del 1958, era allestita dalla Pininfarina di Torino sul pianale della Flaminia berlina accorciato di 12 centimetri. Auto prediletta di quei clienti che non volevano usare la vettura con l'autista o che non volevano circolare con le più blasonate Ferrari o Maserati, la Flaminia Coupé era un'esempio mirabile di eleganza con un tocco di sportività. La versione con motore da 2.8 litri da 140 cavalli fu introdotta nel 1963 e garantiva una elasticità maggiore rispetto alla versione da 2.5 litri.

Questa Flaminia Coupé del 1965 è dal 1971 di proprietà della stessa famiglia. Ancora dotata della sua targa Milano di prima immatricolazione, è stata sempre regolarmente utilizzata. Nel 2015 è stata soggetta a un lavoro di riverniciatura generale che ha interessato alcuni lavori di lattoneria su parti della carrozzeria. Sempre nel 2015 la vettura ha eseguito un intervento sulla meccanica che ha interessato una revisione generale dei freni, carburatori, testine di sterzo e sostituzione dei liquidi. La vettura monta poi gomme nuove datate 2018: è perfettamente funzionante ed è stata regolarmente utilizzata fino a poco prima della sua messa in asta. La vettura è in buone condizioni di conservazione: mantiene i suoi interni, che necessitano una riparazione sul sedile a lato guida. Da un'ispezione condotta prima dell'asta vettura presenta qualche area di corrosione superficiale nel sottoscocca e nella battuta delle portiere: pertanto si chiarisce che si renderà necessario un intervento mirato al fine della conservazione della vettura. Elegantissima ancora oggi, sicuramente questa Flaminia saprà continuare a regalare al suo nuovo proprietario un'esperienza di guida di grande classe.

Graceful, elegant, discreet and one of the symbols of an era, the Lancia Flaminia Coupé was one of the most popular Grand Tourers on the market at the time. Presented at the 1958 Turin Motor Show, it was fitted out by Pininfarina in Turin on the Flaminia saloon floorpan shortened by 12 centimetres. The favourite car of those customers who did not want to chauffeur the car or drive around in the more noble Ferraris or Maseratis, the Flaminia Coupé was an admirable example of elegance with a touch of sportiness. The version with the 2.8-litre 140-horsepower engine was introduced in 1963 and guaranteed greater elasticity than the 2.5-litre version.

This 1965 Flaminia Coupé has been owned by the same family since 1971. Still bearing its Milan number plate of first registration, it has always been regularly used. In 2015 it underwent a general repainting job that involved some tinwork on parts of the bodywork. Also in 2015, the car underwent work on the mechanics that involved a general overhaul of the brakes, carburettors, steering heads and replacement of fluids. The car is also fitted with new tyres dated 2018. It is in perfect working order and has been in regular use until shortly before it was put up for auction. The car is in good condition: it retains its interior, which requires repair work on the driver's side seat. An inspection conducted before the car was auctioned shows some areas of superficial corrosion in the underbody and in the underbody: a targeted intervention will be necessary in order to preserve the car. Still elegant today, this Flaminia will certainly continue to give its new owner a classy driving experience.

IGM 3302 DM

15.

1968
LANCIA FLAMINIA 2.8 BERLINA

Auto mai restaurata
Prima Targa Milano e primo libretto di immatricolazione
Dotata dell'introvabile aria condizionata
Nella stessa collezione dal 1980
Una delle più eleganti berline italiane

Never restored - First Milan plate and first registration booklet
Equipped with the rare air-conditioning
In the same collection since 1980
One of the most elegant Italian saloons

Telaio/Chassis n 826*01528*

Stima € 17.000 - 27.000

Presentata al Salone di Ginevra del 1957, la Flaminia divenne la più grande berlina italiana di quel momento. Si trattò di una rottura con il passato, che si passò dalle linee rotonde dell'Aurelia per passare alle forme più squadrate e fresche dello stile di Pininfarina. Il disegno della Flaminia deriva dal prototipo Florida, che introdusse numerosi stilemi che vennero poi trasferiti sulla linea di produzione. Ad esempio, il classico scudo Lancia fu rimpiazzato da una calandra più squadrata, mentre al posteriore la Flaminia aveva due "pinne" ben raccordate al disegno dei montanti. Imponente, esclusiva e rifinita con materiali di pregevole fattura, la berlina divenne la vettura di rappresentanza di maggior successo di industriali e personaggi dello spettacolo.

Le Flaminia berlina erano assemblate nello storico stabilimento Lancia di Borgo San Paolo di Torino, come le mitiche Aurelia e Aprilia degli anni passati. La versione 2.8 fu introdotta nel 1962 e rimase in produzione fino a fine anni 60, venendo prodotta in un numero limitato di esemplari. Fu sotto ogni aspetto una delle ultime berline classiche più eleganti mai prodotte in Italia.

Presented at the 1957 Geneva Motor Show, the Flaminia became the largest Italian saloon at the time. It was a break with the past, moving from the round lines of the Aurelia to the squarer, fresher forms of Pininfarina's style. The design of the Flaminia was derived from the Florida prototype, which introduced numerous styling cues that were later transferred to the production line. For example, the classic Lancia shield was replaced by a squarer radiator grille, while at the rear, the Flaminia had two 'fins' that matched the design of the pillars. Imposing, exclusive and finished with fine materials, the saloon became the most successful representative car of industrialists and show business personalities.

Flaminia saloons were assembled in Lancia's historic Borgo San Paolo plant in Turin, like the legendary Aurelia and Aprilia of years gone by. The 2.8 version was introduced in 1962 and remained in production until the late 1960s, being produced in limited numbers. It was in every respect one of the last of the most elegant classic saloons ever produced in Italy.

L'esemplare ora proposto è uno degli ultimi costruiti e il primo intestatario fu l'assicurazione RAS, la Riunione Adriatica di Sigurtà, che immatricolò la Flaminia a Milano il 25 giugno 1968. L'attuale proprietario, un grande appassionato del Marchio, ha acquistato la vettura nel 1980 e da allora ha fatto parte della sua collezione. Mai restaurata e soltanto riverniciata in alcuni punti, questa Flaminia ha la peculiarità di avere la rara aria condizionata, un optional quasi introvabile su un'auto come questa. Usata regolarmente e ancora con il suo primo libretto e targa Milano, è un mirabile e originale esempio di una delle berline italiane più esclusive di tutti i tempi.

The example on offer is one of the last built and the first owner was the RAS insurance company, the Riunione Adriatica di Sigurtà, which registered the Flaminia in Milan on 25 June 1968. The current owner, a great fan of the marque, bought the car in 1980 and it has been part of his collection ever since. Never restored and only repainted in places, this Flaminia features the rare air conditioning, an almost unobtainable option on a car like this. Regularly used and still with its first Milan registration book and number plate, it is an admirable and original example of one of the most exclusive Italian saloons of all time.

16.

2000
MERCEDES BENZ S600

Interessante e rara versione a passo lungo
Il top di gamma Mercedes di inizio millennio - 2 proprietari da nuova
Book service e documentazione di fabbrica a corredo
Usabile, elegante e incredibilmente confortevole
170.000 km indicati

Interesting and rare long-wheelbase version
Mercedes top of the range at the beginning of the millennium
2 owners when new
Accompanying factory service book and documentation
Usable, elegant and incredibly comfortable
170,000 km indicated

Telaio/Chassis n 220178-1A- 149 213

Stima € 5.000 - 10.000

Introdotta al Salone di Parigi del 1998, la Classe S W220 rappresentò una chiara dipartita dallo stile austero e tipico del "Bereich Design" di Bruno Sacco del modello precedente. Caratterizzata da uno stile dinamico e più slanciato, fu una vettura che introdusse più di 30 nuovi dispositivi e 340 nuovi brevetti. In particolare si distingueva per la funzione Command, che consisteva in uno schermo multifunzione sulla plancia, antesignano della strumentazione digitale di oggi. Le prime motorizzazioni disponibili furono motori a 6 e 8 cilindri sia a benzina che gasolio, mentre la S600 a 12 cilindri venne annunciata nel gennaio del 2000. Disponibile soltanto con carrozzeria con passo allungato, la S600 era la sintesi estrema fra lusso, eleganza ed affidabilità.

Questo esemplare del 2000 è stato consegnato nuovo dalla concessionaria Silverstar di Grosseto nel settembre 2000. Unico proprietario e in condizioni originali, è sicuramente una delle auto che in futuro potranno beneficiare di una rivalutazione. Si tratta di una delle più classiche berline tedesche contemporanee, che costituisce un'ottima porta di accesso al mondo delle dodici cilindri. Elegante, potente e dal carattere unico, questa S600 è una degna erede delle leggendarie Mercedes 770 e 600 Grosser degli anni passati.

L'esemplare proposto è stato sottoposto a un periodo di fermo di diversi anni, durante il quale, tuttavia, è sempre stato messo in moto e tenuto sotto carica. Si consiglia pertanto di eseguire un approfondito tagliando generale prima di riprendere il regolare utilizzo della mezzo, così come un lieve intervento di carrozzeria al fine di preservare al meglio la vettura.

Introduced at the 1998 Paris Motor Show, the W220 S-Class represented a clear departure from the austere styling typical of Bruno Sacco's 'Bereich Design' of the previous model. Characterised by a dynamic and sleeker style, it was a car that introduced more than 30 new devices and 340 new patents. In particular, it was distinguished by the Command function, which consisted of a multifunctional screen on the dashboard, a forerunner of today's digital instrumentation. The first engines available were 6- and 8-cylinder petrol and diesel engines, while the 12-cylinder S600 was announced in January 2000. Only available with an extended wheelbase body, the S600 was the ultimate synthesis of luxury, elegance and reliability.

This 2000 example was delivered new from the Silverstar dealership in Grosseto in September 2000. Single-owner and in original condition, it is certainly one of the cars that will benefit from a revaluation in the future. One of the most classic contemporary German saloons, it is an excellent gateway to the world of the twelve-cylinder. Elegant, powerful and with a unique character, this S600 is a worthy heir to the legendary Mercedes 770 and 600 Grosser of years gone by.

The proposed example has undergone a period of standstill of several years where it has, however, always been started up and kept running. We therefore recommend a thorough general overhaul before resuming regular use of the car, as well as minor bodywork work in order to preserve the car as best as possible.

17.

1997
FERRARI 456 GT A

34.000 km originali, book service
Sempre manutentata in rete ufficiale Ferrari
Consegnata nuova dalla Sa.Mo.Car di Roma
Condizioni originali, prima vernice
34,000 original km, service book
Always serviced in official Ferrari network
Delivered new by Sa.Mo.Car of Rome
Original condition, first paint

Telaio/Chassis n ZFFWP50B00010123
Motore/Engine n F116CLA 168941

Stima € 35.000 - 65.000

Presentata in anteprima a Bruxelles in occasione dei 40 anni della Ecurie Francorchams, la 456 era costruita su un classico telaio tubolare in acciaio, mentre la carrozzeria era costituita da pannelli in alluminio. Degno di nota è il fatto che le parti saldate al telaio erano trattate con il Feran, un materiale che consentiva la saldatura fra metalli diversi. L'ampio cofano anteriore invece era realizzato in materiale composito, cosa che rese la 456 una delle prime auto al mondo ad adottare questo metodo costruttivo. Il motore, il classico V12 di 65° in lega leggera era completamente nuovo: conosciuto come Tipo 116 offriva 442 cavalli a 6200 giri al minuto e offriva potenza e fruibilità quotidiana.

Questa Ferrari 456 è stata consegnata nuova dalla concessionaria Sa.Mo.Car di Roma al suo primo proprietario il 27 febbraio 1998, ed è sempre rimasta nella zona di Roma sin da nuova, totalizzando a oggi meno di 35.000 km. Completa del suo corredo di documenti di fabbrica e borsa degli attrezzi, questa Ferrari è completata con il suo libretto tagliandi e corredo di documentazione di fabbrica.

L'ultimo intervento di manutenzione è stato eseguito presso uno specialista Ferrari nel novembre 2018, da cui risulta che la vettura aveva percorso soltanto 30.326 km. Nella stessa proprietà dal 2001, questa 456 è una delle Ferrari gran turismo di maggior successo. La vettura non ha mai subito un intervento di riverniciatura e si presenta nella sua colorazione di Blu Tour de France 522. Si avvisa che l'auto ha qualche piccolo difetto dovuto all'uso negli anni, ma che non ha mai subito incidenti di alcun tipo. Elegante, piacevole da usare e discreta, è una delle V12 da possedere assolutamente nel proprio garage.

Previewed in Brussels to mark the 40th anniversary of Ecurie Francorchams, the 456 was built on a classic tubular steel chassis, while the body was made of aluminium panels. Worth noting is the fact that the parts welded to the chassis were treated with Feran, a material that allowed different metals to be welded together. The large front bonnet, on the other hand, was made of composite material, making the 456 one of the first cars in the world to adopt this construction method. The engine, the classic 65° V12 in light alloy was completely new: known as the Tipo 116 it offered 442 hp at 6200 rpm and offered power and everyday usability.

Delivered new by the Sa.Mo.Car dealership in Rome to its first owner on 27 February 1998, it has remained in the Rome area ever since new, totalling less than 35,000 km to date. This Ferrari is complete with its factory documents and tool bag.

It was last serviced at a Ferrari specialist in November 2018, where it appears the car had covered only 30,326km. In the same ownership since 2001, this 456 is one of the most successful gran turismo Ferraris. The car has never been repainted and is presented in its colour scheme of Blu Tour de France 522. It should be noted that the car has some minor flaws due to use over the years but has never been involved in an accident of any kind. Elegant, pleasant to drive and discreet, it is one of the V12s you absolutely must have in your garage.

18.

1998
HONDA INTEGRA TYPE R DC2

47.000 km originali
3 proprietari registrati da nuova
Auto quasi integralmente con prima vernice
Service book e doppie chiavi a corredo
Una delle migliori auto a trazione anteriore secondo la rivista Evo.
Entusiasmate da guidare

47,000 original km
3 owners registered since new - Car almost entirely with first paint
Service book and double keys supplied
One of the best front-wheel drive cars according to Evo magazine.
Enthusiastic to drive

Telaio/Chassis n JHMDC2310VS001331
Motore/Engine n 318C61001261

Stima € 24.000 - 34.000

La Honda Integra Type R è entrata di diritto nella storia dell'automobilismo come una delle migliori auto sportive giapponesi di tutti i tempi. Un'icona per un'intera generazione di appassionati, forte di un motore VTEC da 8000 giri al minuto, è senza ombra di dubbio una delle auto più desiderabili oggi come negli anni 90. Il motore V Tec da 1800 cc era assemblato con cura da tecnici selezionati ed era in grado di arrivare a 8000 giri con una progressione entusiasmante. Grazie al sistema VTEC con tre alberi a camme con alzata variabile governati da da attuatori idraulici, la Integra Type R riesce ad avere un carattere docile ai bassi regimi, capace di una ripresa senza sussulti da 1300 giri e un carattere feroce una volta sorpassati i 5000 giri.

La Integra Type R ha fatto scuola grazie alla sua telaistica impeccabile, forte di un handling e di un assetto a dir poco sensazionale: morbido ma reattivo, sportivo ma trattabile al tempo stesso, ha reso questa piccola coupé una vera cacciatrice di supercar.
Pochissime auto hanno saputo coniugare sportività estrema con fruibilità quotidiana senza un' elettronica invasiva e complessa. La Integra Type R è di diritto nella leggenda delle auto sportive.

The Honda Integra Type R has rightfully entered motoring history as one of the best Japanese sports cars of all time. An icon for an entire generation of enthusiasts with its 8,000 rpm VTEC engine, it is without doubt one of the most desirable cars today as it was in the 1990s. The 1,800 cc V Tec engine was carefully assembled by selected technicians and was able to rev to 8000 rpm with thrilling progression. Thanks to the VTEC system with three variable-lift camshafts governed by hydraulic actuators, the Integra Type R has a mild nature at low revs, capable of a jolt-free pick-up from 1300 revs and a ferocious character once the 5,000 revs are exceeded.

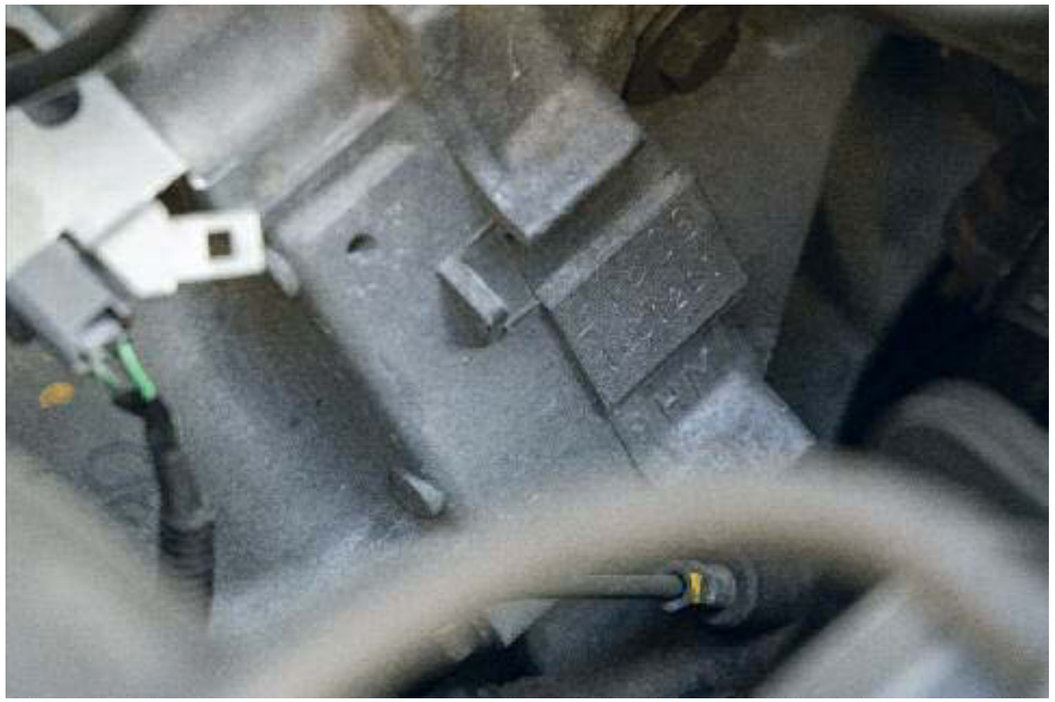
The Integra Type R has set the standard thanks to its impeccable chassis, strong handling and a set-up that is nothing short of sensational: smooth but responsive, sporty but tractable at the same time, it has made this little coupe a true supercar hunter. Very few cars have been able to combine extreme sportiness with everyday usability without invasive and complex electronics. The Integra Type R is rightfully in the legend of sports cars.

Questa DC-2 del 1998 ha percorso meno di 50.000 km e ha avuto solo tre proprietari da nuova. Il primo è stato il concessionario Honda VAuto di Vercelli, che la immatricolò nel febbraio del 1998. Nel gennaio del 1999, la vettura fu venduta al suo primo proprietario privato che la tenne fino al 2015 dopo aver percorso all'incirca 35.000 km. L'ultimo proprietario, un appassionato Honda, ha mantenuto l'auto con cura maniacale fino a oggi, eseguendo la regolare manutenzione sulla vettura. Questa Integra Type R conserva il suo book service originale, le sue doppie chiavi e la vernice di origine. Usata da amatore e tenuta in modo impeccabile, questa Integra Type R non farà altro che continuare a rappresentare il meglio delle auto giapponesi ovunque vada.

This 1998 DC-2 has covered less than 50,000 km and has only had three owners since new. The first was the Honda dealer VAuto of Vercelli who registered it in February 1998. In January 1999, the car was sold to its first private owner who kept it until 2015 and after having covered approximately 35,000 km. The owner, a Honda enthusiast, has kept the car maniacally until today, performing regular maintenance on the car. This Integra Type R retains its original service book, its double keys and its original paintwork. Used by an amateur and impeccably maintained, this Integra Type R will only continue to represent the best of Japanese cars wherever it goes.

HONDA

HONDA



19.

1982 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1600 MK1

2 proprietari da nuova
Restaurata con pezzi originali Volkswagen
Completa dei suoi documenti originali e Book Service, primo libretto e targa originale Ancona
Dotata di cerchi ATS originali e pezzi di ricambio

2 owners when new
Restored with original Volkswagen parts
Complete with its original documents and Book Service, first registration and original Ancona number plate
Equipped with original ATS rims and spare parts

Telaio/Chassis n WVWZZZ17ZCW311292

Stima € 18.000 - 28.000

Nel 1974 la Volkswagen era concentrata sulla produzione della Golf classica e quando due suoi dipendenti, Konrad e lowenberg, proposero alle alte sfere di progettare un modello sportivo, l'idea venne immediatamente scartata. I due però non si diedero per vinti e, al di fuori dell'orario lavorativo e nei weekend, si dedicarono alla progettazione di una macchina adatta per fare la spesa ma allo stesso tempo che fosse a suo agio in pista. Riunirono un vero e proprio team e quando questa volta proposero al Consiglio di Amministrazione la loro idea di auto sobria ma sportiva, ottennero immediatamente il loro benestare. L'unico limite che venne loro imposto fu quello del numero di esemplari da produrre, che non avrebbe dovuto superare i 5.000 pezzi. Finalmente nel 1975 venne presentata al Salone di Francoforte la Golf GTI, acronimo di Gran Turismo Iniezione. Questo concentrato di sportività, contrariamente a tutte le previsioni, divenne in brevissimo tempo una delle macchine più ambite e iconiche di tutti i tempi.

In 1974, Volkswagen was concentrating on the production of the classic Golf, and when two of its employees, Konrad and Lowenberg, suggested to the higher-ups that they design a sports model, the idea was immediately discarded. However, the two did not give up and, outside working hours and on weekends, they dedicated themselves to designing a car that would be good for grocery shopping but at the same time comfortable on the racetrack. They assembled a real team and, when this time they proposed their idea of a sober but sporty car to the board of directors, they immediately got their approval, the only limit imposed on them being the number of units to be produced, which was not to exceed 5,000. Finally in 1975, the Golf GTI, an acronym for Gran Turismo Iniezione, was presented at the Frankfurt Motor Show. This concentrate of sportiness, contrary to all predictions, quickly became one of the most coveted and iconic cars of all time.

Questo esemplare del 1981 è stato immatricolato nel dicembre 1981 ed è rimasto con il suo primo possessore fino a quando non fu stato acquistato nel dicembre 2016 dall'attuale proprietario. L'auto è stata poi sottoposta a un restauro conservativo di carrozzeria e a una revisione generale dell'iniezione e degli organi meccanici. Nello specifico la vettura è stata sottoposta ai seguenti interventi: cambio distribuzione, sostituzione pompa acqua, revisione dell'impianto frenante con tubi, dischi tamburi e pastiglie nuovi. Mantiene molti dettagli originali, come i cerchi, paraurti, interni e plastiche. Il cielo è stato rifatto con materiale dell'epoca, e l'assetto è stato aggiornato con ammortizzatori Koni Street e molle H&R. L'iniezione Bosch K Jetronic è stata integralmente revisionata e dotata di iniettori nuovi così come la frizione e i suoi leveraggi che sono stati rifatti completamente. Tutti i lavori sono stati documentati con fotografie.

La vettura mantiene ancora il suo adesivo originale all'interno del porta bagagli dove si vede che la vettura è verniciata in Alpine White e ha i seguenti optional:

034 molle rinforzate, optional per l'Italia
046 frecce di direzione laterali
184 cinture di sicurezza a 3 punti
430 parabrezza laminato
568 vetri azzurrati

Ancora fornita con il suo porta targa anteriore originale, questa splendida Golf GTI Mk1 è offerta con i suoi cerchi originali con gomme nuove, un set di cerchi ATS originali e dei paraurti di riserva. Iconica, divertente e perfettamente funzionante, è una delle migliori hot hatch classiche di sempre.

This 1981 example was registered in December 1981 and remained with its first owner until it was purchased in December 2016 by the present owner. The car then underwent a conservative restoration of the bodywork and a general overhaul of the injection and mechanical organs. Specifically, the car underwent the following work: distribution change, water pump replacement, brake system overhaul with new hoses, disc drums and pads. It retains many original details, such as the wheels, bumpers, interior and plastics. The headliner was rebuilt with material from the period, and the trim was upgraded with Koni Street dampers and H&R springs. The Bosch K Jetronic injection has been completely overhauled and fitted with new injectors, as has the clutch and its linkages, which have been completely rebuilt. All work has been documented with photographs.

The car still retains its original sticker on the inside of the luggage rack where you can see that the car is painted Alpine White and has the following options:

034 reinforced springs, optional for Italy
046 side direction indicators
184 3-point seat belts
430 laminated windscreen
568 tinted windows

Still supplied with its original front number plate holder, this stunning Golf GTI Mk1 is offered with its original wheels with new tyres, a set of original ATS wheels and spare bumpers. Iconic, fun and fully functional, it is one of the best classic hot hatch cars ever.

GTI

VAG
Service System
Programma.
Libretto uso e manutenzione
Volkswagen Golf.
FOGLIO COMPLEMENTARE

AN

20.

1983 MERCEDES BENZ 230 TE ABS

Telaio/Chassis n 12328312013021
Motore/Engine n 10298012061634

Il primo modello Station Wagon prodotta da Mercedes
Sintesi di qualità, eleganza innovazione e durabilità
Accattivante colorazione originale di Verde Mango con interni in tessuto verde
Riccamente equipaggiata, inclusa l'introvabile ABS

The first Station Wagon model produced by Mercedes
Synthesis of quality, elegance innovation and durability
Eye-catching original Mango Green colour scheme with green fabric interior
Lavishly equipped, including the unobtainable ABS

Stima € 10.000 - 20.000

Le Station Wagon sono il genere di auto maggiormente apprezzato per via della loro grande praticità, fruibilità e bellezza di linea. Forte della sua competenza come costruttore di auto di grande qualità, nel settembre del 1977 Mercedes rivoluzionò il mercato con la versione T, ovvero "Transporter" della serie W123. Uguale per dimensioni alla berlina, la T consentiva tuttavia una capacità di carico di circa 1500 litri.

Lo schema meccanico prevedeva un motore anteriore longitudinale, la trazione posteriore, sospensioni anteriori McPherson e posteriori a bracci oscillanti, quattro freni a disco e trasmissione manuale a quattro o cinque rapporti (optional), in alternativa all'automatica a tre rapporti. A causa del peso maggiore, la versione T della W123 era dotata al retrotreno di sospensioni con sistema idropneumatico autolivellante, capaci di mantenere la stessa altezza da terra in caso di carico elevato. Forte di 136 cavalli la 230 TE era il top di gamma e univa praticità a grande comfort e faceva dell'autostrada il suo habitat ideale.

Consegnata nuova a Francoforte in Germania, questa 230 TE del 1980 è arrivata in Italia quasi subito dopo la sua vendita. Negli anni è stata equipaggiata con un impianto di climatizzazione Dilavia aftermarket dell'epoca e mantiene i suoi interni conservati e una ricca dotazione di optional:

411: tetto apribile manuale
420: cambio automatico
422: servosterzo
431: poggiatesta posteriori

Station wagons are the most popular type of car because of their great practicality, usability and beautiful lines. Building on its expertise as a manufacturer of high-quality cars, Mercedes revolutionised the market in September 1977 with the T, or 'Transporter' version of the W123 series. Equal in size to the saloon, the T nevertheless allowed a load capacity of around 1,500 litres.

The mechanical layout included a longitudinal front engine, rear-wheel drive, McPherson front suspension and swing-arm rear suspension, four disc brakes and a four- or five-speed manual transmission (optional) as an alternative to the three-speed automatic. Due to its greater weight, the T version of the W123 was equipped at the rear with hydropneumatic self-levelling suspension, capable of maintaining the same ground clearance under heavy loads. With 136 horsepower, the 230 TE was the top of the range and combined practicality with great comfort, making the motorway its ideal habitat.

Delivered new in Frankfurt, Germany, this 1980 230 TE arrived in Italy almost immediately after its sale. Over the years it has been equipped with an aftermarket Dilavia air conditioning system of the time and retains its preserved interior and a wealth of optional extras:

411: manual sunroof
420: automatic transmission
422: power steering
431: rear head restraints
466: central locking

466: chiusura centralizzata
470: ABS
531: antenna automatica
541: tendina avvolgibile bagagliaio (non presente)
561: sedile conducente rinforzato
656: pneumatici Michelin
673: batteria maggiorata
254: radio Becker Europa cassette
260: soppressione monogramma modello (ora presente)
812: altoparlanti posteriori

Mantiene il suo colore esterno Verde Mango 875 con tessuto verde 036 originale. L'auto segna più di 300.000 km ed è stata sottoposta a una leggera verniciatura. È stata ferma per qualche anno: si consiglia un tagliando approfondito prima dell'uso regolare. Con la sua colorazione accattivante e riccamente opzionata, questa 230 TE è senza ombra di dubbio una delle station wagon più "cool" che si possano trovare oggi sul mercato.

470: ABS
531: automatic aerial
541: luggage compartment roller blind (not present)
561: reinforced driver's seat
656: Michelin tyres
673: oversized battery
254: Becker Europa cassette radio cassette
260: model monogramming suppression (now present)
812: rear speakers

It retains its Green Mango 875 exterior colour with original Green 036 fabric. The car has more than 300,000 km and has undergone a light paint job. It has been stationary for a few years. A thorough service before regular use is recommended. With its eye-catching and richly optioned colour scheme, this 230 TE is without doubt one of the 'coolest' station wagons on the market today.

21.

1972
MERCEDES BENZ
W108 280 SE 3.5

Telaio/Chassis n 108057-12-011112
Motore/Engine n. 116980-12-012235

Stima € 22.000 - 42.000

Splendido conservato
Auto consegnata nuova in Italia, ricercata versione 8 cilindri
Completa della Data Kard, e libretto uso e manutenzione, ultimo tagliando segnato eseguito nel 2016
120.000 km circa percorsi da nuova, si ritengono originali
Una delle berline tedesche più belle di sempre

Beautifully preserved
- Car delivered new in Italy, sought after 8-cylinder version
Complete with Data Kard, and owner's manual, last marked service performed in 2016
Approx. 120,000 km since new, believed to be original
One of the most beautiful German sedans ever

La serie W108 della Mercedes Benz rappresentò un ulteriore consolidamento delle caratteristiche di affidabilità ed eleganza maturate con la serie W111. Presentata al salone di Francoforte nel 1965, la W108 era caratterizzata da uno stile sobrio e da motorizzazioni sei cilindri sia a carburatore che ad iniezione. Introdotta nel 1970, la versione con il nuovo motore V8 M116 da 200 cavalli e trasmissione automatica a 4 rapporti, rappresentò per la serie 108 la punta di diamante in termini di comfort e prestazioni.

Consegnata nuova dalla concessionaria ufficiale Mercedes di Como, la S.C.A. il 13 luglio del 1972, questa 280 SE 3.5 è una delle ultime costruite dalla Mercedes. Il primo proprietario fu la ditta "La Meccanotessile" di Como, che la tenne per molti anni anche quando cambiò sede, trasferendosi a Bergamo negli anni 80 circa. La vettura poi venne acquistata da un appassionato a Pavia, che la rivendette a un collezionista campano. Costui usò l'auto regolarmente e mantenne questa Mercedes in perfetta efficenza meccanica. L'auto è nella stessa collezione da circa 5 anni, dove è stata regolarmente utilizzata dall'attuale proprietario, un grande appassionato Mercedes. La vettura vanta numerosi Optional:

420: cambio automatico al ponte
431: cinture sicurezza anteriori
466: chiusura centralizzata
524: protezione vernice
541: luci alogene
586: condizionatore e vetri elettrici anteriori e posteriori
598: vetri atermici
620: versione per Italia
630: pneumatici radiali
665: Imballaggio VE I

The W108 series from Mercedes Benz represented a further consolidation of the reliability and elegance developed with the W111 series. Presented at the Frankfurt Motor Show in 1965, the W108 was characterised by understated styling and six-cylinder engines with both carburettor and injection. Introduced in 1970, the version with the new 200-horsepower M116 V8 engine and 4-speed automatic transmission was the 108 series' spearhead in terms of comfort and performance.

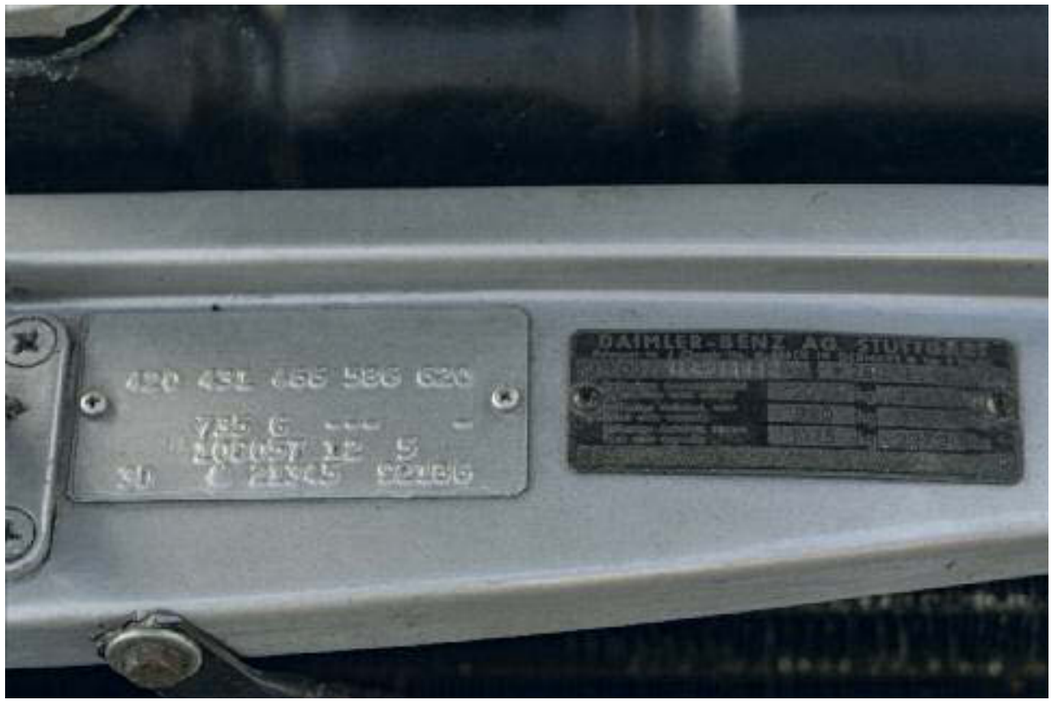
Delivered new by the official Mercedes dealer in Como, S.C.A. on 13 July 1972, this 280 SE 3.5 was one of the last built by Mercedes. The first owner was the company 'La Meccanotessile' of Como, which kept it for many years, even when it moved to Bergamo in the 1980s or so. The car was then bought by an enthusiast in Pavia, who resold it to a collector from Campania. He used the car regularly and kept this Mercedes in perfect mechanical condition. The car has been in the same collection for about five years, where it has been regularly used by the current owner, a great Mercedes enthusiast. The car boasts numerous optional extras:

420: automatic transmission on the bridge
431: front safety belts
466: central locking
524: paint protection
541: halogen lights
586: air conditioning and electric windows front and rear
598: athermic windows
620: version for Italy
630: radial tyres
665: VE I packaging

Questa vettura mantiene la colorazione originale di argento astrale metallizzato 735 con interni in velluto marrone 923, che sono perfettamente conservati e che non sono mai stati alterati. Mai restaurata e soltanto velata leggermente di vernice, è senza dubbio una delle 280 SE 3.5 più originali e meglio conservate sul mercato ad oggi. Usabile e incredibilmente accattivante, rappresenta il connubio perfetto fra classicità e usabilità in un'auto da grande collezione.

The car retains its original colour scheme of 735 metallic astral silver with a brown 923 velour interior, which is perfectly preserved and has never been altered. Never restored and only lightly varnished, it is without doubt one of the most original and best-preserved 280 SE 3.5s on the market today. Usable and incredibly eye-catching, it perfectly combines classicism and usability in a great collector's car.

280 SE/9 3,5
OMOLOGAZIONE
DGM 9238 OM



22.

1969 MERCEDES BENZ 280 SE COUPE'

Consegnata nuova in America, fornita della sua targa blu "California"
Molte fatture di lavori eseguiti sulla meccanica
Riccamente opzionata
Uno dei coupé di grandissima classe della Mercedes
Presenza del Title originale americano

Delivered new in America, supplied with its blue 'California' number plate
Many invoices for work carried out on the mechanics
Richly optioned
One of Mercedes' top class coupes
Original American Title

Telaio/Chassis n 11102412003631

Stima € 40.000 - 60.000

Questa meravigliosa 280 SE Coupé è uscita dalla linea di montaggio il 25 agosto del 1969 con specifiche per il mercato americano. Verniciata nella sua colorazione originale di Blu Scuro 904 con interni in Pelle Blu 245, vanta la tipica configurazione per il mercato americano con gli optional imposti di vetri azzurrati, 4 alzavetri elettrici e aria condizionata. Gli optional presenti sono:

236: vetri elettrici anteriori e posteriori
306: condizionatore
423: cambio automatico al ponte e servosterzo
461:t achimetro in miglia
491: versione mercato USA
503: specchio esterno sinistro
515: radio Becker
524: protezione vernice
540: cuscino tra sedili anteriori (non presente)

This stunning 280 SE Coupé rolled off the assembly line on 25 August 1969 with specifications for the American market. Painted in its original colour of Dark Blue 904 with a Blue 245 leather interior, it boasts the typical configuration for the American market with the obligatory optional extras of tinted windows, four electric windows and air conditioning. Optional include:

236: electric windows front and rear
306: air conditioning
423: automatic transmission on the bridge and power steering
461: speedometer in miles
491: US market version
503: left exterior mirror
515: Becker radio
524: paint protection
540: cushion between front seats (not present)

587: poggiabraccio anteriore
598: vetri atermici
641: pneumatici con fascia bianca
669: imballaggio VE I e 10 litri benzina

L'ultimo proprietario americano è stato un certo Sig.Hesse, di Berkeley in California il quale ha fatto eseguire numerosi interventi di meccanica, tutti regolarmente fatturati: fra questi figurano interventi sulla testa, sospensioni, ammortizzatori e freni. Il Sig.Hesse usò questa Mercedes regolarmente fino a quando non venne importata in Italia nel 2019. La meccanica è in perfette condizioni e non ha assolutamente problemi nella guida su strada. Si rende nota la presenza di qualche difetto di carrozzeria che dovrà richiedere diversi interventi mirati al fine conservare la vettura. Da un'ispezione fatta prima della messa in asta la vettura presenta tracce di corrosione nel baule, difetto tipico di queste vetture.

Si avvisa il compratore che qualora la vettura dovesse essere venduta in Italia, occorrerà procedere con la pratica di immatricolazione della vettura.

587: front arm rest
598: frosted glass
641: tyres with white stripe
669: VE I packaging and 10 litres petrol

The last American owner was a Mr. Hesse, from Berkeley in California, who had numerous mechanical works carried out, all duly invoiced: these included work on the head, suspension, shock absorbers and brakes. Mr. Hesse used this Mercedes regularly until it was imported to Italy in 2019. The mechanics are in perfect condition and have absolutely no problems when driving it on the road. The presence of some bodywork defects is noted, which will require several targeted interventions in order to preserve the car. On inspection prior to the auction, the car shows traces of corrosion in the trunk, a defect typical of these cars. Elegant, with overhauled mechanics and great charisma, this 280 SE Coupé is among the most beautiful Mercedes ever built.

The buyer is advised that should the car be sold in Italy, it will be necessary to proceed with the registration of the car.

23.

1979
ROLLS ROYCE CORNICHE DROPHEAD

Esposta al Salone dell'Auto di Bruxelles del 1980
Documentazione del RREC
Consegnata nuova in Belgio
Documenti Francesi

Exhibited at the Brussels Motor Show in 1980
RREC documentation
Delivered new in Belgium
French documents

Telaio/Chassis n DRX50275
Motore/Engine n 50275
Carrozzeria/Bodywork n 00258

Stima € 40.000 - 80.000

Nominata in onore di una delle più belle strade del sud della Francia, la Corniche è stata per quasi 30 anni una delle Rolls Royce maggiormente apprezzate per la sua discrezione e incredibile eleganza. Una delle ultime creazioni dello stilista John Blatchley, la Corniche rifletteva i classici canoni stilistici della Rolls Royce, reinterpretandoli in una chiave più sportiva e meno austera.

Contraddistinta da un carattere più sportivo rispetto alla berlina Silver Shadow da cui derivava, la Corniche fu l'auto prediletta da quei clienti che desideravano guidare le proprie Rolls Royce senza tuttavia rinunciare all'eleganza e al comfort tipico di queste iconiche auto inglesi. Caratterizzata da un rapporto di compressione elevato a 9,0:1 e da una velocità massima di circa 200 km/h, fu fra le Rolls più sportive dell'epoca e anche la meno silenziosa.

Named in honour of one of the most beautiful roads in the south of France, the Corniche was for almost 30 years one of the Rolls Royces most prized for its discretion and incredible elegance. One of stylist John Blatchley's latest creations, the Corniche reflected classic Rolls Royce styling cues, reinterpreting them in a sportier, less austere key.

Distinguished by a sportier character than the Silver Shadow saloon from which it was derived, the Corniche was the car of choice for customers who wanted to drive their Rolls Royces without sacrificing the elegance and comfort of these iconic British cars. Featuring a high compression ratio of 9.0:1 and a top speed of around 200 km/h, it was among the sportiest Rolls of the era and also the least quiet.

Si trattò di una delle auto più esclusive prodotte dalla Rolls Royce fino a quel momento, e fu solamente sorpassata dalla Camargue per prezzo ed esclusività. In Inghilterra, il tempo di attesa per una Corniche era compreso fra i 3 e i 4 anni, in quanto priorità era data agli ordini esteri e in pochi anni il prezzo di un esemplare nuovo lievitò considerevolmente durante la produzione.

L'esemplare qui proposto, telaio numero DRX50275, è stata appositamente commissionata per essere esposta al salone dell'auto di Bruxelles del 1980. Dalla documentazione del RREC presente con la vettura, l'auto è stata commissionata il 28 marzo 1979 nella colorazione di "Silver Sand RR.9510179" con cofano anteriore dipinto in "Beige 5021" e Coach Lines in colore "Walnut" con interno in pelle "Dark Brown 4273". L'auto fu opzionata con radio surround, fari fendinebbia, gomme con spalla bianca, cruscotto completamente rivestito in pelle e badge bar davanti alla griglia radiatore.

DRX50275 fu venduta alla Royal Motors di Diegem in Belgio per 2.606,970 franchi e consegnata via treno a fine febbraio nel 1980, prima di essere esposta al salone dello stesso anno. Non si conosce molto della storia successiva della vettura, ma sembra che sia rimasta in Francia dal 1983, essendo stata registrata il 4 marzo di quell'anno. L'auto ha cambiato combinazione colore e interni negli anni recenti nelle mani del proprietario precedente, passando dalla colorazione bicolore Silver Sand / Beige su pelle Dark Brown, a Dark Blue con interni in pelle bianca. La vettura è stata acquistata dall'attuale proprietà nell'aprile 2015 , è stata usata regolarmente per brevi gite e non è mai stata sottoposta a un periodo di fermo prolungato. Ha ricevuto una leggera verniciatura negli anni e ha subito a ottobre 2022 dei lavori di tagliando, inclusa la sostituzione della pompa della benzina. Una Corniche con una storia interessante, è senza dubbio una delle più belle cabriolet mai prodotte in Inghilterra. Usabile su lunghe distanze per vacanze o gite di piacere, rappresenta, oggi come allora, una scelta di grande classe.

It was one of the most exclusive cars produced by Rolls Royce up to that time, and was only surpassed by the Camargue in price and exclusivity. In England, the waiting time for a Corniche was between three and four years, as priority was given to foreign orders, and within a few years the price of a new example rose considerably during production.

The example shown here, chassis number DRX50275, was specially commissioned for display at the Brussels motor show in 1980. According to the RREC documentation present with the car, the car was commissioned on 28 March 1979 in the colour 'Silver Sand RR.9510179' with the front bonnet painted in 'Beige 5021' and Coach Lines in 'Walnut' with leather interior 'Dark Brown 4273'. The car was optioned with a surround-sound radio, fog lights, white-shouldered tyres, a fully leather-wrapped dashboard and a badge bar in front of the radiator grille.

DRX50275 was sold to Royal Motors of Diegem in Belgium for 2,606.970 francs and delivered by train at the end of February in 1980, before being exhibited at the show that year. Not much is known about the car's subsequent history, but it appears to have remained in France since 1983, having been registered on 4 March of that year. The car has changed colour scheme and interior in recent years in the hands of the previous owner, changing from the two-tone Silver Sand / Beige on Dark Brown leather, to Dark Blue with white leather interior. The car was purchased by the current owner in April 2015 , it has been used regularly for short trips and has never been subjected to extended downtime. It has been lightly painted over the years and has undergone in October 2022 servicing work, including a petrol pump replacement. One of the Corniches with an interesting history, it is undoubtedly one of the most beautiful convertibles ever produced in England. Usable over long distances for holidays or pleasure trips, it is, today as then, a very classy choice.

TYPE
CHASSIS:
P.V.A :
PÕIDS MAXIMUM AUTORISE
HOOGSTE TOEGELATEN GEWICHT
PÕIDS MAXIMUM DU TRAIN
MAXIMUM TREINGEWICHT

ROLLS-ROYCE

IMPORTANT
FOR PAINT REPAIR PROCEDURE SEE WORKSHOP
MANUAL AND RELEVANT SERVICE BULLETIN
PAINT No.
UPPER
LOWER
TRIM No.

BL·124·KN

24.

1937 FIAT1500A CABRIOLET VIOTTI

Telaio/Chassis n 1500-015491
Motore/Engine n 1500-015865
Carrozzeria/Bodywork n 11696

Raro allestimento cabriolet della Carrozzeria Viotti di Torino
Ha partecipato alla Mille Miglia 2017
Seconda targa Catania a 5 numeri - Ottimo restauro, auto pronta all'uso
Nella stessa proprietà da molti anni, parte di un'importante collezione privata
Perfetta ed eleggibile per i più prestigiosi eventi internazionali
Certificata ASI A2 e carta FIVA in corso di validità

Rare cabriolet set-up by Carrozzeria Viotti of Turin - Participated in the 2017 Mille Miglia
Second Catania 5-number plate - Excellent restoration, car ready for use
In the same ownership for many years, part of an important private collection
Perfect and eligible for the most prestigious international events
ASI A2 certificate and valid FIVA card

Stima € 65.000 - 85.000

La Fiat 1500 fu un'auto rivoluzionaria, non solo per l'industria automobilistica italiana ma soprattutto per quella internazionale. Presentata al Salone di Milano nel novembre 1935, si distingueva per l'elegante e aerodinamico disegno del grande designer Mario Revelli di Beaumont. Spinta dal raffinato sei cilindri da 1500cc, fu soprannominata la "vettura dell'eleganza e del silenzio". La Carrozzeria Viotti, rinomata per le sue soluzioni stilistiche d'avanguardia, si occupò di allestire una piccola serie in versione cabriolet sul telaio della già acclamata berlina. Nel 1937, furono due le cabriolet che parteciparono alla Mille Miglia, che furono guidate dagli equipaggi Bianco/Gnoli e Ceschina/Guagnellini, che corsero con i rispettivi numeri di gara 91 e 81.

Questo esemplare del 1937 è una delle rarissime Cabriolet Viotti tutt'ora sopravvissute alle vicissitudini della Seconda Guerra Mondiale e a un lungo periodo nel dimenticatoio da parte degli appassionati. Professionalmente restaurata, è da anni nella stessa collezione privata.

The Fiat 1500 was a revolutionary car, not only for the Italian car industry but above all for the international car industry. Presented at the Milan Motor Show in November 1935, it was distinguished by the elegant and aerodynamic design of the great designer Mario Revelli of Beaumont. Powered by the refined 1500 hp six-cylinder, it was nicknamed the 'car of elegance and silence'. Carrozzeria Viotti, renowned for its avant-garde styling solutions, prepared a small series in cabriolet version on the chassis of the already acclaimed saloon. In 1937, two cabriolets participated in the Mille Miglia, driven by the crews Bianco/Gnoli and Ceschina/Guagnellini, who raced under the respective race numbers 91 and 81.

This 1937 example is one of the very rare Viotti Cabriolets that has survived the vicissitudes of the Second World War and a long period of oblivion by enthusiasts. Professionally restored, it has been in the same private collection for years. In 2017 it participated in the historic Mille Miglia, distinguishing itself for its beautiful lines, still elegant and sought-after. Well maintained over the years and ready for use, it is a car that will be the pride of any future owner.

Nel 2017 ha partecipato alla Mille Miglia storica, distinguendosi per la sua bellissima linea, tutt'ora elegante e ricercata. Ben manutenuta negli anni e pronta all'uso, è un'auto che sarà il vanto di ogni futuro proprietario.

FIAT

25.

1936
LANCIA BELNA
CABRIOLET POURTOUT

Telaio/Chassis n F341520
Motore/Engine n F861956

Splendida Cabriolet Pourtout del 1936
Immatricolata regolarmente in Italia, mantiene le sue targhe di origine francesi
Restauro totale ben conservato, interni molto probabilmente originali
Perfetta per concorsi di eleganza e gare di regolarità
Eleggibile per la 1000 Miglia

Stunning 1936 Pourtout Cabriolet
Regularly registered in Italy, retains its French number plates
Well-preserved total restoration, interior most likely original
Perfect for concours d'elegance and regularity races
Eligible for the 1000 Miglia

Stima € 50.000 - 80.000

Per preservare e rafforzare l'industria automobilistica nazionale, il governo francese impose tasse di importazione altissime sulle auto di fabbricazione estera. Per ovviare a questo inconveniente, la Lancia decise di investire sulla costruzione di un nuovo stabilimento a Bonneuil-sur-Marne, a sud di Parigi. La produzione nello stabilimento parigino si incentrò sulla produzione di autotelai dell'Augusta e durò dal 1934 al 1937: nel mercato francese venne però chiamata "Belna". Identificata con il suffisso F davanti al numero di serie, fu prodotta sia come berlina sia come telaio destinato ai carrozzieri.

In particolar modo fu il geniale carrozziere Marc Pourtout che si occupò della costruzione delle Belna cabriolet, di cui ad oggi si conoscono pochissimi esemplari. Mirabili furono anche quelle pochissime Belna allestite con la carrozzeria "Eclipse" ovvero un coupé-cabriolet con tetto rigido, futuristico all'epoca e fascinoso come oggi. Le cabriolet di Pourtout furono un esempio di stile sobrio tipicamente francese: i dati a oggi disponibili non sono chiari su quante Belna cabriolet siano state prodotte. Quello che è certo è che di queste fascinose Lancia ne sono rimaste a oggi pochissimi esemplari.

To preserve and strengthen the domestic automobile industry, the French government imposed high import taxes on foreign-made cars. To remedy this, Lancia decided to invest in the construction of a new plant in Bonneuil-sur-Marne, south of Paris. Production at the Parisian plant focused on the production of Augusta chassis and lasted from 1934 to 1937: in the French market it was called the 'Belna'. Identified by the suffix F in front of the serial number, it was produced both as a saloon and as a chassis for coachbuilding.

In particular it was the ingenious coachbuilder Marc Pourtout who was responsible for the construction of the Belna cabriolets, of which very few examples are known to date. Also admirable were those very few Belnas fitted with the 'Eclipse' bodywork, i.e. a hard-roofed coupé-cabriolet, futuristic at the time and just as fascinating today. The Puortout cabriolet was an example of typically French understated styling: the figures available to date are unclear as to how many Belna cabriolets were produced. What is certain is that very few examples of these charming Lancias remain to this day.

Questa Lancia Belna Cabriolet Pourtout è un mirabile esempio di stile francese unito alla raffinatezza tecnica italiana. Restaurata più di 10 anni fa dal precedente proprietario francese, è nella stessa collezione sin da quanto è stata importata in Italia qualche anno fa. La vettura mantiene le sue targhe francesi dell'epoca, che fanno dedurre come questo esemplare sia stato molto probabilmente consegnato nuovo a Parigi e dove ha passato quasi l'intera totalità della sua vita fino a oggi.

Usata per concorsi di eleganza e qualche evento di regolarità storica, questa splendida Belna si distingue per l'elegante livrea bicolore e gli interni quasi sicuramente originali dell'epoca in pelle di colore blu. Funzionante e pronta a continuare la sua vita, da elegante storica, è una scelta di gusto per ogni appassionato.

This Lancia Belna Cabriolet Pourtout is an admirable example of French style combined with Italian technical refinement. Restored more than 10 years ago by its previous French owner, it has been in the same collection since it was imported to Italy a few years ago. The car retains its French number plates from the period, suggesting that it was most likely delivered new to Paris, where it has spent almost its entire life to date.

Used for concours d'elegance and a few historic regularity events, this Belna is distinguished by its elegant two-tone livery and almost certainly original blue leather interior of the period. Functioning and ready to continue its life as an elegant historic, this Belna is a tasteful choice for any enthusiast.

26.

1951
LANCIA AURELIA B50 CABRIOLET PININFARINA

Telaio/Chassis n 1392

Di proprietà della stessa famiglia da nuova
Storia documentata, mai restaurata
Una di circa 250 costruite
Splendida cabriolet della scuola di carrozzeria italiana
Originale in molti aspetti

Owned by the same family since new
Documented history, never restored
One of around 250 built
Stunning cabriolet from the Italian coachbuilding school
Original in many respects

Stima € 55.000 - 75.000

La Lancia Aurelia fu la prima vettura della storia a essere prodotta con un motore 6 cilindri a V di 60°. Nata del genio di Vittorio Jano e di Francesco de Virgilio, fu un'auto che metteva in luce tutto il genio e la creatività tecnica della Lancia. Frutto delle esperienze fatte prima della Seconda Guerra Mondiale con i formidabili motori a 4 e 8 cilindri a V stretta delle Aprilia e Dilambda, l'Aurelia rappresentava la Lancia del nuovo corso. La raffinatezza tecnica era espressa non solo dal V6 in alluminio, che veniva fuso in conchiglia ma anche dalla struttura portante, dalle ruote indipendenti e i freni entrobordo per ridurre le masse non sospese. Com'era consuetudine per i costruttori dell'epoca, L'Aurelia venne proposta in più varianti, fra cui spiccano le B20 e B20 allestite dalla Pininfarina di Torino. Oltre a queste "fuoriserie di serie", la Lancia offriva anche un telaio studiato per essere venduto ai carrozzieri al fine di consentire realizzazioni personalizzate sulla formidabile meccanica dell'Aurelia. All'inizio del 1951, la Pininfarina si occupò di realizzare una piccola serie di circa 250 esemplari sul telaio B50, dove seppe realizzare un elegante cabriolet a passo lungo. Una potente ed elegantissima auto da gran turismo, la B50 di Pininfarina fu sotto ogni punto di vista una delle creazioni più eleganti della carrozzeria italiana degli anni 50.

The Lancia Aurelia was the first car in history to be produced with a six-cylinder 60° V engine. The product of the genius of Vittorio Jano and Francesco de Virgilio, it was a car that showcased all of Lancia's technical genius and creativity. Fruit of the experience gained before the Second World War with the formidable 4- and 8-cylinder narrow V engines of the Aprilia and Dilambda, the Aurelia represented the Lancia of the new course. Technical refinement was expressed not only by the aluminium V6, which was shell cast, but also by the load-bearing structure, independent wheels and inboard brakes to reduce unsprung masses. As was customary for manufacturers of the time, the Aurelia was offered in several variants, most notably the B20 and B20 outfitted by Pininfarina of Turin. In addition to these 'mass-produced custom-built cars', Lancia also offered a chassis designed to be sold to coachbuilders to allow custom builds on the Aurelia's formidable mechanicals. At the beginning of 1951, Pininfarina was responsible for building a small series of around 250 examples on the B50 chassis, where they created an elegant long-wheelbase cabriolet. A powerful and elegant grand touring car, Pininfarina's B50 was in every respect one of the most elegant creations of Italian coachbuilding in the 1950s.

Da nuova nella stessa famiglia, questa B50 Cabriolet Pininfarina del 1951 è stata immatricolata per la prima volta a Roma il 26 ottobre del 1951. Mai interamente restaurata, è sempre stata manutentata dalla stessa famiglia e conserva a oggi numerosi dettagli originali, fra cui l'interno, la trousse attrezzi e ovviamente la prima targa e libretto di immatricolazione. Splendida nella sua veste originale, questa B50 è pronta per passare nelle mani di una nuova proprietà che se ne prenderà cura negli anni a venire.

Always belonged to the same family, this 1951 B50 Cabriolet Pininfarina was first registered in Rome on 26 October 1951. Never fully restored, it has always been maintained by the same family and retains many original details to this day, including the interior, tool kit and, of course, the first registration plate and registration book. Beautiful in its original condition, this B50 is ready to pass into the hands of a new owner who will take care of it for years to come.

27.

1992 FERRARI 512 TR

45.000 km da nuova, tagliandi certificati
Proveniente da un'importante collezione privata
Ultimo tagliando eseguito nel settembre 2022
Corredata di tutti i suoi libretti originali di fabbrica
Storia documentata sin da nuova

45,000 km, certified service book
From an important private collection
Last servicing carried out in September 2022
Complete with all original factory papers
Documented history since new

Telaio/Chassis n ZFFLA40B000093551
Motore/Engine n F113D040*30876*

Stima € 150.000 - 250.000

La 512 TR rappresenta la penultima evoluzione della leggendaria Testarossa, la Berlinetta GT che è stata uno dei simboli degli anni 80. Pur mantenendo inalterati i canoni stilistici della prima versione del 1984, la TR costituiva una netta evoluzione con una nuova calandra e cerchi a 5 razze in lega di alluminio. Spinta da un nuovo propulsore potenziato a 428 cavalli e aggiornato con la Boch Motronic M2.7, la TR era la versione più prestante fino a quel momento di una GT Ferrari stradale con motore posteriore e longitudinale. Fu prodotta in soli 2280 esemplari fino al 1994, fino a quando non fu sostituita dalla 512 M. Entusiasmante da guidare tanto quanto da guardare, la 512 TR è oggi una delle Ferrari contemporanee più richieste.

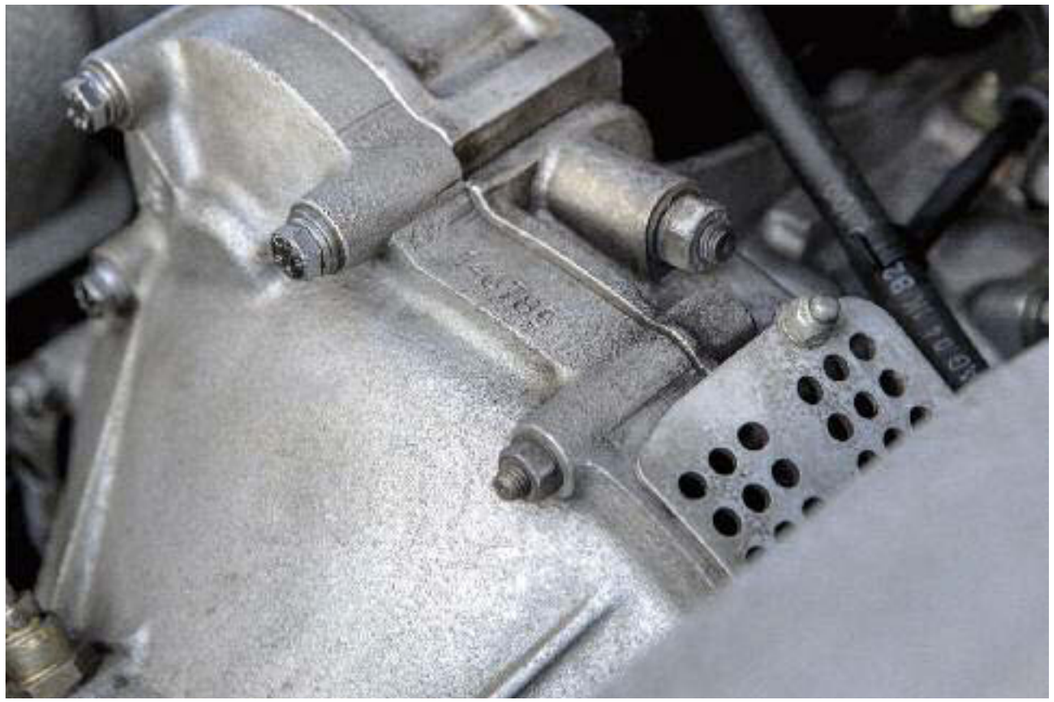
Questa 512 TR è stata consegnata il 27 marzo 1992 al suo primo proprietario, il Sig.Brun dalla concessionaria Symbol Car di Torino con targa Milano originale. La vettura ha subito poi un cambio di targa nel 2001, poco prima di iniziare ad essere seguita dalla prestigiosa Scuderia Baldini di Roma. La vettura attualmente monta uno scarico sportivo Bartoli e la carrozzeria ha subito una parziale riverniciatura negli anni. I sedili originali sono stati mantenuti in condizioni eccellenti ed in stato di completa originalità. La vettura monta uno scarico sportivo Bartoli che amplifica le sonorità del leggendario V12 da 180°.

Da qualche anno nella stessa prestigiosa collezione, si tratta di uno dei modelli Ferrari oggi maggiormente richiesti. Fascinosa con la sua iconica linea disegnata inizialmente da Leonardo Fioravanti nel 1984, la 512 TR è una vera e propria icona in movimento, oggi come allora.

The 512 TR represents the penultimate evolution of the legendary Testarossa, the Berlinetta GT that was one of the symbols of the 1980s. While retaining the stylistic canons of the first 1984 version, the TR was a clear evolution with a new grille and 5-spoke aluminium alloy wheels. Powered by a new engine boosted to 428 horsepower and upgraded with the Boch Motronic M2.7, the TR was the highest-performing version to date of a rear-engined, longitudinal GT Ferrari road car. Only 2280 examples were produced until 1994, until it was replaced by the 512 M. As exciting to drive as it is to look at, the 512 TR is one of the most sought-after contemporary Ferraris today.

This 512 TR was delivered on 27 March 1992 to its first owner, Mr Brun, by the Symbol Car dealership in Turin with the original Milan number plate. The car then underwent a number plate change in 2001, shortly before it began being serviced by the prestigious Scuderia Baldini of Rome. The car currently has a Bartoli sports exhaust and the bodywork has been partially repainted over the years. The original seats have been kept in excellent condition and in a completely original state. The car is fitted with a Bartoli sports exhaust that amplifies the sound of the legendary 180° V12.

In the same prestigious collection for some years now, this is one of the most sought-after Ferrari models to date. Fascinating with its iconic line initially designed by Leonardo Fioravanti in 1984, the 512 TR is as much a moving icon today as it was then.



28.

1969
FERRARI 365 GT 2+2

Telaio/Chassis n 12895GT
Motore/Engine n 12895GT
Transaxle/Transaxle n 541

Stima € 160.000 - 260.000

Auto conservata, prima targa e libretto, 66.000 km originali
Di proprietà della stessa Famiglia sin da nuova
Doppie chiavi, tessera di garanzia, mai restaurata
Fornita della copia del foglio di assemblaggio e del foglio di via
Storia perfettamente documentata da nuova
Una delle Ferrari 365 più originali in circolazione a oggi
Elegantissima e perfettamente usabile

Preserved car, first number plate and registration, 66,000 km original
Owned by the same family since new - Double keys, warranty card, never restored
Supplied with a copy of the assembly and road sheet - Perfectly documented history
One of the most original Ferrari 365s in circulation to date - Very elegant and perfectly usable

Le Ferrari 2+2 rappresentano da sempre una perfetta sintesi di sportività, classe e prestazioni al vertice della categoria. La 365 GT 2+2 fu introdotta al salone di Parigi del 1967. Proposta come l'erede dell'apprezzata 330 GT 2+2, riuniva nel suo design la sintesi delle esperienze stilistiche e aerodinamiche fatte dalla Pininfarina con le esclusivissime 400 e 500 Superamerica. Forte di uno stile più filante e aggraziato rispetto all'uscente 330, la 365 GT 2+2 aveva più potenza e coppia e un maggiore comfort di bordo.

Sobria e discreta, una GT destinata a quella clientela che privilegiava prestazioni e comfort sulle lunghe distanze. La dotazione era tutt'altro che spartana: l'idroguida, l'impianto di condizionamento standard, l'autoradio, il lunotto atermico e gli interni in pelle Connolly totale, rendevano la 365 GT2+2 la vettura ideale per una clientela di classe.
I 320 cavalli del motore 12 cilindri Tipo 245 da 4390cc garantivano una ripresa elastica e una marcia rapida e senza vuoti di potenza.

Il telaio 12895 GT della vettura qui presentata è forse uno degli esemplari di 365 GT 2+2 più originali in circolazione a oggi. Dalla copia del foglio di assemblaggio della fabbrica, questa Ferrari è stata completata il 18 settembre 1969 nella combinazione colore esterni/interni di blu Tourbillon 2.443.009 con interni in pelle blu VM 3282. La vettura fu venduta al primo proprietario, il Sig. Lampugnani di Milano, dal concessionario meneghino Crepaldi e fatturata il giorno 9 settembre 1969. La vettura completò poi 3 uscite di collaudo, nei giorni di settembre 23, 24 e 29 1969 percorrendo circa 187 km. Fu immatricolata il giorno 7 ottobre e poi consegnata da Crepaldi presso l'abitazione del cliente il 9 di ottobre.

La vettura ha tutta la storia tagliandi registrata, come si evince dall'articolo pubblicato sul numero autunnale di Ruoteclassiche del 2002:

• dal 1969 al 1975 è stata manutentata regolarmente da Crepaldi

• nel 1978, dopo tre anni di apparente inattività, la vettura è stata sottoposta ad un tagliando completo da Crepaldi, dove cambiò gomme, tergicristallo e ricevette una batteria nuova

Ferrari 2+2s have always represented a perfect synthesis of sportiness, class and class-leading performance. The 365 GT 2+2 was introduced at the 1967 Paris motor show. Proposed as the heir to the highly successful 330 GT 2+2, its design combined the stylistic and aerodynamic experience gained by Pininfarina with the highly exclusive 400 and 500 Superamerica. With more streamlined and graceful styling than the outgoing 330, the 365 GT 2+2 had more power and torque and greater on-board comfort.

Understated, discreet, it was a GT aimed at a clientele that favoured performance and comfort over long distances. The equipment was anything but spartan: power steering, standard air conditioning, a car radio and a rear window with heat shield and full Connolly leather interior made the 365 GT2+2 the ideal car for a classy clientele. The 320 horsepower of the 12-cylinder Type 245 4390cc engine ensured a supple pick-up and a quick, no-holds-barred ride.

Chassis 12895 GT here on sale is perhaps one of the most original 365 GT 2+2s in circulation today. From the copy of the factory assembly sheet, this Ferrari was completed by the factory on 18 September 1969 in the Tourbillon blue 2.443.009 exterior/interior colour combination with blue leather interior VM 3282. The car was sold to the first owner, Mr Lampugnani of Milan by the Milanese dealer Crepaldi and invoiced on 9 September 1969. The car then completed three test runs on 23, 24 and 29 September 1969, covering some 187 km. It was registered on 7 October and then delivered by Crepaldi to Mr Lampugnani's home on 9 October.

The car has its entire service history recorded and as can be seen from the article in the autumn 2002 issue of Ruoteclassiche the car:

• from 1969 to 1975 it was regularly serviced by Crepaldi

• in 1978, after three years of apparent inactivity, the car was given a complete overhaul by Crepaldi, where it changed tyres, windscreen wipers and received a new battery

• in 1993, after spending years in a garage, it was re-commissioned by the garage of the legendary Ernesto 'Tino' Brambilla of Monza, who carried out a complete overhaul,

• nel 1993, dopo aver speso anni in un garage, fu ricommissionata dal garage del mitico Ernesto "Tino" Brambilla di Monza, che eseguì un tagliando completo, inclusa la rettifica dei dischi freno. In questa occasione la carrozzeria fu riparata da lievi danni da grandine, senza venire tuttavia riverniciata.

• dal 1993 fino al 2001 la vettura fu manutentata regolarmente da Ernesto Brambilla.

• nel 2002 la macchina fu poi tagliandata estensivamente e le fu cambiata la fase per ovviare alle nuove benzine in commercio. In questa occasione fu pubblicata su Ruoteclassiche nel numero autunnale.

• nell'ottobre 2013, la vettura fu poi tagliandata da Rossocorsa a Milano, che sostuì le cinghie, i silent-bloc, candele, dischi freno, filtri aria e olio, nonché tutti i liquidi. Furono poi revisionati l'impianto freni, dell'aria condizionata e i condotti del carburante. La vettura segnava soltanto 62.768 km sull'odometro

• nel maggio 2014, la concessionaria Rossocorsa sostituì i silent bloc, riverniciò i copri fanali del colore della carrozzeria, installò nuove pompe carburante e effettuò il trattamento anti-corrosione delle parti ossidate. Gli ammortizzatori e molle furono poi revisionati completamente, incluso il sistema autolivellante.

A oggi, questa meravigliosa Ferrari 365 GT 2+2 ha percorso meno di 67.000 km da nuova ed è in condizioni di assoluta originalità. Documentata e nella stessa proprietà sin da nuova è senza ombra di dubbio una delle Ferrari più interessanti in circolazione. La vettura è equipaggiata con la sua radio Voxson Stereo 8 originale (attualmente smontata, ma presente nel corredo della vettura) e numerose parti montate, come la coppa dell'olio che ha numero 209.111153 corrispondono dal foglio di montaggio.

Mai restaurata e in larga parte con la sua prima vernice, è senza alcun dubbio un'auto da veri intenditori e specialisti del marchio Ferrari

including grinding the brake discs. On this occasion the bodywork was repaired from minor hail damage, but was not repainted.

• from 1993 until 2001 the car was serviced regularly by Ernesto Brambilla.

• in 2002 the car was then extensively serviced and its phase was changed to accommodate the new petrol on the market. On this occasion it was published in Ruoteclassiche in the autumn issue.

• in October 2013, the car was then serviced by Rossocorsa in Milan, who replaced the belts, silent-blocks, spark plugs, brake discs, air and oil filters and all fluids. The brake system, air conditioning and fuel lines were then overhauled. The car had only 62,768 km on the odometer.

• in May 2014, the Rossocorsa dealership replaced the silent blocks, repainted the headlamp covers in the same colour as the bodywork, installed new fuel pumps and carried out anti-corrosion treatment of the oxidised parts. The shock absorbers and springs were then completely overhauled, including the self-levelling system.

To date, this wonderful Ferrari 365 GT 2+2 has covered less than 67,000 km and is in pristine condition. Documented and in the same ownership since new, it is without doubt one of the most interesting Ferraris around today. The car is equipped with its original Voxson Stereo 8 radio (currently disassembled, but present in the car's equipment) and numerous fitted parts, such as the oil pan that has number 209.111153 matching the assembly sheet.

Never restored and largely with its first paintwork, it is without doubt a car for true connoisseurs and specialists of the Ferrari marque.

MI

MI

12895GT

IOXSON

RRARI 365 GT
12895
IGM
DM

29.

1966
ALFA ROMEO GRAN SPORT QUATTRORUOTE ZAGATO

Telaio/Chassis n AR *393018*
Motore/Engine n. AR00112*16428*

3 proprietari da nuova
Nella stessa collezione da più di 10 anni
Esemplare ben restaurato
Una di sole 93 prodotte: rara da trovare e divertente da guidare
Ispirata alla leggendaria 1750 GS Zagato

3 owners brand new
In the same collection for more than 10 years
Well-restored example
One of only 93 produced: rare to find and fun to drive
Inspired by the legendary 1750 GS Zagato

Stima € 65.000 - 85.000

Presentata come prototipo il 17 aprile del 1965 al Saloncino dei Carrozzieri di Torino, l'Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote era frutto del genio visionario del direttore di Quattroruote Gianni Mazzocchi. L'idea nacque dal desiderio di riproporre una vettura che doveva ricordare per stile e concetto la leggendaria 1750 GS Zagato che 34 anni prima dominava le gare. Lo stile anni 30, la firma prestigiosa della Carrozzeria Zagato e il motore bialbero 1600 della Giulia TI da 90 cv rendono la Gran Sport un'auto dedicata a un pubblico nostalgico ma desideroso di avere un'auto che richiamava all'epoca d'oro Alfa Romeo.

Costruita sul telaio della Giulia Spider allungato di 35 centimetri, con sospensioni di serie e i freni a tamburo della Giulietta, la Gran Sport vanta una dinamica invidiabile per le auto dell'epoca. La carrozzeria in alluminio della Zagato è quasi fedele all'originale se non per le carreggiate leggermente allargate. Con un prezzo di listino di 2.360.000 lire, si posizionò fra l'appena presentata e più abbordabile Duetto e l'esclusiva Giulia Sprint GTC. La produzione cessò nel 1967 dopo appena 93 esemplari costruiti: il prezzo e la dotazione spartana la rendono un'auto per pochissimi e abbienti appassionati.

Questa Gran Sport Quattroruote fu acquistata e immatricolata il 9 agosto del 1966 da una signora di Siracusa, la quale tenne la vettura fino a che non fu acquistata nel 2008 dalla famiglia che l'ha preservata fino a oggi. Ben restaurata, difficile da trovare e in ottime condizioni generali e con una storia limpida sin da nuova, è una vettura da intenditori e collezionisti, capaci di apprezzare l'unicità di questa splendida realizzazione di Zagato.

Presented as a prototype on 17 April 1965 at the Saloncino dei Carrozzieri in Turin, the Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote was the result of the visionary genius of Quattroruote editor Gianni Mazzocchi. The idea arose from the desire to reintroduce a car that was reminiscent in style and concept of the legendary 1750 GS Zagato that dominated racing 34 years earlier. The 1930s styling, the prestigious signature of Carrozzeria Zagato and the Giulia TI's twin-camshaft 1600 engine with 90 hp made the Gran Sport a car dedicated to a nostalgic public but eager to have a car that recalled Alfa Romeo's golden era.

Built on the Giulia Spider chassis lengthened by 35 centimetres, with standard suspension and the Giulietta's drum brakes, the Gran Sport boasts enviable dynamics for cars of the era. The Zagato's aluminium bodywork is almost faithful to the original except for the slightly widened track. With a list price of 2,360,000 lire, it was positioned between the newly introduced and more affordable Duetto and the exclusive Giulia Sprint GTC. Production ceased in 1967 after only 93 examples had been built: the price and spartan equipment made it a car for very few wealthy enthusiasts.

This Gran Sport Quattroruote was bought and registered on 9 August 1966 by a lady from Syracuse, who kept the car until it was bought in 2008 by the family that has preserved it to this day. Well restored, hard to find and in excellent condition and with a clear history from new, it is a car for connoisseurs and collectors, capable of appreciating the uniqueness of this splendid Zagato creation.

ALFA ROMEO
MILANO

30.

1976
LAMBORGHINI URRACO P200

Telaio/Chassis n 117*30032*
Motore/Engine n 30032
Carrozzeria/Bodywork n 1060*660*

Tre proprietari da nuova
Una di sole 66 costruite, una delle Lamborghini più rare
Seconda targa Torino, trousse attrezzi originale
Auto ferma da anni
Interessante progetto di ricommissione
Three owners when new
One of only 66 built, one of the rarest Lamborghinis
Second Turin number plate, original tool kit
Stationary for years
Interesting rebuild project

Stima € 35.000 - 55.000

La Urraco appartiene alla famiglia ancora poco conosciuta delle Lamborghini ad 8 cilindri. Nata nel 1970 come GT 2+2 "entry level", costutiva la porta di accesso al mondo Lamborghini. Chiamata in onore della razza di tori Urraco, conosciuti per il loro carattere combattivo e la piccola statura, questa Lamborghini fu la prima di una serie di "piccole"Lamborghini, ovvero tutti quei modelli non dotati del leggendario V12. La Urraco fu insieme alla rivale Ferrari Dino 208 GT4 una di quelle 2+2 a motore posteriore trasversale più famose degli anni 70.

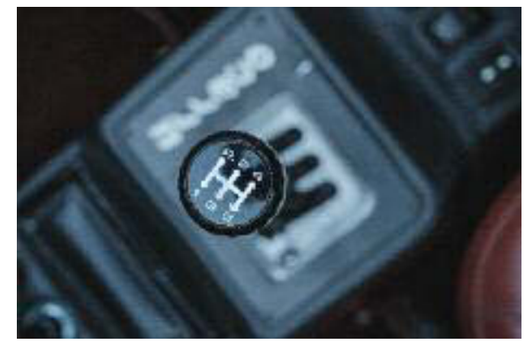
La P200 nacque nel 1974 per ovviare alle normative penalizzanti imposte dal Governo Italiano sulle auto con una cilindrata oltre i 2 litri. Denominata con la sigla interna P117, aveva il medesimo motore 8 cilindri della sorella maggiore P250 ma con alesaggio ridotto a 77,4 mm. La potenza era di 182 cavalli, non un dato da primato, ma abbastanza per imprimere alla piccola Lambo un'accelerazione sufficientemente sportiva. Considerando la crisi petrolifera di quegli anni e le prestazioni modeste della P200, non fu un successo: fu costruita in appena 66 esemplari, tutti con la guida a sinistra.

Questo esemplare del 1976 è fra quelli di metà produzione. Da quanto dichiarato dalla proprietà, questa Urraco P200 fu venduta nuova al suo primo proprietario, un appassionato di Imperia, dove fu immatricolata nel maggio del 1976. Nel 1981 la vettura subì un cambio provincia e venne immatricolata con le targhe Torino attuali. La vettura è ferma da diverso tempo e necessita un lavoro di revisione della meccanica: prima di una messa in moto consigliamo un'ispezione accurata da parte di un meccanico competente. Rara e splendida nella sua carrozzeria Bertone, questa P200 è un rarissimo esempio di una Lamborghini 2+2, sicuramente un pezzo da intenditori!

The Urraco belongs to the still little-known 8-cylinder Lamborghini family. Launched in 1970 as the 'entry level' GT 2+2, it was the gateway to the Lamborghini world. Named in honour of the Urraco bull breed, known for their fighting character and small stature, this Lamborghini was the first in a series of 'small' Lamborghinis, i.e. all those models not equipped with the legendary V12. The Urraco was, together with the rival Ferrari Dino 208 GT4, one of the most famous transverse rear-engined 2+2s of the 1970s.

The P200 was born in 1974 to get around the penalising regulations imposed by the Italian government on cars with an engine capacity over 2 litres. Named with the internal code P117, it had the same 8-cylinder engine as its bigger sister P250 but with a bore reduced to 77.4 mm. Power was 182 hp, not a record-breaking figure, but enough to give the little Lambo sufficiently sporty acceleration. Considering the oil crisis of those years and the P200's modest performance, it was not a success: only 66 examples were built, all with left-hand drive.

This 1976 example is among those from mid-production. According to the owner, this Urraco P200 was sold new to its first owner, an enthusiast from Imperia, where it was registered in May 1976. In 1981 the car underwent a change of province and was registered with the current Torino plates. The car has been at a standstill for some time and is in need of a mechanical overhaul: we recommend a thorough inspection by a competent mechanic before starting it up.
Rare and splendid in its Bertone bodywork, this P200 is an extremely rare example of a Lamborghini 2+2, certainly a connoisseur's piece!



lamborghini
urraco

120
160
80
82471
200
40
240
0
km/h
280

31.

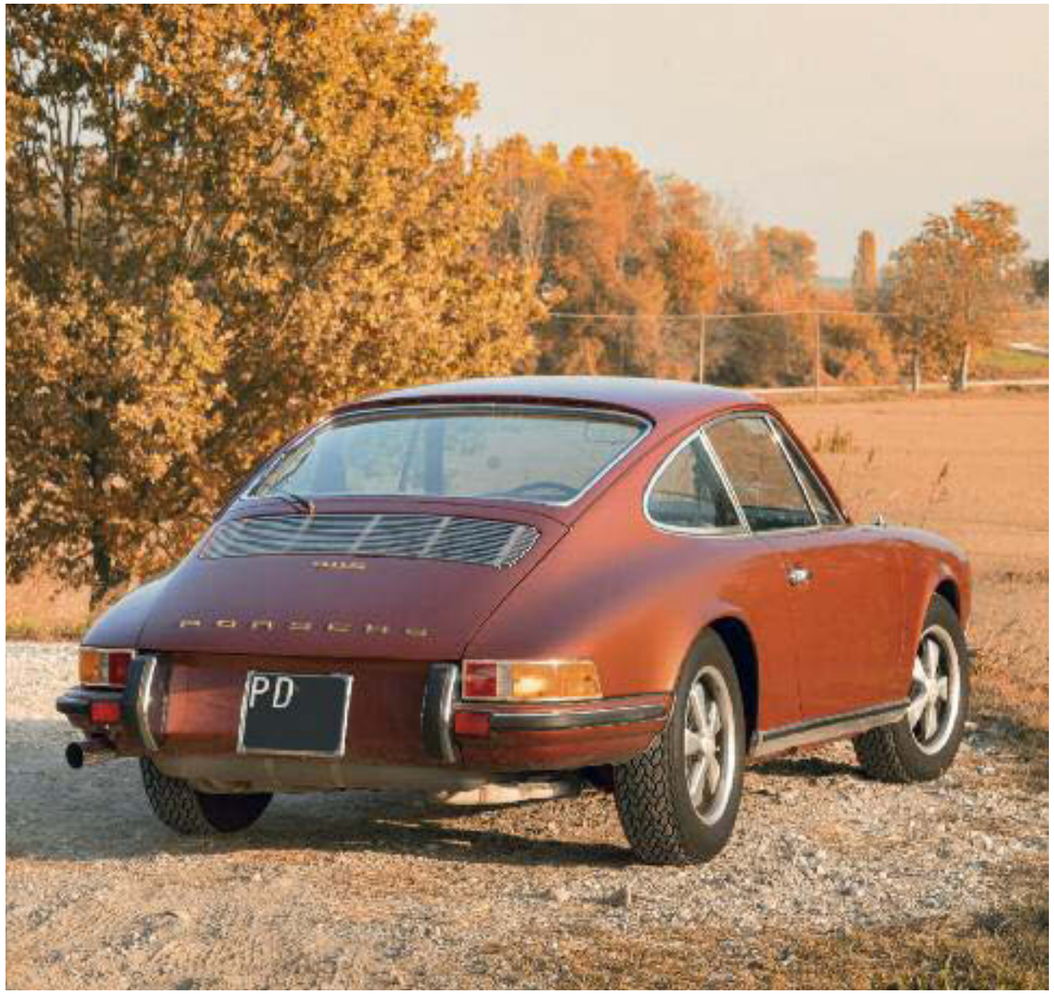
1970
PORSCHE 911 2.2 S COUPE'

Telaio/Chassis n 9111300211
Motore/Engine n 911/02-631035
Trasmissione/Transmission n 911/01-7112188
Numero segreto/Secret number n 10107770

Colore speciale su campione Cordoba Rotmetallic 106-R-7 - Full Matching Numbers e matching colours
Auto mai restaurata, ancora con i fondi con vernice protettiva originale
Storia documentata interamente, targhe nere provincia Padova - Interni interamente conservati
Certificato di origine Porsche e dichiarazione di conformità
Dotata del suo libretto di uso e manutenzione originale
Doppie chiavi, Asi Targa Oro Cat.A2, trousse attrezzi originale

Special colour on Cordoba Rotmetallic 106-R-7 sample
Full Matching Numbers and Matching Colours
Never restored car, still with original protective paint on the bottoms
Fully documented history, black number plates province Padua - Fully preserved interior
Porsche certificate of origin and declaration of conformity
Equipped with its original owner's manual - Double keys, Asi Targa Oro Cat.A2, original tool kit

Stima € 150.000 - 200.000



La serie C della 911 fu presentata dalla Porsche nell'agosto 1970 come Model Year 1971. Questa serie introdusse l'aumento di cilindrata da 2.0 a 2.2 litri, i motori con carter fusi in lega di alluminio e magnesio, le barre stabilizzatrici standard su tutti i modelli e i freni a disco ventilati. Rispetto alla serie precedente, la C introduce il trattamento anticorrosione sul pianale e propone un aumento di potenza su tutti i modelli. La S era il top di gamma e con l'aumento di potenza fino a 180 cavalli rappresentava una delle GT stradali più prestanti dell'epoca. Complice la vittoria nel 1970 di Bjorn Waldegaard con una 911 2.2 S/T con motore strettamente di serie. Nelle competizioni, grazie alla rabbiosità del suo motore e alla proverbiale leggerezza e agilità divenne la vettura da battere nei rally e nelle gare su circuito.

Se l'originalità è la priorità di ogni collezionista e appasionato Porsche, sicuramente troveranno in questa 2.2 S un esemplare difficilmente reperibile altrove. Il telaio 9111300211 è stato prodotto negli stabilimenti di Stoccarda nell'ottobre del 1970, con data di fatturazione 1 ottobre 1970. La vettura fu ordinata con colorazione su campione Cordoba Rotmetallica 106-R-7 e dotata dei seguenti optional, che tutt'ora mantiene:

The 911 C series was presented by Porsche in August 1970 as the 1971 model year. This series introduced an increase in displacement from 2.0 to 2.2 litres, engines with cast aluminium-magnesium alloy crankcases, standard stabiliser bars on all models and ventilated disc brakes. Compared to the previous series, the C introduced anti-corrosion treatment on the floorpan and offered increased power on all models. The S was the top of the range and with the power increase to 180 horsepower was one of the most powerful road-going GTs of the time. Due to Bjorn Waldegaard's victory in 1970 with a 911 2.2 S/T with a strictly production engine, in competition, thanks to its racy engine and proverbial lightness and agility, it became the car to beat in rallies and circuit races.

If originality is the priority of every Porsche collector and enthusiast, they will certainly find in this 2.2 S an example that is hard to find elsewhere. Chassis 9111300211 was produced at the Stuttgart works in October 1970, with an invoice date of 1 October 1970. The car was ordered in the Cordoba Rotmetallica 106-R-7 colour scheme and fitted with the following optional extras, which it still retains today:

421 Paraurti anteriore senza rostri
429 Fendinebbia bianchi
651 Finestrini elettrici
425 Tergicristallo posteriore
568 Vetri catalolor
21 Sedili sportivi in similpelle marrone

E' stata immatricolata a Milano il 9 novembre 1970 dal primo proprietario che risulta essere la ditta Yamato SRL. Il 28 novembre del 1974 la vettura viene venduta a Padova, cambiando le targhe Milano con quelle che conserva tutt'ora. Il nuovo proprietario, un appassionato padovano la conservò, usandola rarissime volte fino 1994, quando la vendette al cugino, un notaio . Costui tenne la vettura fino a quando non la vendette all'attuale proprietario, tuttavia senza mai usarla in quanto timoroso di guidarla nel traffico. L'attuale proprietario ha successivamente eseguito un leggero intervento di verniciatura sulla carrozzeria al fine di mantenere la vettura in condizioni di assoluta originalità. I chilometri indicati sono meno di 43.000 e da un accurato esame della vettura, sembrano essere i suoi di origine in quanto la strumentazione non è mai stata alterata.

La vettura è stata sottoposta nel 2021 ad un accurato detailing interno e a un tagliando generale dove sono stati sostituiti l'olio del motore, cambio e differenziale, candele, le puntine, il filtro aria, il filtro olio, il filtro benzina. La vettura è stata poi sottoposta alla regolare revisione ministeriale. La vettura monta pneumatici Michelin XWX 195/70-15 nuovi. Interessante notare come la vettura sia assolutamente originale in ogni sua parte, mantenendo i suoi fondi con i punti di sigillo originali.

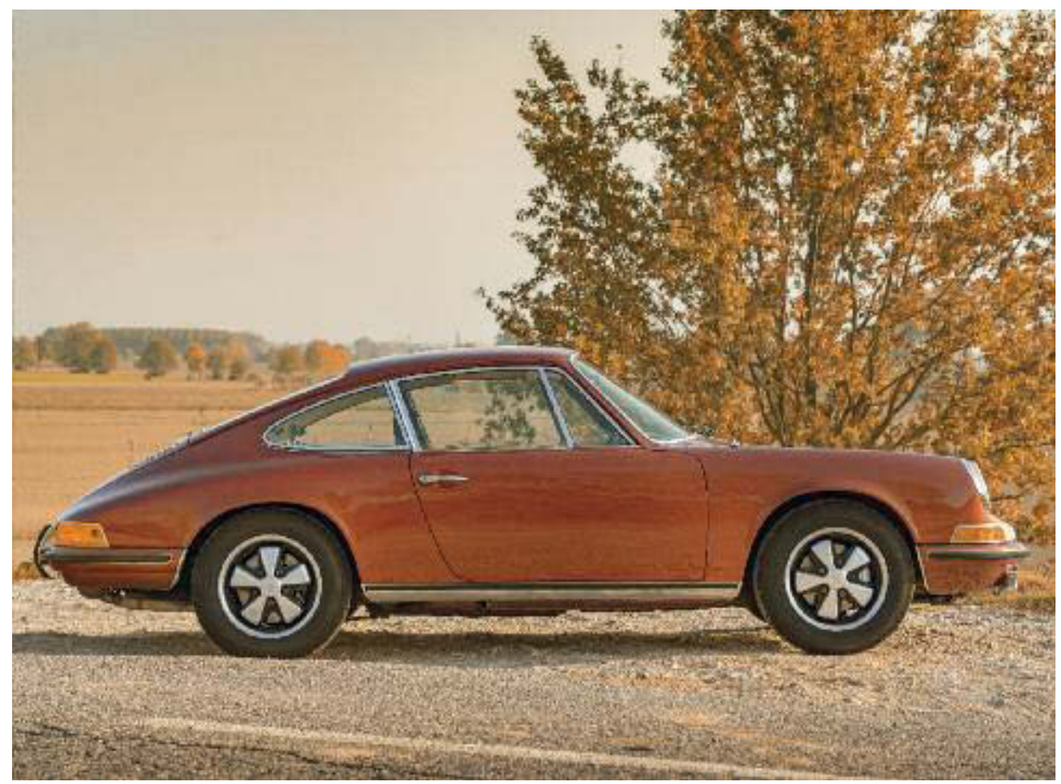
Completa e conservata come poche altre 2.2 S sul mercato, questa 911 è senza dubbio una scelta da intenditori. Con una storia limpida e dotata di un colore su campione, è un pezzo da alta collezione che manterrà inalterato il suo valore nel tempo.

421 Front bumper without rostrums
429 White fog lights
651 Electric windows
425 Rear windscreen wiper
568 Catalytic glazing
21 Brown leatherette sports seats

It was registered in Milan on 9 November 1970 by the first owner, Yamato SRL. On 28 November 1974 the car was sold in Padua, changing the Milan plates with the ones it still has today. The new owner, a Padua enthusiast, kept it, using it very rarely until 1994, when he sold it to his cousin, a notary public. He kept the car until he sold it to the depositor, but never used it because he was afraid to drive it in traffic. The current owner has subsequently carried out a light paint job on the bodywork in order to keep the car in pristine condition. The kilometres indicated are less than 43,000 and a careful examination of the car suggests that these are its original kilometres, as the instruments have never been altered.

The car underwent a thorough interior detailing in 2021 and a general overhaul where the engine, gearbox and differential oil, spark plugs, pins, air filter, oil filter and petrol filter were replaced. The car then underwent the regular ministerial overhaul. The car is fitted with new Michelin XWX 195/70-15 tyres. The car is absolutely original in every part, retaining its bottoms with the original sealing points.

Complete and preserved like few other 2.2 S on the market, this 911 is undoubtedly a connoisseur's choice. With a clear history and fitted with a sample colour, it is a top collector's piece that will retain its value over time.



PD

911S

32.

2002
FERRARI 575 M MARANELLO

Una di sole 246 575 M nate con il cambio manuale
45.000 km originali - Pacchetto Handling Fiorano
Sedili in carbonio con cinture a quattro punti - Documentata sin da nuova, tutti tagliandi certificati
Certificato Ferrari Classiche
Pacchetto Service Ferrari Premium - Matching numbers
Condizioni eccellenti, mai riverniciata

One of only 246 575 M cars born with a manual gearbox - 45,000 original km
Fiorano Handling Package - Carbon seats with four-point belts
Documented since new, all services books certified - Ferrari Classiche certificate
Ferrari Premium Service Package - Matching numbers
Excellent condition, never repainted

Telaio/Chassis n ZFFBT55B000128651
Motore/Engine n F133EB68250

Stima € 250.000 - 350.000

Le berlinette Ferrari a 12 cilindri sono forse fra le auto migliori che si possano mai guidare. La sintesi fra prestazioni assolute, lusso ed eleganza, sono da sempre la punta di diamante di tutta la produzione Ferrari. La 575 è un'evoluzione della fortunata serie 550, la quale rappresentò per Ferrari un ritorno alle origini. Lo stile richiamava la blasonata 365 GTB "Daytona" di fine anni 60: le proporzioni erano le classiche a tre volumi e richiamavano quella leggendaria generazione delle coupé Gran Turismo degli anni d'oro del Cavallino.

La 575 M proponeva un frontale rivisto, nuovi cerchi e una nuova strumentazione di bordo. Il 12 cilindri fu potenziato a 515 cavalli grazie all'aumento della cilindrata a 5748cc. L'esperienza fatta con la Enzo consentì ai tecnici di Maranello di introdurre il cambio elettroattuato con palette in stile F1, per la prima volta su una Ferrari di questa tipologia. Tale aspetto costituiva la maggiore novità per la 575 rispetto alla 550, che era offerta solo con cambio manuale. Furono in pochi quei clienti che scelsero la loro 575 con cambio manuale: la classica griglia aperta non solo era un simbolo distintivo delle Ferrari da sempre, ma il caratteristico rumore metallico in cambiata aggiungeva ancora più piacere all'esperienza di guida. Si stima che soltanto 246 575M Maranello siano state costruite con questo cambio. Ancora meno si ritiene siano state quelle equipaggiate anche con il Pacchetto Handling Fiorano, il quale migliorava la reattività della vettura durante la guida sportiva.

Forte delle caratteristiche più desiderabili, questa 575 M Maranello è stata proprio ordinata dal suo primo proprietario, Il Sig.Michael Shaetsch, con il cambio manuale, il pacchetto Handling Fiorano e il sedili a guscio in carbonio con cintura a quattro punti. Consegnata dalla concessionaria Ferrari Mellin di Berlino il 30 agosto del 2002, questa Ferrari rimase con il suo primo proprietario fino al 2006. Nel 2010 la vettura fu poi tagliandata dalla storica concessionaria Kroymans di Hilversum in Olanda. Nel 2012 fu poi venduta in Inghilterra, e li rimase fino al 2019. Nel 2021 fu importata in Italia e seguita dalla concessionaria ufficiale Ferrari Rossocorsa di Milano. In Italia rimase brevemente nella proprietà di un collezionista milanese, prima di divenire parte della collezione dall'attuale proprietà.

Ferrari's 12-cylinder berlinettas are perhaps among the best cars one can ever drive. The synthesis of absolute performance, luxury and elegance, they have always been the pinnacle of all Ferrari production. The 575 is an evolution of the successful 550 series, which represented a return to the roots for Ferrari. The styling was reminiscent of the coveted 365 GTB 'Daytona' of the late 1960s: the proportions were classic three-box and reminiscent of that legendary generation of Gran Turismo coupés from the Cavallino's golden years.

The 575 M featured a revised front end, new wheels and new instrumentation. The 12-cylinder was boosted to 515 horsepower by increasing the displacement to 5748 cc. The experience with the Enzo allowed the Maranello engineers to introduce the F1-style electro-actuated gearbox with paddles for the first time on a Ferrari of this type. This was the biggest innovation for the 575 compared to the 550, which was only offered with a manual gearbox. Few customers chose their 575 with a manual gearbox: the classic open grille was not only a hallmark of Ferraris since time immemorial, but the characteristic clunk during gear changes added even more pleasure to the driving experience. It is estimated that only 246 Maranello 575Ms were built with this gearbox. Even fewer are believed to have been equipped with the Fiorano Handling Package, which improved the car's responsiveness during sporty driving.

Packed with the most desirable features, this 575 M Maranello was indeed ordered by its first owner, Mr. Michael Shaetsch with the manual gearbox, the Handling Fiorano package and the carbon shell seats with four-point belts. Delivered by Ferrari dealer Mellin in Berlin on 30 August 2002, this Ferrari remained with its first owner until 2006. In 2010 the car was then serviced by the historic Kroymans dealership in Hilversum in Holland. In 2012 it was then sold to England, where it remained until 2019. In 2021 it was imported to Italy and serviced by the official Ferrari dealer Rossocorsa in Milan. In Italy it remained briefly in the ownership of a Milanese collector, before becoming part of the collection under its current ownership.

Forte di un equipaggiamento unico nel suo genere, di non aver mai avuto incidenti e riverniciature e di essere certificata Ferrari Classiche, si tratta di una delle 575 M Maranello di maggior pregio in circolazione oggi. Divertente quanto entusiasmante da guidare, è una Ferrari contemporanea di elevato prestigio collezionistico che viene difficilmente offerta sul mercato. Un sicuro investimento per il futuro.

Uniquely equipped, never having had any crashes or repaints, and being Ferrari Classiche certified, it is one of the most valuable 575 M Maranellos in circulation today. As fun as it is exciting to drive, it is a highly collectible contemporary Ferrari that is rarely offered on the market. A sound investment for the future.

33.

1994
ROVER MINI 1.3
"THE ITALIAN JOB"

Telaio/Chassis n SAXXNYAOMB0058148
Motore/Engine n. 12A2BG03256520

Rara versione "The Italian Job"
Ricercata versione di colore Electric Blue
Interni originali e conservati
Recenti interventi di manutenzione

'The Italian Job' rare version
Rare blue version
Original, preserved interior
Recent maintenance work

Stima € 5.000 - 7.000

Presentata a fine 1992, la Mini "The Italian Job" è stata una serie limitata prodotta da Rover in pochissimi esemplari e disponibile esclusivamente nel mercato inglese e italiano. Fu allestita per celebrare l'imminente 25° anniversario del film "The Italian Job" del 1969 dove le automobili protagoniste erano tre Mini Mk1 di colore bianco, rosso e blu.
Gli esemplari previsti per il nostro mercato si attestarono in 750 unità, 1000 invece quelle destinate al Regno Unito (fonte Rover).

Attualmente sono piuttosto rare da reperire e per di più molto spesso in condizioni di non originalità. Rover realizzò uno stemma specifico per il modello visibile in posizione classica sul cofano motore. Il badge riprende nelle forme il logo Rover ed è costituito dalla scritta "The Italian Job" con le due bandiere inglese ed italiana. Le stripes del cofano motore sono di colore nero con due sottili strisce bianche, su questo modello per gusto del proprietario non sono state applicate dopo la verniciatura.

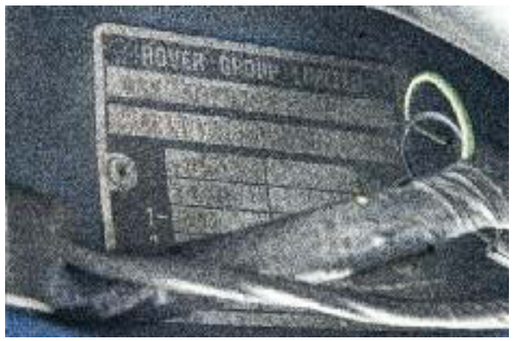
La Mini in edizione limitata "The Italian Job" era disponibile esclusivamente in quattro colori: rosso "Flame Red", il bianco "White Diamond", il verde "British Racing Green" e il raro blu "Electric Blue". Non era possibile ordinarla con il tetto bianco o in generale con qualsiasi altra tinta non corrispondente al colore della carrozzeria. Il magnifico esemplare proposto in asta è del 1994 nella rara colorazione di Electric Blue. Mantiene i suoi libretti originali ed è in un buono stato generale di autenticità e conservazione. Ha recentemente sostituito il radiatore, pneumatici e batteria ed è regolarmente funzionante. La vettura viene fornita con i suoi adesivi cofano originali a parte.

Introduced at the end of 1992, the 'The Italian Job' Mini was a limited series produced by Rover in very limited numbers and available exclusively in the British and Italian markets. It was set up to celebrate the upcoming 25th anniversary of the 1969 film 'The Italian Job' where the starring cars were three Mini Mk1s in white, red and blue.There were 750 units for the Italian market and 1000 for the UK (source: Rover).

They are currently quite rare to find and, moreover, very often in a non-original condition. Rover produced a specific badge for the model, visible in a classic position on the bonnet. The badge echoes the Rover logo in form and consists of the words 'The Italian Job' with the two English and Italian flags. The bonnet stripes are black with two thin white stripes. On this model they were not applied after painting due to the owner's taste.

The limited edition Mini 'The Italian Job' was only available in four colours: 'Flame Red', 'White Diamond', 'British Racing Green' and the rare 'Electric Blue'. It was not possible to order it with a white roof or generally with any other colour that did not match the body colour. The magnificent example now offered at auction is from 1994 in the rare Electric Blue colour. It retains its original booklets and is in a good overall state of authenticity and preservation. It has recently had its radiator, tyres and battery replaced and is in regular working order. The car comes with its original bonnet stickers separately.

MINI


HOVER GROUP

34.

1974
SIMCA RALLYE 1

Un pezzo di storia dei Rally
Restaurata diversi anni fa, in buone condizioni d'uso
Divertente e difficile da trovare
A piece of rally history
Restored several years ago, in good used condition
Fun and hard to find

Telaio/Chassis n HE555858K
Motore/Engine n. 0003087205

Stima € 13.000 - 20.000

Con l'abbandono delle competizioni da parte della R8 Gordini, la rivale di sempre della Simca 1000 sui campi di gara, consentì alla Chrysler-Simca di concentrare i suoi sforzi verso un maggior impegno agonistico. Nel 1972, nacque la Rallye 1, la sostituta della 1000 Rallye. Spinta da un motore da 1296 cc e 60 cavalli si impose subito come un ottima base per preparazioni sportive. Il lancio della Rallye 1 concise con la fondazione del Simca Racing Team, il quale stesso anno trionfò a Le Mans con la MS670.

Questa Rallye 1 del 1974 è stata importata in Italia nel 2016 dall'attuale proprietà, originale e in uno buono stato d'uso, è sempre stata utilizzata per eventi e raduni. Necessita di piccoli lavori di carrozzeria al fine di mantenere l'originalità. Dotata dei suoi interni corretti e del suo pepato motore da 60 cavalli, è una delle auto più divertenti e usabili a oggi.

With the R8 Gordini dropping out of competition, the Simca 1000's lifelong rival on the racetrack, Chrysler-Simca was able to concentrate its efforts on more competitive endeavours. In 1972, the Rallye 1, the replacement for the 1000 Rallye, was born. Powered by a 1296 cc, 60-horsepower engine, it immediately established itself as an excellent basis for sports preparations. The launch of Rallye 1 coincided with the foundation of the Simca Racing Team, which triumphed at Le Mans that same year with the MS670.

This 1974 Rallye 1 was imported into Italy in 2016 by the current owner. Original and in a good state of use, it has always been used for events and rallies. In a good state of use, it needs minor body work in order to maintain its originality. Equipped with its correct interior and its peppy 60hp engine, it is one of the most fun and usable cars to date.

35.

1980
JEEP CJ5 "GOLDEN EAGLE TRIBUTE" CUSTOM

Colore Lamborghini Arancio Borealis
Un tributo alla rara Golden Eagle
Cerchi e gomme omologati
Completa di teli nuovi
Divertente e vera "fun car"
4 marce manuale, V8 da 5 litri, versione da 1.800 kg

Lamborghini Orange Borealis colour
A tribute to the rare Golden Eagle
Homologated wheels and tyres
Complete with new covers
Fun and true 'fun car
4-speed manual, 5-litre V8, 1,800 kg version

Telaio/Chassis n J0M83EH037419

Stima € 15.000 - 25.000

La Willys Jeep divenne famosa per essere il veicolo tuttofare dell'esercito Alleato durante la Seconda Guerra Mondiale. Jeep è la trascrizione della pronuncia dell'acronimo di General Purpose: prodotta in un gran numero di esemplari, le Jeep seppero conquistare l'Europa e non solo: la robustezza della costruzione, unita all'affidabilità la resero una delle armi formidabili per vincere la Guerra. Nel 1945 la Jeep divenne la prima vettura di produzione a 4 ruote motrici. Inizialmente destinata ad impieghi professionali non passò molto fino a quando non divenne un simbolo e la gente cominciò ad usarla come una divertente "fun car" a scopo ricreativo. La CJ, così come venne conosciuta, divenne un'icona, affiancando all'immagine militaresca delle prime Willys, quella di un'auto giovane e spensierata.

Chi ama divertirsi si innamorerà senza dubbio di questa eccentrica Jeep CJ5 del 1980. Inizialmente verniciata nella colorazione Cardinal Red con interni beige, è stata abilmente customizzata nel raro colore Lamborghini di Arancio Borealis, dotata del cambio a 4 marce manuale, e spinta da un motore V8 da 5 litri. È una delle auto più divertenti che si possano trovare sul mercato di oggi. Per godersi la bella stagione e gite sia al mare sia in montagna, è senza dubbio una scelta per chi ama godersi la vita…all'aria aperta!

The Willys Jeep became famous as the Allied Army's all-rounder during World War II. Jeep is the transcription of the pronunciation of the acronym for General Purpose. Produced in large numbers, the Jeep conquered Europe and beyond: its robust construction combined with reliability made it one of the formidable weapons for winning the war. In 1945 the Jeep became the first four-wheel-drive production car. Initially intended for professional use, it was not long before it became a symbol and people began to use it as a fun car for recreational purposes. The CJ, as it came to be known, became an icon, flanking the military image of the early Willys with that of a young, carefree car.

Those who love to have fun will no doubt fall in love with this eccentric 1980 Jeep CJ5. Initially painted in Cardinal Red with a beige interior, it has been cleverly customised in the rare Lamborghini colour of Arancio Borealis, equipped with a 4-speed manual gearbox, and powered by a 5-litre V8 engine, it is one of the most fun cars on the market today. For enjoying the warm weather and trips both to the sea and to the mountains, it is without doubt a choice for those who love to enjoy life... in the open air!

Jeep

36.

2000
LAND ROVER 90 2.5 TD5,
3 DOOR STATION WAGON
EX CARABINIERI GUARDIA FORESTALE

Telaio/Chassis n SALLDVB88YA196230

Fornita del dispaccio, da immatricolare
Robusta versione TD5 3 Door Station Wagon
Auto sana ma con qualche lavoro da fare
Sicura rivalutazione
Cambio 5 marce manuale
Supplied with dispatch, to be registered
Robust TD5 3 Door Station Wagon version
Healthy car but with some work to do
Definite revaluation
Manual 5-speed gearbox

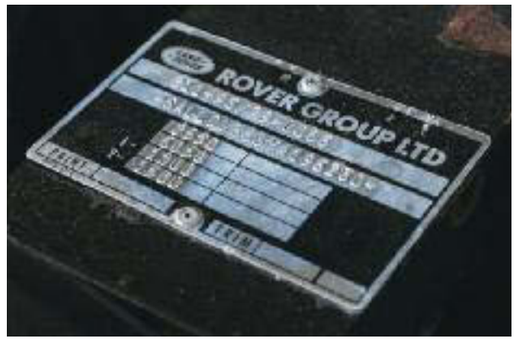
Stima € 15.000 - 25.000

La Defender è stata una vera icona. Robusta, affidabile, riconoscibile e vera alleata di generazioni di artigiani e appassionati della guida fuori strada, è diventata negli anni una vettura che ha trasceso le sue origini come mezzo industriale. Introdotta nel 1948 come Series I, è rimasta in produzione fino al 2016, fino a quando la produzione è terminata nella storica fabbrica di Solihull, in Inghilterra. Usata come versione civile e militare e prodotta in un'infinità di varianti, ha servito e continuerà a servire una nutrita schiera di professionisti per gli anni a venire.

Questo esemplare del 2000 è un'interessante versione Station Wagon a 3 porte dotata del motore da 2.5 litri diesel del 2000, usata per anni dalla legione Carabinieri Veneto nella Guardia Forestale. Ancora con la sua livrea verde originale è un' interessante Defender pronto a una nuova vita come mezzo sia da lavoro sia da collezione.

The Defender has been a true icon. Robust, reliable, recognisable and a true ally to generations of craftsmen and off-road driving enthusiasts. It has over the years become a car that has transcended its origins as an industrial vehicle. Introduced in 1948 as Series I, it remained in production until 2016, until production ended at the historic factory in Solihull, England. Used as a civilian and military version and produced in a plethora of variants, it has served and will continue to serve a large number of professionals for years to come.

This 2000 example is an interesting 3-door Station Wagon version equipped with the 2000 2.5-litre diesel engine. Used for years by the Veneto Carabinieri legion in the Guardia Forestale. Still in its original green livery, it is an interesting Defender ready for a new life as both a work and collector's vehicle.


ROVER GROUP LTD

DEFENDER

LAND ROVER
DEFENDER
90

37.

1997
LAND ROVER 90 2.0 MPI
EX CARABINIERI BY KWORKS

Ex scuola carabinieri Benevento
Personalizzazione estesa della KWorks, interni in tessuto Burberry originale e pelle
Finiture interne in legno di ciliegio
Mai utilizzata in fuoristrada - km indicati 63.000
Motore Rover T Series M16 benzina da 136 cavalli,
prodotto solo per Esercito Italiano e Carabinieri

Former carabinieri school Benevento
Extended KWorks customisation, interior in original Burberry fabric and leather
Cherry wood interior trim - Never used off-road - Km indicated 63,000
Rover T Series M16 petrol engine 136 hp, produced only for Italian Army and Carabinieri

Telaio/Chassis n SALLDVAY8VA113672

Stima € 25.000 - 35.000

La Defender è stata una vera icona. Robusta, affidabile, riconoscibile e vera alleata di generazioni di artigiani ed appassionati della guida fuori strada, è diventata negli anni una vettura che ha trasceso le sue origini come mezzo industriale. Introdotta nel 1948 come Series I, è rimasta in produzione fino al 2016, fino a quando la produzione è terminata nella storica fabbrica di Solihull, in Inghilterra. Usata come versione civile e militare e prodotta in un'infinità di varianti, ha servito e continerà a servire una nutrita schiera di professionisti per gli anni a venire. La versione del motore da 2 litri benzina equipaggiò i mezzi dell'Esercito Italiano e Arma dei Carabinieri. Interessante e ricercata ad oggi, rappresenta una scelta per intenditori.

Questo esemplare del 1997 ha servito per anni come auto da addestramento alla Scuola Carabinieri di Benevento. La Kworks, ditta specializzata nella personalizzazione dei Defender ha recentemente eseguito una serie di personalizzazioni volte a dare un volto accattivante a questa mitica Land Rover. Nello specifico la vettura è stata sottoposta ad una riverniciatura totale e a nuovi interni in pelle, tessuto originale Burberry e inserti in legno di ciliegio. La carrozzeria è stata personalizzata con portiere e griglie della Series III e fari a led, mentre invece la meccanica ha subito un tagliando generale e sono stati effettuati i seguenti interventi:

The Defender has been a true icon. Robust, reliable, recognisable and a true ally to generations of craftsmen and off-road driving enthusiasts, it has over the years become a car that has transcended its origins as an industrial vehicle. Introduced in 1948 as Series I, it remained in production until 2016, until production ended at the historic factory in Solihull, England. Used as a civilian and military version and produced in a multitude of variants, it has served and will continue to serve a large number of professionals for years to come. The 2-litre petrol engine version equipped the vehicles of the Italian Army and Carabinieri Corps. Interesting and sought-after to this day, it is a choice for connoisseurs.

This 1997 example served for years as a training car at the Carabinieri School in Benevento. Kworks, a company specialising in customising Defenders, recently carried out a series of customisations to give this legendary Land Rover an appealing face. Specifically, the car has undergone a total repaint and a new interior in leather, original Burberry fabric and cherry wood inserts. The bodywork was customised with Series III doors and grilles and LED headlights, while the mechanics underwent a general overhaul and the following work was carried out:

- Cinghia di distribuzione nuova
- Guarnizioni della testata e generali nuove
- Sostituzione ammortizzatori nuovi
- Sostituzione delle boccole
- Leve luci nuove
- Leve indicatori di direzione nuove
- Scatola sterzo ricondizionata
- Impianto elettrico revisionato

Pronta alla sua seconda vita come auto da divertimento puro, è un esempio di accattivante personalizzazione su una vera icona.

- *New timing belt*
- *New cylinder head and general seals*
- *Replacement of new shock absorbers*
- *Replacement of bushings*
- *New light levers*
- *New indicator levers*
- *Reconditioned steering box*
- *Electrical system overhauled*

Ready for its second life as a pure fun car, it is an example of eye-catching customisation on a true icon.

38.

1961
BMW ISETTA 300 EXPORT

Restaurata integralmente nel 2006
Accattivante colorazione celeste originale
Certificazione ASI
Una vera City Car vintage

Fully restored in 2006
Attractive original sky-blue colouring
ASI certification
A true vintage city car

Telaio/Chassis n 587084-67068
Motore/Engine n. 587084

Stima € 15.000 - 25.000

La storia della BMW è a dir poco fascinosa. Nata all'inizio '900 come azienda produttrice di motori aeronautici, inizia dopo la Guerra Mondiale a produrre auto e motociclette. Grandi personaggi hanno fatto parte della sua storia, come Camillo Castiglioni, Paul Rosche e Alex von Falkenhausen, i quali hanno saputo creare vere leggende a quattro e due ruote. Nonostante il valore di questi grandi uomini del motorismo, la BMW si trovò a fronteggiare una grave crisi nel dopoguerra, dove le sue sorti sembravano segnate per sempre. Inaspettatamente, dopo il fallimento della prestigiosa gamma a 8 cilindri, la BMW si ritrovò in crescita grazie all'acquisizione di un progetto di un'utilitaria italiana, la Iso Isetta.

Nettamente in contrasto con il dna sportivo della casa di Monaco, la Isetta riuscì a ristabilire BMW come azienda leader e a risollevarne le sorti. Tutto l'opposto della filosofia sportiva e di auto di prestigio della Casa, la Isetta era a tutti gli effetti uno scooter a 3 ruote con carrozzeria chiusa. Piccola, bellissima e pratica tanto quanto rumorosa e adatta alla vita quotidiana degli anni 50 e 60, è la dimostrazione che a volte basta semplicità e simpatia per avere successo.

Questo esemplare del 1961 è una delle ultime Isetta costruite. Motorizzata dal motore a 4 tempi da 300cc da 13 cavalli, ha subito un restauro integrale nel 2006 ed è dal 2016 nella stessa collezione. La macchina è perfettamente funzionante ed è stata usata regolarmente per brevi gite. Iconica e verniciata nella colorazione Turchese è pronta a regalare sorrisi ovunque vada.

The history of BMW is fascinating, to say the least. Founded in the early 1900s as an aircraft engine manufacturer, it began after World War I to produce cars and motorbikes. Great people have been part of its history, such as Camillo Castiglioni, Paul Rosche and Alex von Falkenhausen, who have created true legends on four and two wheels. Despite the valour of these great men of motoring, BMW faced a serious crisis in the post-war period, where its fate seemed to be forever sealed. Unexpectedly, after the failure of the prestigious 8-cylinder range, BMW found itself on the upswing thanks to the acquisition of an Italian subcompact car project, the Iso Isetta.

Quite the opposite of the Munich company's sporty DNA, the Isetta succeeded in re-establishing BMW as a leader and reviving the company's fortunes. The complete counterpoint to the company's sports car and prestige car philosophy, the Isetta was to all intents and purposes a three-wheeled, closed-body scooter. Small, beautiful and as practical as it was noisy and suited to everyday life in the 1950s and 1960s, the Isetta is proof that sometimes simplicity and likability are enough to be successful.

This 1961 example is one of the last Isettas built. Powered by the 300cc 4-stroke engine with 13 horsepower, it underwent a complete restoration in 2006 and has been in the same collection since 2016. The car is fully functional and has been used regularly for short trips. Iconically painted in Turquoise, it will give joy wherever it goes.

Bayerische Motoren Werke
A.G. München
BMW-Isetta
1961
350
600
300

39.

1958
FIAT 500 "N"

Splendido e ben restaurato esemplare della prima serie
della iconica 500
Usabile e divertente
ASI Targa Oro

Beautifully restored example of the first series of the iconic 500
Usable and fun
ASI Targa Oro

Telaio/Chassis n F110*047871*
Motore/Engine n. F110 000*059787*

Stima € 25.000 - 45.000

Se esiste un'auto che ha saputo rappresentare lo spirito di una nazione è proprio la Fiat 500. Nata nel 1957 come sostituta dell'amata 500 Topolino, la Nuova 500 divenne subito uno dei simboli della motorizzazione di massa. Sebbene fosse un'auto economica e di aspetto gradevole, non riscosse subito il successo sperato: a causa dell'allestimento troppo spartano delle prime versioni, dell'assenza di cromature (all'epoca un accessorio quasi irrinunciabile) e di prestazioni troppo basse (13 cavalli), la 500 rischiò subito di scomparire dopo la sua introduzione sul mercato.

La prima serie, conosciuta come "Economica" fu presto rivista e riproposta dalla Fiat con finestrini laterali discendenti e un sedile posteriore imbottito al posto dell'austera panchetta. Il successo non tardò ad arrivare e anche grazie alle elaborazioni di Carlo Abarth e ai suoi record di velocità, la 500 conquistò presto un posto nel cuore degli italiani. Con quasi 3.000.000 di pezzi venduti in quasi 20 anni di produzione, la 500 è una delle auto di maggior successo della Fiat e una delle icone italiane nel mondo più conosciute e amate.

Proveniente da una collezione privata di un appassionato del centro Italia, questa 500 N è stata acquistata direttamente dal primo proprietario, un signore di Perugia. Restaurata integralmente fra il 2014 e il 2016 con la sua tinta originale di Celeste Crociera 472, questa splendida 500 rappresenta un ottimo esempio di una delle prime Fiat 500 in circolazione. Completa con la sua Targa Oro ASI e motore di primo equipaggiamento, è un esempio di sintesi fra minimalismo, eleganza e carattere italiano.

If ever there was a car that represented the spirit of a nation, it is the Fiat 500. Created in 1957 as a replacement for the beloved 500 Topolino, the New 500 immediately became one of the symbols of mass motoring. Although it was an economical and good-looking car, it did not immediately meet with the success it had hoped for: the too basic equipment of the first versions and the absence of chrome (at the time an almost indispensable accessory) and too low performance (13 horsepower) made the 500 immediately risk disappearing after its introduction onto the market.

The first series, known as the 'Economica' was soon revised and re-proposed by Fiat with descending side windows and a padded rear seat in place of the austere bench seat. Success was not long in coming and also thanks to Carlo Abarth's elaborations and his speed records, the 500 soon conquered a place in the hearts of Italians. With almost 3,000,000 units sold in almost 20 years of production, the 500 is one of Fiat's most successful cars and one of the best-known and best-loved Italian icons in the world.

Coming from a private collection of an enthusiast from central Italy, this 500 N was acquired by the depositor from its first owner, a gentleman from Perugia. Fully restored between 2014 and 2016 with its original Celeste Crociera 472 tint, this stunning 500 represents an excellent example of an early Fiat 500 in circulation. Complete with its Targa Oro ASI and original equipment engine, it exemplifies the synthesis of minimalism, elegance and Italian character.

FIAT
MOTOR NUMBER ENGINE

C 35030

40.

1924
SALMSON TYPE D

Auto restaurata diversi anni fa
Targhe nuove europee
Funzionante, frizione da registrare
31920 km indicati
Una splendida auto anteguerra
Car restored several years ago
New European number plates
Running, clutch to be adjusted
31920 km indicated
A splendid pre-war car

Telaio/Chassis n 25612
Motore/Engine n. 25612

Stima € 8.000 - 13.000

Il marchio Salmson fu fondato dall'ingegnere Emile Salmson a Parigi nel 1890 come officina specializzata nella produzione di compressori a vapore e pompe centrifughe.
Dopo la Prima Guerra Mondiale l'azienda iniziò la produzione di carrozzerie e poi di auto complete nonché di motori aeronautici.

Nel 1922 venne introdotta la Type D a cui spettò l'invidiabile primato di prima vettura di serie al mondo dotata di un doppio albero a camme in testa. Forte di 1250cc e 10 cv, venne prodotta in un migliaio di esemplari venduti. Auto che simboleggiava il savoir fare francese, si distingueva per la sospensione anteriore a brevetto Salmson, caratterizzata da due molle "quarto-ellittiche" inverse per ogni lato e della nuova calandra a V, senza la croce di Sant'Andrea. Il modello 10HP si caratterizza anche per la capote integrale, doppi fari e freni sulle quattro ruote.

Il magnifico esemplare proposto in asta è stato immatricolato il 01/01/1924 e proviene da una grande collezione privata di auto anteguerra. La vettura è marciante ed è stata sottoposta ad un restauro diversi anni fa. Si nota solo che la frizione è da registrare: una vettura accessibile tanto quanto interessante, è una vera pietra miliare nella storia dell'automobilismo.

The Salmson brand was founded by engineer Emile Salmson in Paris in 1890 as a workshop specialising in the production of steam compressors and centrifugal pumps. After the First World War, the company began the production of bodies and then complete cars as well as aircraft engines.

In 1922 the Type D was introduced, which held the enviable record as the world's first production car with a double overhead camshaft.With 1250 cc and 10 hp, it was produced in a thousand units sold. A car that symbolised French savoir-faire, it was distinguished by its Salmson-patented front suspension, characterised by two inverted 'quarter-elliptical' springs on each side, and the new V-shaped grille, without the St Andrew's cross. The 10HP model is also characterised by its integrated double headlamps and four-wheel brakes.

The magnificent example offered at auction was registered on 01/01/1924 and comes from a large private pre-war car collection. The car is running and was restored several years ago. The clutch is in need of adjustment. As affordable as it is interesting, this car is a true milestone in automotive history.

SALMSON

SALMSON

41.

1972
MADIS 875 "NO 2"
FORMULA MONZA" 875

Uno di soli 2 telai allestiti dalla Madis di Monza
Restauro conservativo, perfettamente funzionante
Perfetta per rievocazioni storiche
One of only 2 chassis set up by Madis of Monza
Conservative restoration, fully functional
Perfect for historical re-enactments

Telaio/Chassis n 002

Stima € 5.000 - 8.000

Nata nel 1964 per volere del Presidente dell'ACI Milano Luigi Bertetti, la Formula Monza fu concepita come una classe abbordabile che si poneva come una vera e propria fucina di talenti. Romolo Tavoni, il leggendario responsabile della comunicazione dell Ferrari e ATS, fu incaricato della realizzazione di questa classe. Il progetto delle vettura Formula Monza 875 fu affidato all'ingegnere Massimino ed erano una sintesi di semplicità ed efficacia. Spinte dal motore a "sogliola" della 500 giardiniera, che si rivelarono una base robusta per le competizioni dell'epoca. Il numero 875 corrispondeva al costo di acquisto di una monoposto: non male come pubblicità! Questa categoria fu prolifica non solo per i piloti, ma anche per i costruttori, a cui era consentita una certa libertà costruttiva. Furono in molti coloro che parteciparono con auto di concezione propria: fra i più celebri a nascere dall'esperienza della Formula Monza fu la Tatuus, a oggi uno dei più importanti costruttori di monoposto.

Born in 1964 at the behest of ACI Milano President Luigi Bertett, the pre Formula Monza was conceived as an affordable class that was to be a hotbed of talent. Romolo Tavoni, the legendary head of communication at Ferrari and ATS, was entrusted with the realisation of this class. The design of the Formula Monza 875 cars was entrusted to engineer Massimino and they were a synthesis of simplicity and efficiency. Powered by the 'sole' engine of the 500 giardiniera, they proved to be a robust base for racing at the time. The number 875 corresponded to the purchase price of a single-seater: not bad for advertising! This category was prolific not only for the drivers, but also for the manufacturers, who were allowed a certain amount of constructive freedom. There were many who participated with cars of their own design: among the most famous to emerge from the Formula Monza experience was Tatuus, to this day one of the most important single-seater manufacturers.

La Formula Monza qui offerta è la seconda di soli due telai, che furono realizzati dall'officina Madis di Monza nel 1972. La vettura corse per anni nella Scuderia Giovanni Salvati nella categoria cadetti, esordendo nel 1976 con il pilota Alberto Formica. Sono stati vari i piloti che si sono alternati al voltante della Madis No.2 fra cui:

Andrea Lido Gastone
Rino Vavassori
Alberto Formica
Antonio Macchi
Gianni Dameno

La vettura è stata sottoposta a un restauro conservativo ed è dotata dei suoi adesivi originali. Mantiene le specifiche dell'epoca: attualmente è nella configurazione della stagione 1983, anno in cui terminò la sua carriera agonistica, vincendo la sua categoria. Mantiene le specifiche dell'epoca, cosa che rende questa Madis ideale per le rievocazioni storiche: attualmente non possiede i documenti ACI CSAI per le gare storiche. Mantiene il suo impianto d'estinzione originale dell'epoca, documenti storici fra cui la Certificazione ACI dell'epoca ed è completa di pneumatici nuovi e del suo secondo muso di scorta.

The Formula Monza offered here is the second of only two chassis, which were built by the Madis workshop in Monza in 1972. The car raced for years in the Scuderia Giovanni Salvati in the cadet category, debuting in 1976 with driver Alberto Formica. Various drivers took turns at the wheel of the Madis No.2 including:

Andrea Lido Gastone
Rino Vavassori
Alberto Formica
Antonio Macchi
Gianni Dameno

The car has undergone a conservative restoration and is equipped with its original stickers. It retains the specifications of the era: it is currently in the configuration of the 1983 season, the year in which it ended its racing career, winning its category. It retains its period specifications, which makes this Madis ideal for historic re-enactments: it currently does not have the ACI CSAI documents for historic races. It retains its original fire extinguisher system of the period, historical documents including the ACI Certification of the time, and is complete with new tyres and its second spare nose.

6

1
SUNPAK
SACHS
MEM
Mobil
SUNPAK

42.

1932
FIAT BALILLA SPIDER

Uno dei primi esemplari costruiti,
Auto in fase di restauro
Cambio 4 marce
Meccanica nuova
One of the first examples built,
Car under restoration
4-speed gearbox
New mechanics

Telaio/Chassis n 508004474

Stima € 5.000 - 7.000

La Fiat 508 Balilla è un'auto che ha fatto la storia dell'automobilismo italiano. Semplice, affidabile e soprattutto alla portata di un pubblico più ampio, fu una delle auto che cominciarono a portare l'Italia verso la motorizzazione di massa. La sua semplicità costruttiva, l'affidabilità e la facilità di costruzione furono il risultato di una grande coerenza progettuale da parte dei tecnici Fiat dell'epoca. Il suo compatto motore da 995cc da 20 cavalli riusciva a dare a questa importante utilitaria una velocità massima di 80 km/h, mentre invece il telaio a longheroni consentiva di offrire la Balilla in una molteplicità di configurazioni.

Presentata principalmente come berlina, la Fiat offrì la Balilla anche come camioncino, furgoncino e Spider. Il "top di gamma" fu invece la celeberrima Sport Spider "Coppa d'Oro", così nominata per la sua vittoria alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Ovviamente non mancarono anche le versioni dedicate all'esercito e ai Carabinieri. La Spider si poneva come la versione da "turismo", più volta al piacere di guida che non alla pura praticità.

Complice il prezzo accessibile e la creazione di un'efficace economia di scala da parte della Fiat, la 508 Balilla fu costruita in 112.000 esemplari in 5 anni, fino a quando non fu sostituita dalla 508C "Nuova Balilla", con carrozzeria più profilata e motore da 1100cc.

The Fiat 508 Balilla is a car that made Italian motoring history. Simple, reliable and above all affordable for a wider public, it was one of the cars that led Italy towards mass motorization. Its simplicity, reliability and ease of construction were the result of great design consistency on the part of Fiat's engineers at the time. Its compact 995 cc 20 horsepower engine gave this important hatchback a top speed of 80 km/h, while the chassis with side members allowed the Balilla to be offered in a variety of configurations.

Presented mainly as a saloon, Fiat also offered the Balilla as a truck, van and Spider. The 'top of the range' was the celebrated 'Coppa d'Oro' Sport Spider, so named for its victory in the Coppa d'Oro delle Dolomiti. Obviously there were also versions dedicated to the army and Carabinieri. The Spider was the 'touring' version, aimed more at driving pleasure than pure practicality.

Thanks to its affordable price and Fiat's creation of an effective economy of scale, 112,000 examples of the 508 Balilla were built in five years, until it was replaced by the 508C 'Nuova Balilla', with a more profiled body and 1100 hp engine.

Questa Balilla Spider del 1932 è qui offerta come progetto di restauro. Il numero di telaio 4474 suggerisce che è un telaio fra i primi costruiti, probabilmente fra il mese di maggio e di giugno. Di quest'auto si sa che fu consegnata nuova in Argentina e che abbia passato la maggior parte della sua vita oltreoceano. E' stata importata in Italia non meno di 30 anni fa dalla precedente proprietario un appassionato argentino. Da un esame risulta che monti il cambio a 4 marce delle serie successive e una carrozzeria del 1935. L'attuale proprietario si è occupato del restauro della meccanica e della carrozzeria, ripristinando le parti in legno, tela e le componenti cromate. Si segnala che la vettura è priva dei sedili anteriori. Un buon progetto di restauro per ogni appassionato di auto anteguerra, questa Fiat 508 Balilla costituisce un'ottima base per ripristinare una delle icone della Fiat.

This 1932 Balilla Spider is offered here as a restoration project. Chassis number 4474 suggests that it is one of the earliest chassis built, probably between May and June. It is known of this car that it was delivered new to Argentina and spent most of its life overseas. It was imported to Italy no less than 30 years ago by the previous owner, an Argentine enthusiast. An examination revealed that it was fitted with the 4-speed gearbox of the later series and a 1935 body. The current owner has undertaken the restoration of the mechanics and bodywork, restoring the wood, canvas and chrome parts. We inform that the front seats are missing. A good restoration project for any pre-war car enthusiast, this Fiat 508 Balilla provides an excellent basis for restoring one of Fiat's icons.

Packard

43.

1972
FIAT 110F BERLINA 500F "CABRIOLET"

Accattivante personalizzazione cabriolet
Interessante colore Acqua Marina
Strumentazione sportiva tipo Jaeger e cerchi a raggi
Divertente da guidare

Eye-catching cabriolet customisation
Interesting Aqua Marina colour
Sporty Jaeger-type instrumentation and spoked wheels
Fun to drive

Telaio/Chassis n 110F*2287334*

Stima € 8.000 - 13.000

Nel 1965 viene presentata la Nuova 500 F, erede della "D", destinata a divenire negli anni la versione con il maggior numero di unità costruite. Le novità sono soprattutto estetiche: la più evidente l'inversione nell'apertura delle portiere; il parabrezza è più ampio e offre maggiore visibilità; il tetto è costruito in pezzo unico con i montanti e non più imbullonato alle colonne; il fregio frontale è realizzato in un unico pezzo di plastica e non ha più i baffi in alluminio separati. Tuttavia fino al Novembre 1965 la 500 F monta ancora il fregio anteriore della D. Questo modello resterà in produzione fino al 1972, condividendo alcuni anni di produzione con la sorella L.

La vettura ora offerta è stata immatricolata la prima volta il 15/01/1972. Sottoposta a una peculiare trasformazione in cabriolet, la carrozzeria è stata adeguatamente irrobustita. La vernice color acqua marina e gli interni bianchi donano alla vettura un tocco estivo. La vettura è dotata delle seguenti caratteristiche: cerchi a raggi, cruscotto con strumentazione Jager, indicatore carburante separato, gomme nuove, nuova balestra rovesciata a 4 fogli, freni a disco anteriori, tappezzeria similpelle lavorata a mano, tappetini e rivestimento interno parafanghi in moquette, pompa freni nuova, sostituzione tubi freni e ganasce posteriori, sostituzione ammortizzatori anteriori e posteriori, sostituzione giunti e semiassi, cuffia cambio, olio motore 10/60, sostituito olio cambio. La vettura viene venduta "as is" nello stato in cui si trova ora e l'acquirente deve essere soddisfatto delle sue condizioni attuali.

In 1965 the New 500 F was presented, heir to the 'D', destined to become the version with the most units built over the years. The novelties are mainly aesthetic: the most obvious is the reversal in the door opening; the windscreen is wider and offers greater visibility; the roof is built in one piece with the pillars and no longer bolted to the pillars; the front frieze is made of a single piece of plastic and no longer has separate aluminium whiskers. However, until November 1965 the 500 F still mounted the D front frieze. This model would remain in production until 1972, sharing a few years of production with its L sister.

The car offered was first registered on 15/01/1972. It underwent a peculiar transformation into a cabriolet, the body suitably strengthened. Seawater-coloured paint and a white interior give the car a summery touch. The car is equipped with the following features: wire wheels, dashboard with Jager instrumentation, separate fuel gauge, new tyres, new 4-sheet inverted leaf spring, front disc brakes, hand-tufted leatherette upholstery, mats and carpeted inner wing lining, new brake master cylinder, replacement brake hoses and rear brake shoes, replacement front and rear shock absorbers, replacement couplings and axle shafts, gearbox cover, 10/60 engine oil, replaced gearbox oil. The car will be sold 'as is', the buyer must be satisfied with the condition of the car as offered at auction.

INFORMAZIONI IMPORTANTI PER GLI ACQUIRENTI

CONDIZIONI DI VENDITA

La partecipazione all'asta implica l'integrale e incondizionata accettazione delle Condizioni di Vendita riportate di seguito su questo catalogo. Si raccomanda agli acquirenti di leggere con attenzione questa sezione contenente i termini di acquisto dei lotti posti in vendita da WANNENES ART AUCTIONS.

STIME

Accanto a ciascuna descrizione dei lotti in catalogo è indicata una stima indicativa per i potenziali acquirenti. In ogni caso, tutti i lotti, a seconda dell'interesse del mercato, possono raggiungere prezzi sia superiori che inferiori ai valori di stima indicati. Le stime stampate sul catalogo d'asta possono essere soggette a revisione e non comprendono la commissione d'acquisto e l'IVA.

RISERVA

Il prezzo di riserva corrisponde al prezzo minimo confidenziale concordato tra WANNENES ART AUCTIONS e il venditore al di sotto del quale il lotto non sarà venduto. I lotti offerti senza riserva sono segnalati sul catalogo con la stima di colore rosso o con la dicitura O.I. e vengono aggiudicati al migliore offerente indipendentemente dalle stime pubblicate.

ESPOSIZIONE PRIMA DELL'ASTA

Ogni asta è preceduta da un'esposizione aperta al pubblico gratuitamente i cui orari sono indicati nelle prime pagine di questo catalogo. L'esposizione ha lo scopo di permettere a tutti gli acquirenti di effettuare un congruo esame dei lotti posti in vendita e di verificarne tutte le qualità, quali ad esempio, l'autenticità, lo stato di conservazione, il materiale, la provenienza, ecc.

ACQUISTO DI OROLOGI

Le descrizioni degli orologi in catalogo, siano essi da tasca, da polso, domestici o di altra natura, anche relativamente allo stato di conservazione e ad eventuali restauri, vengono fornite a titolo di orientamento per i potenziali acquirenti, ma non possono in nessun modo essere ritenute esaustive. Anche il *condition report*, che WANNENES ART AUCTIONS invierà su richiesta del potenziale acquirente, non riveste carattere di totale completezza e potrebbe non segnalare difetti o restauri. Tali *condition report* sono prodotti dai nostri Esperti dopo analisi al vero dei pezzi, ma su base soggettiva e non costituiscono ad alcun titolo elemento di dichiarazione o garanzia che possano sostituire l'esame diretto da parte degli interessati all'acquisto.
Tutti gli orologi dovranno quindi essere preliminarmente esaminati in modo adeguato dal potenziale acquirente per poterne completamente accertare lo stato, sia estetico che meccanico e funzionale. I lotti sono venduti nello stato di fatto e la mancata indicazione di un difetto o di un restauro non implica che tale difetto o restauro non possa sussistere. Gli orologi, in quanto beni di natura meccanica e di uso, sono per loro stessa natura oggetti utilizzati e manutenuti, e, se necessario, riparati, nel corso della loro esistenza: essi vengono analizzati dagli Esperti di WANNENES ART AUCTIONS in fase di preparazione dell'asta, ma la Casa d'Aste non assume alcuna garanzia circa il loro stato di funzionamento, la presenza di parti non originali o di restauri.
Nel caso di orologi da polso dichiarati dal produttore come impermeabili, il loro esame ne ha richiesto l'apertura: WANNENES ART AUCTIONS suggerisce pertanto che l'acquirente, prima di utilizzarli in condizioni di presenza d'acqua, li porti a un centro assistenza qualificato per la verifica della loro tenuta.
Nel caso di presenza di movimenti al quarzo non vengono date informazioni sullo stato di funzionamento, se la batteria interna, al momento della verifica da parte degli Esperti, risultasse scarica. I documenti relativi agli orologi, se non specificato diversamente, non sono presenti. I cinturini ed i bracciali, se non specificato diversamente, sono da ritenersi non originali. I cinturini, le custodie o le casse o altra parte degli involucri in materiale organico, eventualmente presenti, sono mostrati montati in fase di prevendita a puro scopo di presentazione: i potenziali acquirenti sono consapevoli che l'importazione in Paesi stranieri di materiali provenienti da specie in pericolo di estinzione, quali, a titolo di puro esempio, tartaruga ed avorio, è soggetta alla normativa internazionale CITES. E' quindi indispensabile che il potenziale acquirente provveda ad informarsi adeguatamente, in fase preliminare, relativamente a tali restrizioni, se intende partecipare all'asta per un lotto che contenga, anche solo in parte, materiali di questa tipologia. Le indicazioni relative al peso, se inserite in catalogo o presenti nel *condition report*, sono da intendersi al lordo e puramente indicative, così come le misure delle casse e l'effettiva natura e le carature di eventuali pietre preziose o altri materiali di pregio presenti.

ACQUISTO DIPINTI

Partecipando all'asta l'acquirente esonera espressamente la Casa d'Asta da ogni e qualsiasi responsabilità e/o garanzia in relazione allo stato di conservazione delle cornici delle opere bandite fino al momento della consegna al compratore stesso.
In particolar modo il partecipante si dichiara perfettamente informato del fatto che la cornice non ha costituito né elemento per la formazione del prezzo né elemento decisionale per l'acquisto considerandosi la sua presenza, o meno, irrilevante.
A parziale modifica di quanto sopra la Casa d'Asta risponderà dello stato di conservazione della cornice solo ed esclusivamente se avrà fornito, a seguito di formale richiesta, un condition report (nei limiti della omessa indicazione di eventuali significative manchevolezze). L'acquirente esonera, altresì, espressamente la Casa d'Aste da ogni e qualsiasi responsabilità e garanzia in relazione alla cromia dei dipinti, che può essere differente rispetto a quella percepita da una visione dal vivo. Si consiglia, in ogni caso, di richiedere condition report e foto aggiuntive rispetto a quelle già presenti sul sito e in catalogo.

STATO DI CONSERVAZIONE

Le proprietà sono vendute nel loro stato attuale. Consigliamo quindi ai potenziali acquirenti di assicurarsi dello stato di conservazione e della natura dei lotti prendendone visione prima della vendita. Gli Esperti di WANNENES ART AUCTIONS saranno lieti di fornire su richiesta dei rapporti informativi sullo stato di conservazione dei lotti in vendita. Le descrizioni sui cataloghi rappresentano unicamente l'opinione dei nostri Esperti e potranno essere soggetti ad eventuali revisioni che saranno comunque comunicate al pubblico durante l'Asta.

PARTECIPAZIONE ALL'ASTA

La partecipazione all'Asta può avvenire attraverso la presenza in sala ovvero attraverso offerte scritte e offerte telefoniche che WANNENES ART AUCTIONS sarà lieta di eseguire in nome e per conto dei potenziali acquirenti. Si ricorda che il servizio è gratuito e pertanto nessun tipo di responsabilità potrà essere addebitato a WANNENES ART AUCTIONS che non sarà responsabile per offerte inavvertitamente non eseguite o per errori relativi all'esecuzione delle stesse. I nuovi acquirenti devono fornire adeguate referenze bancarie a mezzo lettera di presentazione della propria Banca indirizzata a WANNENES ART AUCTIONS, piazza Campetto 2, 16124 Genova.

PARTECIPAZIONE IN SALA

Per la partecipazione in sala i potenziali acquirenti devono registrarsi e ritirare l'apposito numero di partecipazione compilando l'apposito Modulo di Partecipazione all'Asta fornendo un valido documento di identità e il codice fiscale. Tutti i lotti venduti saranno fatturati al nome e all'indirizzo rilasciati al momento dell'assegnazione del numero di partecipazione e non potranno essere trasferiti ad altri nomi e indirizzi. Qualora un potenziale acquirente voglia partecipare in nome e per conto di terzi deve informare prima dell'Asta la direzione di WANNENES ART AUCTIONS.

OFFERTE SCRITTE E OFFERTE TELEFONICHE

Per la partecipazione attraverso offerte scritte e telefoniche i potenziali acquirenti devono compilare l'apposito Modulo di Offerta pubblicato in questo catalogo ed inviarlo via fax al numero +39 010 2517767 almeno 7 ore prima dell'inizio dell'asta. Le offerte devono essere in euro e sono al netto dei diritti d'asta e degli oneri fiscali previsti dalle leggi vigenti.
Le Offerte Scritte saranno eseguite per conto dell'offerente al minimo prezzo possibile considerati il prezzo di riserva e le altre offerte. Le Offerte Scritte effettuate sui lotti senza riserva (contrassegnati dalla stima di colore rosso) in assenza di un'offerta superiore saranno aggiudicati a circa il 50% della stima minima o alla cifra corrispondente all'offerta, anche se inferiore al 50% della stima minima.
Le Offerte Telefoniche saranno organizzate da WANNENES ART AUCTIONS nei limiti della disponibilità delle linee ed esclusivamente per lotti aventi una stima massima di almeno 500 euro. I collegamenti telefonici durante l'Asta potranno essere registrati. I potenziali acquirenti collegati telefonicamente acconsentono alla registrazione delle loro conversazioni.

ASTA *LIVE*

È possibile partecipare alle aste live sul nostro sito www.wannenesgroup.com nella sezione asta on air e seguendo tutte le istruzioni scritte.

AGGIUDICAZIONI

Il colpo di martello indica l'aggiudicazione del lotto e in quel momento il compratore si assume la piena responsabilità del lotto. Oltre al prezzo di aggiudicazione l'acquirente dovrà corrispondere a WANNENES ART AUCTIONS i diritti d'asta e gli oneri fiscali previsti dalle leggi vigenti.

PAGAMENTO

Gli acquirenti devono effettuare il pagamento dei lotti entro 10 giorni lavorativi dalla data dell'asta tramite:
A) Contanti per un importo inferiore a 1.999,99 euro
B) Assegno circolare italiano intestato ad Art Auctions S.r.l., soggetto a preventiva verifica con l'istituto di emissione
C) Bonifico bancario intestato ad Art Auctions S.r.l.:
BNL Gruppo BNP Paribas, Largo Eros Lanfranco 2, 16121 Genova
SWIFT BNLIITRR – IBAN IT 61 G 01005 01400 000000004382
D) Alcune carte di credito/debito sono accettate in particolari sedi di Wannenes, con un ricarico del 3% sull'importo totale per le carte estere. Si prega di contattare Wannenes per maggiori informazioni.

WANNENES ART AUCTIONS ha la possibilità, previo accordo con il venditore, di offrire agli acquirenti che ritenga affidabili la facoltà di pagare i lotti acquistati a cadenze dilazionate. I potenziali acquirenti che desiderano accedere ad un pagamento dilazionato devono prendere contatto con la direzione di WANNENES ART AUCTIONS prima della vendita.

RITIRO DEI LOTTI

Gli acquirenti devono effettuare il ritiro dei lotti entro 15 giorni lavorativi dalla data dell'asta. Decorso tale termine, WANNENES ART AUCTIONS non sarà più tenuta alla custodia né sarà responsabile di eventuali danni che possano arrecarsi ai lotti che potranno essere trasferiti in un apposito magazzino. WANNENES ART AUCTIONS addebiterà all'acquirente i costi di assicurazione e magazzinaggio secondo la tabella a disposizione dei clienti presso la sede. Al momento del ritiro del lotto, l'acquirente dovrà fornire a WANNENES ART AUCTIONS un documento d' identità. Nel caso in cui l'acquirente incaricasse una terza persona di ritirare i lotti già pagati, occorre che quest'ultima sia munita di una delega scritta rilasciata dall'acquirente e di una fotocopia del documento di identità dell'acquirente. I lotti saranno consegnati all'acquirente o alla persona delegata solo a pagamento avvenuto.
In caso di ritardato ritiro dei lotti acquistati, la casa d'aste si riserva la possibilità di addebitare i costi di magazzinaggio (per mese o frazione di mese), di seguito elencati a titolo indicativo:
€ 100 + IVA per i mobili
€ 50 + IVA per i dipinti
€ 25 + IVA per gli oggetti d'arte

SPEDIZIONE DEI LOTTI

Il personale di WANNENES ART AUCTIONS sarà lieto di occuparsi della spedizione dei lotti acquistati seguendo le indicazioni comunicate per iscritto dagli acquirenti e dopo che questi abbiano effettuato per intero il pagamento. La spedizione avverrà a rischio e spese dell'acquirente che dovrà manlevare per iscritto WANNENES ART AUCTIONS da ogni responsabilità in merito. Il nostro personale è inoltre a disposizione per valutazioni e consigli relativi a tutti i metodi di spedizione e assicurazione dei lotti.

ESPORTAZIONE DEI LOTTI ACQUISTATI

Il Dlgs n. 42 del 22 gennaio 2004 regola l'esportazione di Beni Culturali al di fuori del territorio della Repubblica Italiana. Il Regolamento CEE n. 3911/92 del 9 dicembre 1992, come modificato dal Regolamento CEE n. 2469/96 del 16 dicembre 1996 e dal Regolamento CEE n. 974/01 del 14 maggio 2001, regola invece l'esportazione dei Beni Culturali al di fuori dell'Unione europea.
Per esportare fuori dall'Italia i Beni Culturali aventi più di 70 anni è necessaria la Licenza di Esportazione che l'acquirente è tenuto a procurarsi personalmente. WANNENES ART AUCTIONS non risponde per quanto riguarda tali permessi, né può garantire il rilascio dei medesimi. WANNENES ART AUCTIONS, su richiesta dell'acquirente, può provvedere all'espletamento delle pratiche relative alla concessione delle licenze di esportazione secondo il seguente tariffario:
- euro 200,00 + IVA per singolo lotto o per il primo di una pratica dal valore di aggiudicazione complessivo superiore a euro 5.000,00
- euro 100,00 + IVA per singolo lotto o per il primo di una pratica dal valore di aggiudicazione complessivo uguale o inferiore a euro 5.000,00

Il rimborso comprende la compilazione delle pratiche, le marche da bollo e la stampa delle fotografie a colori.
La mancata concessione delle suddette autorizzazioni non può giustificare l'annullamento dell'acquisto né il mancato pagamento, salvo diverso accordo preso prima dell'Asta con WANNENES ART AUCTIONS.
In riferimento alle norme contenute nell'art. 8, 1° comma, lettera B, del DPR 633/72, si informano i gentili acquirenti che, nel caso in cui volessero trasportare il bene fuori dal territorio comunitario e ottenere il rimborso dell'Iva, è necessario rispettare le seguenti procedure:
- completare le pratiche doganali e il trasporto fuori dal territorio U.E. entro 3 mesi a partire dalla data di fatturazione.
- far pervenire entro lo stesso termine la bolla doganale originale o documento equipollente direttamente a WANNENES ART AUCTIONS.

DIRITTO DI SEGUITO

Con Dlgs n. 118 del 13/2/2006 è in vigore dal 9 Aprile 2006 in Italia il "Diritto di Seguito" (Droit de Suite), ossia il diritto dell'autore (vivente o deceduto da meno di 70 anni) di opere di arti figurative e di manoscritti a percepire una percentuale sul prezzo di vendita degli originali delle proprie opere in occasione delle vendite successive alla prima. Tale diritto sarà a carico del Venditore e sarà calcolato sul prezzo di aggiudicazione uguale o superiore ai 3.000,00 euro.
Tale diritto non potrà comunque essere superiore ai 12.500,00 euro per ciascun lotto.
L'importo del diritto da corrispondere è così determinato:
- 4% per la parte del prezzo di vendita fino a 50.000 euro
- 3% per la parte del prezzo di vendita compresa fra 50.000,01 e 200.000 euro
- 1% per la parte del prezzo di vendita compresa fra 200.000,01 e 350.000 euro
- 0,50% per la parte del prezzo di vendita compresa fra 350.000,01 e 500.000 euro
- 0,25% per la parte del prezzo di vendita oltre i 500.000 euro

Il diritto di seguito addebitato al Venditore sarà versato dalla WANNENES ART AUCTIONS alla SIAE in base a quanto stabilito dalla legge.

AVVERTENZA

Tutti i lotti contenenti componenti elettriche vengono messi in vendita come non funzionanti e da revisionare integralmente. WANNENES ART AUCTIONS si manleva da qualsiasi responsabilità verso chiunque per uso improprio dei lotti venduti o per la non osservanza delle avvertenze.
Si ricorda la necessità, prima dell'utilizzo dei lotti, di far verificare da personale esperto e di fiducia dell'acquirente, il corretto funzionamento di tutte le parti elettriche.
La dicitura "...anni..." oppure la data riportata nella descrizione del lotto indica il periodo di inizio produzione del lotto in oggetto, salvo diversamente specificato.
Le immagini descrittive in catalogo e sul sito potrebbero non rappresentare fedelmente i lotti proposti in asta. La Casa d'Aste consiglia sempre la visione diretta delle opere prima di effettuare offerte.
In caso non fosse possibile visionare i lotti di persona si può richiedere un *condition report* per ricevere immagini aggiuntive e dettagliate degli oggetti.
Parte acquirente espressamente autorizza Art Auctions s.r.l. al libero e gratuito utilizzo delle fotografie ritraenti i lotti oggetto dell'asta per qualsiasi fine nessuno escluso e/o eccettuato ivi compresi, in via esemplificativa ma non esaustiva, la pubblicità, la diffusione via internet e/o con qualsiasi altro mezzo, la pubblicazione su Magazine e/o riviste sia editate in proprio che da terzi.

TERMINOLOGIA

Le affermazioni riguardanti l'autore, l'attribuzione, l'origine, il periodo, la provenienza e le condizioni dei lotti in catalogo sono da considerarsi come un'opinione personale degli esperti e degli studiosi eventualmente consultati e non un dato di fatto.

TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è opera dell'artista.
ATTRIBUITO A TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è probabilmente opera dell'artista, ma non ve n'è certezza.
BOTTEGA DI TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è di un pittore non conosciuto della bottega dell'artista che può averla eseguita sotto la sua supervisione o meno.
CERCHIA DI TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è di un pittore non conosciuto, ma distinguibile, legato al suddetto artista, ma non necessariamente da un rapporto di alunnato.
STILE DI/SEGUACE DI TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è di un pittore, contemporaneo o quasi contemporaneo, che lavora nello stile dell'artista, senza essere necessariamente legato a lui da un rapporto di alunnato.
MANIERA DI TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è stata eseguita nello stile dell'artista, ma in epoca successiva.
DA TIZIANO: l'opera, secondo la nostra opinione, è una copia di un dipinto dell'artista.
IN STILE...: l'opera, secondo la nostra opinione, è nello stile menzionato, ma di epoca successiva.
FIRMATO – DATATO – ISCRITTO: secondo la nostra opinione, la firma e/o la data e/o l'iscrizione sono di mano dell'artista.
RECANTE FIRMA – DATA - ISCRIZIONE: secondo la nostra opinione, la firma e/o la data e/o l'iscrizione sono state aggiunte.
Le dimensioni date sono prima l'altezza e poi la larghezza.

BUYING AT WANNENES

CONDITIONS OF SALE

Taking part in an Auction implies the entire and unconditional acceptance of the Conditions of Sale outlined in this Catalogue. Bidders are required to read carefully the section of the Catalogue containing the purchase terms of the Lots for sale by WANNENES ART AUCTIONS.

ESTIMATES

Beside each Lot description in the Catalogue there is an indication of the Estimate for potential Purchasers. In each case, all the Lots, in light of market interest, may achieve prices that are either superior to or inferior to the indicated Estimates. The Estimates published in the Auction Catalogue may be subject to revision and do not include the purchase commission (buyer's premium) and VAT.

RESERVE

The reserve price corresponds to the minimum price agreed upon between WANNENES ART AUCTIONS and the SELLER, beneath which the Lot will not be sold. Lots offered with no reserve are indicated in the Catalogue with the Estimate in RED and with the description O.1. These Lots are sold to the highest Bidder independently of the published Estimates.

VIEWING BEFORE THE AUCTION

Each Auction is preceded by a Viewing which is open, admission free, to the public. Opening times are shown in the first few pages of this Catalogue. The Viewing enables all Purchasers to undertake an appropriate examination of the Lots for sale and to verify all aspects related to the Lot, such as authenticity, state of preservation, materials and provenance etc.

WATCH AND CLOCK SALES

The descriptions in the catalogue for watches and clocks in relation to preservation and/or restorations are given as guidelines to the prospective buyer but may under no circumstance be considered all-inclusive.
The Condition Reports which WANNENES ART AUCTIONS may send, on request of a prospective buyer, do not reflect an exhaustive description and some restorations or imperfections may not be mentioned.
Condition Reports are statements of opinion given by our Experts and are purely subjective and do not constitute a guarantee that may substitute a direct examination by the prospective buyer.
Prospective buyers should personally inspect the condition of each lot in order to ascertain its effective state, both from the technical and the aesthetical points of view.
Lots are sold in their present state and the fact that an imperfection or a restoration is not mentioned does not imply that the imperfection or restoration does not exist. Watches, because of their mechanical and functional nature, are normally used and kept up and possibly repaired, in the course of their existence: they are examined by the Experts of WANNENES ART AUCTIONS prior to the sale, but WANNENES ART AUCTIONS gives no guarantee that they are in working order, free of repairs or in the presence of non-original parts.
Wristwatches in water-resistant cases have been opened to examine their movements: therefore, WANNENES ART AUCTIONS suggests that such a watch be controlled by an authorized dealer before using the same in conditions where water is present.
As concerns quartz movement watches, no information is given about working order if the battery, at the moment of examination, is discharged.
All documents regarding watches, if not otherwise specified, are not present.
All straps and bracelets, if not otherwise specified, are not to be considered original.
Straps made of organic material are associated with the watch for display purposes only: prospective buyers are aware that the importation to foreign countries of materials derived from endangered or otherwise protected species (purely as an example: tortoiseshell, ivory) are subject to CITES international rules.
Prospective buyers should therefore acquire the necessary information on such restrictions prior to their participation in the sale for lots containing, even though partially, materials falling under these rules.
Indications of weight, if included in the Condition Report, are to be considered gross and purely indicative, as are weights in carats of precious stones, indications of the nature of precious stones or other precious materials and measures of cases.

PAINTINGS PURCHASE

By participating in the auction, the buyer expressly releases the Auction House from any liability and / or warranty in relation to the state of preservation of the frames of the works auctioned until the time of delivery to the buyer.
In particular, the participant declares to be perfectly informed that the frame was neither an element for the formation of the price nor a decision-making element for the purchase, considering its presence, or its lack, irrelevant.
The Auction House will be responsible for the state of preservation of the frame only if it has provided, following a formal request, a condition report (within the limits of the omitted indication of any significant shortcomings).
The buyer expressly exempts the Auction House from any and all liability and guarantee in relation to the shade of the paintings, which may be different from that perceived by a live view. Anyhow, we suggest asking a condition report and photos in addition to those already present on the website and in the catalog.

STATE OF PRESERVATION

The Lots are sold in their current state. We recommend, therefore, that potential Purchasers check the state of preservation of the Lots/s, as well as the type of Lot/s being offered, before the Sale. The Experts of WANNENES ART AUCTIONS will be happy to provide upon request reports on the state of preservation of the Lots on sale. The descriptions in the Catalogues merely represent the opinion of our Experts and may be subject to further revisions that will, in due course, be given to the public during the Auction.

TAKING PART IN AN AUCTION

Taking part in an Auction may occur by means of the Bidder being present in the Auction Room, or by means of written or telephone Bids that WANNENES ART AUCTIONS will gladly carry out for potential Purchasers. This service is free of charge and, therefore, WANNENES ART AUCTIONS bears no form of responsibility for this service. WANNENES ART AUCTIONS will, therefore, not be responsible for any Bids inadvertently mislaid or for mistakes in relation to the latter. New Purchasers will have to provide sufficient bank references by means of a Presentation Letter supplied by the Purchaser's bank to WANNENES ART AUCTIONS, piazza Campetto, 2, 16124, Genoa.

BIDDING IN PERSON

In order to bid in person, potential Purchasers have to register and collect a bidding number by filling out the Bidding Form and providing a valid document of identification and tax code number. All Lots sold will be invoiced to the name and address supplied when collecting the Bidding Number and they will not be able to be transferred to other names and/or addresses. Should a potential Purchaser wish to bid on behalf of a third party, s/he should inform WANNENES ART AUCTIONS before the beginning of the Auction.

WRITTEN AND TELEPHONE BIDS

In order to bid by means of written or telephone Bids potential purchasers have to fill out the Bidding Form in this Catalogue and send it by fax to the number +39 010 2517767 at least SEVEN hours before the beginning of the Auction. Bids must be in euro and do not include Auction commissions and charges and taxation as laid down by the Law. Written Bids are carried out on behalf of the Bidder at the lowest price possible in consideration of the reserve price and the other Bids offered. In the absence of a higher Bid, written Bids undertaken on Lots without a reserve (indicated by the Estimate in RED) will be sold at approximately 50% of the lowest estimate or at the figure corresponding to the Bid, even though lower than 50% of the lowest Estimate. Telephone Bids are organised by WANNENES ART AUCTIONS according to the availability of the telephone lines being used and exclusively for Lots that have a maximum Estimate of at least 500 euro. Telephone calls during the Auction may be recorded. Potential purchasers who bid by telephone consent to the recording of their conversations.

ASTA *LIVE*

You can bid online going on our website www.wannenesgroup.com – on the on air sale section and following the instructions

HAMMER PRICE

The Hammer Price indicates that a Sale of a Lot has been made and at that moment the Purchaser assumes full responsibility for the Lot. As well as the hammer price the Purchaser has to recognise the commissions (buyer's premium) to be paid to WANNENES ART AUCTIONS and the taxes to be paid as laid down by the Law.

PAYMENT

Purchasers have to carry out payment for the Lot/s by 10 working days from the date of the Auction by means of:
A) Cash payments are accepted up to a maximum amount of 1.999,99 euro.
B) Italian bank drafts payable to ART AUCTIONS SRL
C) Credit transfer payable to ART AUCTIONS SRL:
BNL Gruppo BNP Paribas, Largo Eros Lanfranco 2, 16121 Genova
SWIFT BNLIITRR – IBAN IT 61 G 01005 01400 000000004382
If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fee and/or conversion of the currency of payment to euro must not be less than the euro amount payable, as set out on the invoice
D) Certain credit/debit cards are accepted in some Wannenes offices, with a 3% surcharge on the total invoice value for foreign cards. Please contact Wannenes for more information.

WANNENES ART AUCTIONS may, upon agreement with the Seller, offer those Purchasers it deems reliable the possibility to pay for Lots in instalments. Potential purchasers who wish to undertake payment by instalments should contact the Management of WANNENES ART AUCTIONS before the Sale.

COLLECTION OF LOTS

Purchasers must collect the Lot/s by 15 working days from the date of the Auction. At the end of this span of time, WANNENES ART AUCTIONS will not be responsible either for the custody of the Lot/s or for any damage that may occur to the Lot/s upon their removal to an appropriate warehouse. WANNENES ART AUCTIONS will charge the Purchaser with the costs of insurance and storage as laid down in the Chart available to Customers in the headquarters of the Company. When collecting the Lot/s, the Purchaser must provide WANNENES ART AUCTIONS with a valid document of identity. Should the Purchaser request a Third Party to collect the Lot/s already paid for, the latter should possess a piece of written permission signed by the Purchaser and a photocopy of the Purchaser's document of identity. The Lot/s are given to the Purchaser or the Third Party only upon payment having taken place. If purchased Lot/s are collected after the above-mentioned time limit the Auction House may debit the costs of storage (by month or part of a month) as follows:
100 euro + VAT for Furniture
50 euro + VAT for Paintings
25 euro + VAT for Objects

THE SHIPPING OF LOTS

The Staff at WANNENES ART AUCTIONS will be glad to ship Lots purchased according to written instructions given by the Purchaser, following payment of the Lot/s concerned. Shipping will be at the risk and expense of the Purchaser who, by means of a written communication, will have to subtract WANNENES ART AUCTIONS from any responsibility concerning such an operation. Furthermore, our Staff is available for evaluations and advice in relation to the shipping methods employed and insurance of the Lot/s.

EXPORT OF THE LOTS PURCHASED

The Law Decree no. 42 of January 22nd 2004 regulates the export of cultural heritage and goods outside the Republic of Italy. The EU Regulation no. 3911/92 of December 9th 1992, as modified by EU Regulation no. 2469/96 of December 16th 1996 and by EU Regulation no. 974/01 of May 14th 2001, regulates the export of cultural heritage and goods outside the european Union. In order to export outside Italy cultural heritage and goods that are over 70 years old need an Export Licence that the Purchaser has to procure for him/herself personally. WANNENES ART AUCTIONS is not involved in the procurement of such permits and cannot therefore guarantee the relative issue of such permits. WANNENES ART AUCTIONS, upon the request of the Purchaser, may undertake the operations necessary for the granting of the Export Licence according to the following tarifs:
- Euro 200 + IVA for each single lot or the first lot of a total hammer price value of more than euro 5.000 for paperwork
- Euro 100 + IVA for each single lot or the first lot of a total hammer price value equal to euro 5.000 or less for paperwork
including form-filling, taxation stamps and photographic (colour) documentation. Should the above-mentioned authorisation not be granted the Purchase of the Lot/s is not nullified, neither is the payment of the Lot/s, unless prior agreement with WANNENES ART AUCTIONS was made before the Auction. With reference to the regulations contained in art. 8, 1st paragraph, letter B DPR 633/72. Purchasers have to respect the following procedures should they wish to take the Lot/s outside the european Union and claim the VAT refund:
The completion of CUSTOMS forms/papers and transport outside the european Union within three months from the invoice date.
The sending - within the same term - of the ORIGINAL CUSTOMS TAXATION STAMP OR EQUIVALENT DOCUMENT directly to WANNENES ART AUCTIONS.

THE ARTIST'S RESALE RIGHT

The Artist's Resale Right has been in force in Italy since April 9th 2006 with the Law Decree no. 118 (13/02/2006). This represents the right of the Author/Artist (living or deceased within the previous seventy years) of figurative art works and manuscripts to perceive a percentage of the sale price of his/her original works upon those sales taking place following the initial sale of the work/s in question. Resale Royalties will be charged to the seller where the hammer prise is 3.000,00 euro or more and will not be superior to 12,500 euro per lot. The amount to be paid may thus be calculated:
4% for the sale price up to 50,000 euro.
3% for the sale price between 50,000,01 and 200,00 euro.
1% for the sale price between 200,000,01 and 350,000 euro.
0.5% for the sale price between 350,000,01 and 500,000,01 euro.
0.25% for the sale price above 500,000 euro.
The Artist's Resale Right charged to the seller will be paid by WANNENES ART AUCTIONS to the SIAE (The Italian Society for Authors and Editors) as laid down by the Law.

NOTICE

Every lot with any electric equipment is sold as "not working" and it should be totally re-conditioned. Wannenes Art Auctions is not responsible for any incorrect, wrong use of sold lots or for any non-compliance with instructions.

The words "….year. …." or the date cited in the lots description indicates the period from when the said lot was first produced, unless otherwise specified.

The descriptive image in the catalogue and website might not faithfully represent the lots at auction. The Auction House always recommends directly viewing the lots before making any bids. In case it is not possible to directly view the lots in person, a bidder may request a condition report in order to receive additional and detailed images of the lot/s. The Purchaser explicitly authorises Art Auctions s.r.l. to use freely and at no cost the photographs depicting the auction lots for any purpose whatsoever for exemplary - but not necessarily exhaustive purposes - in terms of publicity, internet usage or usage by any other means, as well as publication in the Magazine and/or magazines published by third parties.

TERMINOLOGY AND DEFINITIONS

Affirmations concerning the Author, attribution, origin, period, provenance and conditions of the Lot/s in the Catalogue are to be considered as the personal opinion of the Experts and Scholars who may have been consulted and do not necessarily represent fact.

TITIAN: in our opinion, the work is the work of the artist.
ATTRIBUTED TO TITIAN: in our opinion, the work is probably by the artist, but there is no absolute certainty.
TITIAN'S WORKSHOP/STUDIO: in our opinion, the work is by an unknown painter working in the artist's workshop/studio who may or may not have undertaken the painting under the artist's supervision.
TITIAN'S CIRCLE: in our opinion, the work is by an unknown painter who is in some way connected or associated to the artist, although not necessarily a pupil of the artist.
STYLE OF/FOLLOWER OF TITIAN: in our opinion, the work is by a painter who was contemporary or almost contemporary to the artist, working in the same style as the artist, without being necessarily connected to him by an artist-pupil relationship.
MANNER OF TITIAN: in our opinion, the work has been carried out in the style of the artist but subsequent to the period of the artist.
FROM TITIAN: in our opinion, the work is a copy of a painting by the artist.
IN THE STYLE OF...: in our opinion, the work is in the style mentioned but from a later period.
SIGNED – DATED – INSCRIBED: in our opinion, the signature and/or date and/or inscription are by the artist.
BEARING SIGNATURE – DATE – INSCRIPTION: in our opinion, the signature and/or date and/or inscription have been added.

The dimensions supplied are HEIGHT first, followed by WIDTH.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

Art. 1 I beni possono essere venduti in lotti o singolarmente ad insindacabile giudizio della WANNENES ART AUCTIONS (di seguito ART AUCTIONS o Casa d'Aste). Le aste saranno tenute in locali aperti al pubblico da ART AUCTIONS che agisce unicamente come mandataria nel nome e nell'interesse di ciascun venditore (il nome del quale è trascritto in tutti i registri previsti dalle vigenti leggi). Gli effetti della vendita influiscono direttamente sul compratore e sul venditore. ART AUCTIONS non assume nessuna responsabilità nei confronti dell'aggiudicatario, del venditore, o di qualsiasi altro terzo in genere.

Art. 2 Gli oggetti sono venduti/aggiudicati al miglior offerente, e per contanti. Nel caso in cui sorgessero delle contestazioni tra più aggiudicatari, il Banditore, a suo insindacabile giudizio, rimetterà in vendita il bene che potrà essere nuovamente aggiudicato nella medesima asta; in ogni caso gli aggiudicatari che avessero sollevato delle contestazioni restano vincolati all'offerta fatta in precedenza che ha dato luogo alla nuova aggiudicazione. In caso di mancata nuova aggiudicazione il Banditore, a suo insindacabile giudizio, comunicherà chi deve intendersi aggiudicatario del bene. Ogni trasferimento a terzi dei lotti aggiudicati non sarà opponibile ad ART AUCTIONS che considererà quale unico responsabile del pagamento l'aggiudicatario. La partecipazione all'asta in nome e per conto di terzi potrà essere accettata da ART AUCTIONS solo previo deposito presso gli Uffici della Casa d'Aste - almeno tre giorni prima dell'asta - di adeguate referenze bancarie e di una procura notarile ad negotia.

Art. 3 ART AUCTIONS si riserva il diritto di ritirare dall'asta qualsiasi lotto. Il banditore conduce l'asta iniziando dall'offerta che ritiene più opportuna, in funzione sia del valore del lotto presentato sia delle offerte concorrenti. Il banditore può fare offerte consecutive o in risposta ad altre offerte, fino al raggiungimento del prezzo di riserva. Il Banditore, durante l'asta, ha facoltà di accorpare e/o separare i lotti e di variare l'ordine di vendita. Il banditore può, a suo insindacabile giudizio, ritirare i lotti che non raggiungano il prezzo di riserva concordato tra ART AUCTIONS ed il venditore.

Art. 4 Oltre al prezzo di aggiudicazione, l'aggiudicatario si impegna a corrispondere ad ART AUCTIONS, per ciascun lotto, una commissione di acquisto comprensiva di I.V.A. pari al:
15% del prezzo di aggiudicazione
Per i lotti che fossero in temporanea importazione, provenendo da paesi non UE oltre ai corrispettivi d'asta di cui sopra l'aggiudicatario, se residente in un Paese UE, dovrà corrispondere ogni altra tassa conseguente, oltre a rimborsare tutte le spese necessarie a trasformare da temporanea a definitiva l'importazione (i beni interessati saranno indicati con il segno**). Si ricorda che qualora il venditore fosse un soggetto I.V.A. l'aggiudicatario dovrà corrispondere anche le imposte conseguenti (i beni interessati saranno contrassegnati dal segno °°).

Art. 5 Al fine di garantire la trasparenza dell'asta tutti coloro che sono intenzionati a formulare offerte devono compilare una scheda di partecipazione con i dati personali e le referenze bancarie. ART AUCTIONS si riserva il diritto di verificare le referenze fornite e di rifiutare alle persone non gradite la partecipazione all'asta. All'atto della compilazione ART AUCTIONS consegnerà un cartellino identificativo, numerato, che dovrà essere esibito al banditore per formulare le offerte.

Art. 6 ART AUCTIONS può accettare mandati per l'acquisto (tramite sia offerte scritte che telefoniche) effettuando rilanci tramite il Banditore, in gara con le persone partecipanti in sala. In caso di offerte identiche l'offerta scritta preverrà su quella orale.

Art. 7 Nel caso di due offerte scritte identiche, che non siano superate da offerte in sala o telefoniche, ART AUCTIONS considererà aggiudicataria quella depositata per prima. ART AUCTIONS si riserva il diritto di rifiutare, a suo insindacabile giudizio, offerte di acquirenti non conosciuti e/o graditi. A parziale deroga di quanto sopra ART AUCTIONS potrà accettare dette offerte nel caso sia depositata una somma a garanzia di importo pari al valore del lotto richiesto, oltre commissioni, tasse, e spese. In ogni caso all'atto dell'aggiudicazione l'aggiudicatario comunicherà, immediatamente, le proprie complete generalità e i propri dati fiscali.

Art. 8 ART AUCTIONS agisce esclusivamente quale mandataria dei venditori declinando ogni responsabilità in ordine alla descrizione degli oggetti contenuta nei cataloghi ed in ogni altra pubblicazione illustrativa. Tutte le descrizioni dei beni devono intendersi puramente illustrative ed indicative e non potranno generare nessun affidamento di alcun tipo negli aggiudicatari. L'asta sarà preceduta da un'esposizione dei beni al fine di permettere un congruo esame degli stessi da parte degli aspiranti acquirenti, affinché quest'ultimi, sotto la loro totale e completa responsabilità, possano verificarne tutte le qualità, quali ad esempio, l'autenticità, lo stato di conservazione, il tipo, il materiale, la provenienza, dei beni posti in asta. Dopo l'aggiudicazione nessuno potrà opporre ad ART AUCTIONS od ai venditori la mancanza di qualsiasi qualità dei beni oggetto di aggiudicazione. ART AUCTIONS ed i propri dipendenti e/o collaboratori non rilasceranno nessuna garanzia di autenticità e/o quant'altro. Tutte le indicazioni sulla caratura ed il peso di metalli o pietre preziose, come sui relativi marchi, sono puramente indicative. ART AUCTIONS non risponderà di eventuali errori o della falsificazione effettuata ad arte. Nonostante il possibile riferimento ad elaborati di esperti esterni alla Casa d'Aste, ART AUCTIONS non ne garantisce né l'esattezza né l'autenticità.

Art. 9 Le stime relative al prezzo base di vendita, riportate sotto la descrizione di ogni bene sul catalogo, sono da intendersi al netto di ogni onere accessorio quale, ad esempio, diritti d'asta, tasse ecc. ecc. Poiché i tempi tipografici di stampa del catalogo richiedono la determinazione dei prezzi di stima con largo anticipo esse potranno essere oggetto di mutamento, così come la descrizione del bene. Ogni e qualsivoglia cambiamento sarà comunicato dal Banditore prima dell'inizio dell'asta sul singolo bene interessato; fermo restando che il lotto sarà aggiudicato unicamente in caso di raggiungimento del prezzo di riserva.

Art. 10 Il completo pagamento del prezzo di aggiudicazione, dei diritti d'asta, e di ogni altra spesa accessoria dovrà essere effettuato entro 10 giorni lavorativi dalla data dell'Asta, in valuta avente corso legale nella Nazione ove si è svolta l'asta. In caso di mancato pagamento, fermo restando il diritto a ottenere il diritto anche dei maggiori danni, ART AUCTIONS potrà: a) restituire il bene al mancato venditore ed esigere il pagamento dal mancato acquirente delle commissioni perdute; b) agire per ottenere l'esecuzione coattiva dell'obbligo di acquisto; c) vendere il lotto a trattativa privata, od in aste successive, comunque in danno del mancato compratore, trattenendo a titolo di penale gli eventuali acconti versati. Nel caso il lotto rimanesse custodito da ART AUCTIONS ciò avverrà a rischio e spese dell'aggiudicatario e del mancato venditore in solido. In ogni caso fino alla data di ritiro o restituzione l'aggiudicatario dovrà corrispondere ad ART AUCTIONS i costi di magazzinaggio (per mese o frazione di mese), di seguito elencati a titolo indicativo: € 100 + iva per i mobili; € 50 + iva per i dipinti; € 25 + iva per gli oggetti d'arte. Tale somma sarà dovuta a partire dal 16esimo giorno lavorativo dalla data dell'asta.

Art. 11 L'aggiudicatario, dopo aver pagato tutte le somme dovute, dovrà ritirare i lotti acquistati entro 15 giorni lavorativi dalla data dell'Asta a suo esclusivo rischio, cura e spese, rispettando l'orario a ciò destinato da ART AUCTIONS. Nel caso in cui l'aggiudicatario non dovesse ritirare i lotti acquistati entro il termine sopraindicato ART AUCTIONS li conserverà, ad esclusivo rischio e spese dell'aggiudicatario, nei locali oggetto dell'asta per altri cinque giorni lavorativi. Trascorso tale periodo ART AUCTIONS potrà far trasportare, sempre a rischio e spese dell'aggiudicatario, i beni presso un qualsiasi depositario, od altro suo magazzino, liberandosi, nei confronti dell'acquirente, con la semplice comunicazione del luogo ove sono custoditi i beni. Resta fermo il fatto che per ritirare il lotto l'aggiudicatario dovrà corrispondere, oltre al relativo prezzo con accessori, anche il rimborso di ogni altra spesa successiva.

Art. 12 In ogni caso ART AUCTIONS potrà concordare con gli aggiudicatari diverse forme di pagamento, di deposito, di vendita a trattativa privata, di assicurazione dei beni e/o la fornitura di qualsiasi altro servizio che fosse richiesto al fine del miglior andamento possibile dell'affare.

Art. 13 Tutti sono ovviamente tenuti a rispettare le leggi vigenti all'interno dello Stato ove è stata svolta l'asta. In particolare ART AUCTIONS non assume nessuna responsabilità in relazione ad eventuali restrizioni all'esportazione dei lotti aggiudicati, e/o in relazione a licenze e/o permessi che l'aggiudicatario potrà dover richiedere in base alla legge vigente. L'aggiudicatario non potrà richiedere alcun rimborso ne al venditore ne ad ART AUCTIONS nel caso che lo Stato esercitasse il suo diritto di prelazione, od altro diritto a lui riservato. I diritti maturati in relazione ad una aggiudicazione poi annullata a causa della negata autorizzazione all'esportazione del lotto per contrasto tra le diverse Soprintendenze, sono comunque dovuti dal mandante ad ART AUCTIONS se tale mancato permesso deriva dalla non comunicazione del mandante ad ART AUCTIONS dell'esistenza di una autorizzazione all'esportazione rilasciata dall'Ente competente su richiesta del mandante stesso.

Art. 14 In caso di contestazioni rivelatesi fondate, ed accettate da ART AUCTIONS a seguito della vendita di oggetti falsificati ad arte la Casa d'Aste potrà, a sua discrezione, dichiarare la nullità della vendita e, ove sia fatta richiesta, rivelare all'aggiudicatario il nome del venditore. L'acquirente potrà avvalersi di questo articolo solo ed esclusivamente nel caso in cui abbia notificato ad ART AUCTIONS, ai sensi degli articoli 137 e SS CPC la contestazione con le prove relative entro il termine di 15 giorni dall'aggiudicazione. In ogni caso, a seguito di un reclamo accettato l'aggiudicatario avrà diritto a ricevere esclusivamente quanto pagato per l'aggiudicazione contestata, senza l'aggiunta di interessi o qualsiasi altra somma per qualunque altro motivo.

Art. 15 Le presenti condizioni di Vendita sono accettate automaticamente alla firma della scheda di cui all'art 5 e comunque da tutti quanti concorrono alla vendita e sono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta. Per qualsiasi controversia è stabilita la competenza del foro di Genova

Art. 16 Legge sulla Privacy d. lgs. 196/03 e successive modifiche e integrazioni (GDPR 2016/679). Titolare del trattamento è ART AUCTIONS S.r.l. con sede in Genova Piazza Campetto, 2. Il cliente potrà esercitare i diritti di cui al d. lgs. 196/03 (accesso, correzione, cancellazione, opposizione al trattamento ecc.ecc.), rivolgendosi ad ART AUCTIONS S.r.l.. GARANZIA DI RISERVATEZZA ai sensi dell'art. 25 del d. lgs. 196/03 i dati sono trattati in forma automatizzata al solo fine di prestare il servizio in oggetto, o di altro servizio inerente l'oggetto sociale della società, con le modalità strettamente necessarie allo scopo. Il conferimento dei dati è facoltativo: in mancanza, tuttavia ART AUCTIONS non potrà dar corso al servizio. I dati non saranno divulgati. La partecipazione all'asta consente ad ART AUCTIONS di inviare successivi cataloghi di altre aste.

GENERAL CONDITIONS OF SALE

Art. 1 The objects may be sold in Lots or individually according to the final opinion of WANNENES ART AUCTIONS (here follows referred to as ART AUCTIONS or AUCTION HOUSE). The Auctions will be held in premises that are open to the public by ART AUCTIONS which acts simply as AGENT in the name and interests of each Seller (the name of the said Seller is written in all the Registers required by Law). The Sale directly concerns the Purchaser and the Seller. ART AUCTIONS does not assume any responsibility in relation to the Purchaser, the Seller or any Third Party concerned.

Art. 2 The objects are sold to the highest Bidder for cash. Should any disputes arise among more than one Purchaser, the Auctioneer (his/her decision is final) will put the object up for sale once more so it can be purchased again in the same Sale. In each case, the Purchasers who disputed the former Sale of the object in question are still bound by the initial Bid (which gave rise to the subsequent Sale of the object). Should the subsequent purchase fall through once again the Auctioneer (his/her decision is final) will decide which person may successfully purchase the Lot/s. Each transfer to Third Parties of the Lot/s purchased does not become the responsibility of ART AUCTIONS which considers the Purchaser as the sole person/s responsible for payment. Bidding at an Auction in the name of and for Third Parties may be accepted by ART AUCTIONS only after sufficient bank references as well as a power of attorney have been received by the AUCTION HOUSE at least three days before the Auction.

Art. 3 ART AUCTIONS reserves the right to withdraw any Lot/s from the Auction. The Auctioneer starts the Auction beginning with the Bid that s/he believes to be the most opportune, based upon both the value of the Lot/s as well as the competing Bids. The Auctioneer may make further Bids or in response to other Bids, until the reserve price is reached. The Auctioneer, during the Auction, may group together or separate Lot/s and vary the order of the Sale. The Auctioneer may – and his/her decision is final – withdraw Lot/s that do not reach the reserve price agreed upon between ART AUCTIONS and the Seller.

Art. 4 In addition to the hammer price, the Purchasers agree to pay to ART AUCTIONS a buyer's premium on the hammer price of each lot sold, V.A.T. included. On all lots we charge:
15% of the hammer price
For those Lots being temporarily imported and coming from non-EU States, apart from the above-mentioned detractions, the Purchaser – if resident in an EU member-State - will pay all other subsequent taxes, as well as refund all expenses required to transform the temporary import status of the object/s to a status that is permanent (the objects are indicated by the sign **). If the Seller is in possession of a VAT number the Purchaser will also pay all subsequent taxes (the objects are indicated with a °°).

Art. 5 In order to guarantee the highest levels of transparency during the Auction for all those who intend to make Bids, prospective Bidders are required to fill out a participation form with personal information and bank details. ART AUCTIONS reserves the right to make checks on the details/references provided and to refuse those who might not be welcome. Upon completion of the form ART AUCTIONS will supply a numbered identification paddle which will have to be shown to the Auctioneer in order to proceed with Bidding.

Art. 6 ART AUCTIONS may accept absentee Bids (by means both of written as well as telephone Bids) that will be undertaken by the Auctioneer, in direct competition with those present in the Auction Room. Should there be a case of identical Bids, the written Bid will prevail upon the oral Bid.

Art. 7 Should there be two written Bids that are not beaten by Bids made in the Auction Room or telephone Bids, ART AUCTIONS will consider the Purchaser to be the one who made the Bid first. ART AUCTIONS reserves the right to refuse – its decision is final – Bids made by Purchasers who are not known or welcome. ART AUCTIONS may, however, partially in reference to the above-mentioned, accept Bids if there is a guaranteed sum deposited equal to the value of the Lot that is requested, apart from commissions (buyer's premium), taxes and expenses. In each case, at the moment of Purchase, the Purchaser will immediately inform the AUCTION HOUSE of his/her personal information and taxation details.

Art. 8 ART AUCTIONS acts exclusively as the agent for the Sellers and bears no responsibility in terms of descriptions of the objects in the Catalogues or in any other illustrated publication. All the descriptions of objects are intended purely as illustrative and indicative. They may not generate any form of reliance as far as the Purchaser is concerned. The Auction will be preceded by a public viewing of the objects in order to allow for a careful examination of the objects on behalf of aspiring Bidders. In this way, potential Purchasers will have the opportunity to and be responsible for a complete examination of all the qualities of the object/s in question: for example, the authenticity, the state of preservation, the type, the material and the provenance of the objects being auctioned. Following the Purchase, no one will be able to dispute or criticise ART AUCTIONS or the Sellers for the lack of any form of quality in reference to the object being auctioned. ART AUCTIONS and its employees/consultants will issue no guarantee of authenticity. All those indications relative to the carats and the weight of metals or precious stones, as well as their relative marks, are merely indicative. ART AUCTIONS is not responsible for any potential errors or falsifications. Notwithstanding any potential reference to descriptions by experts external to the AUCTION HOUSE, ART AUCTIONS does not either guarantee the accuracy or the authenticity of such comments.

Art. 9 The Estimates relative to the initial sale price, indicated beneath the description of each object in the Catalogue, are intended as NET and do not include, for example, the commissions (buyer's premium), taxes etc. Since the printing time employed for the making of the Catalogue requires price Estimates in advance, these latter may be subject to change, as may also the description of the object. Each and every change will be communicated to the Auctioneer before the beginning of the Auction in relation to each object concerned. The Lot/s will, however, only be sold upon reaching the reserve price.

Art. 10 The entire payment of the hammer price, the commissions applied (buyer's premium) as well as all other expenses must be paid for within ten working days of the Auction date, in the legal currency of the State in which the Auction has taken place. In the case of lack of due payment, after full compensation of damages made to ART AUCTIONS, the AUCTION HOUSE may:
return the object to the Seller and demand full payment from the Purchaser of the due commissions/premium;
undertake action in order to forcefully obtain the obligations of purchase;
sell the Lot/s privately or in subsequent Auctions, to the disadvantage of the original Purchaser, treating any sums paid by the latter as a form of sanction. If the Lot/s is kept by ART AUCTIONS this will be at the risk and expense of the Purchaser and the original Seller. In each case, until the collection or return dates the Purchaser will pay ART AUCTIONS the costs of storage (by month or parts of month) as follows: 100 euro + vat for furniture, 50 euro + vat for paintings, 20 euro + vat for objects. This sum must be paid from the sixteenth day following the Auction.

Art. 11 The Purchaser, after having paid all the sums due, must collect the Lot/s acquired within fifteen working days of the Auction date, at his/her own risk and expense, in full consideration of the opening hours of ART AUCTIONS. Should the Purchaser not collect the Lot/s during the above-mentioned times ART AUCTIONS will keep them at the risk and expense of the Purchaser in the AUCTION HOUSE for a further five working days. Once this period has passed, ART AUCTIONS will remove the object/s (at the Purchaser's own risk and expense) to the storage space deemed most appropriate by the AUCTION HOUSE. The AUCTION HOUSE will inform the Purchaser of the place where the object/s are kept. Let it be clearly understood that in order to collect the object/s the Purchaser will have to pay, apart from the price plus commissions (buyer's premium) etc, any refund due to subsequent expenses incurred by the AUCTION HOUSE.

Art. 12 In each case, ART AUCTIONS may agree with the Purchaser/s upon different forms of payment, storage, private sale, insurance of the object/s and/or granting of any other service requested in order to achieve the most successful results possible.

Art. 13 Everybody has, obviously, to respect the current Laws within the State where the Auction is held. In particular, ART AUCTIONS assumes no responsibility in relation to potential restrictions concerning the export of purchased objects and/or in relation to licences or permits that the Purchaser might have to request on the basis of current Laws. The Purchaser will not be able to request any refund either from the Seller or from ART AUCTIONS should the State exercise its right to pre-emption or any other right it may possess. The rights that have matured in relation to the hammer price of a sale that has been annulled on account of it not receiving authorisation for export due to the lack of agreement of the cultural authorities concerned are, nevertheless, to be paid by the vendor to ART AUCTIONS if permission was not given because the vendor did not previously inform ART AUCTIONS of the existence of authorisation (for export) given by the relevant authority upon the request of the vendor him/herself.

Art. 14 In the case of disputes that are revealed to be well-founded and accepted by ART AUCTIONS subsequent to the sale of false objects, the AUCTION HOUSE may, at its own discretion, declare the sale null and void and, if requested, reveal the name of the Seller to the Purchaser. The Purchaser may make use of this Article (Article 14) only and exclusively in the case that s/he has notified ART AUCTIONS – according to Articles 137 and following in the Code of Civil Procedure – of the dispute in question with the relative proof within fifteen days of the Auction date. In each case, subsequent to an accepted claim the Purchaser has the right to receive exclusively what was paid as the disputed hammer price without the addition of interests or other sums for any other reason.

Art. 15 The current Sale Conditions are accepted automatically upon signing the form (see Article 5) and by all those individuals who take part in the Sale. The above-mentioned Conditions are at the disposal of any individual who requests to see them. Any case of controversy is within the jurisdiction of the Genoa Law Courts.

Art. 16 Privacy Law (Legislative Decree 196/03 including all subsequent amendments and supplements by GDPR 2016/679). Data Controller: ART AUCTIONS S.r.l. with headquarters in GENOA, Piazza Campetto, 2. The Customer may exercise his/her rights according to Legislative Decree 196/03 (access, correction, cancellation, opposition etc), by contacting ART AUCTIONS S.r.l. GARANZIA DI RISERVATEZZA according to Article 25 of Legislative Decree 196/03. The information is computerised with the sole intention of providing the above-mentioned service or any further service relative to the Company, in such a way that is strictly connected to the question at hand. The supply of data is optional: in default of which, ART AUCTIONS will not be able to perform the service required. Data will not be divulged. Participation in an Auction allows ART AUCTIONS to send subsequent Catalogues of other Auctions.

WANNENES

MODULO PER LE OFFERTE /ABSENTEE BIDS FORM

bids.milano@wannenesgroup.com

A — IL SOTTOSCRITTO *I UNDERSIGNED*

NOME/COGNOME .....
NAME/SURNAME

INDIRIZZO .....
ADDRESS

CITTÀ ..... CAP ..... STATO .....
TOWN ZIP CODE COUNTRY

TELEFONO ..... E-MAIL .....
PHONE E-MAIL

NATO A ..... (.....) IL .....
BORN IN ON

CODICE FISCALE .....
(ONLY FOR ITALIAN CUSTOMERS)

IDENTIFICATO/A MEDIANTE ..... **(allegare carta d'identità o passaporto)**
IDENTIFIED BY (attach identity card or passport)

PROFESSIONE/ESERCENTE L'ATTIVITÀ DI .....
PROFESSION/EXERCISING THE ACTIVITY OF

CONFERISCO INCARICO *I ASSIGN*

A Wannenes Art Auctions affinché effettui per mio ordine e conto delle offerte per l'acquisto dei lotti qui sotto elencati fino al prezzo massimo (oltre commissioni, tasse e/o imposte e quant'altro dovuto) indicato per ciascuno di essi, e/o prenda contatto telefonico con me al momento in cui saranno posti in vendita i lotti qui sotto elencati, al numero di telefono da me indicato. Dichiaro di conoscere ed accettare integralmente le condizioni di vendita stampate sul catalogo ed espressamente esonero Wannenes Art Auctions da ogni e qualsiasi responsabilità per le offerte che per qualsiasi motivo non fossero state eseguite in tutto o in parte e/o per le chiamate che non fossero state effettuate, anche per ragioni dipendenti direttamente da Wannenes Art Auctions. Dichiaro inoltre di conoscere ed accettare che, in caso di aggiudicazione, i dati indicati sul presente modulo saranno quelli che verranno riportati in fattura e non saranno più modificabili.

IN CASO DI RICHIESTA DI PARTECIPAZIONE TELEFONICA SI PREGA DI INDICARE SOLAMENTE IL NUMERO DI LOTTO, LA DESCRIZIONE E IL RECAPITO TELEFONICO
IN CASE OF REQUEST FOR TELEPHONE BIDDING, PLEASE INDICATE ONLY THE LOT NUMBER, DESCRIPTION AND TELEPHONE NUMBER

LOTTO LOT	**DESCRIZIONE** DESCRIPTION	**OFFERTA MASSIMA IN €/RECAPITO TELEFONICO** MAXIMUM BID IN €/PHONE NUMBER

DATA *DATE* .....

RICHIAMO ALLE CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA E VARIE
1. Il presente elenco non è da considerarsi esaustivo ma, meramente, esemplificativo; il partecipante all'asta ha già preso visione delle condizioni generali di vendita che ha dichiarato di aver compreso ed integralmente gradito ed accettato.
2. Nel caso di parità tra un'offerta scritta ed una in sala prevarrà l'offerta scritta.
3. Nel caso di parità tra più offerte scritte prevarrà quella formulata per prima, purchè formulata in maniera completa (garanzie bancarie comprese).
4. Il proponente è perfettamente a conoscenza che il prezzo finale di acquisto sarà composto dalla somma offerta maggiorata dai diritti d'asta e da tutte le imposte e tasse conseguenti, nonché da tutte le voci di spesa chiaramente indicate nel catalogo.
5. Wannenes Art Auctions s'impegna a cercare di effettuare l'acquisto al prezzo più basso possibile.

FIRMA *SIGNATURE* .....

LEGGE SULLA PRIVACY
Ai sensi e per gli effetti del d.lgs. 196/03 e successive modificazioni ed integrazioni (GDPR 2019/679) i dati saranno trattati esclusivamente per le finalità per le quali sono stati comunicati e per l'invio di comunicazioni commerciali e/o pubblicitarie (comunque esclusivamente per materie inerenti l'oggetto sociale della Wannenes Art Auctions). I dati potranno essere comunicati a persone ed enti che prestano servizi per conto di Wannenes Art Auctions , ivi compresi istituti di credito per l'espletamento delle formalità di pagamento. I dati potranno essere trattati anche con strumenti informatici.

Ai sensi e per gli effetti degli artt. 1341 e 1342 del Codice Civile dichiaro di approvare specificatamente con l'ulteriore sottoscrizione che segue gli articoli 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15 delle Condizioni di Vendita.

FIRMA *SIGNATURE* .....

420

WANNENES

MODULO PER LE OFFERTE /ABSENTEE BIDS FORM

1122

bids.milano@wannenesgroup.com

Al fine di consentire a **ART AUCTIONS SRL** di ottemperare agli obblighi di adeguata verifica della clientela, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 22 del Dlgs. del 21 novembre 2007 n. 231 e ss. mm. (Obblighi del cliente in materia di prevenzione e contrasto al riciclaggio e al finanziamento del terrorismo), sotto la propria responsabilità
In order to allow ART AUCTIONS SRL to comply with the obligations of adequate verification of the clientele, in accordance with the provisions of art. 22 of the Legislative Decree of 21st November 2007 no. 231 and subsequent modifications and integrations (Obligations of the client concerning prevention and contrast to money laundering and terrorism financing), under their own responsibility

A — IL SOTTOSCRITTO DICHIARA *I DECLARE THE FOLLOWING*

NOME/COGNOME .....
NAME/SURNAME

☐ **di non essere** persona politicamente esposta – PEP (nazionale o estera) *That I am not a politically exposed person - PEP1 (national or foreign)*
☐ **di essere** persona politicamente esposta - PEP (nazionale o estera) (indicare la carica pubblica ovvero il nome e il legame con il PEP nel caso di familiari o soggetti che con il medesimo si intrattengono stretti legami) *that I am a politically exposed person - PEP (domestic or foreign) (indicate the public office or the name and relationship to the PEP in the case of family members or close associates)*

B — NATURA E SCOPO DELL'OPERAZIONE *NATURE AND PURPOSE OF THE TRANSACTION*

La natura del rapporto / tipologia di prestazione resa dalla casa d'aste è *that the nature of the relationship / type of service provided by the auction house is*

☐ Compravendita di beni in asta *Purchase of goods at auction*

Lo scopo del rapporto / operazione è *that the purpose of the relationship/transaction is*

☐ Acquisto di beni per proprio uso e/o per la propria professione/attività commerciale *Purchase of goods for own use and/or for one's own profession/commercial activity*

C — DICHIARA ALTRESÌ *I ALSO DECLARE*

- che le informazioni fornite nel presente Modulo sono corrette, complete ed aggiornate *that the information provided in this Form is correct, complete and up-to-date*
- di assumere ogni responsabilità per le dichiarazioni fornite, consapevole delle responsabilità previste dal Decreto Legislativo n. 231/2007 *to assume all responsibility for the declarations provided, aware of the responsibilities provided for by Legislative Decree no. 231/2007*
- di essere stato informato della circostanza che il mancato rilascio di tutto o parte delle informazioni contenute nel presente modulo pregiudica la possibilità della casa d'aste di dare esecuzione alla prestazione/operazione richiesta *to have been informed of the circumstance that failure to provide all or part of the information contained in this form will prejudice the possibility of the auction house to execute the service/transaction requested*
- di aver letto e compreso l'informativa ex artt.13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679 GDPR (Pubblicata sul sito wannenesgroup.com) e di accettarne integralmente il contenuto, nonchè l'informativa sulle definizioni e sulle norme di cui al DLgs. n. 231/2007 allegate. *to have read and understood the information notice pursuant to articles 13 and 14 of Regulation (EU) 2016/679 GDPR (published on the website wannenesgroup.com) and to accept its content in full, as well as the information notice on the definitions and rules of Legislative Decree no. 231/2007 attached.*

SI IMPEGNA *I UNDERTAKE*

a comunicare senza ritardo ogni eventuale integrazione o variazione dei dati dopra indicati. *to communicate without delay any additions to or changes in the above data*

LUOGO E DATA *PLACE AND DATE* .....

FIRMA *SIGNATURE* .....

SOGGETTO CHE ESEGUE L'IDENTIFICAZIONE **(riservato alla Casa D'Aste)**

QUESTO MODULO SARÀ RITENUTO VALIDO SOLO SE PERVERRÀ PER E-MAIL O FAX ALMENO SETTE ORE PRIMA DELL'INIZIO DELL'ASTA
THIS FORM WILL BE ACCEPTED ONLY IF RECEVED BY E-MAIL OR FAX AT LEAST SEVEN HOURS BEFORE THE BEGINNING OF THE AUCTION
NON SI ACCETTANO OFFERTE TELEFONICHE SOTTO I 500 EURO DI STIMA MASSIMA *TELEPHONE BIDS LOWER THAN 500 EURO WILL NOT BE ACCEPTED*
LA RICHIESTA DI PARTECIPAZIONE TELEFONICA IMPLICA L' ACCETTAZIONE DI OFFERTA DEL PREZZO BASE
THE REQUEST OF TELEPHONE BIDDING IMPLIES THE ACCEPTANCE OF A BID AT THE STARTING PRICE
NON POSSIAMO ACCETTARE OFFERTE SOTTO IL PREZZO MINIMO DI STIMA *WE CANNOT ACCEPT BIDS LOWER THAN THE MINIMUM PRICE*

WANNENES

La GUARDATOIA

In the rolling hills of Tuscany sits
breathtaking Villa Guardatoia.
Built in the 1600s as a summer home,
the estate has been immaculately maintained
by the same family since.
From first striking sight of the formal entry,
with its holly oaks.
The estate is sure to awe and impress.

Discover more

+39 02 72023790
properties@wannenesgroup.com

Photography
Mattia Bortoluzzi
Igor Gentili
Armando Musotto
Titouan Rimbault
Davide Saporiti
Nicolas Vanegas Sanchez

Graphic Design
Crea Graphic Design
www.crea.ge.it

Printers
Litografia Viscardi

Printed in Italy - Novembre 2022

lot 19

WANNENES
wannenesgroup.com