

WANNENES

AUTO E MOTO CLASSICHE
E SPORTIVE

MILANO 18 NOVEMBRE 2023





lot 22



lot 18

AUTO E MOTO CLASSICHE E SPORTIVE

FIERA MILANO RHO | 18 NOVEMBRE 2023

CLASSIC AND SPORTS CARS AND MOTORCYCLES

FIERA MILANO RHO | 18 NOVEMBER 2023

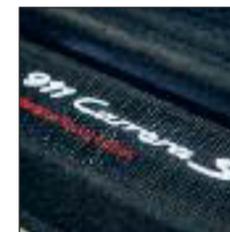


**ASTA - AUCTION
MILANO**
Fiera Milano | Rho
Milano AutoClassica
Padiglione 16
SS. 33 del Sempione, 28 Rho (MI)

**ESPOSIZIONE - VIEWING
MILANO**
Fiera Milano | Rho
Milano AutoClassica
Padiglione 16
SS. 33 del Sempione, 28 Rho (MI)

SABATO 18 NOVEMBRE
Saturday 18 November

VENERDÌ 17 NOVEMBRE
ore 9.30-19.00
Friday 17 November
9.30 am to 7 pm



Tornata Unica
ore 16 lotti 1 - 38
Single Session
at 4 pm lots 1 - 38

SABATO 18 NOVEMBRE
ore 9.30-15.00
Saturday 18 November
9.30 am to 3 pm

DOMENICA 19 NOVEMBRE
ore 9.30-19.00
Sunday 19 November
9.30 am to 7 pm

Informazioni e contatti
presso la Fiera di Milano | Rho
da venerdì 17 novembre
a domenica 20 novembre:
+39 344 0597242
a.corno@wannenesgroup.com

Enquiries
c/o Fiera di Milano | Rho
from Friday 17 November
to Sunday 19 November:
+39 344 0597242
a.corno@wannenesgroup.com

in copertina:
lotti 27 e 8

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 pagamento avvenuto previo accordo con il nostro Servizio Clienti (vedi note "Ritiro dei lotti acquistati, trasporto, deposito").
Taking part in the auction implies the entire and unconditional acceptance of the Conditions of Sale outlined in this catalogue. The lots can be collected after payment has been made in full by prior agreement with our Customer Service (see notes "Collection of purchased lots, transport and storage").

WANNENES

GENOVA

Villa Carrega Cataldi
Via Albaro 11
16145 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 Celine
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 Violo Media & Comunicazione l.violo@wannenesgroup.com | Alessia Arnaldi Servizio Valutazioni a.arnaldi@wannenesgroup.com |
| Chiara Guiducci Responsabile Assistenza Clienti c.guiducci@wannenesgroup.com | Adele Occhetti Assistenza Clienti Genova a.occhetti@wannenesgroup.com | Camilla Aloi Assistenza Clienti Genova info@wannenesgroup.com |
| Ilaria De Pian Assistenza Clienti Milano i.depian@wannenesgroup.com | Alessandra Corno Assistenza Clienti Milano a.corno@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

Lombardia

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

Piemonte

Chiara Benevolo Caroni
+39 351 0687570
c.benevolo@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 e Sportive

Damiano Fianco
d.fianco@wannenesgroup.com

Nicola Pascal (consulente)
n.pascal@wannenesgroup.com

AMMINISTRAZIONE VENDITORI - COMPRATORI

PAYMENT BUYERS - SELLERS

Barbara Baiardi
Luciana Moratti Colonna
+39 010 2530097
amministrazione@wannenesgroup.com

lotto 29

ASSISTENZA CLIENTI

CLIENT SERVICES
Ilaria De Pian
i.depian@wannenesgroup.com
Alessandra Corno
a.corno@wannenesgroup.com
+39 02 72023790

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

MOBILI, SCULTURE E OGGETTI D'ARTE

Mauro Tajocchi
m.tajocchi@wannenesgroup.com
Francesco Marchiaro
Junior specialist Mobili, Sculture, Oggetti d'Arte, Ceramiche e Vetri
f.marchiaro@wannenesgroup.com



CLASSIC & SPORTS CARS

Damiano Fianco
d.fianco@wannenesgroup.com

Nicola Pascal (consulente)
n.pascal@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@wannenesgroup.com



LIBRI RARI E MANOSCRITTI

Riccardo Crippa
r.crippa@wannenesgroup.com



**MONETE E MEDAGLIE
FILATELIA**

Maurizio Piumatti
m.piumatti@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 19 novembre 2023, 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 € 180 + 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 20 novembre 2023

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.

Nota importante per gli acquirenti stranieri (*)

Alcune automobili presenti in questa vendita contrassegnate dal simbolo (*) non sono funzionanti o parzialmente funzionanti e necessitano di un restauro. Nelle loro attuali condizioni non potrebbero ottenere un Certificato di Revisione, requisito necessario per la radiazione ed esportazione in un Paese straniero.

Ricordiamo che, secondo la normativa vigente, i veicoli immatricolati in Italia devono essere revisionati nel territorio nazionale, la loro targa dovrà essere radiata d'ufficio presso le apposite agenzie ACI e solo successivamente potranno essere trasportati sul suolo straniero.

Si invitano quindi i potenziali acquirenti stranieri a esaminare le vetture e raccogliere le dovute informazioni, poiché dovranno essere consapevoli dello stato di fatto e degli eventuali interventi di restauro a loro cura e spese che si renderanno necessari.

Delivery of purchased lots, transport and storage

Buyers are reminded that in the absence of prior agreements taken by Sunday 19 November 2023, 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 deposit € 180 + 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 from Monday 20 November 2023*

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 their responsibility to have adequate insurance coverage

Important note for foreign buyers (*)

Some cars in this sale marked with the () symbol are not in working order or partially functional and need restoration. In their current conditions they would not be able to obtain an Inspection Certificate, a necessary requirement for removal and export to a foreign country.*

We remind you that, according to current legislation, vehicles registered in Italy must be inspected in the national territory, their license plate must be removed and cancelled at the appropriate ACI agencies and only subsequently they can they be transported in foreign countries.

Potential foreign buyers are therefore invited to examine the cars and collect the necessary information, as they will have to be aware of the current state and of any restoration interventions at their own expense that may be necessary.



lot B

SINGLE SESSION

SATURDAY 18 NOVEMBER 2023 - 4 PM
LOTS 1 - 38

SESSIONE UNICA

SABATO 18 NOVEMBRE 2023 - ORE 16.00
LOTTI 1 - 38



lot 20

1.

1970 FIAT 500 L

Telaio/Chassis n 110F*2612203*

Stima € 3.000 - 6.000

Accessibile e iconica
Esemplare conservato
Caratteristico colore bianco originale
Accessible and iconic
Preserved specimen
Characteristic original white colour



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, l'assenza di cromature (all'epoca un accessorio quasi irrinunciabile) e le prestazioni troppo basse (13 cavalli) rischiarono di far scomparire la 500 subito 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.

If there is one car that has come to represent the spirit of a nation, it is the Fiat 500. Born 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 spartan equipment of the first versions, the absence of chrome (an almost indispensable accessory at the time) and the low performance (13 horsepower) risked the 500's disappearance soon after its introduction on the market.

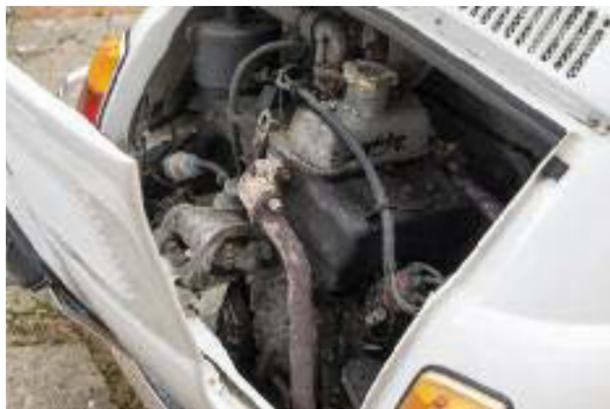
The first series, known as the 'Economica' was soon revised and reintroduced by Fiat with descending side windows and a padded rear seat in place of the austere bench seat. Success was not long in coming and also thanks to Carlo Abarth's elaborations and his speed records, the 500 soon won a place in 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.



L'esemplare proposto in asta è stato immatricolato la prima volta nel 1970 ad Albenga (SV) dove è stata registrata come auto storica, ha avuto una breve parentesi monegasca dal 2009 al 2021, e poi è tornata in Italia. E' sempre stata mantenuta in uso 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.

The example on offer at auction was first registered in 1970 in Albenga (SV) where it was registered as a historic car, had a brief Monegasque interlude from 2009 to 2021, and then returned to Italy. It has always been kept in use and retains its black interior in perfect condition. A functioning car, it has undergone an overhaul of the braking system over the years, a slight modification of the intake to allow for more fluidity and a few extra horses. It also comes with its original page booklet.





2.

1982 ALFA ROMEO GIULIETTA 1.8 (TIPO 116)

Telaio/Chassis n. ZAR116A0000053091

Motore/Engine n. 0167B

Stima € 8.500 - 12.500

Due proprietari
Regolarmente usata in raduni
Ottimo stato generale
ASI e CRS
Two owners
Regularly used at rallies
Excellent overall condition
ASI and CRS



La Tipo 116 (denominazione del progetto della casa di Arese) è stata una berlina sportiva prodotta dal 1977 al 1985 dall'Alfa Romeo presso lo stabilimento di Arese. Riprende il nome dall'antesignana e omonima Giulietta degli anni cinquanta. L'Alfa Romeo Giulietta rappresenta un modello molto importante per il marchio. A due anni dal debutto in società si conferma una vettura "azzeccata" e particolarmente gradita dal pubblico.

Nata come un modello dalla cilindrata media (1.3 litri, per l'esattezza) la Giulietta prosegue un cammino di ampliamento della gamma verso motorizzazioni dalla cilindrata maggiore, confortata dalle richieste del mercato italiano: il 70% della clientela preferisce la variante spinta dall'unità di 1.6 litri. A due anni dal debutto in società la Giulietta amplia la propria gamma con la versione 1.8: esteticamente è pressoché identica ai modelli già in commercio ma dentro al cofano c'è un 1.8 litri da 122 cv, che la rende una delle berline più potenti nella sua classe. La sua principale peculiarità, quindi, è la trasmissione transaxle, con

The Tipo 116 (design name of the Arese company) was a sports saloon produced from 1977 to 1985 by Alfa Romeo at the Arese plant. It took its name from the forerunner and namesake Giulietta of the 1950s. The Alfa Romeo Giulietta is a very important model for the brand. Two years after its debut, it confirmed itself as a 'well-received' car that was particularly popular with the public.

Born as a model with a medium engine capacity (1.3 litres, to be exact), the Giulietta continues on a path of expansion of the range towards larger engines, supported by the demands of the Italian market: 70% of customers prefer the variant powered by the 1.6-litre unit. Two years after its debut in the company, the Giulietta extends its range with the 1.8 version: aesthetically it is almost identical to the models already on the market, but inside the bonnet there is a 122 hp 1.8-litre, making it one of the most powerful saloons in its class.

Its main feature, therefore, is the transaxle transmission, with the engine at the front and the gearbox at the rear. The engine, in detail, is the 1779 cc already mounted on the Alfetta



motore all'avantreno e cambio al retrotreno. Il propulsore, nel dettaglio, è il 1779 cc già montato sulle Alfetta e dalla potenza leggermente incrementata. Al suo fianco, la trazione posteriore e un cambio manuale a cinque rapporti. Ne sono state prodotte 3 serie prima di uscire di listino nel 1985, rimpiazzata dalla Alfa 75.

Lo stupendo esemplare che vi proponiamo prima dell'attuale collezionista, ha avuto un unico proprietario, che l'ha custodita gelosamente. La 1800 era la versione di punta della seconda serie, alla quale questo esemplare appartiene, e fu comunque dotata fin dall'origine di numerosi optional che la rendono molto comodamente utilizzabile ancora oggi. Sono infatti presenti l'aria condizionata, la chiusura centralizzata, le tendine posteriori avvolgibili "Filtravedo", le cinture di sicurezza e il bracciolo sul divanetto posteriore, ed i tergicristallo. La vettura è stata conservata, sollevata da terra e rivestita da una morbida coperta di lana, in un box riscaldato dal 2002 al 2020, quando fu scoperta e acquistata dall'attuale proprietario collezionista, che l'ha riportata in strada.

La carrozzeria è stata verniciata molti anni fa e ancora in ottimo stato, essente da corrosione, e anche gli interni originali conservati in buonissimo stato. Questa Giulietta negli ultimi tre anni è stata usata regolarmente per raduni e ha anche preso parte alla produzione di alcuni film. È dotata di doppie chiavi, libretto uso e manutenzione, libretto di circolazione e foglio complementare originali, dotazione di bordo completa addirittura delle catene da neve dell'epoca (mai usate). Particolare è la presenza degli adesivi della verniciatura originale della carrozzeria, della concessionaria Alfa Romeo dove fu acquistata/manutenuta, e di quelli delle prove dei fumi di scarico che si usava fare all'inizio degli anni 2000. È presente anche il fascicolo di luglio 1981 della rivista Quattroruote, che pubblica la prova tecnica della vettura, e sulla cui base venne scelta e acquistata.

and with slightly increased power. Alongside it was rear-wheel drive and a five-speed manual gearbox. Three series were produced before it was discontinued in 1985, replaced by the Alfa 75.

The stunning example we offer, before the current collector, had only one owner, who jealously guarded it. The 1800 was the top version of the second series, to which this model belongs, and was equipped from the outset with numerous optional extras that make it very comfortable to use even today. In fact, there is air conditioning, central locking, 'Filtravedo' retractable rear curtains, seat belts and armrest on the rear bench, and headlamp wipers. The car was stored, lifted off the ground and covered with a soft wool blanket, in a heated box from 2002 to 2020, when it was discovered and purchased by the current collector owner, who brought it back to the road.

The bodywork was painted many years ago and is still in excellent condition, free of corrosion, and the original interior is also in very good condition. This Giulietta has been used regularly for rallies over the past three years and has also taken part in the production of some films. It is equipped with double keys, original owner's handbook, registration book and complementary sheet, complete on-board equipment even snow chains of the time (never used). The stickers of the original bodywork paintwork, of the Alfa Romeo dealership where it was bought/maintained, and those of the exhaust fumes tests that were customary in the early 2000s, are also present. There is also the July 1981 issue of Quattroruote magazine, which published the technical test of the car, and on the basis of which it was chosen and purchased.



3.

2001 MAZDA MX-5 (MIATA) NB

Lettura km 87.800
ASI e CRS
Ottimamente conservata
Numerosi optional e hard top
87,800 km
ASI e CRS
Very well preserved
Numerous options and hard top

Telaio/Chassis n. JMZN186200157914

Stima € 10.000 - 20.000



Concepita alla fine degli anni settanta dal giornalista statunitense Bob Hall, che ne propose l'idea ai manager del settore Ricerca e Sviluppo della Mazda, e messa in produzione alla fine degli anni ottanta, la MX-5 è una vettura convertibile a due posti secchi leggera e molto equilibrata, fortemente ispirata alla tradizione delle spider inglesi e italiane degli anni sessanta e settanta, in particolare alla Lotus Elan, alla Triumph Spitfire e alla Alfa Romeo Duetto. Nota anche come Mazda Miata, Eunos Roadster. È stata prodotta in quattro generazioni, identificate tramite la sigla del telaio: NA (1989-1997), NB (1998-2001) NBFL versione aggiornata della NB dal (2001-2005), NC (2005-2015) e ND (2015-in produzione).

La seconda versione, riconoscibile dalla numerazione iniziante con NB venne posta in vendita nel 1998 con delle misure esterne leggermente modificate a 3955 mm di lunghezza, 1680 mm di larghezza e 1235 mm in altezza. Il telaio è il medesimo della versione precedente rinforzato in

Conceived in the late seventies by American journalist Bob Hall, who proposed the idea to Mazda R&D managers, and put into production in the late eighties, the MX-5 is a light and very well-balanced two-seater dry convertible, strongly inspired by the British and Italian spider tradition of the sixties and seventies, in particular the Lotus Elan, the Triumph Spitfire and the Alfa Romeo Duetto. Also known as the Mazda Miata, the Eunos Roadster. was produced in four generations, identified by chassis number: NA (1989-1997), NB (1998-2001) NBFL updated version of the NB from (2001-2005), NC (2005-2015) and ND (2015-in production).

The second version, recognisable by the numbering beginning with NB was offered for sale in 1998 with slightly modified external dimensions at 3955 mm in length, 1680 mm in width and 1235 mm in height. The chassis is the same as the previous version, reinforced at various points for greater rigidity. The aesthetics underwent numerous changes, starting with the elimination of the pop-up headlights, the total modification of the body lines, as well as the interior. In 2001 during the restyling (NB FL) the interior was revised with the adoption of new seats with integrated headrest, new console and centre



vari punti per ottenere una maggiore rigidità. L'estetica subì numerosi cambiamenti, a partire dall'eliminazione dei fari a scomparsa, alla totale modifica delle linee della carrozzeria, nonché negli interni. Nel 2001 in occasione del restyling (NB FL) gli interni furono rivisti con l'adozione di nuovi sedili con il poggiatesta integrato, nuova console e tunnel centrale, nuovo volante e nuova strumentazione. Anche la scocca ricevette alcune modifiche risultando in quest'ultima versione irrigidita, soprattutto il senso torsionale.

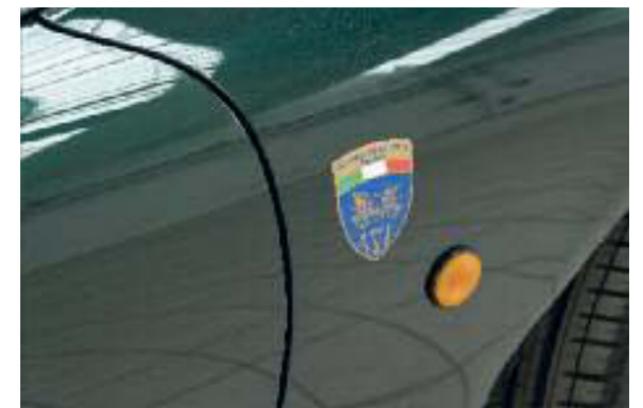
Il magnifico esemplare che vi presentiamo appare oggi in stupende condizioni, appartenuta a un unico proprietario fino al 2021 e da allora all'attuale collezionista. Esente da ruggine, dotata di numerosi e ricercati optional, quali capote con lunotto in vetro con sbrinatori elettrici in ottime condizioni, tonneau cover e il prezioso hard top. Sono anche presenti l'aria condizionata e l'autoradio Clarion originale, compresa l'antenna ad azionamento elettrico e il manuale di funzionamento. Vettura gelosamente conservata, in condizioni ottimali data la bassissima percorrenza dei km, 87800. Sono disponibili numerose fatture dei lavori di manutenzione.

Presente il kit di attrezzi di bordo, tutti i manuali tecnici in dotazione e le doppie chiavi originali. Dotata di CRS ASI. Vettura sportiva e moderna dal fascino vintage, il compromesso ideale per l'auto dell'estate da usare aperta ma anche comoda e funzionale da utilizzare tutto l'anno.

tunnel, new steering wheel and new instrumentation. The bodyshell also received some modifications, being stiffened in this latest version, especially the torsion sense.

The superb car we are presenting today appears in superb condition, having belonged to a single owner until 2021 and since then to the current collector. It is rust-free and equipped with numerous sought-after options, such as a glass rear window with electric defroster in excellent condition, tonneau cover and the precious hard top. There is also air conditioning and the original Clarion car radio, including electrically operated aerial and operating manual. Jealously preserved car, in mint condition given the very low mileage of 87800 km. Numerous maintenance invoices are available.

On-board tool kit, all supplied technical manuals and original double keys are present. Equipped with ASI CRS. A sporty and modern car with vintage charm, the ideal compromise for the summer car to be used open but also comfortable and functional for year-round use.



4.

1981 PORSCHE 924 (931) TURBO

Telaio/Chassis n. 93A0141024

Stima € 14.000 - 20.000

ASI
Ottime condizioni
Tagliando recente
ASI
Excellent condition
Recent service



Prodotta dalla casa automobilistica tedesca Porsche dal 1976 fino al 1985, inizialmente sviluppata per conto di Volkswagen come modello successivo alla 914 e poi prodotta in modo completamente autonomo, la Porsche 924 fu la prima prodotta a motore anteriore raffreddato a liquido e con il raffinato schema trasmissivo transaxle, nonostante l'imponente 928 (caratterizzata dalle stesse soluzioni tecniche) fosse stata progettata prima (1971). Il nuovo modello base fu costruito da Audi a Neckarsulm. Nella fase di configurazione della carrozzeria della 924 venne dato un ruolo di primo piano a una buona aerodinamica. A questa hanno contribuito soprattutto il cofano motore piatto e i proiettori retrattili. A partire dall'anno 1983 uno spoiler posteriore nero determinò un ulteriore miglioramento del coefficiente Cx. Il gruppo motore da 125 CV fu recuperato dalla Audi 100 e adeguatamente modificato da Porsche. La critica mondiale fu entusiasta del nuovo modello che presentava una facilità di guida totalmente sconosciuta ai precedenti modelli Porsche: l'efficacia del telaio però mise subito in evidenza una certa mancanza di cavalli che suscitò qualche critica da parte degli appassionati.

Dopo l'esperienza conseguita con la 911 Turbo, Porsche fece uscire nel 1977 la versione turbocompressa della 924, spesso identificata dal suo codice progettuale interno 931. Al motore venne applicata una turbina

Produced by the German car manufacturer Porsche from 1976 until 1985, initially developed for Volkswagen as a successor model to the 914 and then produced completely independently, the Porsche 924 was the first to be produced with a liquid-cooled front engine and the refined transaxle transmission layout, despite the fact that the impressive 928 (featuring the same technical solutions) had been designed earlier (1971). The new base model was built by Audi in Neckarsulm. Good aerodynamics were given a prominent role in the bodywork configuration of the 924. The flat bonnet and retractable headlights contributed to this in particular. From 1983 onwards, a black rear spoiler led to a further improvement in the Cx coefficient. The 125 hp power unit was taken from the Audi 100 and suitably modified by Porsche. The world's critics were enthusiastic about the new model, which presented an ease of driving totally unknown to previous Porsche models. The effectiveness of the chassis, however, immediately highlighted a certain lack of horsepower, which provoked some criticism from enthusiasts.

After the experience gained with the 911 Turbo, Porsche brought out the turbocharged version of the 924 in 1977, often identified by its internal design code 931. A KKK turbine (without intercooler) was fitted to the engine, the head was modified and many other engine details were changed to ensure power and reliability (e.g. the different shape of the piston crown raised the compression ratio to 7.5:1). The result is a power output of 170 hp



KKK (senza intercooler), modificata la testa e tanti altri particolari del motore per garantire potenza e affidabilità (ad esempio la forma diversa del cielo dei pistoni portò il rapporto di compressione a 7,5:1). Il risultato è una potenza di 170 CV (DIN) e una coppia motrice di ben 25 kgm, che garantiscono prestazioni da sportiva di razza (225 km/h, 0-100 km/h in poco più di 7 secondi). Inoltre fu rivisto completamente l'impianto frenante (dischi autoventilanti su tutte e quattro le ruote) e in parte l'assetto (ammortizzatori e barre antirollio specifiche), introdotta una frizione a comando idraulico, il cambio restò su tutta la produzione il 5 marce ZF "dogleg" tipo 016/Z.

Il magnifico esemplare che vi proponiamo è in ottime condizioni, sia di conservazione sia di efficienza meccanica, appartenente alla prima serie prodotta, con motore da 170 cv (quindi senza il problematico sensore elettronico di posizione albero motore, che è soggetto a molti guasti e non è più disponibile come ricambio). Documentazione lavori presente con diverse fatture e resoconti degli interventi eseguiti. Ha ricevuto un tagliando completo 100 km fa; disponibili doppie chiavi, libretto uso e manutenzione/servizio di assistenza, dotazione di bordo completa con borsa attrezzi, crick e ruotino gonfiabile/ripiegabile di scorta incluso l'introvabile compressore originale. Dotata di Attestato di iscrizione ASI quale veicolo di interesse storico.

(DIN) and a drive torque of no less than 25 kgm, guaranteeing thoroughbred sports car performance (225 km/h, 0-100 km/h in just over 7 seconds). In addition, the braking system was completely revised (self-ventilating discs on all four wheels) and the set-up was partly revised (specific shock absorbers and anti-roll bars), a hydraulically operated clutch was introduced, and the gearbox remained the 5-speed ZF 'dogleg' type 016/Z throughout the production run.

The wonderful car we are proposing is in excellent condition, both in terms of preservation and mechanical efficiency, belonging to the first series produced, with a 170 hp engine (therefore without the problematic electronic crankshaft position sensor, which is prone to many failures and is no longer available as a spare part). Work documentation present with various invoices and reports of work carried out. Received a complete service 100 km ago; double keys, owner's manual/service booklet available, complete on-board equipment with tool bag, jack and inflatable/refillable spare wheel including original compressor. Equipped with ASI certificate of registration as vehicle of historic interest.





5.

1995 MERCEDES-BENZ E 200 CABRIO (A124)

Telaio/Chassis n. WDB 1240601C238167
Motore/Engine n. 111.940

Stima € 12.000 - 22.000



Frutto di sette anni di sviluppo guidato da Bruno Sacco, nel novembre 1984, a Siviglia, la casa di Stoccarda presentò alla stampa la nuova "Mercedes di classe media" (Mittlere Mercedes-Klasse in tedesco) 200 D - 300 E, una berlina tre volumi a quattro porte identificata dalla sigla di produzione W124. Un ruolo chiave nella progettazione fu ricoperto dall'ampio utilizzo dei calcolatori elettronici, in particolare nel campo della sicurezza e dell'aerodinamica. Anche a bordo della vettura vi fu un'estesa applicazione di microprocessori per il controllo di numerose funzioni, finalizzato prevalentemente al miglioramento della sicurezza attiva e passiva, nonché dei consumi e delle emissioni di gas inquinanti. L'introduzione della W124 segnò un salto tecnologico senza precedenti, sia nello sviluppo dei motori che della scocca.

Nel settembre 1991, al salone di Francoforte, la Casa di Stoccarda lanciò la 300 CE-24 Cabriolet, ovvero la versione cabriolet a quattro posti della coupé. Si trattava di un ritorno in un segmento di mercato (quello delle cabriolet a quattro posti) abbandonato nel 1971 con l'uscita di listino delle 280 SE Cabriolet 3.5. Per compensare la perdita del contributo strutturale del tetto, furono riprogettati oltre 1000 componenti. Il risultato fu una rigidità torsionale paragonabile a quella della berlina.

La capote era a scomparsa completa e aveva il lunotto in vetro, a vantaggio della visibilità sia per l'assenza delle distorsioni ottiche tipiche dei lunotti in plastica, sia per la presenza dei filamenti termici per lo sbrinamento.

Nata per il mercato italiano
Brillantsilber metallisch (744 M) e interni Schwarz (261)
In condizioni eccellenti
Designed for the Italian market
Brillantsilber metallisch (744 M) and Schwarz interior (261)
In excellent condition

The result of seven years of development led by Bruno Sacco, in November 1984, in Seville, the Stuttgart-based company presented the new 'middle-class Mercedes' (Mittlere Mercedes-Klasse in German) 200 D - 300 E, a four-door three-box saloon identified by the production designation W124, to the press. A key role in the design was played by the extensive use of electronic computers, particularly in the fields of safety and aerodynamics. There was also extensive application of microprocessors on board the car to control numerous functions, mainly aimed at improving active and passive safety as well as fuel consumption and pollutant emissions. The introduction of the W124 marked an unprecedented technological leap, both in engine and body development.

In September 1991, at the Frankfurt Motor Show, the Stuttgart-based company launched the 300 CE-24 Cabriolet, a four-seat convertible version of the coupé. This was a return to a market segment (that of four-seat cabriolets) abandoned in 1971 with the withdrawal from the list of the 280 SE Cabriolet 3.5. To compensate for the loss of the roof's structural contribution, more than 1,000 components were redesigned. The result was a torsional rigidity comparable to that of the saloon. The convertible top was fully retractable and had a glass rear window, benefiting visibility both by the absence of the optical distortions typical of plastic rear windows and the presence of thermal defrosting filaments.



Questa E 200 Cabrio del 1995 è un'auto nata italiana (il modello 200 fino all'anno precedente era solo per Italia, Grecia e Portogallo a causa delle norme fiscali) che è stata utilizzata e conservata in efficienza durante tutto il suo periodo d'uso che non si è mai interrotto. Ne sono state prodotte complessivamente 6.922 dal luglio '93 al luglio '97 e questa si trova esattamente a metà della produzione. Esteticamente fa già parte della II serie del modello e quindi la calandra anteriore è inserita nel cofano e non più sporgente. La capote è elettroidraulica ed è appena stata revisionata è stato sostituito il tessuto poiché segnato dal tempo, la carrozzeria è stata sottoposta ad una lucidatura approfondita ed è stata oggetto di operazioni di detailing dall'attuale proprietario.

E' dotata di clima automatico, antenna elettrica, sistema Abs, cerchi in lega originali. La combinazione di colori è forse la più elegante che si possa trovare sul mercato Brillantsilber metallisch (744 M) e interni Schwarz (261). L'auto si presenta in condizioni eccellenti in ogni suo aspetto ed è pronta all'utilizzo sulle strade secondarie per godersi un'ottima guida all'aria aperta.

This 1995 E 200 Cabrio is an Italian-born car (the 200 model until the previous year was only for Italy, Greece and Portugal due to tax regulations) that has been used and maintained throughout its unbroken period of use. A total of 6,922 were produced from July '93 to July '97 and this one is exactly halfway through production. Aesthetically, it is already part of the 2nd series of the model and so the front grille is built into the bonnet and no longer protrudes. The soft top is electro-hydraulic and has just been overhauled, the fabric has been replaced as it has been marked by time, the bodywork has been thoroughly polished and the current owner has had it detailed.

It is equipped with automatic climate control, electric antenna, Abs system, original alloy wheels. The colour combination is perhaps the most elegant that can be found on the market Brillantsilber metallisch (744 M) and Schwarz interior (261). The car is in excellent condition in every respect and is ready for use on the back roads to enjoy an excellent drive in the open air.





6.

1962 BUICK SKYLARK CONVERTIBILE

Ottime condizioni

Restauro assistito dalla Fondazione Nicola Bulgari

Excellent condition

Restoration assisted by Fondazione Nicola Bulgari

Telaio/Chassis n.311576994

Stima € 15.000 - 30.000



La Skylark è un'autovettura prodotta dalla Buick dal 1953 al 1954, dal 1961 al 1972 e dal 1975 al 1998. È stata commercializzata in sette serie, ognuna delle quali era molto differente dalla generazione che la precedeva. Ciò fu dovuto all'evoluzione tecnologica ed al cambiamento dei gusti dei clienti, che mutarono nel corso degli anni. Introdotta a metà del model year 1961 e basata sulla Buick Special due porte coupé, la Special Skylark era un livello di allestimento della Special che era caratterizzato dall'aver un motore più potente, un disegno unico dei fanali posteriori, un copri ruota dal disegno particolare, un tettuccio ricoperto di vinile e, come optional, dei sedili singoli. Anche la Special Skylark apparteneva alla categoria delle vetture compact.

Dal model year 1962, la Buick Skylark, da versione della Special diventò un modello a se stante. La Skylark del 1962 aveva in dotazione gli stessi lamierati di quella del 1961, ma era disponibile in due nuove versioni di carrozzeria. Oltre alla cabriolet due porte, erano infatti offerte la coupé due porte e l'hardtop due porte. La potenza del motore da 3,5 L aumentò a 190 CV a 4.800 giri al minuto. Questa generazione di Skylark è stata disponibile con cambio automatico a due rapporti e trasmissione manuale a tre o quattro marce.

The Skylark was a car produced by Buick from 1953 to 1954, from 1961 to 1972 and from 1975 to 1998. It was marketed in seven series, each of which was very different from the generation before it. This was due to technological evolution and changing customer tastes, which changed over the years. Introduced in the middle of the 1961 model year and based on the Buick Special two-door coupe, the Special Skylark was a trim level of the Special that featured a more powerful engine, a unique taillight design, a specially designed wheel cover, a vinyl-covered roof and optional individual seats. The Special Skylark also belonged to the compact car category.

From the 1962 model year, the Buick Skylark went from being a version of the Special to becoming a model in its own right. The 1962 Skylark featured the same sheet metal as the 1961 Skylark, but was available in two new body versions. In addition to the two-door convertible, the two-door coupe and two-door hardtop were offered. The power of the 3.5 L engine increased to 190 hp at 4,800 rpm. This Skylark generation was available with a two-speed automatic transmission and a three- or four-speed manual transmission.



Questa stupenda vettura che presentiamo appartiene alla seconda generazione della Skylark, ci arriva oggi in perfette condizioni, forte di un recente restauro conservativo assistito dalla nota Fondazione Nicola Bulgari, prestigiosa collezione di auto americane fra le più famose al mondo, che ha donato a questa meravigliosa cabriolet tutte le sue conoscenze per tornare al suo splendore originario. Pronta a percorrere qualsiasi distanza con il confort che solo una classica americana sa fare. Per anni ha percorso le strade della capitale di proprietà di un nobile romano, ora si rilassa fra le colline toscane, ed è pronta ad affascinarci alla kermesse di Milano AutoClassica

This stunning car we present belongs to the second generation of the Skylark, and arrives to us today in perfect condition, having undergone a recent conservative restoration assisted by the renowned Nicola Bulgari Foundation, one of the world's most famous collectors of American cars, which has donated all its knowledge to return this marvellous convertible to its original splendour. Ready to travel any distance with the comfort that only an American classic can do. For years it travelled the streets of the capital owned by a Roman nobleman, and now it rests in the Tuscan hills, and is ready to charm us at the Milano AutoClassica show.





7.

1984 PORSCHE 944

Telaio/Chassis n. WP0ZZZ94ZEN404249

€ 13.000 - 20.000

ASI e CRS

Perfetta base da usare subito

ASI and CRS

Perfect basis for immediate use



La 944 nacque come evoluzione della 924 e colmò la lacuna tra la 924 e la 911 SC in termini di potenza e di costi. È vero che la carrozzeria della 944 si basava su quella della 924, ma aveva una forma nettamente più marcata. Inoltre nella 944 fu utilizzato un motore in linea a quattro cilindri da 2,5 litri, sviluppato autonomamente da Porsche (derivato dall'otto cilindri della 928). Il suo 4 cilindri, nella versione aspirata di serie, sviluppava una potenza di 163 CV con le specifiche per il mercato europeo, dove era venduto senza catalizzatore. Per questo la 944 fu agli occhi dei clienti una "vera" Porsche. Anche questo modello fu prodotto da Audi a Neckarsulm. Uno spoiler frontale nel colore della carrozzeria con paracolpi quadrati in gomma, nonché parafanghi notevolmente più larghi e leggermente squadri distinguono visibilmente la 944 dalla 924. Della sorella più "piccola" manteneva il cambio transaxle, montato cioè al fondo dell'albero di trasmissione, insieme al differenziale, per migliorare la distribuzione dei pesi.

The 944 was born as an evolution of the 924 and filled the gap between the 924 and the 911 SC in terms of power and cost. It is true that the bodywork of the 944 was based on that of the 924, but it had a much more pronounced shape. In addition, a 2.5-litre in-line four-cylinder engine developed independently by Porsche (derived from the eight-cylinder in the 928) was used in the 944. Its four-cylinder, in the standard aspirated version, developed 163 hp with the specification for the European market, where it was sold without a catalytic converter. This made the 944 a 'real' Porsche in the eyes of customers. This model was also produced by Audi in Neckarsulm. A front spoiler in the colour of the bodywork with square rubber bumpers, as well as significantly wider and slightly squared-off mudguards visibly distinguished the 944 from the 924. Of its 'smaller' sister it retained the transaxle gearbox, i.e. mounted at the bottom of the drive shaft, together with the differential, to improve weight distribution.



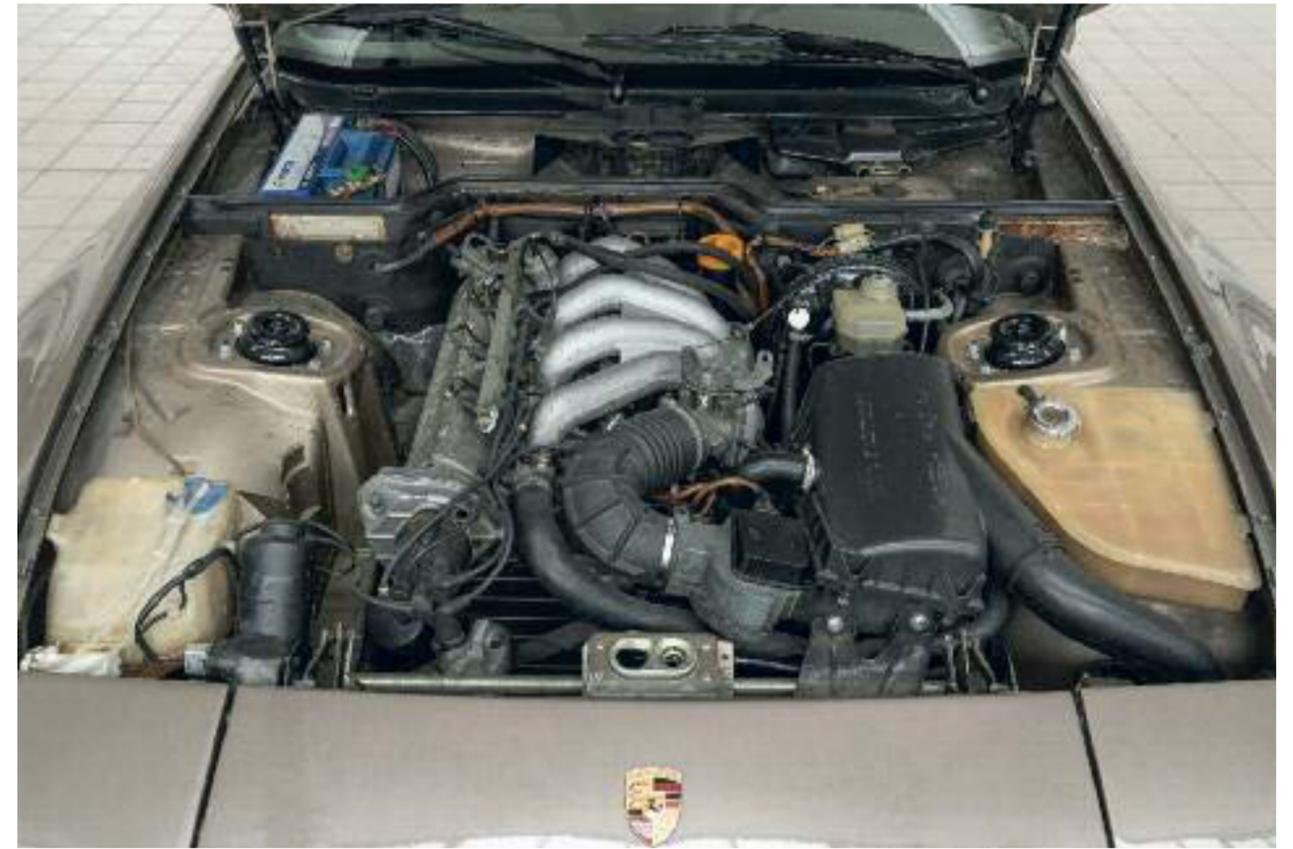
Lo splendido esemplare che vi proponiamo è in discrete condizioni di carrozzeria, la meccanica completamente rivista da circa 2 anni. Questa Porsche monta una marmitta sportiva che le dona un sound molto coinvolgente, ma verrà consegnata con un terminale di scarico nuovo, ancora imballato, per ripristinare la condizione originale. La verniciatura si presenta con delle imperfezioni date da una mano poco precisa ma sostanzialmente in ordine, ed esente da ruggine, perfetta base da usare subito.

Disponibile libretto uso e manutenzione/servizio di assistenza, dotazione di bordo completa con borsa attrezzi, crick e ruotino gonfiabile/ripiegabile di scorta e l'introvabile compressore originale. Pur essendo quelle montate ancora dotate di abbondante battistrada, la vendita comprende anche un treno completo di gomme nuove di ricambio. Questo esemplare viene inoltre accompagnato da alcuni dépliant pubblicitari originali che venivano distribuiti nelle concessionarie Porsche come presentazione del nuovo modello, risalenti appunto all'acquisto della vettura da nuova, e da un manuale aggiuntivo del Servizio Assistenza Tecnica Porsche che illustra le modalità di intervento in officina. Dotata di CRS ASI.

The stunning car we offer here is in fair body condition, the mechanics having been completely overhauled about two years ago. This Porsche is fitted with a sports exhaust that gives it a very involving sound, but it will be delivered with a new exhaust, still packed, to restore the original condition. The paintwork has some imperfections caused by an imprecise hand but is basically in good order, and free of rust, a perfect base for immediate use.

Service and maintenance booklet available, full on-board equipment with tool bag, jack and spare inflatable/folding wheel and the unobtainable original compressor. Although the mounted ones still have plenty of tread, the sale also includes a complete set of new spare tyres. This example is also accompanied by a number of original advertising brochures that were distributed in Porsche dealerships as a presentation of the new model, dating back to when the car was bought new, and an additional Porsche Technical Service manual explaining how to intervene in the workshop. Provided with ASI CRS.







8.

2002 FERRARI 360 SPIDER

Telaio/Chassis n. ZFFYT53B000130718
Motore/Engine n. F 131 B

€ 55.000 - 90.000

Colore Nero, interni in pelle Rosso Ferrari
ASI e CRS
Lettura dei km: 46.900
Black colour, Ferrari Red leather interior
ASI and CRS
46,900 km



Alla fine degli anni '90 la Ferrari voleva presentare sul mercato un'auto che potesse rappresentare al meglio l'inizio del nuovo millennio. Fu così che nel 1999 venne presentata la 360 Modena. Questa colpì subito per la sua linea inedita, che si staccava nettamente dalla F355. Era più lunga e più alta ma, il telaio monoscocca interamente in alluminio "space frame" (grazie alla collaborazione con l'americana ALCOA) la rendeva più rigida e più leggera della F355.

Le maggiori differenze con la sua sorella maggiore si sostanziano sul design firmato da Pininfarina che accantona le linee squadrate in favore di linee più morbide e armoniose. Il muso era completamente cambiato, la riconoscibile griglia centrale fu sostituita da due aperture laterali, i celebri fanali a scomparsa vennero sostituiti da due gruppi ottici completamente carenati a vista con un nuovo impianto d'illuminazione Xenon. Le porte erano finalmente pulite e molto eleganti. Il posteriore

At the end of the 1990s, Ferrari wanted to present the market with a car that would best represent the beginning of the new millennium. Thus it was that the 360 Modena was presented in 1999. This immediately struck with its unprecedented line, which was a clear departure from the F355. It was longer and taller, but the all-aluminium 'space frame' monocoque chassis (thanks to the collaboration with the American ALCOA) made it stiffer and lighter than the F355.

The biggest differences with its bigger sister lay in the design by Pininfarina, which set aside the square lines in favour of softer, more harmonious lines. The nose was completely changed, the recognisable central grille was replaced by two side openings, the famous pop-up headlights were replaced by two completely fairing light clusters with a new Xenon lighting system. The doors were finally clean and very elegant. The rear was stunning with the two red round headlights, the large chrome-plated Prancing Horse positioned in the centre of the rear mask and four chrome-plated exhaust tailpipes two on each side. You only had to look up a little to see the rear window through which you could admire the 5-valve-per-cylinder V8 Ferrari engine with the



era meraviglioso con i due fari tondi rossi, il grande Cavallino Rampante cromato posizionato al centro della maschera posteriore e quattro terminali di scarico cromati due per ogni lato. Bastava alzare di poco lo sguardo per scovare il lunotto posteriore a finestra da cui si poteva ammirare il V8 Ferrari a 5 valvole per cilindro con sigla di progetto F131 (ultima evoluzione del motore chiamato DINO e poi sostituito dall'unità propulsiva F136), capace in questa versione di erogare ben 400cv a 8.500 giri/min di pura potenza. Questa piccola sportiva rappresentava per Ferrari l'evoluzione della tradizione e segnò l'inizio di una nuova era per le berlinette di Maranello.

Questa magnifica Ferrari 360 Spider F1 si presenta nel suo particolare colore originale Nero con pregiatissimi interni in pelle Rosso Ferrari. L'auto ha percorso in 21 anni solo 46.800 Km è stata iscritta ASI con relativo Certificato di Rilevanza Storica che consente anche una riduzione della tassa di possesso del 50%. È corredata di tutti i suoi manuali, compreso il libretto tagliandi, con la quale è stata venduta da nuova e le doppie chiavi originali. La carrozzeria è in ottime condizioni generali, estetiche e meccaniche, pronta per essere da subito lanciata in strada. Recentemente sono stati eseguiti vari lavori di manutenzione documentati come: pompa freni completa, vaschetta olio freni, spurgo elettronico impianto frenante, sostituzione comando ventole raffreddamento, oltre ad un controllo generale della vettura. Un'auto destinata presto o tardi ad entrare nell'olimpo delle Ferrari "Icon".

F131 design number (the latest evolution of the engine called DINO and later replaced by the F136 power unit), capable in this version of delivering an impressive 400 bhp at 8,500 rpm of pure power. For Ferrari, this small sports car represented the evolution of tradition and marked the beginning of a new era for the Maranello berlinetta.

This magnificent Ferrari 360 Spider F1 is presented in its distinctive original Nero (black) colour with a fine Ferrari Red leather interior. The car has covered only 46,800 km in 21 years and has been registered with the ASI Certificate of Historic Significance, which also allows a 50% reduction in the ownership tax. It comes with all its manuals, including the service booklet, with which it was sold new and the original double keys. The bodywork is in excellent condition, both aesthetically and mechanically, and is ready to be launched on the road immediately. Various documented maintenance work has recently been carried out, such as: complete brake master cylinder, brake oil pan, electronic brake system bleeding, replacement of cooling fan control, as well as a general inspection of the car. A car destined sooner or later to enter the Olympus of 'Icon' Ferraris.







9.

1952

ALFA ROMEO 1900

Telaio/Chassis n. AR 1900 03332
Motore/Engine n. AR 1306 03402

Stima € 18.000 - 30.000

Barn find
Guida a destra
Motore originale
Prima vernice Grigio Biacca
Barn find
Right-hand drive
Original engine
First paint Grigio Biacca



Pietra miliare della storia della casa milanese perché è la prima Alfa Romeo prodotta in serie su una catena di montaggio, la prima Alfa Romeo monoscocca e anche la prima Alfa Romeo con guida a sinistra di serie, l'Alfa Romeo 1900 è una berlina quattro porte prodotta dall'Alfa Romeo nello Stabilimento del Portello tra il 1950 e il 1959. La presentazione alla stampa della nuova Alfa Romeo 1900, ad opera delle carrozzeria Touring, (pron."millenove"; il nome deriva dall'approssimazione per eccesso della cilindrata) si tenne il 2 ottobre 1950 a Milano all'Hotel Principe di Savoia mentre quella al pubblico al salone di Parigi nell'ottobre successivo. In quel momento ancora non era stata completata la catena di montaggio visto che persino lo studio delle attrezzature produttive fu integralmente eseguito al Portello.

La versione definitiva della 1900 normale ha telaio monoscocca con carrozzeria berlina a 4 porte in acciaio dalla linea allo stesso tempo sportiva ed elegante che prevede un frontale con uno scudetto trilobato affiancato a due prese d'aria ovali, particolari destinati a diventare un classico. I fanali anteriori circolari erano posti sulla sommità dei parafranghi sopra i cicalini delle luci di posizione mentre sul retro molto pulito spiccavano il portatarga cromato e le luci posteriori circolari di piccolo diametro. Il motore di serie è un 4 cilindri in linea 1884 cm3 raffreddato ad acqua con basamento in ghisa, testata in alluminio,

A milestone in the history of the Milanese manufacturer because it was the first Alfa Romeo to be mass-produced on an assembly line, the first Alfa Romeo monocoque and also the first Alfa Romeo with left-hand drive as standard. The Alfa Romeo 1900 was a four-door saloon produced by Alfa Romeo at the Portello works between 1950 and 1959. The press presentation of the new Alfa Romeo 1900, by the Touring coachbuilder, (pronounced 'millenove'; the name derives from the approximation by excess of the displacement) was held on 2 October 1950 in Milan at the Hotel Principe di Savoia, while that to the public was held at the Paris motor show the following October. At that time the assembly line had not yet been completed, as even the study of production equipment was carried out entirely at Portello.

The final version of the 1900 normale had a monocoque chassis with a four-door saloon body in steel with a line that was both sporty and elegant, featuring a front end with a three-lobed shield flanked by two oval air intakes, details destined to become a classic. The circular front lights were placed on top of the mudguards above the position light buzzers while the very clean rear featured a chrome-plated number plate holder and small circular rear lights. The standard engine is a water-cooled 1884 cm3 in-line 4-cylinder with a cast-iron crankcase, aluminium cylinder head, timing system with two chain-driven overhead camshafts, hemispherical combustion chambers and a Weber 36 DO5 single-bore carburettor. It developed 80 hp of maximum power at 4800 rpm and



distribuzione con due alberi a camme in testa comandati da catena, camere di scoppio emisferiche e un carburatore monocorpo Weber 36 DO5. Sviluppa 80 CV di potenza massima a 4800 giri/min e 13,3 Kgm di coppia massima a 3000 giri/min. Erano valori record per l'epoca che facevano toccare alla berlina di serie i 150 km/h.

13.3 kgm of maximum torque at 3000 rpm. These were record values for the time, which allowed the standard saloon to touch 150 km/h.

L'esemplare qui presentato del 1952 è un classico "barn-find". Ordinata dal Conte Reatelli (famiglia nobile aretina) espressamente con guida a destra per poter scendere dal lato del marciapiede. Evidentemente custodita in luogo asciutto (non ha ruggine passante in alcuna sua parte, fondi, scatolati) presenta ancora la documentazione dell'epoca (libretto originale) è stata radiata d'ufficio ma conserva ancora le targhe originali. Si presenta ancora con la prima vernice Grigio Biacca (702) e i cerchi color panna, gli interni (da rifare) in panno beige, il motore è completo ed è funzionante (di primo impianto, l'auto è quindi "matching numbers"), mancano solo le frecce anteriori. Il paraurti posteriore centrale è smontato ma presente, mentre le parti laterali sono ancora presenti sulla vettura. Un'ottima occasione per aggiudicarsi la vettura di famiglia che vinceva le corse!

The example presented here from 1952 is a classic 'barn-find'. It was ordered by Count Reatelli (an aristocratic family from Arezzo) expressly with right-hand drive so that it could be driven down the side of the pavement. Evidently kept in a dry place (it has no rust passing through any of its parts, bottoms, boxes), it still has the documentation of the period (original booklet) and has been ex-officio cancelled but still has the original number plates. It still has the original Grigio Biacca (702) paintwork and cream-coloured rims, the interior (to be redone) in beige cloth, the engine is complete and running (original equipment, the car is therefore 'matching numbers'), only the front indicators are missing. The rear centre bumper is removed but present, the side parts are still on the car. An excellent opportunity to acquire the family's race-winning car!





10.

1955

FIAT 600 MORETTI "GRAN LUSSO"

Telaio/Chassis n. 100 025041

Motore/Engine n. 100.000

Stima € 15.000 - 30.000

Prima serie con vetri scorrevoli
Prima vernice metallizzata
Motore e cambio in perfetta efficienza
ASI
First series sliding glass
First metallic paint
Engine and gearbox in perfect working order
ASI



Nel secondo dopoguerra la FIAT era guidata da Vittorio Valletta il quale nell'intento di motorizzare la nuova Italia repubblicana, incaricò Dante Giacosa di realizzare la nuova vettura: un compito arduo, dato che l'azienda aveva potenzialità veramente modeste. La piccola utilitaria Fiat venne presentata il 9 marzo 1955 a Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. La "600", nata come vettura popolare, ma non del tutto superutilitaria, avrà uno strabiliante successo di vendite e, dopo pochi mesi, il tempo di attesa per la consegna supererà l'anno. Ingredienti strategici del successo furono il prezzo competitivo, ma non stracciato, una buona dotazione e qualità per il prezzo, una buona abitabilità e il buon comportamento stradale che, abbinato al buon cambio, dava anche soddisfazioni di guida nonostante il piccolo motore di nuova progettazione, il "100", situato in posizione posteriore, di 633 cm³, erogante una potenza di 21,5 CV (pari a 15,8 kW) a 4 600 giri al minuto, in grado di spingere l'automobile fino a 95 km/h. Viene considerata l'icona del boom economico italiano.

La Moretti viene fondata a Torino da Giovanni Moretti nel 1925 con di motocarri e motocicli, sia da turismo sia da competizione. La prima vettura, di piccola cilindrata, da considerare un prototipo, a tre posti, equipaggiata con un bicicindrico da 500 cc viene costruita nel 1928. Alla fine degli anni 50, a causa dei sempre più elevati costi di produzione di

After the Second World War, FIAT was led by Vittorio Valletta, who, wishing to motorise the new republican Italy, commissioned Dante Giacosa to design the new car: an arduous task, given that the company had very modest potential.

Fiat's small utility car was presented on 9 March 1955 in Geneva, in the Palazzo delle Esposizioni.

The '600', born as a popular but not entirely super-utilitarian car, was a resounding sales success and, after only a few months, the waiting time for delivery exceeded a year. Strategic ingredients of success were the competitive, but not outrageous price, good equipment and quality for the price, good roominess and good road handling which, combined with the good gearbox, also proved satisfying to drive despite the small, newly designed engine, the '100', located at the rear, of 633 cm³, delivering 21.5 hp (equal to 15.8 kW) at 4,600 rpm, capable of propelling the car up to 95 km/h. It is considered the icon of the Italian economic boom.

Moretti was founded in Turin by Giovanni Moretti in 1925 with both touring and racing motorbikes. The first car, a small car, to be considered a prototype, three-seater, equipped with a 500 cc 2-cylinder engine was built in 1928. At the end of the 1950s, due to the ever-increasing production costs of these vehicles compared to large-scale industrial production, Moretti had to suspend production of complete cars to become a



questi veicoli rispetto alla produzione industriale in grande serie, Moretti deve sospendere la produzione di vetture complete per trasformarsi in carrozziere: la maggior parte delle fuoriserie realizzate da questo momento in poi trarranno origine da telai e parti meccaniche Fiat. Negli anni sessanta, la forte amicizia che legava Giovanni Moretti e Gianni Agnelli, favori il legame tra Fiat e Moretti, nella veste di carrozzeria indipendente, la Moretti sforna un gran numero di modelli e allestimenti quasi esclusivamente su base FIAT, le Moretti del periodo sono contraddistinte da un ottimo livello di finitura e assemblaggio, come solo la produzione artigianale può garantire. Tra i designer che lavorarono per la Moretti spicca la figura di Giovanni Michelotti, che disegnerà vari modelli.

Il Modello Gran Lusso, nato nel 1955, era disponibile in verniciatura metallizzata e bicolore, si distingueva per le eleganti codine allungate sui parafranghi posteriori, veniva commercializzata per 1.195.000 Lire, circa il doppio di una normale 600 (590'000 Lire).

Lo stupendo esemplare che vi proponiamo probabilmente conserva ancora la prima vernice metallizzata realizzata dalla Moretti, difficile da identificare trattandosi di un'auto artigianale, si presenta oggi ancora in benissimo condizioni estetiche, anno 1955 uno dei primissimi modelli prodotti, con vetri scorrevoli. La meccanica regolarmente mantenuta, la tappezzeria originaria sempre in ottime condizioni e il serbatoio restaurato e trattato con Tankerite. Utilizzata per raduni e uscite, viene regolarmente messa in strada. Motore e cambio in perfetta efficienza. Completa dei suoi accessori originali e ruota di scorta. Immatricolata ASI.

coachbuilder: most of the custom-built cars made from this point onwards were based on Fiat chassis and mechanical parts. In the 1960s, the strong friendship between Giovanni Moretti and Gianni Agnelli fostered the link between Fiat and Moretti. As an independent coachbuilder, Moretti produced a large number of models and outfits almost exclusively based on FIAT, the Moretti cars of the period were characterised by an excellent level of finish and assembly, as only craftsmanship can guarantee. Prominent among the designers who worked for Moretti was Giovanni Michelotti, who designed several models. The Gran Lusso model, born in 1955, was available in metallic and two-tone paint, was distinguished by the elegant elongated pigtails on the rear wings, and was marketed for 1,195,000 lire, about twice as much as a normal 600 (590,000 lire).

The wonderful model we offer here probably still has the first metallic paintwork made by Moretti, which is difficult to identify as it is a handcrafted car. It is still in very good cosmetic condition, year 1955 one of the very first models produced, with sliding windows. The mechanics regularly serviced, the original upholstery still in excellent condition and the tank restored and treated with Tankerite. Used for rallies and outings, it is regularly put on the road. Engine and gearbox in perfect working order. Complete with original accessories and spare wheel. ASI registered.



11.

1958 FIAT 600 VIGNALE RENDEZ-VOUS

Telaio/Chassis n. 479281
Motore/Engine n. 100.000-523558

Stima € 30.000 - 45.000

Meno di 200 esemplari prodotti
Circa 20 ancora in circolazione
Ottime condizioni generali
ASI
Less than 200 produced
Around 20 still in circulation
Excellent overall condition
ASI



Dopo la nascita della Fiat 600, icona del boom economico italiano ma vettura popolare, visto il grande successo si avvertì l'esigenza di versioni di maggior pregio. Vignale decise che aveva senso pensare a una versione lusso della utilitaria torinese. Prodotta dal 1955 al 1959, sfruttando la base meccanica della Fiat 600, la Rendez-Vous è stata un modello realmente esclusivo. Non ci sono dati certi sul numero di vetture prodotte, si parla di meno di 200 e se ne stimano solo 20 ancora esistenti.

L'estetica delle vetture, disegnata da Michelotti, si ispirava alle stupende Lancia anni '50 con un'incredibile trasformazione rispetto all'estetica della vettura d'origine. Facile ritrovare nelle linee dell'auto reminiscenze della Lancia Aurelia, sia all'anteriore (con la grande bocca frontale) sia al posteriore con i fanali verticali e la coda che si prolunga sul terzo volume con linea curvilinea. La vettura poteva essere impreziosita con eleganti cerchi a raggi, mentre per molti esemplari veniva scelta la livrea bicolore in particolare la finitura argento della parte alta della vettura. Il motore della 600 veniva dotato del kit Abarth con cilindrata maggiorata a 747cc e una potenza superiore ai 40CV che donavano alla vettura un discreto spunto. L'interno, presente in configurazioni differenti, poteva ospitare, a discrezione del cliente la strumentazione della 600 base (presente in gran parte dei modelli incontrati) o adottare elementi personalizzati.

After the birth of the Fiat 600, an icon of Italy's economic boom yet a popular car, there was a need for more premium versions. Vignale decided it made sense to think of a luxury version of the Turin-based hatchback. Produced from 1955 to 1959, using the mechanical base of the Fiat 600, the Rendez-Vous was a truly exclusive model. There are no certain figures on the number of cars produced, fewer than 200 are mentioned and only an estimated 20 still exist.

The aesthetics of the cars, designed by Michelotti, were inspired by the stunning Lancias of the 1950s with an incredible transformation from the aesthetics of the original car. It is easy to find reminiscences of the Lancia Aurelia in the lines of the car, both at the front (with the large front mouth) and at the rear with the vertical headlights and the tail extending into the third volume with a curved line. The car could be embellished with elegant spoke wheels, while for many examples the two-tone livery was chosen, in particular the silver finish of the upper part of the car. The engine of the 600 was equipped with the Abarth kit with a displacement increased to 747 cc and a power output of more than 40 hp that gave the car a fair amount of punch. The interior, present in different configurations, could accommodate, at the customer's discretion, the instrumentation of the basic 600 (present in most of the models encountered) or adopt customised elements.



L'esemplare che vi presentiamo arriva a noi in ottime condizioni generali, restaurata oltre 15 anni fa con leggere imperfezioni estetiche del tempo, perfettamente utilizzabile da subito. Meccanica perfettamente funzionante e tappezzeria in perfetto stato, ultimamente poco utilizzata. Rara quanto bella, la piccola coupé artigianale dal fascino tutto italiano aspetta solo di essere lanciata in strada, adatta alle più prestigiose passerelle di concorsi d'eleganza. Immatricolata ASI.

The model we present to you arrived in excellent overall condition, restored over 15 years ago with slight aesthetic imperfections of the time, perfectly usable immediately. Mechanics in perfect working order and upholstery in perfect condition, little use lately. As rare as it is beautiful, the small hand-crafted coupé with its all-Italian charm is just waiting to be put on the road, suitable for the most prestigious concours d'elegance catwalks. ASI registered.







12.

1963 FIAT ABARTH 210 TIPO 1000

Telaio/Chassis n. 1506641 ABARTH 1267
Motore/Engine n. 1901569

€ 50.000 - 80.000

FIVA IDENTITY CARD
Targa Argento ASI
Restaurata oltre 20 anni fa
Ottimo stato generale.
Completamente originale
FIVA IDENTITY CARD
ASI silver plate
Restored over 20 years ago
Excellent overall condition.
Completely original



La 600 piccola utilitaria Fiat venne presentata il 9 marzo 1955 a Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. La "600", nata come vettura popolare, ma non del tutto superutilitaria, avrà uno strabiliante successo di vendite e, dopo pochi mesi, il tempo di attesa per la consegna supererà l'anno. Nonostante la sua chiara vocazione utilitaria e le prestazioni piuttosto modeste, in poco tempo la piccola 600 entra nell'universo delle manifestazioni sportive partecipando a competizioni di vario tipo: dalle gare di velocità in pista, come a Monza, ai tracciati delle gare in salita, dagli impegnativi rally alle gare di regolarità. Questa caratteristica non sfugge naturalmente a Karl Abarth il quale decide di sfruttare la duplice personalità della vettura. Gli anni Sessanta rappresentarono un decennio d'oro per l'Abarth, un periodo in cui il mito cresce a dismisura, tanto che le parole Abarth e "abarthizzata" entrano nel linguaggio comune.

Fiat's '600' small utility car was presented on 9 March 1955 in Geneva, in the Exhibition Hall. The '600', born as a popular but not entirely super-utilitarian car, was a resounding sales success and, after a few months, the lead time for delivery exceeded a year. Despite its clear utilitarian vocation and rather modest performance, in a short time the small 600 entered the world of sporting events, taking part in competitions of various types: from speed races on the track, such as at Monza, to uphill racing tracks, from demanding rallies to regularity races. This feature naturally did not escape Karl Abarth who decided to exploit the car's dual personality. The 1960s represented a golden decade for the Abarth, a period in which the myth grew by leaps and bounds, so much so that the words Abarth and "abarthizzata" entered common parlance.

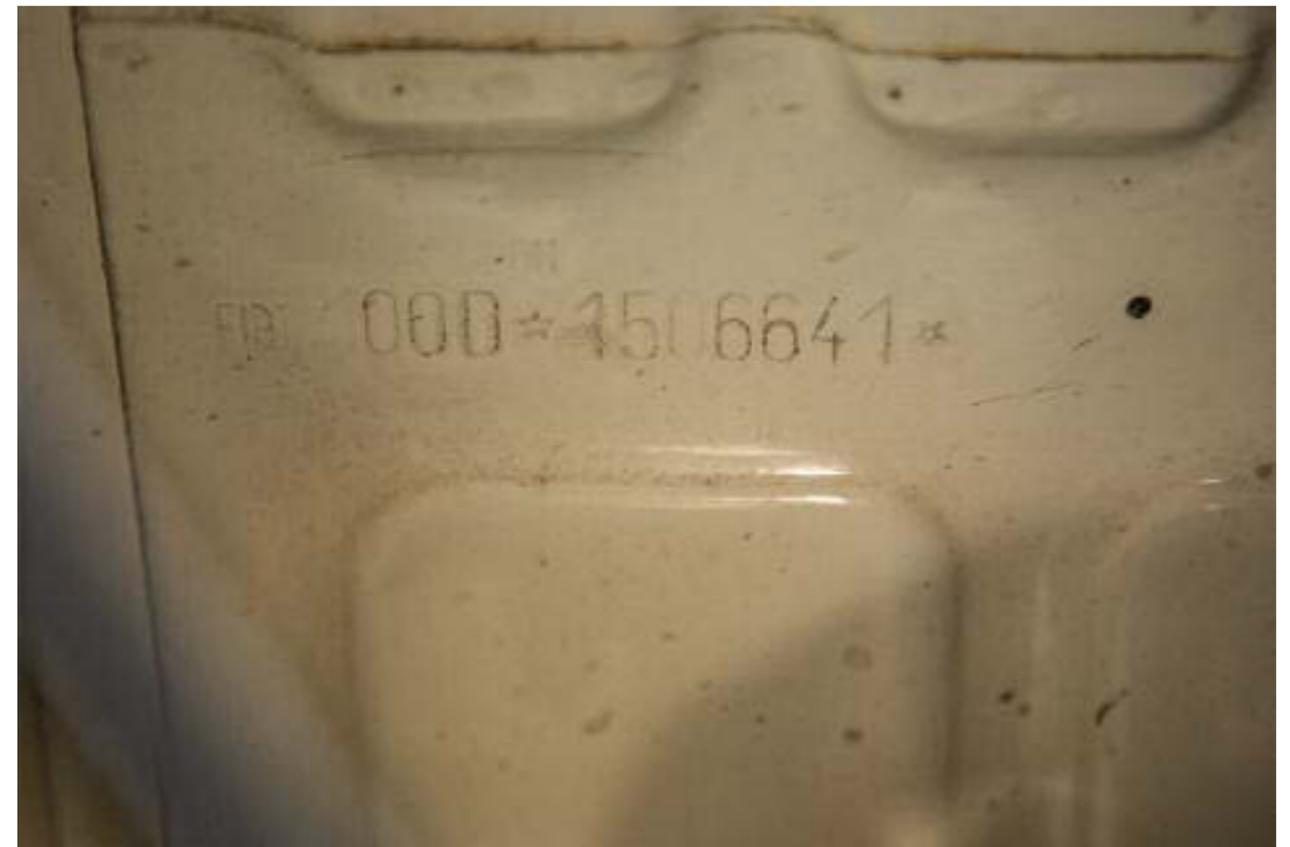


La Fiat Abarth 750 Berlina prodotta come 'derivazione Abarth' rimane in listino fino all'ottobre del '60. Quando, anni dopo, la Fiat presenta la 600D Abarth realizza una nuova trasformazione che consente di incrementare la cilindrata fino alla soglia di 850 cc e successivamente la vettura viene montata direttamente dalla Casa. Nel luglio '62, alla 850 TC e alla 850 TC Nürburgring, si affianca una novità destinata ad entrare nell'olimpo dell'automobilismo sportivo e nei sogni di milioni di appassionati di tutto il mondo: la Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa. Questa differisce dalla precedente 850 per la meccanica e per alcune scelte estetiche, tra cui l'applicazione sui parafranghi della scritta Abarth 1000 e del logo con saetta tricolore; sul cruscotto, del marchio Abarth e della sigla della cilindrata. Sul cofano motore appare la scritta Abarth e la corrispondente cilindrata.

Lo stupendo esemplare qui presentato arriva a noi in ottime condizioni, la carrozzeria ha eseguito un restauro conservativo oltre 20 anni fa e non ha mai subito altri interventi estetici, si presenta con leggere imperfezioni dovute agli anni. Pronta a emozionare con la grinta unica, rara auto stradale da collezione, adatta anche a correre, già corredata di omologazione FIVA e Targa Argento ASI. L'avantreno è stato completamente revisionato anni fa, come la meccanica sempre tenuta in perfetto stato, per essere poi usata per facili tragitti in raduni e uscite domenicali, mai portata in pista. La marmitta record Monza replica in acciaio inox regala un sound da far invidia alle migliori sportive, complice il poderoso motore originale Abarth 1000cc. Gli interni sono in ottimo stato e non necessitano alcun intervento.

The Fiat Abarth 750 Berlina produced as an 'Abarth derivation' remained on the list until October '60. When, years later, Fiat presented the 600D Abarth, a new transformation was made that allowed the engine capacity to be increased to 850 cc. In July 1962, the 850 TC and the 850 TC Nürburgring were joined by a novelty destined to enter the Olympus of motor racing and the dreams of millions of enthusiasts around the world: the Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa. This one differs from the previous 850 in its mechanics and some aesthetic choices, including the application on the mudguards of the Abarth 1000 inscription and the logo with the tricolour lightning bolt; on the dashboard, the Abarth logo and the cylinder capacity code. On the bonnet appears the Abarth inscription and the corresponding cylinder capacity.

The stunning example presented here comes to us in excellent condition, the bodywork having undergone a conservative restoration over 20 years ago and never having undergone any other aesthetic interventions, it presents slight imperfections due to the years. Ready to thrill with its unique grit, rare collector's road car, also suitable for racing, already fitted with FIVA homologation and ASI Silver Plate. The front end was completely overhauled years ago, as was the mechanics, always kept in perfect condition, to be used for easy trips to rallies and Sunday outings, never taken to the track. The record Monza replica stainless steel exhaust gives a sound to make the best sports cars envious, thanks to the powerful original Abarth 1000cc engine. The interior is in excellent condition and needs no intervention.





13.

1958 FIAT 600 BICOLORE

Telaio/Chassis n. 454283
Motore/Engine n. 100.000 - 255665

€ 8.000 - 12.000

Ottime condizioni estetiche e meccaniche

ASI

Excellent aesthetic and mechanical condition

ASI



Nel secondo dopoguerra la FIAT era guidata da Vittorio Valletta il quale, nell'intento di motorizzare la nuova Italia repubblicana, incaricò Dante Giacosa di realizzare la nuova vettura: un compito arduo, dato che l'azienda aveva potenzialità veramente modeste. La piccola utilitaria Fiat venne presentata il 9 marzo 1955 a Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. La "600", nata come vettura popolare, ma non del tutto superutilitaria, avrà uno strabiliante successo di vendite e, dopo pochi mesi, il tempo di attesa per la consegna supererà l'anno.

Ingredienti strategici del successo furono il prezzo competitivo, ma non stracciato, una buona dotazione e qualità per il prezzo, una buona abitabilità e il buon comportamento stradale che, abbinato al buon cambio, dava anche soddisfazioni di guida nonostante il piccolo motore di nuova progettazione, il "100", situato in posizione posteriore, di 633 cm³, erogante una potenza di 21,5 CV (pari a 15,8 kW) a 4 600 giri al

After the Second World War, FIAT was led by Vittorio Valletta who, wishing to motorise the new republican Italy, commissioned Dante Giacosa to design the new car: an arduous task, given that the company had truly modest potential. Fiat's small utility car was presented on 9 March 1955 in Geneva, in the Palazzo delle Esposizioni. The '600', born as a popular but not entirely super-utilitarian car, was a resounding sales success and, after only a few months, the waiting time for delivery exceeded a year.

Strategic ingredients of success were the competitive, but not outrageous price, good equipment and quality for the price, good roominess and good road handling which, combined with the good gearbox, also proved satisfying to drive despite the small, newly designed engine, the '100', located at the rear, of 633 cm³, delivering 21.5 hp (equal to 15.8 kW) at 4,600 rpm, capable of propelling the car up to 95 km/h. It is considered the icon of the Italian economic boom.

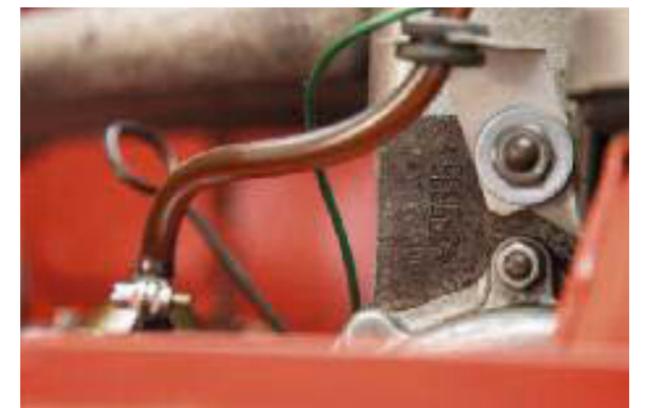


minuto, in grado di spingere l'automobile fino a 95 km/h. Viene considerata l'icona del boom economico italiano.

L'esemplare che vi proponiamo è uno splendido bicolore rosso-nero, tipico dei primi anni di produzione della seconda generazione della Fiat 600. Restaurata oltre 15 anni fa si presenta ancora in ottime condizioni estetiche e meccaniche, come la tappezzeria sempre in ottime condizioni e il serbatoio restaurato e trattato con Tankerite. Pochissimo utilizzata è stata regolarmente mantenuta. Completa dei suoi accessori originali e ruota di scorta. Immatricolata ASI.

The model shown here is a splendid two-tone red-black, typical of the early production years of the second generation Fiat 600. Restored over 15 years ago, it is still in excellent aesthetic and mechanical condition, such as the upholstery, which is still in very good shape, and the tank, which has been restored and treated with Tankerite. Very little use has been made of it and it has been regularly maintained. Complete with its original accessories and spare wheel. ASI registered.





14.

1963 FIAT 600 SPIAGGINA REPLICA JOLLY GHIA

Telaio/Chassis n. 1461400
Motore/Engine n. 1600310

Stima € 25.000 - 50.000



Nel secondo dopoguerra la FIAT era guidata da Vittorio Valletta il quale nell'intento di motorizzare la nuova Italia repubblicana, incaricò Dante Giacosa di realizzare la nuova vettura: un compito arduo, dato che l'azienda aveva potenzialità veramente modeste.

La piccola utilitaria Fiat venne presentata il 9 marzo 1955 a Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. La "600", nata come vettura popolare, ma non del tutto superutilitaria, avrà uno strabiliante successo di vendite e, dopo pochi mesi, il tempo di attesa per la consegna supererà l'anno. Ingredienti strategici del successo furono il prezzo competitivo, ma non stracciato, una buona dotazione e qualità per il prezzo, una buona abitabilità e il buon comportamento stradale che, abbinato al buon cambio, dava anche soddisfazioni di guida nonostante il piccolo motore di nuova progettazione, il "100", situato in posizione posteriore, di 633 cm³, erogante una potenza di 21,5 CV (pari a 15,8 kW) a 4 600 giri al minuto, in grado di spingere l'automobile fino a 95 km/h. Viene considerata l'icona del boom economico italiano.

La Carrozzeria Ghia realizzerà di questo modello la versione Jolly, ossia la "spiaggina" creata esclusivamente per il divertimento. Sedili in vimini, niente tetto ne portiere per salire e scendere comodamente, solo un telo di copertura per il sole. Il progetto è nato grazie a un'idea di Gianni Agnelli, il quale desiderava un'auto da yacht, una vettura comoda da

After the Second World War, FIAT was led by Vittorio Valletta, who, with the intention of motorising the new republican Italy, commissioned Dante Giacosa to design the new car: an arduous task, given that the company had very modest potential.

Fiat's small utility car was presented on 9 March 1955 in Geneva, in the Palazzo delle Esposizioni. The '600', born as a popular but not entirely super-utilitarian car, was a resounding sales success and, after a few months, the lead time for delivery exceeded a year. Strategic ingredients of success were the competitive, but not outrageous price, good equipment and quality for the price, good roominess and good road handling which, combined with the good gearbox, also gave driving satisfaction despite the newly designed small engine, the '100', located at the rear, of 633 cm³, delivering 21.5 hp (equal to 15.8 kW) at 4,600 rpm, capable of propelling the car up to 95 km/h. It is considered the icon of the Italian economic boom.

Carrozzeria Ghia made the Jolly version of this model, the 'spiaggina' created exclusively for fun. Wicker seats, no roof or doors to get in and out comfortably, just a cover for the sun. The project was the brainchild of Gianni Agnelli, who wanted a yacht car, a comfortable car that could be unloaded at docking ports and used as a car for his holidays around the world.

Omologata carrozzeria aperta su libretto
Conserva le targhe nere originali
Restauro totale, completamente nuova
Type-approved open bodywork on registration
Retains original black plates
Totally restored, completely new



poter scaricare nei porti di attracco e utilizzare come auto per le sue vacanze in giro per il mondo.

Esigui gli esemplari realizzati, oggi quasi tutti collocati in musei e supercollezioni, l'esemplare che vi proponiamo è una fedelissima replica su base Fiat 600, rigenerata da zero in ogni componente, attenta a ogni più piccolo dettaglio per essere fedele alla sua musa ispiratrice.

La scocca portante è stata adeguatamente irrobustita data la mancanza del tetto, trasformazione eseguita da una officina specializzata, ha poi superato gli standard di sicurezza in fase di collaudo e ha ottenuto in Motorizzazione Civile il nuovo libretto con la conformità di "Carrozzeria Aperta". Attualmente non ha percorso neanche un km dopo il collaudo, attende di poter essere guidata lungo le spiagge di tutto il mondo dal suo nuovo acquirente.

Few examples were made, almost all of which are now in museums and supercollections. The example we propose here is a faithful replica based on a Fiat 600, regenerated from scratch in every component, paying attention to every smallest detail to be faithful to its inspirational muse.

The load-bearing body was adequately strengthened due to the lack of a roof, a transformation carried out by a specialised workshop, it then passed the safety standards during testing and obtained the new booklet with the conformity of 'Carrozzeria Aperta' at the Motorizzazione Civile (Vehicle Licensing Authority). At present, it has not travelled a single km since the test drive, and is waiting to be driven along beaches all over the world by its new buyer.





15.

1982 BMW 628 CSI (E24)

Telaio/Chassis n. WBAEA7101CB150144
Motore/Engine n. M30B28

Stima € 15.000 - 25.000

Targhe originali dell'epoca
Ottime condizioni dopo il restauro
Certificato di Rilevanza Storica
Original number plates from the period
Excellent condition after restoration
Certificate of Historical Relevance



Le origini della prima generazione della BMW Serie 6, contraddistinta dalla sigla di progetto E24, risalgono ai primi anni Settanta. Il reparto di sviluppo del marchio affida il compito di disegnare una prestigiosa coupé centro stile BMW, guidato da Paul Bracq (era stato parallelamente il compito anche ad un team guidato da Giorgetto Giugiaro, il cui progetto però viene accantonato). Il debutto in società della Serie 6 avviene al Salone di Ginevra del 1976. Le sue particolari forme, con linee tese e ampie superfici vetrate, vengono subito accolte con entusiasmo dal pubblico. L'originale conformazione dell'anteriore, caratterizzato da una calandra di plastica con inglobato il doppio rene centrale, regala inoltre all'auto il soprannome di Squalo.

Sotto la moderna carrozzeria si celano soluzioni tecniche all'avanguardia come la scocca con muso e coda deformabili, costruita per soddisfare al meglio anche i rigidi standard di sicurezza imposti dal mercato americano, dove verrà commercializzata (dal 1977). Nel 1978

The origins of the first generation of the BMW 6 Series, marked by the project designation E24, date back to the early 1970s. The brand's development department entrusted the task of designing a prestigious coupé to the BMW Style Centre, headed by Paul Bracq (the task had also been entrusted in parallel to a team led by Giorgetto Giugiaro, whose project was shelved, however). The 6 Series made its company debut at the 1976 Geneva Motor Show. Its distinctive shape, with taut lines and large glass surfaces, was immediately welcomed with enthusiasm by the public. The original shape of the front end, featuring a plastic grille with a double kidney in the middle, also gave the car the nickname of Shark.

Beneath the modern bodywork lay cutting-edge technical solutions such as the body with deformable nose and tail, built to meet the stringent safety standards imposed by the American market, where it was marketed (from 1977). In 1978 the 628 CSI made its debut, inheriting the 184 hp 2.8-litre engine from the 528i. In 1982, the model's mid-life update, typical of the period, proved to be very substantial and brought new features both in the



debutta la 628 CSI, che eredita dalla 528i il motore di 2.8 litri da 184 cv. Nel 1982 l'aggiornamento di mezza età del modello, tipico di quel periodo, si rivela molto corposo e porta novità sia in ambito telaistico (riduzione di peso, cambio geometrie sospensioni) che in ambito estetico (fendinebbia anteriori integrati nei paraurti ridisegnati, mentre internamente furono adottati un nuovo volante a tre razze ed un nuovo cruscotto che comprendeva un indicatore di scadenza degli intervalli per i tagliandi di manutenzione)

Questa Bmw 628 CSI con targhe originali dell'epoca, già restyling si presenta in condizioni impeccabili nel suo Balticblau-metallic (178/5). Ha il cambio a 5 rapporti, tutta la strumentazione funzionante compreso il check-panel introdotto proprio con il restyling, pneumatici di design storico di recente sostituzione, cerchi originali, sospensioni rifatte. L'auto è stata completamente rinfrescata nella carrozzeria e negli interni che sono stati impreziositi da una tappezzeria in pelle perfettamente in stile con il modello e l'epoca del veicolo. Ogni componente sostituito è originale BMW. Il motore è stato sottoposto ad una attenta revisione ma non è stato rifatto. E' dotata di certificato di Rilevanza storica e collezionistica.

chassis area (weight reduction, suspension geometry change) and in the cosmetic area (front fog lamps integrated into the redesigned bumpers, while inside a new three-spoke steering wheel and a new dashboard including a service interval indicator were adopted).

This Bmw 628 CSI with original plates of the time, already restyled is in impeccable condition in its Balticblau-metallic (178/5). It has a 5-speed gearbox, all working instrumentation including the check-panel introduced with the restyling, newly replaced historic design tyres, original wheels, rebuilt suspension. The car has been completely refreshed in bodywork and interior, which has been embellished with leather upholstery perfectly in style with the model and era of the vehicle. Every component replaced is original BMW. The engine has undergone a thorough overhaul but has not been rebuilt. It comes with a certificate of historic and collectors' relevance.





16.

1970 VW-PORSCHE 914/6

Telaio/Chassis n. 9140431643
Motore/Engine n. 000064

Stima € 90.000 - 120.000

Progetto VW-Porsche
I serie, versione 914/6 GT
Auto italiana all'origine
Regolarmente targata e revisionata
*Project VW-Porsche
1st series, 914/6 GT version
Italian car
Regularly registered and serviced*





A metà degli anni '60 due case tedesche erano alla ricerca di nuove soluzioni per sostituire 2 modelli che avevano in produzione per ragioni economiche e di vetustà. La prima era la Porsche, alla ricerca di una sostituta della 912 ormai troppo cara per il mercato e poco performante, la seconda era la Volkswagen che doveva necessariamente dare un seguito alla esperienza Karmann-Ghia. Le due case, legate da ottimi rapporti commerciali, s'accordarono per un progetto comune, prevedendo per la nuova vettura una carrozzeria tipo targa che potesse ospitare indifferentemente un propulsore Volkswagen o Porsche, montato in posizione centrale-posteriore e stabilendo di affidarne l'assemblaggio a una struttura terza. A tal fine costituirono nel 1966 la società VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH con sede a Ludwigsburg.

Alla Porsche venne affidato il compito di progettare il telaio e le sospensioni, mentre il disegno della carrozzeria, derivato da un progetto proposto dallo studio di design Gugelot di Ulma, spetta alla Karmann, che poi si sarebbe occupata anche dell'assemblaggio. La nuova auto, denominata "914", venne presentata al Salone dell'Automobile di Francoforte sul Meno nel settembre del 1969: forme squadrate, un'originale e aerodinamica carrozzeria targa, con tetto rigido asportabile e robusto roll bar, meccanica, ideata dalla Porsche, che prevedeva il posizionamento posteriore-centrale del motore, sospensioni a 4 ruote indipendenti con barre di torsione, cambio manuale a 5 marce e freni a disco su tutte le ruote, due le motorizzazioni disponibili al debutto il 4 cilindri Volkswagen di 1679 cm³ a iniezione e (914/6) c'era il 6 cilindri Porsche a 2 carburatori ex 911 T.

Questa 914/6 del 1970 (la Serie) parte da una base "stradale" ed è stata realizzata secondo le specifiche della versione 914/6 GT versione impiegata per le competizioni. Allestita secondo la fiche internazionale HTP CSAI Velocità, categoria GTS, si tratta di una auto italiana all'origine, regolarmente targata e revisionata. Il roll-bar è stato smontato per l'uso stradale ma è disponibile.

Il motore, preparato dall'azienda Capricorn in Germania secondo le specifiche della fiche (nota per le sue preparazioni molto raffinate tecnicamente), eroga 200 cv ed ha le caratteristiche del motore della

In the mid-1960s, two German manufacturers were looking for new solutions to replace two models they had out of production due to economic reasons and age. The first was Porsche, looking for a replacement for the 912, which was now too expensive for the market and had poor performance, and the second was Volkswagen, which had to follow up the Karmann-Ghia experience. The two manufacturers, linked by excellent business relations, agreed on a joint project, envisaging a targa-type body for the new car that could accommodate either a Volkswagen or Porsche engine, mounted in a central-rear position, and deciding to entrust its assembly to a third party. To this end, they formed the company VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH with its headquarters in Ludwigsburg in 1966.

Porsche was entrusted with the design of the chassis and suspension, while the body design, based on a project proposed by the Gugelot design studio in Ulm, was the responsibility of Karmann, who would then also handle assembly. The new car, named '914', was presented at the Frankfurt Motor Show in September 1969: squared-off forms, an original and aerodynamic targa body, with a removable hard top and sturdy roll bar, mechanicals, conceived by Porsche, which provided for the rear-central positioning of the engine, 4-wheel independent suspension with torsion bars, 5-speed manual gearbox and disc brakes on all wheels, two engines were available at the debut the 4-cylinder Volkswagen of 1679 cm³ injection and (914/6) there was the 6-cylinder Porsche with 2 carburetors former 911 T.

This 1970 914/6 (1st Series) started from a "road" base and was built to the specifications of the 914/6 GT version used in competition. Set up according to the HTP CSAI International Speed Fiche, GTS category, it is an Italian car in origin, regularly registered and serviced. The roll-bar has been dismantled for road use but is available.

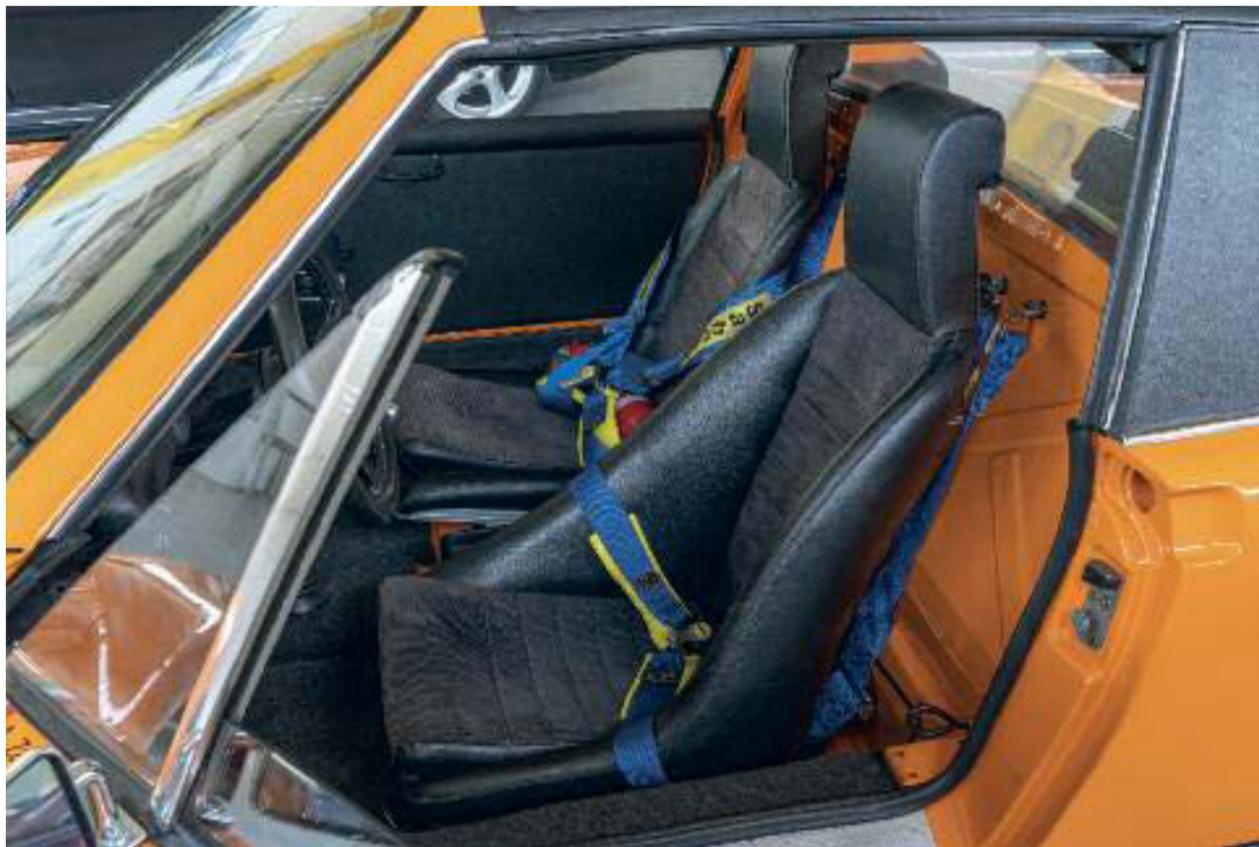
The engine, prepared by the Capricorn company in Germany to the specifications of the fiche (known for its very technically refined preparations), delivers 200 hp and has the characteristics of the Carrera 6 engine: twin ignition, Carrera 6 camshafts, Weber 46 ida



Carrera 6: doppia accensione, alberi a camme Carrera 6, carburatori Weber 46 ida, bielle in titanio, monoblocco in alluminio. Anche il sistema frenante è stato rivisto e migliorato con doppia pompa e pinze anteriori maggiorate (secondo fiche). E' dotata di un differenziale autobloccante e di un impianto di scarico sportivo/stradale, replica dell'originale montato sulle 914/6 ufficiali.

carburetors, titanium connecting rods, aluminium cylinder block. The braking system has also been revised and improved with double pumps and oversized front calipers (according to the fiche). It is equipped with a self-locking differential and a sports/road exhaust system, a replica of the original fitted to the official 914/6.







17.

1983 LAND ROVER SERIES III 88 2.25 DIESEL BY KWORKS

Telaio/Chassis n LBAB02A2100157

Stima € 25.000 - 35.000

Splendido restauro conservativo a febbraio 2023
Restaurata nel colore originale
Targa Messina bianca
Interni conservati, sedili in pelle nuovi
Beautifully restored in February 2023
Restored in original colour
White Messina number plate
Interior preserved, new leather seats



Derivata dalla Series 2a, la Series 3 era un aggiornamento di quella che a suo tempo era già un mezzo iconico. Molti pezzi della Series 2a erano intercambiabili con la Series 3 che però si distingueva per i fari non più posti sulla griglia ma sui parafranghi, una griglia di design diverso e fatta in plastica e un interno dal disegno nuovo. La Series 3 poi aveva un cofano diverso rispetto alla serie precedente con angoli arrotondati e manteneva sempre gli attacchi per la ruota di scorta introdotta sulla Series 2a.

La nuova Series 3 manteneva la trasmissione completamente sincronizzata con riduttore della 2a, che era particolarmente apprezzata per la sua facilità di uso ed efficacia nelle condizioni più difficili. Proposta in 3 motorizzazioni, due a benzina e una diesel, rimase in produzione fino al 1985. Curioso notare che nel 1976, 5° anno di produzione della Series 3 fu prodotta la 1.000.000 Land Rover.

Questo Series 3 del 1983 è stato oggetto di un restauro conservativo nel mese di febbraio 2023 che ha interessato la parte della carrozzeria e meccanica. Nello specifico questo Series 3 è stato dotato di nuovo telone, nuovo portellone posteriore originale, nuove guarnizioni, kit portaruota, nuovi coprifili porta e nuovi angolari zincati.

Derived from the Series 2a, the Series 3 was an update of the already iconic vehicle. Many parts of the Series 2a were interchangeable with the Series 3, which was distinguished by headlights no longer placed on the grille but on the mudguards, a different grille design made of plastic and a new interior design. The Series 3 then had a different bonnet than the previous series with rounded corners and still retained the spare wheel mountings introduced on the Series 2a.

The new Series 3 retained the fully synchronised transmission with gearbox of the 2nd, which was particularly appreciated for its ease of use and effectiveness in the most difficult conditions. Offered in three engines, two petrol and one diesel, it remained in production until 1985. Interestingly, in 1976, the fifth year of Series 3 production, the 1,000,000th Land Rover was produced.

This 1983 Series 3 underwent a conservative restoration in February 2023 that involved the bodywork and mechanicals. Specifically, this Series 3 was fitted with a new tarpaulin, new original tailgate, new seals, wheel carrier kit, new door covers and new galvanised corners.



Sono poi stati eseguiti i seguenti lavori:

- Bronzine
- Fasce pistoni
- Guarnizione testata
- Revisione sede valvole
- Kit gomme e guarnizioni valvole
- Revisione Pompa
- Kit distribuzione

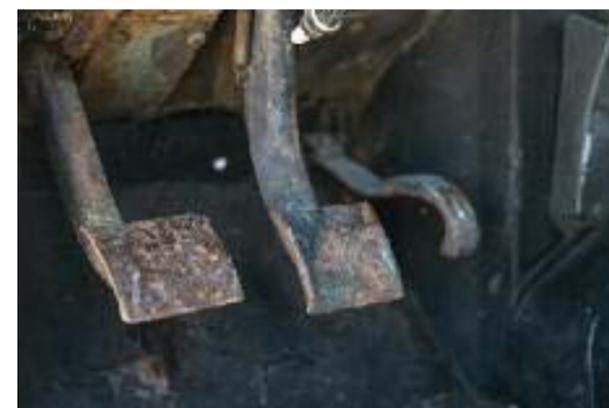
Il mezzo è regolarmente immatricolato come autocarro per trasporto cose e uso proprio ed è pronto anche per l'esportazione.

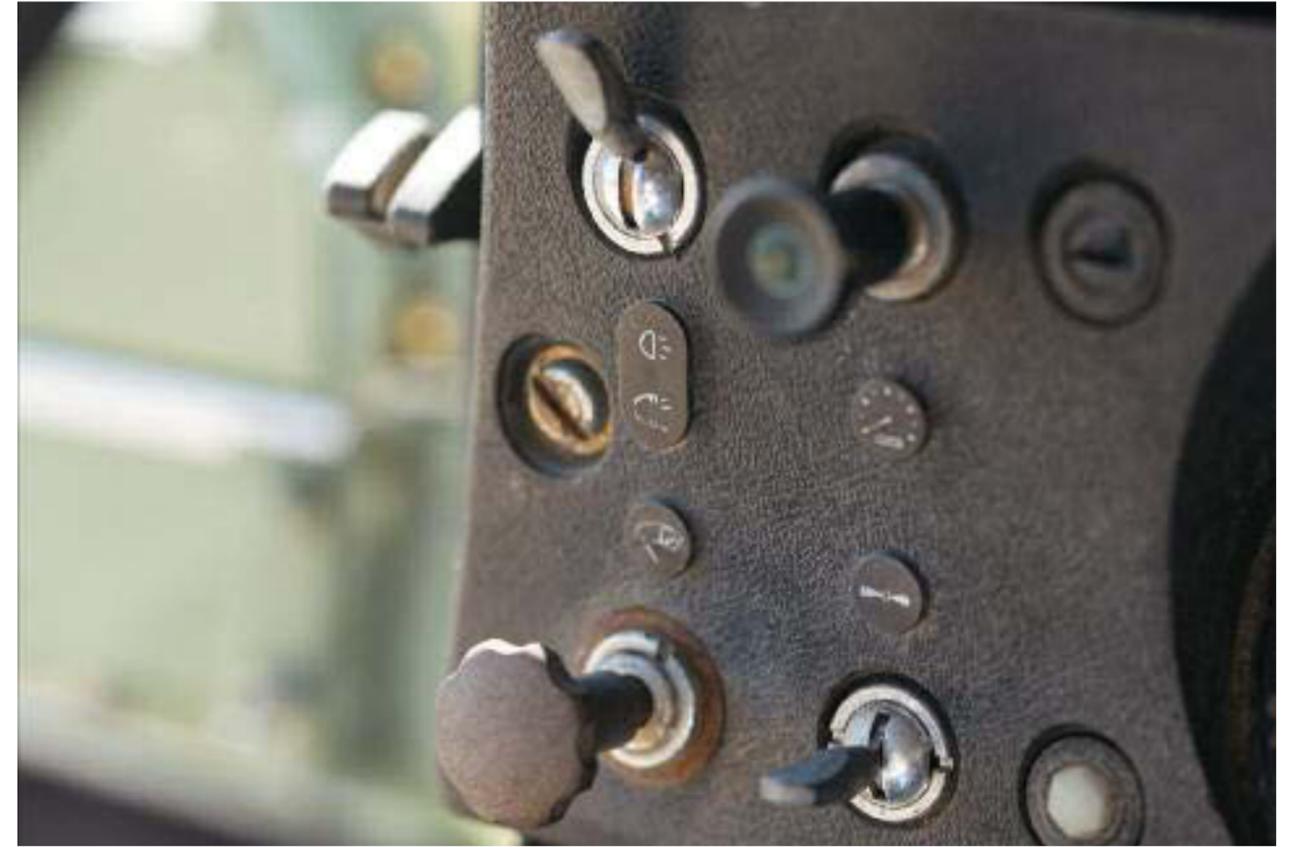
The following work was also carried out:

- Bushings
- Piston rings
- Head gasket
- Valve seat overhaul
- Valve rubbers and gaskets kit
- Pump overhaul
- Distribution kit

The vehicle is duly registered as a truck for transport of goods and own use and is also ready for export.







18.

1970 LANCIA FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF

Telaio/Chassis n. 818.540 – 002158
Motore/Engine n. 818.540 – 2264676

€ 50.000 - 75.000



La Fulvia Coupé, nasce ufficialmente nel marzo del 1965, al Salone di Ginevra. Derivata dalla Fulvia berlina, sul mercato da due anni, è frutto della matita di Piero Castagnero, che nel disegnarla parte dalle forme dei motoscafi Riva. Nasce così una elegante berlina sportiva a 2 posti più 2 con un abitacolo luminoso, caratterizzato da ampie vetrate e da parabrezza e lunotto molto più inclinati rispetto alla versione berlina. La prima Fulvia Coupé monta un 4 cilindri di 1216 cm³ da 80 cavalli, che presto aumenta nella cilindrata a 1.3 e poi a 1.6 litri.

La Squadra Corse HF Lancia rinata nel febbraio del 1963, quasi come un'iniziativa privata di fedeli appassionati del Marchio torinese in particolare da Cesare Fiorio, pilota e figlio dell'allora direttore della comunicazione Lancia Sandro, decide di impiegarla nelle competizioni, in particolare nei rally. Dalla Fulvia Coupé nascono così le versioni HF (la sigla HF significa High Fidelity), destinate alle corse: vetture più

The Fulvia Coupé was officially born in March 1965, at the Geneva motor show. Derived from the Fulvia saloon, which had been on the market for two years, it was the brainchild of Piero Castagnero, who in designing it started from the shapes of Riva motorboats. The result was an elegant two-seater plus two sports berlinetta with a luminous interior, characterised by large windows and a much more inclined windscreen and rear window than the saloon version. The first Fulvia Coupé was fitted with a 4-cylinder 1216 cm³ engine producing 80 horsepower, which soon increased in displacement to 1.3 and then 1.6 litres.

The Squadra Corse HF Lancia reborn in February 1963, almost as a private initiative by loyal fans of the Turin marque, in particular Cesare Fiorio, driver and son of the then Lancia communications director Sandro, decides to use it in competitions, particularly rallies. The Fulvia Coupé thus gave birth to the HF versions (the HF acronym stands for High Fidelity), destined for racing: cars with a more essential finish, without bumpers, equipped with aluminium doors and bonnets and with upgraded engines. The first HF was born with a 1216 cm³ engine increased to 88 bhp, with a 4-

Motore 160 hp
Passaporto FIA n. 00422 del 2018
Certificazione Gianfa (Facetti)
Vincitrice del Tour de Corse 2015
160 hp engine
FIA Passport No. 00422 of 2018
Gianfa (Facetti) certification
2015 Tour de Corse winner



essenziali nelle rifiniture, prive di paraurti, dotate di porte e cofani in alluminio e di motori potenziati. La prima HF nasce col motore da 1216 cm³ portato a 88 cavalli, con cambio a 4 marce (435 esemplari dal '66 al '67); segue la 1.3 HF coi parafranghi allargati e 101 CV (882 esemplari tra il '68 e il '69, sugli ultimi si sperimenta il cambio a 5 marce). Nel 1969 arriva la 1.6 HF detta "Fanalone" (o "Fanalona") per gli originali fari abbaglianti di maggiori dimensioni: raggiunge i 115 cavalli (130 con la variante 1016) e viene costruita in 1258 esemplari, più venti riservati alla Squadra Corse.

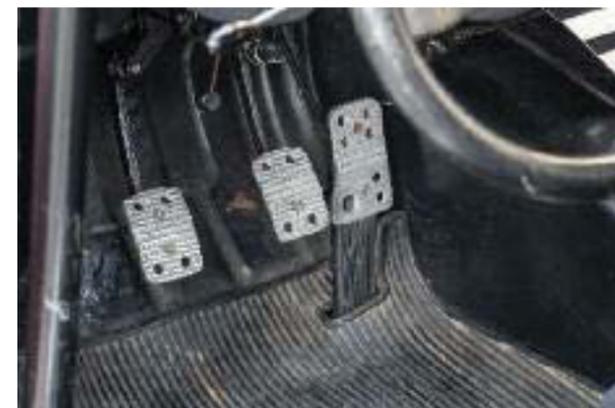
Lo splendido esemplare che viene qui proposto è una versione "stradale" trasformata in corsa secondo le specifiche della FIA per il Gruppo 4 dall'officina che fu tra i maggiori esperti e preparatori del modello dalla prima ora: la rinomata officina Facetti. L'auto è infatti munita di una certificazione che attesta tale preparazione riportando che il motore ha la potenza di 160 cavalli come le auto ufficiali del Reparto Corsa dopo la cura della sezione "Esperienze Meccaniche", monta un cambio r avvicinato Lancia 8/41 e un differenziale autobloccante, ha vetri in plexiglass, serbatoio da corsa ancora omologato, fari supplementari Carello Megalux, sedili da corsa omologati, sono presenti anche i sedili originali a parte. Monta inoltre cerchi il lega Campagnolo Stellati 7 pollici in magnesio. L'abitacolo è interamente realizzato secondo le specifiche delle auto ufficiali dell'epoca a partire dal volante Fusina mod. Sandro Munari.

L'auto è dotata di un Passaporto FIA n. 00422 del 2018 e pertanto può partecipare alle gare di Regolarità Historique. La livrea si rifà al periodo dal 1972 al 1973 in cui Marlboro diventò sponsor della squadra ufficiale Lancia-Italia. Il noto pilota di rallye Pier Lorenzo Zanchi l'ha condotta alla vittoria del Tour de Corse Historique nel 2015.

speed gearbox (435 examples from 1966 to 1967); this was followed by the 1.3 HF with enlarged wings and 101 bhp (882 examples between 1968 and 1969, the last being experimented with a 5-speed gearbox). 1969 saw the arrival of the 1.6 HF known as the "Fanalone" (or "Fanalona") because of its original, larger headlights: it reached 115 bhp (130 with the 1016 variant) and was built in 1258 examples, plus twenty reserved for the Squadra Corse.

The splendid example on show here is a 'road' version transformed for racing according to FIA specifications for Group 4 by the workshop that was among the model's leading experts and preparers from the very first hour: the renowned Facetti workshop. In fact, the car bears a certificate attesting to this preparation, stating that the engine has a power output of 160 bhp like the official cars of the Reparto Corsa after the care of the "Esperienze Meccaniche" section, it is fitted with a Lancia 8/41 close-ratio gearbox and a self-locking differential, it has plexiglass windows, a racing fuel tank that is still homologated, additional Carello Megalux headlights, homologated racing seats, and the original seats are also present separately. It also has Campagnolo Stellati 7-inch magnesium alloy wheels. The cockpit is entirely built to the specifications of the official cars of the time, starting with the Fusina mod. Sandro Munari steering wheel.

The car has a 2018 FIA Passport No. 00422 and can therefore take part in Regularity Historique races. The livery refers to the period from 1972 to 1973 when Marlboro became sponsor of the official Lancia-Italia team. The well-known rallye driver Pier Lorenzo Zanchi drove it to victory in the Tour de Corse Historique in 2015.





19.

1980 CITROEN ESEMPLARE UNICO (AM JA CASTELLI)

Telaio/Chassis n. 06JA3575
Omologazione n. RT 01365

Stima € 10.000 - 15.000

Esemplare unico su base Ami 8
Omologata con carrozzeria aperta
Cambio manuale 4 marce
Strumentazione completa Veglia Borletti
One-off model on Ami 8 base
Homologated with open bodywork
4-speed manual gearbox
Complete Veglia Borletti tools



Costruita dall'ingegner Castelli del lago di Como, appassionato di barchette e sportive degli anni '40, è stata omologata con la carrozzeria aperta e porta il suo nome, come si evince dalla documentazione. La base da cui l'ingegnere è partito è la Citroen Ami 8 del 1970, che presentava caratteristiche ottimali per questa trasformazione: aveva infatti il telaio a pianale su cui veniva imbullonata la carrozzeria.

Il motore è un bicilindrico boxer raffreddato ad aria con testate in lega di alluminio, distribuzione a valvole in testa, cilindrata di 602 cm³ e potenza massima di 35 CV SAE (o 32 CV DIN), il cambio è manuale a 4 marce, con frizione monodisco a secco.

Gli interni sono finemente lavorati e rivestiti in vera pelle ed arricchiti dalla presenza di vera radica di noce. Il cruscotto è dotato di strumentazione completa Veglia Borletti e di uno splendido volante Personal in legno. Monta cerchi Borrani a raggi. E' stata di recente ripristinata nella meccanica ed è perfettamente funzionante. Necessita solo del passaggio di proprietà per partire per una esperienza unica!

Built by engineer Castelli from Lake Como, a lover of small boats and sports cars from the 1940s, it was homologated with open bodywork and bears his name, as can be seen from the documentation. The basis from which the engineer started was the 1970 Citroen Ami 8, which had optimal characteristics for this transformation: it had a platform chassis onto which the bodywork was bolted.

The engine was an air-cooled boxer twin-cylinder with aluminium alloy heads, overhead valve timing system, 602 cm³ displacement and a maximum power output of 35 bhp SAE (or 32 bhp DIN), the gearbox was a 4-speed manual with a single dry plate clutch.

The interior is finely crafted and upholstered in real leather and enriched with real walnut root. The dashboard is equipped with Veglia Borletti full instrumentation and a splendid Personal steering wheel in wood. It is fitted with Borrani spoked wheels. It has recently been mechanically restored and is in perfect working order. It only needs the transfer of ownership to set off on a unique experience!





20.

1967 FIAT DINO SPIDER 2000 (TIPO 135 AS)

Telaio/Chassis n. 135AS - 0000125
Motore/Engine n. 135B - 0000136

Colore tipico Rosso Corsa 121
Lettura km 32.950 (odometro 5 cifre)
Restauro DinoPoint
Dotata di CRS e censita dal Registro Storico Fiat
Typical colour Rosso Corsa 121
Reading km 32,950 (5-digit odometer)
DinoPoint restoration
Equipped with CRS and registered with Registro Storico Fiat

Stima € 120.000 - 140.000





La Fiat Dino Spider nasce da una collaborazione tra Fiat e Ferrari per la necessità della casa di Maranello di omologare l'unità propulsiva detta "Dino" progettata negli anni '50 dal figlio del patron Enzo Ferrari, Alfredo detto Dino prematuramente scomparso, per il campionato di Formula 2. Tale necessità si scontra con la lentezza produttiva di Maranello e trova un partner ideale in Fiat che può facilmente approntare la produzione di un modello che lo utilizzi che raggiunga facilmente i 500 esemplari. Il raffinato motore V6 Ferrari da 1987 cm³ utilizzato per la Fiat Dino ha due assi a camme in testa per ciascuna bancata, azionati da due catene con tenditori regolabili, valvole inclinate trasversalmente, testa e basamento in alluminio, carter umido ed eroga 160 cavalli a 7500 giri/minuto.

Dall'ufficio tecnico Fiat venne progettata, intorno al sofisticato motore Ferrari, una vettura dall'architettura convenzionale: motore anteriore, cambio manuale a cinque rapporti, trazione posteriore con differenziale autobloccante, avantreno a ruote indipendenti, retrotreno a ponte rigido e freni a disco sulle quattro ruote con servofreno. La carrozzeria venne affidata a Pininfarina, che disegnò la spider con ampi riferimenti ai modelli Ferrari (derivava da alcuni bozzetti che lo stilista aveva presentato proprio alla Casa di Maranello) e che si occupò anche della costruzione del modello presso i suoi stabilimenti, presentata al Salone di Torino del 1966.

Il raro esemplare qui in asta (n. 125) in tipico Rosso Corsa 121 e interni neri caratterizzato dalla presenza dell'accensione elettronica Dinoplex, si ritiene far parte del lotto della prima serie di 500 esemplari prodotti per l'omologazione dell'unità propulsiva in F.2 (prodotta complessivamente 1.163 unità in 3 anni). Si tratta quindi della tipologia più ambita di questo modello in quanto, oltre ad avere un raffinato motore con testa e basamento in alluminio, è quella che ha consentito nel 1968 ad Andrea De Adamich di imporsi nella Temporada Argentina con 3 successi su 4 gare.

The Fiat Dino Spider was born out of a collaboration between Fiat and Ferrari due to the Maranello company's need to homologate the so-called "Dino" propulsion unit designed in the 1950s by the son of patron Enzo Ferrari, Alfredo known as Dino, who died prematurely, for the Formula 2 championship. This need clashed with Maranello's slow production and found an ideal partner in Fiat, which could easily prepare the production of a model that would use it and easily reach 500 units. The refined 1987 cm³ Ferrari V6 engine used for the Fiat Dino has two overhead camshafts for each bank, driven by two chains with adjustable tensioners, transversely inclined valves, aluminium head and crankcase, wet sump and delivers 160 hp at 7500 rpm.

Around the sophisticated Ferrari engine, Fiat's technical department designed a car with a conventional architecture: front engine, five-speed manual gearbox, rear-wheel drive with self-locking differential, independent-wheel front axle, rigid axle rear axle and disc brakes on all four wheels with power brakes. The bodywork was entrusted to Pininfarina, who designed the spider with extensive references to Ferrari models (it was derived from some sketches that the stylist had presented to the Maranello company) and who also oversaw the construction of the model in his factories, which was presented at the 1966 Turin Motor Show.

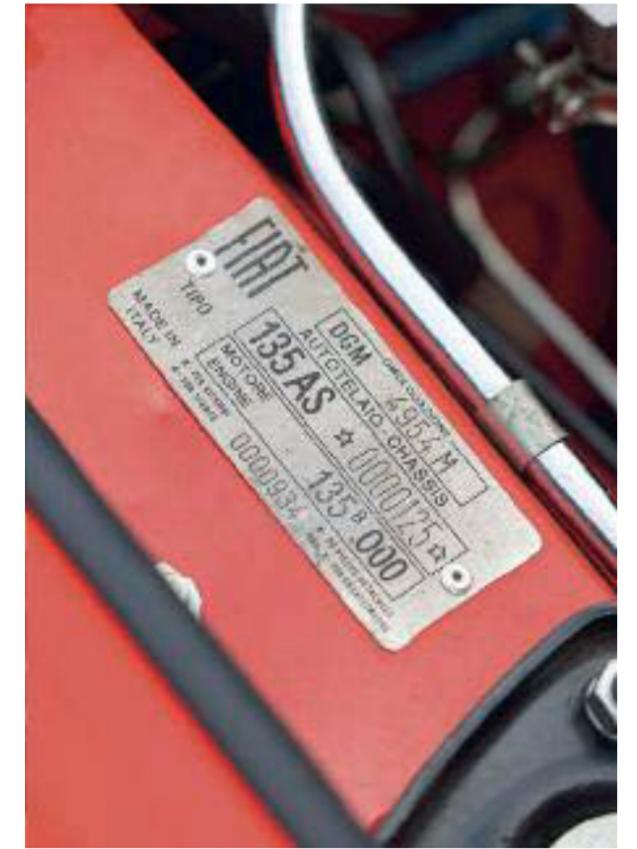
The rare example on auction here (no. 125) in typical Rosso Corsa 121 and black interior characterised by the presence of the Dinoplex electronic ignition, is believed to be part of the lot of the first series of 500 examples produced for the homologation of the propulsion unit in F.2 (a total of 1,163 units produced in 3 years). It is therefore the most coveted type of this model as, in addition to having a refined engine with aluminium head and crankcase, it is the one that allowed Andrea De Adamich to win the Temporada Argentina in 1968 with 3 successes out of 4 races.



Acquistata dall'attuale proprietario nel 2019 l'auto è stata sottoposta a un preciso e filologico restauro totale (carrozzeria, motore, capotte, selleria, impianti) di cui vi è ampia documentazione fotografica tra il 2019 e il 2020 da parte di DinoPoint di Bergamo, tra i più esperti e specializzati restauratori del modello e pertanto si presenta in condizioni eccellenti. Dal restauro ha percorso poco più di 2.500 km, pneumatici nuovi con disegno storico, cerchi Cromodora originali. E' dotata di Certificato di Rilevanza Storica emesso dal Registro Storico Fiat (targhetta identificativa anche nel vano motore).

Purchased by the current owner in 2019, the car has undergone a precise and philological total restoration (bodywork, engine, hood, seats, systems) of which there is ample photographic documentation between 2019 and 2020 by DinoPoint of Bergamo, one of the most experienced and specialised restorers of the model, and is therefore in excellent condition. Since restoration it has covered just over 2,500 km, new tyres with historic design, original Cromodora rims. It has a Certificate of Historic Significance issued by the Fiat Historic Register (identification plate also in the engine compartment).





21.

1961 ALFA ROMEO 2000 SPRINT

Telaio/Chassis n. AR 106161
Motore/Engine n. AR 6758

€ 18.000 - 30.000

Radiata d'ufficio nel 1988 con visura
Motore originale funzionante
Interni rifatti e smontati
Automatically de-registered in 1988 with registration certificate
Original running engine
Interior rebuilt and stripped



Alla nuova serie 2000, composta da berlina e spider, manca la versione coupé, il corpo vettura che meglio si adatta ad un'Alfa Romeo. Così nel 1960 si decide di produrre un nuovo autotelaio Sprint con passo di 2580 mm, intermedio rispetto a quello di berlina e spider, equipaggiato con lo stesso motore da 115 CV della spider. La prima auto proposta su questo telaio è la 2000 Sprint Praho, una lussuosa coupé realizzata dalla Carrozzeria Touring nel 1960. La Praho rimase un prototipo anche perché contemporaneamente venne presentata la 2000 Sprint, disegnata da Giorgetto Giugiaro per la carrozzeria Bertone sullo stesso autotelaio.

Questo modello venne giudicato molto positivamente dalla dirigenza Alfa Romeo e immediatamente messo in produzione grazie soprattutto al design del frontale, caratterizzato, per la prima volta, da un'unica apertura coperta da una griglia; anche i fanali, doppi e di diametro

The new 2000 series, consisting of saloon and spider, lacked a coupé version, the body that best suited an Alfa Romeo. So in 1960 it was decided to produce a new Sprint chassis with a 2580 mm wheelbase, intermediate to that of the saloon and spider, equipped with the same 115 bhp engine as the spider. The first car offered on this chassis was the 2000 Sprint Praho, a luxurious coupé built by Carrozzeria Touring in 1960. The Praho remained a prototype also because at the same time the 2000 Sprint, designed by Giorgetto Giugiaro for Carrozzeria Bertone on the same chassis, was presented.

This model was judged very favourably by the Alfa Romeo management and immediately put into production thanks above all to the design of the front end, which featured, for the first time, a single opening covered by a grille; the headlights, which were double and of a different diameter, were also inserted inside the grille itself rather than being mounted on the bodywork. The side is similar to that of the Giulietta Sprint, the rear end is truncated and without fins, with a recessed tail



diverso, sono inseriti all'interno della griglia stessa anziché essere montati sulla carrozzeria. La fiancata ha un andamento simile a quello della Giulietta Sprint, il posteriore è tronco e privo di pinne, con lo specchio di coda incassato entro cui si trovano i fanalini e il portatarga. La serie 2000 venne prodotta tra il 1957 e 1962 quando venne sostituita dalla più prestante serie 2600. Gli esemplari di 2000 Sprint Coupé Bertone, sono solo 704, rari perché prodotti in un lasso di tempo più breve.

Questa 2000 Sprint del 1961 radiata d'ufficio nel 1988 (con visura), uno dei pochissimi esemplari rimasti targhe nere, si presenta in ottimo stato di conservazione generale e ha già subito alcuni interventi (sostituzione del parabrezza e terminale di scarico con pezzi originali). La carrozzeria ha visto interventi su fondi e lamierati e la verniciatura è stata rifatta nel Blu Olandese (343) tipico Alfa Romeo. Il motore (di primo impianto, "matching numbers") è perfettamente funzionante, sono stati eseguiti interventi per oltre 4000 euro al fine del ripristino di tutte le parti meccaniche ammalorate. Gli interni sono stati rifatti e sono presenti (smontati) i pannelli laterali porte, per una spesa di circa 2500 euro presso tappezziere viale Certosa Milano. Il cruscotto è completo ed è dotata ancora delle chiavi originali. Monta gomme nuove, mancano solo guarnizioni e moquette. Un'ottima occasione per completare con poco impegno un esemplare raro della storia delle coupé della casa del Biscione!

mirror within which are the lights and number plate holder. The 2000 series was produced between 1957 and 1962 when it was replaced by the more powerful 2600 series. There were only 704 examples of the 2000 Sprint Coupé Bertone, rare because they were produced over a shorter period of time.

This 1961 2000 Sprint, officially struck off the register in 1988 (with official registration certificate), one of the very few remaining examples with black plates, is in excellent condition and has already undergone some work (replacement of the windscreen and exhaust with original parts). The bodywork has had work done on the underbody and sheet metal, and the paintwork has been redone in the typical Alfa Romeo Dutch Blue (343). The engine (original equipment, "matching numbers") is in perfect working order, over 4000 euros worth of work has been carried out to restore all the damaged mechanical parts. The interior has been redone and the door side panels are present (removed), at a cost of around 2500 euros at upholsterer Viale Certosa Milan. The dashboard is complete and still has the original keys. It has new tyres, only seals and carpet are missing. An excellent opportunity to complete a rare example of Biscione's coupé history with little effort!





22.

2017 PORSCHE 911 CARRERA ENDURANCE RACING EDITION

Telaio/Chassis n WP0ZZZ99ZHS114958
Motore/Engine Tipo DCH

Stima € 115.000 - 145.000

Matching color e matching number

Lettura km 36.000

Tagliandi Porsche regolari

Una delle 18 unità per il mercato italiano,
su 239 esemplari esistenti.

Matching color e matching number

36,000 km

Regular Porsche servicing

One of 18 units for the Italian market, out of 239 in existence.





La Porsche 911 è un'autovettura sportiva prodotta dalla casa automobilistica tedesca Porsche a partire dal 1963. È tutt'ora in produzione. Nel 2011 è stata presentata la Serie 991, una 911 completamente rinnovata rispetto alle serie precedenti. Pur mantenendo un'estetica familiare alla 911 serie 997 è una vettura progettata integralmente da zero con volumi maggiori e il passo allungato di 10 cm. I motori sono il 3.4 litri da 350 CV della Carrera e il 3.8 litri da 400 CV della Carrera S lanciate in versione coupé, pochi mesi dopo è stata presentata anche la Cabriolet e successivamente venne introdotta anche la versione Targa con lunotto posteriore fisso.

Nel 2016 in occasione della 24 Ore di Le Mans la Porsche ha presentato la 911 Carrera S Endurance Racing Edition, realizzata dal reparto Exclusive in collaborazione con i colleghi della Porsche Motorsport. Sulla base della nuova 911 Carrera S con motore boxer 3.0 biturbo da 420 CV a 500nm di coppia massima, capace di raggiungere i 308km e di arrivare da 0 a 100 kmh in 4.3 secondi. Esteticamente è facilmente riconoscibile per le fasce nere sulle fiancate e la scritta che attraversa tutta l'auto dal cofano anteriore lungo il tetto fino alla coda "Porsche Intelligent Performance", cerchi in lega da 20" di colore nero, tettuccio apribile elettronico, pacchetto Sport Chono, doppio scarico sportivo. Allo stesso tempo l'abitacolo è stato impreziosito da finiture esclusive, senza però ricorrere a soluzioni eccessivamente estreme.

L'auto che proponiamo in asta è una splendida 911 Carrera S Endurance Racing Edition, una delle sole 18 previste per il mercato italiano fra gli unici 239 esemplari realizzati, nel suo meraviglioso colore Bianco (matching color e matching number). È inoltre dotata del suo libretto originale uso e manutenzione. Nel corso della sua vita ha regolarmente effettuato tutti i tagliandi programmati presso le officine della rete Porsche ufficiale e sul libretto service sono presenti tutti gli interventi documentati e timbrati con la giusta cadenza chilometrica.

La carrozzeria è un conservato eccezionale non presenta alcuna imperfezione, al pari gli interni sono assolutamente originali e

The Porsche 911 is a sports car produced by the German car manufacturer Porsche starting in 1963. It is still in production today. In 2011, the 991 Series was unveiled, a completely redesigned 911 compared to the previous series. While retaining a look familiar to the 911 Series 997, it is a car designed entirely from the ground up with larger volumes and a wheelbase lengthened by 10 cm. The engines are the 350-hp 3.4-litre Carrera and the 400-hp 3.8-litre Carrera S launched as coupes, a few months later the Cabriolet was also presented and later the Targa version with a fixed rear window was also introduced.

In 2016 at the 24 Hours of Le Mans, Porsche presented the 911 Carrera S Endurance Racing Edition, created by the Exclusive department in cooperation with colleagues from Porsche Motorsport. Based on the new 911 Carrera S with a twin-turbocharged 3.0 boxer engine with 420 hp and 500 nm of maximum torque, it is capable of reaching 308 km and getting from 0 to 100 kmh in 4.3 seconds. Aesthetically, it is easily recognisable by the black stripes on the sides and the lettering that runs through the entire car from the front bonnet along the roof to the tail "Porsche Intelligent Performance", 20" black alloy wheels, electronic sunroof, Sport Chono package, dual sports exhaust. At the same time, the interior has been embellished with exclusive finishes, but without resorting to overly extreme solutions.

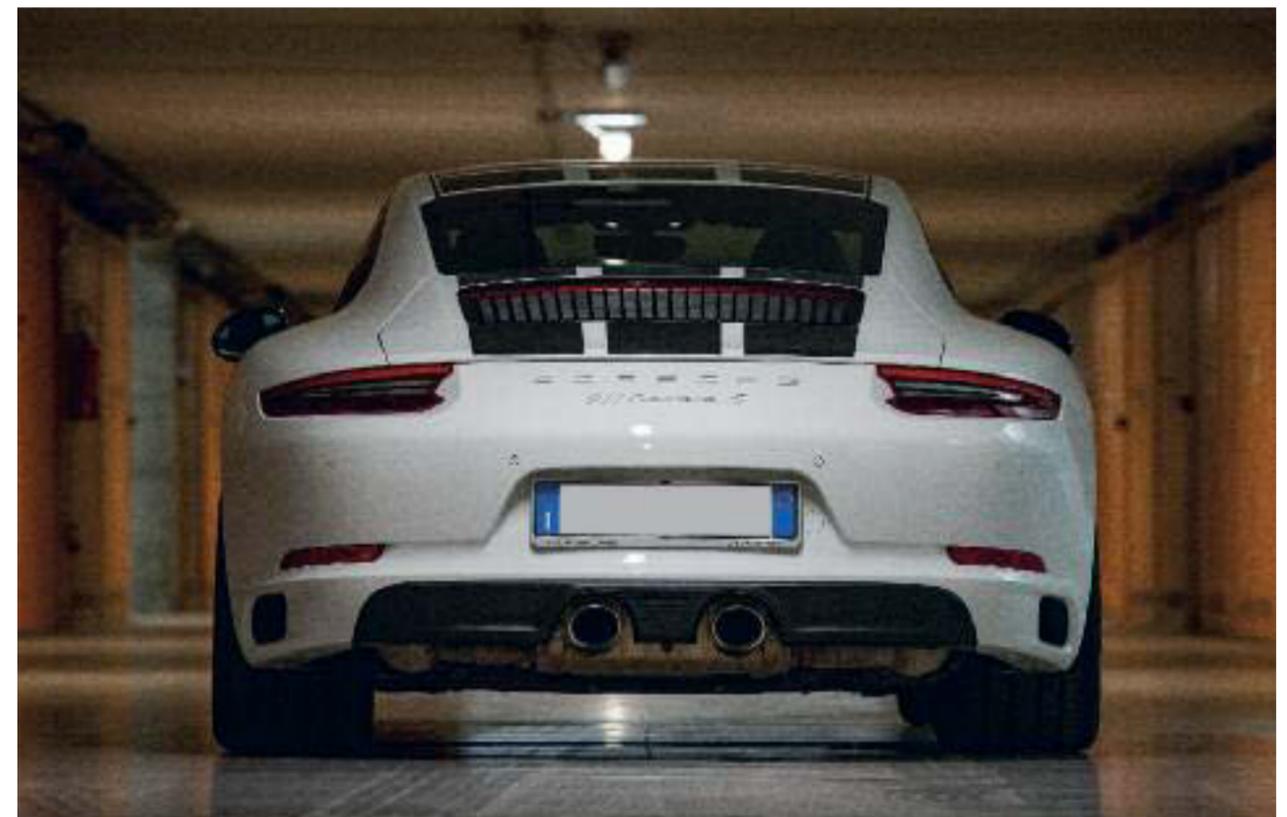
The car we are offering for auction is a splendid 911 Carrera S Endurance Racing Edition, one of only 18 for the Italian market among the only 239 examples made, in its marvellous White colour (matching colour and matching number). It also comes with its original owner's manual. In the course of its life it has regularly carried out all the scheduled servicing at the official Porsche network workshops, and the service booklet contains all the documented and stamped interventions with the correct mileage cadence.

The bodywork is exceptionally well preserved with no imperfections, just as the interior is absolutely original and preserved. The engine and all the mechanics of this twin-turbo Porsche make it a truly rare gem that stands out for its efficiency. The last general service was carried out



conservati. Il motore e tutta la meccanica di questa Porsche biurbo la rendono una vera perla rara che si contraddistingue per efficienza. L'ultimo tagliando generale è stato effettuato in centro Porsche a luglio 2023 e oltre al generale tagliando periodico sono stati rivisti i freni con cambio pastiglie ed è stato montato un treno di pneumatici nuovi, che ad oggi ha percorso circa 500km. Il tutto questo rende unica un'auto di per sé già estremamente rara che ha percorso solo 36.000 km.

in the Porsche centre in July 2023 and in addition to the general periodic servicing, the brakes were overhauled with a change of pads and a set of new tyres was fitted, which to date has covered around 500km. All this makes for a unique and already extremely rare car that has covered only 36,000km.







23. *

1927 ANSALDO TIPO 10 TRASFORMABILE

Telaio/Chassis n. 100213
Motore/Engine n. T10

Stima € 30.000 - 45.000

Targa Oro ASI
FIVA Identity Card
ASI Gold Plate
FIVA IDENTITY CARD



L'azienda nasce nel 1919 quale sezione automobilistica di una delle più importanti aziende meccaniche italiane, l'Ansaldo, in seguito alla riconversione dell'attività produttiva bellica, dopo la prima guerra mondiale. Per sopravvivere si lanciò in una riconversione in campo civile e tentò la strada dell'automobilismo. La casa automobilistica subì una prima grossa crisi nel 1921 a seguito del fallimento della Banca Italiana di Sconto, la principale azionista della società, tanto che il 7 marzo 1923 cambia ragione sociale in S.A. Automobili Ansaldo. La crisi del 1929 e soprattutto l'incapacità del management di capire le esigenze del mercato dell'epoca porteranno l'Ansaldo verso la liquidazione. La Ansaldo Tipo 10 è un'utilitaria progettata da un'azienda già in profonda crisi. A un ottimo motore era abbinato un autotelaio semplificato tanto da riproporre la balestra trasversale anteriore.

Lo stupendo esemplare che vi presentiamo è stato interamente restaurato dal proprietario in anni di passione, fa parte di una ricca collezione di auto classiche curate nei dettagli più nascosti. Da alcuni anni non viene utilizzata (anche se il motore viene regolarmente acceso e fatto girare) a oggi necessita di una revisione generale e un tagliando completo e potrebbero essere necessari interventi meccanici imprevisti. Il corpo vettura posteriore è realizzato in vetroresina e presenta il classico divanetto nel vano baule chiamato "posto della suocera". Presente il suo libretto originale a pagine e la Targa Oro ASI e della FIVA Identity Card per partecipare alle manifestazioni sportive.

The company was founded in 1919 as the automotive section of one of Italy's most important mechanical companies, Ansaldo, following the reconversion of wartime production after the First World War. In order to survive, it launched itself into a reconversion in the civil field and tried the motoring path. The car manufacturer suffered a first major crisis in 1921 following the bankruptcy of the Banca Italiana di Sconto, the company's main shareholder, so much so that on 7 March 1923 it changed its name to S.A. Automobili Ansaldo. The crisis of 1929 and above all the management's inability to understand the needs of the market at the time led Ansaldo towards liquidation. The Ansaldo Tipo 10 was a small car designed by a company already in deep crisis. An excellent engine was combined with a chassis simplified to the point of having a transverse front leaf spring.

The wonderful example we present here has been entirely restored by its owner over many years of passion. It is part of a rich collection of classic cars with attention to the most hidden details. It has not been used for a number of years (although the engine is regularly started and run) and now requires a general overhaul and a complete service, and may require additional unforeseen mechanical work. The rear body is made of fibreglass and has the classic sofa in the trunk compartment called the 'mother-in-law's seat'. Present is its original page booklet and the ASI Gold Plate and FIVA IDENTITY CARD for participation in sporting events.





24. *

1930 FIAT 521 C SPIDER

Telaio/Chassis n. 521C*206520
Motore/Engine n. 101 411

Stima € 20.000 - 35.000

Interamente restaurata
Targa Oro ASI
Revisione generale necessaria
Fully restored
ASI gold plate
General overhaul necessary



La Fiat 521 è un modello di automobile prodotta dalla Fiat dal 1928 al 1931, con struttura in acciaio. Direttamente derivata dal modello "520", ne conservò molte caratteristiche costruttive, limitando le innovazioni a carrozzerie, dotazioni e colori. Era equipaggiata con un propulsore di sei cilindri in linea, raffreddato ad acqua, e veniva fornita con autotelaio con passo corto o lungo, quest'ultimo di 3.140 mm. Il motore esacilindrico, di 2.516 cm³ eroga 51 CV a 3.400 giri/minuto.

Oltre alle versioni di serie, molti furono i carrozzieri che si cimentarono su questi autotelai, sfornando molteplici versioni, tra le quali alcuni pregevoli coupé e cabriolet. Discretamente completa la strumentazione con tachimetro, orologio, indicatori dei livelli di benzina e olio e in alcune versioni il termometro per la temperatura esterna.

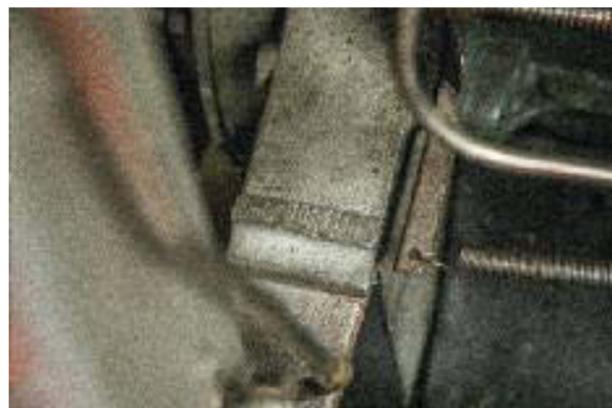
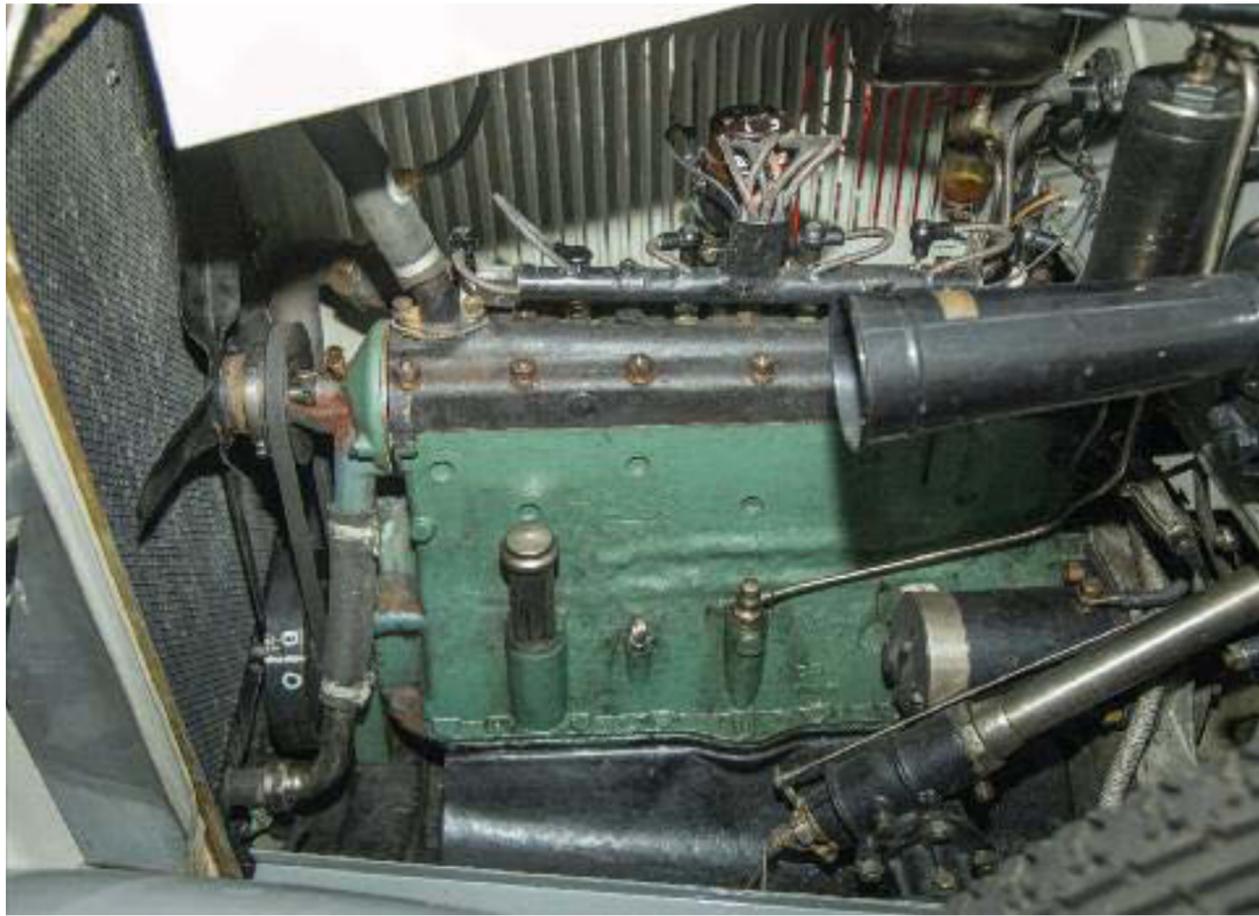
Lo stupendo esemplare che vi presentiamo è stato interamente restaurato, capote nuova, interni rifoderati, telaio, motore, tutto ripristinato dal proprietario in anni di passione, fa parte di una ricca collezione di auto classiche curate nei dettagli più nascosti. Da alcuni anni non viene utilizzata (anche se regolarmente il motore è stato e fatto girare) a oggi necessita di una revisione generale e un tagliando completo e potrebbero essere necessari interventi meccanici imprevisti.

The Fiat 521 was a steel-built car model produced by Fiat from 1928 to 1931. Directly derived from the '520' model, it retained many of its construction features, limiting innovations to bodywork, equipment and colours. It was equipped with a water-cooled straight-six engine and came with a short or long wheelbase chassis, the latter measuring 3,140 mm. The 2,516 cm³ hexacylindrical engine produced 51 hp at 3,400 rpm.

In addition to the production versions, many coachbuilders tried their hand at these chassis, producing multiple versions, including some fine coupés and cabriolets. The instrumentation is fairly complete with a tachometer, clock, petrol and oil level gauges and in some versions an outside temperature thermometer.

The wonderful model we present to you has been entirely restored, new soft top, reupholstered interior, chassis, engine, all restored by the owner in a years-long passion. It is part of a rich collection of classic cars with attention to the most hidden details. It has not been used for a few years (although the engine has been run in regularly) and now needs a general overhaul and a complete service and may require unplanned mechanical work.





25. *

FIAT 1200 TV TRASFORMABILE

Telaio/Chassis n. 103G - 003605
Motore/Engine n 103G.004 - 519612

Stima € 25.000 - 45.000

ASI Oro
Prima serie
Rara e in condizioni eccellenti
ASI Gold
First series
Rare and in excellent condition



La Fiat 1200 inizia la sua produzione nel 1957 ed è realizzata dalla Sezione Carrozzerie Speciali della Casa torinese. La 1200 Granluce era una versione di gamma superiore della 1100/103, di cui conservava parte della meccanica, ma la cilindrata incrementata veniva portata da 1089 a 1221cm³. La scocca portante della carrozzeria rimaneva la stessa con alcune varianti estetiche che la rendevano migliore rispetto alla 1100. I cavalli con la 1200 salgono a 55, migliorando notevolmente le prestazioni.

Partecipa anche le migliori rifiniture estetiche, gli interni pregiati, i numerosi fregi cromati, questo nuovo modello si colloca da subito in una fascia di mercato migliore. Scontrandosi però con il successo dell'Alfa Romeo Giulietta, i numeri di vendite non furono quelli sperati. Derivata dalla berlina 1200 Granluce, nel 1959 la Fiat presenta due varianti decapottabili a due posti, la 1200 TV Spider da 58cv e la più grande 1500s da 80cv, i due modelli con le successive varianti terminano la produzione nel 1966 con lo straordinario successo di 43.000 esemplari prodotti.

La 1200 TV Trasformabile trovò grande riscontro negli USA dove si trovano tutt'oggi la maggior parte degli esemplari. Il magnifico modello che vi presentiamo fa parte di una vasta collezione di auto classiche, e

The Fiat 1200 began production in 1957 and was built by the Turin-based company's Special Bodywork Section. The 1200 Granluce was a top-of-the-range version of the 1100/103, of which it retained part of the mechanicals, but the displacement was increased from 1089 to 1221cm³. The load-bearing bodywork remained the same with some cosmetic variations that made it better than the 1100. Horsepower with the 1200 rose to 55, significantly improving performance.

With improved cosmetic finishes, a fine interior and numerous chrome friezes, this new model immediately positioned itself in a better market segment. However, clashing with the success of the Alfa Romeo Giulietta, the sales figures were not what was hoped for. Derived from the 1200 Granluce saloon, in 1959 Fiat presented two two-seater convertible variants, the 58 hp 1200 TV Spider and the larger 80 hp 1500s, the two models with later variants ended production in 1966 with the extraordinary success of 43,000 units produced.

The 1200 TV Trasformabile found great success in the USA where most examples can still be found today. The magnificent model we are presenting here is part of a large collection of classic cars, and after extensive restoration it is now in such excellent condition that it has been awarded the ASI Gold Plate. It has not been used in the last period and has been

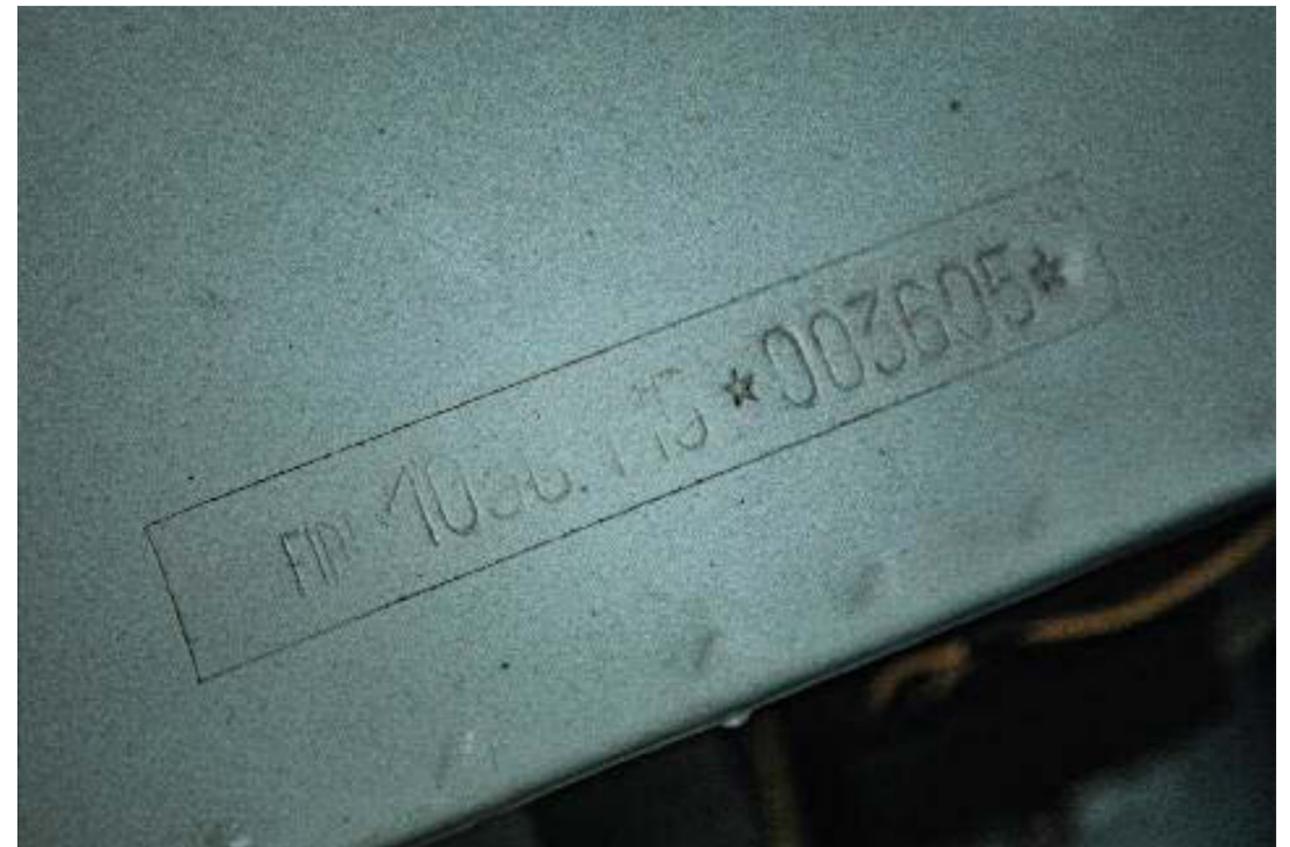


dopo un lungo restauro conservativo è ora in condizioni eccellenti tanto da guadagnarsi la Targa Oro ASI. Nell'ultimo periodo non è stata utilizzata ed è stata riposta in garage, è necessario un tagliando generale completo prima di farla nuovamente rombare in strada. Una vettura di grande successo commerciale nella sua più rara prima serie di produzione, introvabile come modello e ancora di più per le splendide condizioni.

stored in the garage, and a complete general overhaul is required before it can roar down the road again. A commercially successful car in its rarest first production run, rare as a model and even more so for its splendid condition.







26.

BIANCHI TIPO S9/1400

Telaio/Chassis n. 51682
Motore/Engine n. 57527

Stima € 8.000 - 16.000

Restauro personalizzato
Priva di documentazione
Venduta "As Is"
Custom restoration
Without documents
Sold "As Is"



Presentata nel 1934, la S9 si poneva in un segmento di mercato dominato dalla Fiat 1500 e dalle Lancia Augusta prima e Aprilia in seguito. Dalla linea slanciata e sportiva, la vettura veniva offerta in diverse versioni di carrozzeria, sia berlina che coupé e cabriolet; per tutte era offerta una ampia gamma di colori.

La S9 sarà l'ultima automobile Bianchi. Durante il secondo conflitto mondiale, infatti, la fabbrica produrrà biciclette, motociclette e camion per l'Esercito. Il complesso subirà poi pesanti bombardamenti e a guerra finita la divisione relativa alle quattro ruote, circoscritta alla costruzione degli autocarri, diverrà nel 1955 una società autonoma in accordo con Fiat e Pirelli: la Autobianchi.

Lo stupendo esemplare che vi presentiamo è stato interamente restaurato dal proprietario in anni di passione, fa parte di una ricca collezione di auto classiche curate nei dettagli più nascosti, ma l'originalità dell'auto non è conosciuta, in quanto questo esemplare è stato personalizzato con varie trasformazioni a gusto della proprietà. Non è presente alcuna documentazione relativa a targa e telaio, il lotto viene presentato con formula "AS IS". Da alcuni anni non viene utilizzata, a oggi necessita di una revisione generale e un tagliando completo, potrebbero essere necessari interventi meccanici imprevisi.

Presented in 1934, the S9 was positioned in a market segment dominated by the Fiat 1500 and the Lancia Augusta first and Aprilia later. With its sleek and sporty lines, the car was offered in several body versions, both saloon and coupé and cabriolet; a wide range of colours was offered for all of them.

The S9 was to be the last Bianchi car. During the Second World War, in fact, the factory would produce bicycles, motorbikes and trucks for the Army. The complex would then suffer heavy bombing and when the war was over, the four-wheel division, limited to the construction of trucks, would become an autonomous company in 1955 in agreement with Fiat and Pirelli: Autobianchi.

The wonderful model we are presenting here has been entirely restored by its owner over many years of passion. It is part of a rich collection of classic cars with attention to the most hidden details, but the originality of the car is not known, as it has been customised with various transformations to the owner's taste. There is no documentation of number plate and chassis, the lot is presented on an 'AS IS' basis. It has not been used for several years, to date it requires a general overhaul and a complete service, additional mechanical work may be necessary.





27.

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 750B

Telaio/Chassis n. 1493 04010
Motore/Engine n. AR 1315 03727

Stima € 80.000 - 120.000

Mille Miglia eleggibile
Estratto RIAR
FIVA Identity Card
ASI e CRS
1000 Miglia eligible
RIAR extract
FIVA IDENTITY CARD
ASI and CRS





Dopo appena un decennio dalla fine della guerra, L'Alfa Romeo decise di realizzare qualcosa che facesse rivivere i fasti della produzione prebellica, producendo auto scattanti e maneggevoli. In questo clima nacque la progettazione della Giulietta nelle due versioni, berlina e coupé. A causa di alcuni problemi allo stabilimento, la casa automobilistica si vide costretta a produrre prima il solo modello coupé, denominata Sprint. Nacque così il primo modello che porta il nome di Giulietta. La Giulietta Sprint venne presentata come prototipo nel 1954 e subito messa in produzione. Il successo che ebbe superò ogni aspettativa grazie anche al motore, progettato sotto la direzione dell'ingegner Busso, presentava caratteristiche tecniche molto elevate per l'epoca. La trazione posteriore e il doppio albero a camme in testa rendevano la macchina scattante.

La linea aggressiva ma elegante e il colore Azzurro Riviera di questa straordinaria vettura, conquistano al primo sguardo. I suoi interni di panno grigio e similpelle blu originali ne fanno un esemplare meraviglioso degno di competere e vincere nei migliori concorsi di eleganza. Quest'auto deve il suo palmares oltre all'impeccabile restauro di cui è stata oggetto anche e soprattutto alla sua rarità, poiché ad oggi risulta essere una delle pochissime Giulietta Sprint prima serie totalmatching ancora circolanti ed in condizioni strepitose.

L'auto è regolarmente iscritta presso il registro ASI, e ha la FIVA Identity Card per le gare di regolarità ed è eleggibile Mille Miglia. Ha inoltre vari estratti al Registro Storico Alfa Romeo che ne certificano l'assoluta originalità. Ha già partecipato a due Mille Miglia dopo il 2000 e si predispone perfettamente per attraversarne altre. Ha perso le targhe storiche nere dopo essere stata venduta all'estero, ora nuovamente immatricolata italiana con nuove targhe europee può richiedere le storiche targhe nere in qualsiasi agenzia ACI o attraverso club ASI, sono anche presenti copie del libretto storico a pagine.

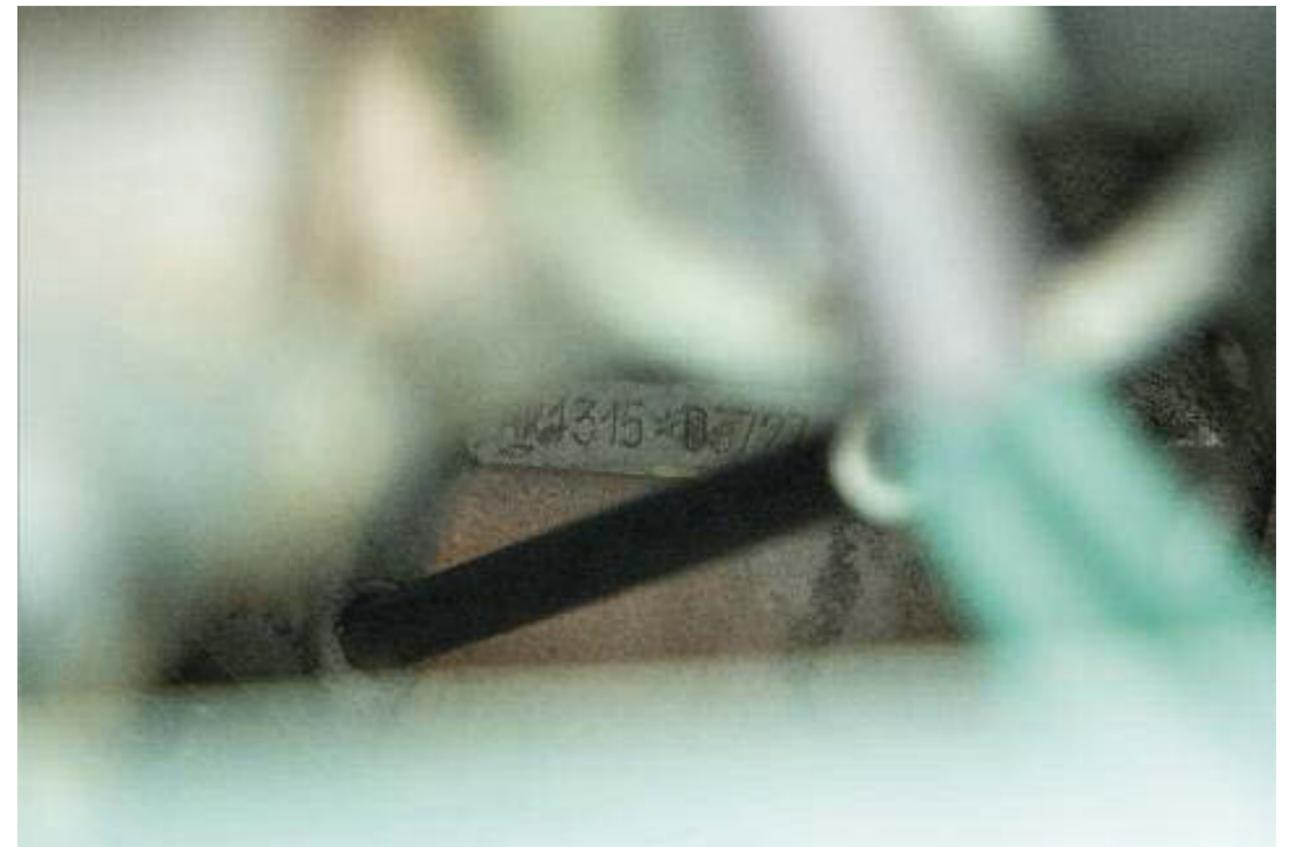
Barely a decade after the end of the war, Alfa Romeo decided to make something that would revive the glories of pre-war production, producing cars that were nippy and manoeuvrable. In this atmosphere, the Giulietta was designed in two versions, saloon and coupé. Due to some problems at the plant, the car manufacturer was forced to produce only the coupé model first, called Sprint. Thus the first model bearing the name Giulietta was born. The Giulietta Sprint was presented as a prototype in 1954 and immediately put into production. The success it had exceeded all expectations thanks also to the engine, designed under the direction of engineer Busso, had very high technical characteristics for the time. The rear-wheel drive and double overhead camshaft made the car snappy.

The aggressive yet elegant lines and Riviera blue colour of this extraordinary car captivated at first glance. Its original grey cloth and blue leatherette interior make it a marvellous specimen worthy of competing and winning in the best concours d'elegance. This car owes its palmares not only to the impeccable restoration it has undergone but also, and above all, to its rarity, since it is one of the very few Giulietta Sprint first series cars still in circulation and in stunning condition.

The car is duly registered with the ASI register, has the FIVA IDENTITY CARD for regularity races and is Mille Miglia eligible. It also has various extracts from the Alfa Romeo Historic Register certifying its absolute originality. It has already participated in two Mille Miglias after 2000 and is perfectly prepared to go through more. It has lost its historical black plates after being sold abroad, now re-registered Italian with new European plates can apply for historical black plates at any ACI agency or through ASI clubs, there are also copies of the historical page booklet.







28.

1960 FIAT 500 N "PRE D"

Telaio/Chassis n. 169536

Motore/Engine n. FIAT 110.000 - 037006

Stima € 15.000 - 25.000

Serie a cavallo fra i modelli N e il successivo D

Tre proprietari a oggi

Buono stato generale, da restaurare

Series between the N and later D models

Three owners to date

Good general condition, to be restored



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. Il nome Nuova 500 vuole proprio creare un legame con la precedente Fiat 500, più nota con il soprannome di "Topolino", da cui però si discosta completamente.

Le novità tecnologiche, infatti, nascono dall'esperienza e dal successo della 600: dalla carrozzeria autoportante alle sospensioni indipendenti. La parte posteriore richiama le linee curve della 600 mentre anteriormente il cofano a guscio è più moderno e ricopre anche parte dei parafranghi, che non si raccordano più unicamente ai fari. Un tettuccio in tela riveste tutto il padiglione e le porte si aprono "controvento". La meccanica deve essere semplice in modo che anche i costi di manutenzione siano contenuti: per questo, dopo diversi tentativi, viene scelto da Dante Giacosa un inedito motore bicilindrico

If there is a car that has come to represent the spirit of a nation, it is the Fiat 500. Born in 1957 as a replacement for the beloved 500 Topolino, the Nuova 500 immediately became one of the symbols of mass motoring. The name New 500 is intended to create a link with the previous Fiat 500, better known by the nickname 'Topolino' (Mickey Mouse), from which, however, it differs completely.

The technological innovations, in fact, stem from the experience and success of the 600: from the self-supporting body to the independent suspension. The rear end recalls the curved lines of the 600, while at the front, the shell bonnet is more modern and also covers part of the mudguards, which no longer connect solely with the headlights. A canvas roof covers the entire roof and the doors open 'upwind'. The mechanics had to be simple so that maintenance costs would also be low: this is why, after several attempts, Dante Giacosa chose an unprecedented air-cooled twin-cylinder engine to be placed at the rear. The initial displacement of 479 cm3 allowed it to deliver 13 hp at 4,000 rpm for a top speed of 85 km/h.



raffreddato ad aria da collocare posteriormente. La cilindrata iniziale di 479 cm³ consente di erogare 13 cavalli a 4.000 giri al minuto per una velocità massima di 85 km/h.

Questo esemplare ben conservato appartiene alla serie di transizione fra il modello N e il D, chiamato con affetto "Pre D", immancabile nelle più attente collezioni del modello. Perdendo le tipiche prese d'aria della N in favore degli indicatori direzionali per la prima volta divenuti obbligatori sul frontale delle auto per norma di legge nel Codice della Strada, a un primo sguardo appare esteticamente molto più "moderna". Mantiene invariato il pianale con le tipiche leve per aria e accensione della versione N.

A corredo c'è il suo libretto a pagine originale con tutti i bolli pagati negli 60-70-80 anni a tagliandino, e il certificato di proprietà originale del primo titolare. L'auto ha avuto tre soli proprietari dal 1960 a oggi, il secondo nel 1964, il terzo e attuale dal 2015. Gli interni sono molto ben conservati e la carrozzeria si presenta in buono stato generale, l'auto è stata mantenuta negli anni senza mai affrontare un restauro integrale. Si presenta oggi da subito adatta a essere utilizzata consapevoli di avere una perla ormai rara del motorismo storico italiano.

This well-preserved example belongs to the transitional series between the N and D models, affectionately known as the 'Pre D', a must-have in the most attentive model collections. Losing the typical air intakes of the N in favour of the directional indicators that for the first time became compulsory on the front of cars by law in the Highway Code, at first glance it appears aesthetically much more 'modern'. It retains the same floorpan with the typical air and ignition levers of the N version.

Accompanying it is its original page booklet with all the stamps paid in the 60-70-80 years with coupon, and the original certificate of ownership of the first owner. The car has only had three owners since 1960, the second in 1964, the third and current since 2015. The interior is very well preserved and the bodywork is in good overall condition, the car has been maintained over the years without ever undergoing a full restoration. It is now suitable for immediate use in the knowledge that it is a rare pearl of historic Italian motoring.



29.

2008

HONDA RUNE 1800 SC53

Telaio/Chassis n. 1HFSC536X4A000431
Motore/Engine n. SC53E

€ 8.000 - 16.000

Lettura km 5600
Pari a nuovo

1600 esemplari prodotti solo per il mercato americano
5600 km

As good as new
1600 units produced for the American market only



Nei primi anni del 2000, partendo dalla sei cilindri GL 1500 Goldwing, Honda sviluppa la Valkyre 1800 da 118 cv. Ray Blank, vice presidente della Honda America Motorcycles, considerato il grande successo della Valkyre spinse allo sviluppo di un nuovo modello e nacque così successivamente la GL 1800 Sei.

Cercando di realizzare una custom veramente speciale, l'ingegnere Masanori Aoki, designer della GL1800 Gold Wing sviluppò un prototipo allora chiamato T2, che successivamente diventò la tanto attesa Honda Rune. A distanza di poco più di due anni, la Rune è in produzione negli Stati Uniti al costo di 25.499 dollari, 1.500 in più per averla con le ruote cromate, e sarà prodotta in non più di 1.200 esemplari terminando la produzione con un esclusivissimo numero limitato di modelli. I collezionisti europei dovranno poi impegnarsi a importarla nei già pochi esemplari da oltre oceano.

In the early 2000s, starting with the six-cylinder GL 1500 Goldwing, Honda developed the 118 hp Valkyre 1800. Ray Blank, vice-president of Honda America Motorcycles, considering the great success of the Valkyre prompted the development of a new model and thus the GL 1800 Six was born.

Seeking to create a truly special custom, engineer Masanori Aoki, designer of the GL1800 Gold Wing developed a prototype then called the T2, which later became the long-awaited Honda Rune. A little over two years later, the Rune is in production in the United States at a cost of \$25,499, an additional \$1,500 to have it with chrome wheels, and will be produced in no more than 1,200 examples, ending production with a very exclusive limited number of models. European collectors will then have to commit to importing the already few examples from overseas.

Lo splendido esemplare che vi proponiamo, tanto bello quanto raro, è stato acquistato praticamente nuovo e usato sporadicamente, percorrendo appena 5600 km in 15 anni di vita. Si presenta a noi oggi ancora pari a nuovo ed è stato da poco eseguito un tagliando generale completo per renderla ancor più pronta a un utilizzo immediato. Un'occasione irripetibile per inserire in collezione una moto unica, che conta in Europa una decina di unità e ancor più rara per le condizioni di eccellenza.

The stunning car we offer here, as beautiful as it is rare, was bought practically new and used sporadically, covering just 5600 km in its 15 years of life. It is still as good as new and has recently undergone a complete general overhaul to make it even more ready for immediate use. An unrepeatable opportunity to add a unique motorbike to your collection, which has only a dozen or so units in Europe and is even rarer due to its excellent condition.





30.

1967 JAGUAR MK II 3.8

Telaio/Chassis n 224716
Motore/Engine n xk 3,8

Stima € 23.000 - 40.000

Sportiva ed elegante
Meccanica in stato eccellente
Interni in buono stato generale
*Sporty and elegant
Mechanics in excellent condition
Interior in good overall condition*



La MK2, nota anche come Mark II autovettura di lusso fu prodotta per 8 anni, dalla fine del 1959 al 1967. La MK2 era una vettura veloce, spaziosa e dalla linea gradevole e seguiva quindi la massima più nota di Sir William Lyons: "grace, pace and space" (cioè "grazia, andatura e spazio"). Era la diretta evoluzione della prima serie Mark I, ed era disponibile con motorizzazioni da 2.4L, 3.4L e 3.8L. Tutti e tre erano propulsori della Jaguar XK, ma il motore più grande di 3.781 cm³ (3,8 L, 220 CV) era analogo al motore da 3,8 L utilizzato sulla E-Type, dato che aveva componenti in comune come il monoblocco, l'albero a gomiti, le bielle ed i pistoni. I freni divennero a disco su tutte le ruote, mentre il cambio manuale, sempre a 4 rapporti con overdrive, era completamente nuovo (e di produzione Jaguar con, fino al 1964, la prima velocità non sincronizzata). Le versioni manuali di 3,8 litri avevano di serie il differenziale autobloccante. La MK2 acquisì una reputazione di modello adatto ad essere utilizzato tra i criminali e le forze dell'ordine: fu molto popolare tra i malviventi britannici, che la utilizzavano per le fughe, ma fu anche celebre tra la Polizia che l'adoperava per pattugliare le autostrade. La MK2 è anche famosa per essere stata utilizzata dal protagonista nella serie TV Ispettore Morse.

La Splendida Jaguar MK II 3,8 da 220cv che presentiamo ha di sicuro molto da raccontare, il proprietario di questo magnifico oggetto ha

The MK2, also known as the Mark II luxury car was produced for eight years, from late 1959 to 1967. The MK2 was a fast, spacious and attractively styled car and thus followed Sir William Lyons' best-known maxim: "grace, pace and space". It was a direct evolution of the first Mark I series, and was available with 2.4L, 3.4L and 3.8L engines. All three were powerplants from the Jaguar XK, but the larger 3.781 cm³ (3.8L, 220 hp) engine was similar to the 3.8L engine used on the E-Type, as it shared components such as the cylinder block, crankshaft, connecting rods and pistons. The brakes became all-wheel discs, while the manual gearbox, also a 4-speed with overdrive, was completely new (and Jaguar-made with, until 1964, the first non-synchronised speed). The 3.8-litre manual versions had a self-locking differential as standard. The MK2 acquired a reputation as a model suitable for use among criminals and the police: it was popular with British criminals, who used it for getaways, but was also famous among the police, who used it to patrol motorways. The MK2 is also famous for being used by the main character in the TV series Inspector Morse.

The splendid 220hp Jaguar MK II 3.8 that we are presenting here certainly has a lot to tell. The owner of this magnificent object wanted to enhance its sporting qualities by subjecting it to a scrupulous regeneration of all its mechanical organs. The mechanics are in a state of absolute excellence, with documented invoices for over € 22,000 between parts and specialised labour, to be more than certain that the car can tackle any route,

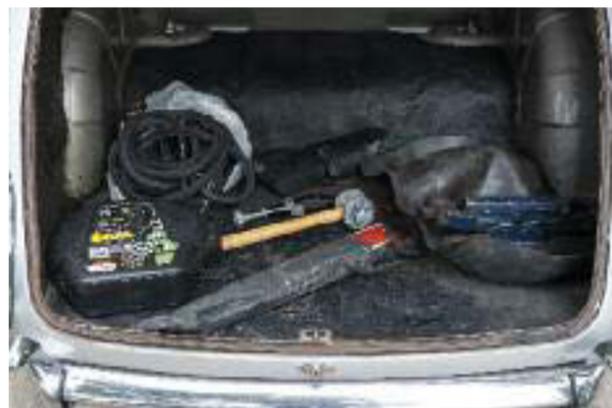


voluti esaltare le sue doti sportive sottoponendola a una scrupolosissima rigenerazione di tutti gli organi meccanici. La meccanica si presenta in stato di assoluta eccellenza, con fatture documentate per oltre € 22.000 fra componenti e manodopera specializzata, per essere più che certi che l'auto possa affrontare qualsiasi percorso, dalla marcia più morbida alla più grintosa pista, non avendo poi mai corso si presenta ora in stato pari a nuovo. La carrozzeria e gli interni sono in buono stato generale di conservazione, potrebbero essere piacevolmente mantenuti nella loro originalità. La sportiva classica per eccellenza al giusto compromesso di sportività ed eleganza.

from the softest gear to the grittiest track, having never raced it now presents itself in like-new condition. The bodywork and interior are in good overall condition and could be pleasantly maintained in their original state. The classic sports car par excellence at the right compromise of sportiness and elegance.







31.

1960

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

10103

Telaio/Chassis n. AR 1495 08465

Motore/Engine n. AR 1315

€ 40.000 - 50.000

Letture km: 09940

ASI

Due proprietari, cugini, il secondo dal 1984 a oggi

Prima e unica targa Napoli

km: 09940

ASI

Two owners, cousins, the second since 1984

First and only Napoli plate



Costruita dalla casa di Arese dal 1955 al 1962 fu "ispirata" dall'importatore Alfa Romeo degli Stati Uniti, "Max Hoffman" di New York che chiese ai vertici dell'Alfa Romeo di produrre una versione "spider" della Alfa Romeo Giulietta Sprint e si impegnò immediatamente ad acquistarne 2500 esemplari da proporre sul mercato nordamericano, da sempre molto ricettivo per le versioni "aperte" delle vetture sportive. Nel 1954 Rudolf Hruska contattò le carrozzerie torinesi Bertone e Pininfarina, affidando loro due autotelai ciascuna, allo scopo di eseguire le loro proposte per la futura "Giulietta Spider". La proposta di Pininfarina risultava ispirata alla Lancia Aurelia B24, con un'impostazione stilistica sobria e legata alla tradizione italiana per le vetture cabriolet. Su quest'ultima cadde la scelta per avviare la produzione della nuova spider.

Built by the Arese company from 1955 to 1962, it was 'inspired' by the Alfa Romeo importer in the United States, 'Max Hoffman' of New York, who asked Alfa Romeo's top management to produce a 'spider' version of the Alfa Romeo Giulietta Sprint and immediately committed to buying 2,500 examples to offer on the North American market, which has always been very receptive to 'open' versions of sports cars. In 1954, Rudolf Hruska contacted the Turin coachbuilders Bertone and Pininfarina, entrusting them with two chassis each, in order to carry out their proposals for the future 'Giulietta Spider'. Pininfarina's proposal was inspired by the Lancia Aurelia B24, with a sober stylistic approach linked to the Italian tradition for cabriolet cars. The choice fell on the latter to start production of the new spider.



La "Giulietta Spider" montava 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). Il basamento era in lega leggera con canne dei cilindri riportate in ghisa. La testata era in lega leggera, con candela al centro della camera di scoppio. L'alimentazione comprendeva un carburatore Solex, distribuzione con due valvole per cilindro, disposte a V, comandate da due alberi a camme in testa con azionamento a catena. La trazione era posteriore e i freni erano a tamburo sulle quattro ruote. Le sospensioni anteriori erano a ruote indipendenti, con quadrilateri deformabili, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirullo; quelle posteriori erano a ponte rigido, guidato da bracci longitudinali e triangolo di reazione, sempre con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici.

Venne prodotta a partire dal 1955 ed ebbe subito un enorme successo internazionale. Le finiture erano molto accurate. Nel 1956 produssero la cosiddetta "prima serie" (serie "750 D" in versione "normale" e "750 F" nella versione "Veloce"), aveva molti particolari differenti rispetto ai prototipi ed ai modelli pre-serie: parabrezza modificato, ghiera dei fanali più strette, vetri discendenti ma senza deflettori, portiere con un rivestimento interno (con viti a vista), plancia sempre 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. Nel 1957 a partire dal telaio 1495*02208 le porte vennero dotate di deflettore fisso. Saltuariamente, però, fino al 1959, furono montate ancora porte con solo il cristallo discendente. Un lieve restyling con un pianale allungato di 5 cm. Catarifrangenti di forma rotonda, posizionati sotto i fari posteriori. Il motore adesso aveva una potenza di 80 CV. Anche gli interni avevano subito qualche modifica, come il sedile del passeggero che adesso poteva essere regolato e un comodo porta oggetti che in questa nuova versione aveva lo sportello.

Il magnifico esemplare che vi proponiamo arriva a noi come un conservato con i segni dei suoi 63 anni di vita, ancora con la sua prima vernice originale del raro Blu Medio 312 e il suo introvabile HardTop originale. La carrozzeria si presenta un po' vissuta con varie zone di vernice scolorita, alcune piccole zone di corrosione da ruggine nelle basi delle portiere e nelle zone del corpo vettura adiacenti alle ruote anteriori e posteriori, in entrambi i lati. Gli interni conservati in buono stato come il cielo dell'Hardtop.

La meccanica in efficientissimo stato si presenta brillante e reattiva, senza rumori e o fumo, necessita comunque di un tagliando ed una revisione generale, come anche l'impianto frenante.

The 'Giulietta Spider' was powered by 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 gave the car a top speed of 155 km/h (165 since 1958). The crankcase was in light alloy with cast-iron cylinder liners. The cylinder head was in light alloy, with a spark plug in the centre of the combustion chamber. The fuel system comprised a Solex carburettor, timing system with two valves per cylinder, arranged in a V, controlled by two chain-driven overhead camshafts. Drive was rear-wheel drive and the brakes were four-wheel drum brakes. The front suspension was independent-wheel suspension, with deformable wishbones, coil springs, hydraulic telescopic dampers and anti-roll bar; the rear suspension had a rigid axle, guided by longitudinal arms and reaction triangle, again with coil springs and hydraulic telescopic dampers.

*It was produced from 1955 and was an immediate international success. The finish was very accurate. In 1956 they produced the so-called 'first series' ('750 D' series in the 'normal' version and '750 F' series in the 'Veloce' version), it had many different details from the prototypes and pre-series models: modified windscreen, narrower headlamp bezels, descending windows but without deflectors, doors with an inner lining (with visible screws), dashboard still in sheet metal with the upper part in black, glove compartment without a door, two-spoke steering wheel with horn ring and headlamp flashing button with Giulietta Special lettering. In 1957 starting with chassis 1495*02208 the doors were fitted with a fixed deflector. Occasionally, however, until 1959, doors with only the downswept glass were still fitted. A slight restyling with a floor lengthened by 5 cm. Round reflectors were positioned under the rear lights. The engine now had an output of 80 hp. The interior had also undergone some modifications, such as the passenger seat, which could now be adjusted, and a convenient storage compartment that had a flap in this new version.*

Today's magnificent example comes to us as a preserved car with signs of its 63 years of life, still with its original first paint of the rare Medium Blue 312 and its original HardTop. The bodywork shows some wear with various areas of discoloured paintwork, some small areas of rust corrosion in the door bases and areas of the body adjacent to the front and rear wheels on both sides. The interior preserved in good condition as is the hardtop.

The well-maintained mechanics are brilliant and responsive, with no rattles or smoke, however it needs a service and a general overhaul, as does the brake system.

Very little used over the years, it has sporadically participated in rallies and events without ever leaving the Province of Naples. The car is accompanied by its original page vehicle registration booklet, complementary sheet dated 1984, all revenue stamps paid to date and the Alfa Romeo



Pochissimo utilizzata negli anni, ha sporadicamente partecipato a raduni e manifestazioni senza mai uscire dalla Provincia di Napoli. L'auto è corredata del suo libretto di circolazione originale a pagine, foglio complementare del 1984, tutti i bollettini dei bolli pagati fino ad oggi e il libretto uso e manutenzione dell'Alfa Romeo Giulietta. La lettura del conta chilometri riporta la straordinaria lettura di 09940 km, confermata anche dalle revisioni periodiche a libretto degli ultimi 8 anni, dove si evince il reale sporadico utilizzo. Appartenuta all'ex direttore del personale dell'Alfa Romeo di Arese e Pomigliano d'Arco.

Libretto di circolazione a pagine, foglio complementare del 1984, tutti i bollettini dei bolli pagati fino a oggi. Ottima base di restauro conservativo per avere un'auto storica da collezione o un fantastico conservato da mantenere intatto con tutto il sapore del tempo vissuto, senza rinunciare all'eleganza di un classico intramontabile.

Giulietta use and maintenance booklet. The reading of the kilometre counter shows the extraordinary reading of 09940 km, also confirmed by the periodic revisions in the logbook for the last 8 years, where the actual sporadic use is evident. Owned by the former personnel manager of Alfa Romeo in Arese and Pomigliano d'Arco.

Pages vehicle registration book, complementary sheet dated 1984, all stamps paid to date. Excellent basis for conservative restoration to have a historic collector's car or a fantastic preserved car to keep intact with all the taste of time gone by, without giving up the elegance of a timeless classic.





32.

1975 FERRARI DINO 208 GT4

Telaio/Chassis n. D1NOF106CL -11020-
Motore/Engine n F106C-00096-

€ 25.000 - 40.000



La Ferrari Dino GT4 è un'autovettura coupé prodotta in serie dalla Ferrari tra il 1974 e il 1980 e presentata al Salone dell'automobile di Parigi del 1973. Pensata come elemento complementare del marchio Dino, in cui era già presente la due posti Dino 246 GT, la Dino GT4 rappresenta una pietra miliare nella storia della Ferrari per la notevole quantità di novità introdotte. Infatti essa è la prima vettura di serie prodotta dalla casa di Maranello ad adottare lo schema V8 a motore posteriore centrale, la prima ad avere il comando degli organi della distribuzione comandato da cinghie dentate in gomma, la prima e unica Ferrari di serie a portare la firma di Bertone. Il designer Marcello Gandini realizzò una coupé dalle linee tese ed equilibrate, molto diverse dai canoni classici del duo Ferrari-Pininfarina e simili a quelle della rivale Lamborghini Urraco, disegnata dallo stesso Gandini.

The Ferrari Dino GT4 is a coupé car mass produced by Ferrari between 1974 and 1980 and presented at the 1973 Paris Motor Show. Conceived as a complementary element of the Dino brand, which already featured the two-seater Dino 246 GT, the Dino GT4 represents a milestone in Ferrari's history due to the considerable number of innovations introduced. In fact, it was the first production car from Maranello to adopt the mid-rear-engined V8 layout, the first to have the timing gears controlled by rubber toothed belts, and the first and only production Ferrari to bear Bertone's signature. Designer Marcello Gandini created a coupé with taut, balanced lines, very different from the classic canons of the Ferrari-Pininfarina duo and similar to those of the rival Lamborghini Urraco, designed by Gandini himself.

Eccezionale base per restauro
Rara e ricercata
Uno dei primi esemplari prodotti
*Exceptional restoration base
Rare and sought-after
One of the earliest examples produced*



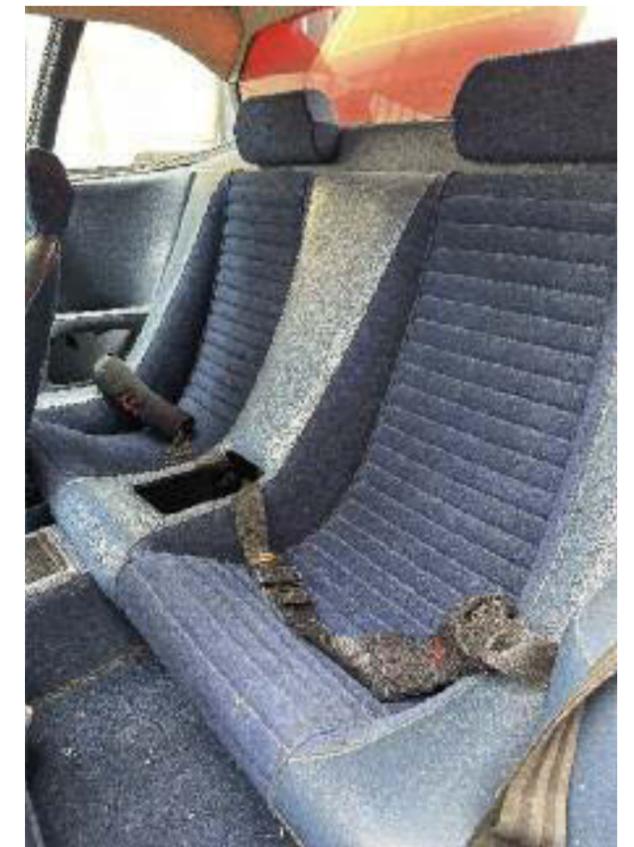
Nata come Dino 308 GT4 sullo stesso telaio fu anche installato un motore da 2000 cc. Questo modello fu realizzato pensando essenzialmente al mercato italiano: in quel periodo, infatti, la leva fiscale era particolarmente gravosa per le vetture con motorizzazione superiore ai due litri. La diminuzione della cilindrata fu ottenuta, rispetto al motore da tre litri, con la riduzione dell'alesaggio, mentre la corsa rimase invariata. Pur non potendo raggiungere le prestazioni della sorella maggiore, col piccolo ma raffinato V8 la vettura era in grado di superare i 220 km/h. Il motore della Dino 208 GT4 è il V8 più piccolo mai prodotto in serie e mostra un rapporto potenza/cilindrata notevole per l'epoca

Lo stupendo esemplare che vi presentiamo è stato conservato negli anni mantenendo la sua totale originalità, mai restaurato prima, uno dei primi esemplari prodotti di questo modello, probabilmente uno dei primi 100 di soli 840 esemplari realizzati, conserva i suoi interni originali in ottimo stato e la meccanica originale di primo impianto. La carrozzeria presenta evidenti zone arrugginite alla base degli sportelli prime delle ruote anteriori, e in altre piccole fioriture in varie zone della carrozzeria. Da alcuni anni non viene utilizzata anche se il motore viene regolarmente acceso e fatto girare, a oggi necessita di una revisione generale e un tagliando completo, potrebbe necessitare di interventi meccanici imprevisti. Una base eccezionale per un restauro conservativo di un modello oggi raro, estremamente ricercato.

Born as the Dino 308 GT4, a 2000 cc engine was also installed on the same chassis. This model was built with the Italian market in mind: at that time, the tax lever was particularly onerous for cars with engines larger than two litres. The reduction in displacement was achieved, compared to the three-litre engine, by reducing the bore, while the stroke remained unchanged. Although it could not reach the performance of its bigger sister, with the small but refined V8 the car was able to exceed 220 km/h. The engine of the Dino 208 GT4 is the smallest V8 ever mass-produced and displays a remarkable power-to-cylinder ratio for the time

The stunning example we present here has been preserved over the years maintaining its total originality, never restored before, one of the first examples of this model to be produced, probably one of the first 100 of only 840 examples made, it retains its original interior in excellent condition and original original mechanicals. The bodywork has noticeable rusted areas at the base of the doors before the front wheels, and other small blooms in various areas of the bodywork. It has not been used for a few years although the engine is regularly started and run, to date it needs a general overhaul and a complete service, and may need additional mechanical work. An exceptional basis for a conservative restoration of a now rare, highly sought-after model.







33.

1973 ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR "CODA TRONCA"

Telaio/Chassis n. AR 1842568
Motore/Engine n. AR00530 - S38605

€ 13.000 - 20.000



Nel 1966 la casa Alfa Romeo presentò il primo modello fra quelli che sarebbe diventato fra i più noti e longevi, nota come 'Duetto'. Venne prodotta in 4 serie diverse ma per ben 28 anni riuscì a conquistare il cuore di tutti gli appassionati. Per scegliere il nome fu indetto un concorso pubblico, con in palio un esemplare della nuova macchina. Vinse il nome Duetto, ma l'appellativo fu usato solo per i primi 190 esemplari, a causa dell'omonimia con una nota merendina dell'epoca che ottenne l'uso esclusivo del nome. Nonostante ciò, l'appellativo rimase talmente radicato nel linguaggio degli appassionati, che tutte le successive versioni di questo modello vennero comunque identificate impropriamente come Duetto.

La terza serie dell'Alfa Romeo Duetto Spider fu chiamata l'Aerodinamica e venne prodotta a partire dal 1983. La carrozzeria subì un sostanziale ritocco delle linee. I paraurti divennero più avvolgenti e la "coda tronca",

In 1966 Alfa Romeo presented the first model of what was to become one of the best-known and longest-lived, known as the 'Duetto'. It was produced in four different series but managed to win the hearts of enthusiasts for 28 years. A public competition was held to choose the name, with a model of the new car up for grabs. The name Duetto won the day, but the appellation was only used for the first 190 examples, due to homonymy with a well-known snack bar of the time, which obtained exclusive use of the name. In spite of this, the appellation remained so ingrained in the language of enthusiasts that all subsequent versions of this model were anyway improperly identified as Duetto.

The third series of the Alfa Romeo Duetto Spider was called the Aerodinamica and was produced from 1983. The bodywork underwent a substantial retouching of the lines. The bumpers became more enveloping and the 'truncated tail' a feature inherited from the second series. The rear headlights were also made larger and a black synthetic spoiler was applied. The interior featured a briarwood steering wheel by Hellebore, the instrument panel with separate 'eyelids' housed

Matching Numbers
Meccanica perfetta
Prima serie del "Coda Tronca"
Matching Numbers
Perfect mechanics
First series of the "Coda Tronca"



caratteristica ereditata dalla seconda serie. Vennero inoltre modificati i fari posteriori resi più grandi e vi fu applicato uno spoiler nero in materiale sintetico. L'interno presentava un volante in radica della Hellebore, il quadro strumenti con 'palpebre' separate ospitava il contagiri ed il contachilometri, nella parte centrale del cruscotto erano inseriti gli indicatori della benzina, della pressione dell'olio e della temperatura dell'acqua, nel tunnel centrale sotto al cambio a 5 marce trovava posto un orologio digitale dei vari comandi delle quattro frecce e dei fendinebbia posteriori oltre al posacenere.

L'esemplare da noi proposto in asta è motorizzato con un propulsore da 1600cc con 104cv cambio manuale a 5 marce e si presenta nel suo elegante colore Grigio Chiaro metallizzato (cod. Ar 727), i pregiati interni di pelle in tinta grigia, il volante in radica e i suoi iconici cerchi originali. Al posteriore, lo spoiler in materiale sintetico è stato sostituito da un più elegante e raffinato spoiler in tinta con la carrozzeria, che le dona maggior fascino senza rinunciare al suo aspetto funzionale. L'auto è stata immatricolata per la prima volta a Roma nel 1983 e da allora ha percorso solo 115.102 km in 37 anni di vita, non è mai stata oggetto di un restauro, ma solo di piccoli interventi di manutenzione ordinaria, e si presenta come un ottimo conservato.

È una prima serie della versione della "coda tronca" un magnifico 1300 Junior del 1973, conservante tutti e cinque i cerchi a bugne con le borchie cromate. Da poco riverniciata del suo colore originale Rosso Pininfarina, presenta alcune inesattezze come l'interno motore nero, il cruscotto nero e il vano baule anche nero. Il parabrezza presenta una scheggiatura che va riparata per poter circolare in tranquillità. Il motore è stato totalmente rigenerato pochi anni fa, la frizione è stata sostituita con una nuova, ed è stata poi scarsamente utilizzata. La meccanica appare fluida e scattante, la frizione è morbida e reattiva, le sospensioni senza alcun rumore. Gli interni sono in buono stato e sul muso presenta un raro optional dell'epoca, la coppia di coprifaro faro aerodinamici originali Carrello. Anche la capote è stata sostituita da poco ed è stata tenuta in garage sempre chiusa in modo da non prendere pieghe. Un'ottima base da guidare subito oppure per terminare il restauro a regola d'arte e avere una prima serie Alfa Romeo Spider 1300 Junior Coda Tronca da mostrare con orgoglio.

the rev counter and odometer, the central part of the dashboard contained the petrol, oil pressure and water temperature gauges, and in the central tunnel under the five-speed gearbox was a digital clock for the various controls of the four indicators and rear fog lights as well as the ashtray.

The car on offer at auction is powered by a 1600 cc engine with 104 bhp and a 5-speed manual gearbox and is presented in its elegant light grey metallic colour (cod. Ar 727), with a fine grey leather interior, a briarwood steering wheel and its iconic original wheels. At the rear, the synthetic spoiler has been replaced by a more elegant and refined body-coloured spoiler, giving it more charm without sacrificing its functional appearance. The car was first registered in Rome in 1983 and has since covered only 115,102 km in 37 years of life. It has never been restored, only minor routine maintenance work has been carried out, and it is in excellent condition.

It is a first series of the 'coda tronca' version, a magnificent 1300 Junior from 1973, preserving all five rims with chrome studs. Recently repainted in its original Rosso Pininfarina colour, it has some inaccuracies such as a black engine interior, black dashboard and trunk compartment also black. The windscreen has a chip that needs to be repaired in order to drive it safely. The engine was totally rebuilt a few years ago, the clutch was replaced with a new one, and it was then hardly used. The mechanics appear smooth and snappy, the clutch is soft and responsive, the suspension without any noise. The interior is in good condition and on the nose it has a rare optional extra of the time, the pair of original aerodynamic headlamp covers. The soft top was also recently replaced and has been kept in the garage always closed so as not to catch creases. An excellent base to drive straight away or to finish the restoration to perfection and have a first series Alfa Romeo Spider 1300 Junior Coda Tronca to display with pride.





34.

1970 JAGUAR E-TYPE

Telaio/Chassis n. 1R9565
Motore/Engine n. E 4.2

€ 60.000 - 100.000

Modello iconico
Importata dagli USA
Restaurata 15 anni fa
Ottime condizioni
Iconic model
Imported from the USA
Restored 15 years ago
Excellent condition



La Jaguar E Type non ha bisogno di introduzioni. Disegnata dall'aerodinamista Malcom Sayer e dotata di un telaio ibrido con scocca portante e strutture tubolare, sintetizzava l'esperienza e i successi accumulati dalla Casa di Coventry nelle gare di durata degli anni 50. Introdotta al Salone di Ginevra del 1961 fu un successo senza pari, rivoluzionando completamente i canoni di bellezza automobilistici in vigore all'epoca: persino Enzo Ferrari ammise che la E Type fu la più bella auto del mondo.

Nei suoi 10 anni di produzione, la Jaguar E Type è stata prodotta in 4 serie differenti con 3 motori distinti. Fra questi, la serie "1 e mezzo" è forse la meno conosciuta, in quanto si trattò di una serie a cavallo fra la prima e la seconda: spinta dal motore 4.2 ma identica alla 2a serie, si può affermare che sia un modello a sé stante. Questa piccola famiglia di E Type nacque per l'implementazione delle normative della sicurezza

The Jaguar E Type needs no introduction. Designed by aerodynamicist Malcolm Sayer and featuring a hybrid chassis with a load-bearing body and tubular structures, it epitomised the experience and successes accumulated by the Coventry-based company in endurance racing in the 1950s. Introduced at the 1961 Geneva Motor Show, it was an unparalleled success, completely revolutionising the standards of automotive beauty in force at the time - even Enzo Ferrari admitted that the E Type was the most beautiful car in the world.

In its 10 years of production, the Jaguar E Type was produced in 4 different series with 3 separate engines. Of these, the '1 and a half' series is perhaps the least well known, as it bridged the gap between the first and second series: powered by the 4.2 engine but identical to the 2nd series, it can be said to be a model in its own right. This small family of E Type cars was born to implement American safety and anti-pollution regulations in series production. Different depending on the target market, they are now sought after by collectors because of their rarity. Produced for only one year, 1968, they are objects sought after by true E Type connoisseurs.



ed anti-inquinamento americane nella produzione di serie: diverse fra loro a seconda del mercato di destinazione, sono auto oggi ricercate dai collezionisti per via della loro rarità. Prodotte soltanto per un anno, il 1968, sono oggetti richiesti da veri connoisseur della E Type.

Questa E Type si presenta con specifiche americane ed è stata importata dagli USA e immatricolata per la prima volta in Italia nel 1991. È stata restaurata completamente oltre 15 anni fa, il colore è stato mantenuto come in origine e anche gli interni in pelle ripristinati a regola d'arte. Il restauro, che ha anche interessato la parte meccanica, ha voluto preservare la bellezza classica di questa Jaguar, volendone esaltare al tempo stesso il piacere di guida rigenerando totalmente il motore, che oggi viene regolarmente acceso e l'auto usata solamente per brevi tragitti. Si presenta oggi ancora in buonissime condizioni nonostante l'ultimo periodo di scarso utilizzo. La carrozzeria presenta delle imperfezioni nella parte più bassa dei sottoporta e la capote esternamente in perfette condizioni è leggermente scollata dal telaio pieghevole, può essere facilmente ripristinata da un tappezziere competente. Desiderosa di essere curata e goduta dal suo nuovo proprietario.

This E Type has American specifications and was imported from the USA and first registered in Italy in 1991. It was completely restored over 15 years ago, the colour retained as it was originally and the leather interior also restored to its original condition. The restoration, which also involved the mechanical part, sought to preserve the classic beauty of this Jaguar, while at the same time enhancing its driving pleasure by totally regenerating the engine, which is now regularly started and the car used only for short journeys. It presents itself today still in very good condition despite the last period of little use. The bodywork has some imperfections in the lower part of the sills and the soft top, which is in perfect condition externally, is slightly detached from the folding frame, it can be easily restored by a competent upholsterer. Longing to be cared for and enjoyed by its new owner.







35. *

1966 JAGUAR MK II 3.4

Telaio/Chassis n. 177819

€ 7.000 - 15.000

Lettura km 39.686

Targa nera Roma

ASI e CRS

Da revisionare integralmente

39,686 km

Rome black plate

ASI and CRS

To be fully overhauled



La MK2, nota anche come Mark II autovettura di lusso fu prodotta per 8 anni, dalla fine del 1959 al 1967. La MK2 era una vettura veloce, spaziosa e dalla linea gradevole e seguiva quindi la massima più nota di Sir William Lyons: "grace, pace and space" (cioè "grazia, andatura e spazio") Era la diretta evoluzione della prima serie Mark I, ed era disponibile con motorizzazioni da 2.4L, 3.4L e 3.8L. Tutti e tre erano propulsori della Jaguar XK e, per i mercati al di fuori di quello statunitense, gli esemplari che montavano i motori da 3,4 L erano equipaggiati con due carburatori SU.

Sulla MK II la carreggiata posteriore venne maggiorata e la geometria della sospensione anteriore fu riorganizzata nell'ottica di elevare il centro di rollio. Venne mantenuto, tuttavia il ponte rigido posteriore con sospensioni a balestra. I freni divennero a disco su tutte le ruote, mentre il cambio manuale, sempre a 4 rapporti con overdrive, era

The MK2, also known as the Mark II luxury car was produced for eight years, from late 1959 to 1967. The MK2 was a fast, spacious and attractively styled car and thus followed Sir William Lyons' best-known maxim: "grace, pace and space". It was a direct evolution of the first Mark I series, and was available with 2.4L, 3.4L and 3.8L engines. All three were Jaguar XK powerplants and, for markets outside the US, examples with the 3.4L engines were equipped with two SU carburetors.

On the MK II, the rear track width was increased and the front suspension geometry was reorganised with a view to raising the roll centre. The rigid rear axle with leaf spring suspension was retained, however. The brakes became all-wheel discs, while the manual gearbox, still a 4-speed with overdrive, was completely new (and Jaguar-made with, until 1964, the first non-synchronised speed). The MK2 acquired a reputation as a model suitable for use among criminals and the police: it was very popular with British criminals, who used it for getaways, but



completamente nuovo (e di produzione Jaguar con, fino al 1964, la prima velocità non sincronizzata). La MK2 acquisì una reputazione di modello adatto ad essere utilizzato tra i criminali e le forze dell'ordine: fu molto popolare tra i malviventi britannici, che la utilizzavano per le fughe, ma fu anche celebre tra la Polizia che l'adoperava per pattugliare le autostrade. La MK2 è anche famosa per essere stata utilizzata dal protagonista nella serie TV Ispettore Morse.

L'esemplare presentato è appartenente a una collezione di varie Jaguar ed è rimasta in disuso per alcuni anni, il motore è funzionante e gira bene ma viene considerato da revisionare integralmente come viene l'impianto frenante. La carrozzeria in buono stato presenta delle piccole imperfezioni nelle fiancate dovute all'inutilizzo. Gli interni in pelle conservata mantengono un ottimo fascino. Da facile ripristino, un'auto di sicura rivalutazione.

was also famous among the police, who used it to patrol motorways. The MK2 is also famous for being used by the main character in the TV series Inspector Morse.

The car presented here is part of a collection of various Jaguars and has been out of use for a few years. The engine is working and runs well but is considered in need of a complete overhaul, as is the braking system. The bodywork in good condition has some minor imperfections in the sides due to disuse. The preserved leather interior retains an excellent charm. Easy to restore, a car of certain appreciation.





36.

1998 JAGUAR XJ-R V8 (X308)

Telaio/Chassis n. SAJJPALF4CR836393

€ 5.000 - 15.000

Lettura km 116.550
Motore V18 da 363 cv
Ottimo stato generale
116.550 KM
363 hp V(8) engine
Excellent overall condition



Erede della storica XJ6 che debuttò al Salone dell'Automobile di Parigi del 1968 la XJ (X308), La Jaguar XJ (X308) è una berlina di lusso full-size prodotta e commercializzata da Jaguar Cars negli anni 1997-2003 attraverso due generazioni e caratterizzata dal motore Jaguar AJ-V8 e dalle sospensioni posteriori indipendenti Jaguar. È stata la terza e ultima evoluzione della piattaforma della Jaguar XJ40 (IVa Serie XJ), in produzione dal 1986. Era stata preceduta dalla Jaguar XJ (X300).

La X308 ha mantenuto gran parte dello stile esterno del suo predecessore, la Jaguar XJ (X300), con il cofano arrotondato a quattro fari, la linea del tetto bassa, la coda spiovente e i gruppi ottici posteriori avvolgenti. Nella parte anteriore, le due generazioni si distinguono per la forma degli indicatori di direzione (rettangolari sulla X300, ovali sulla X308), nonché per la forma dei fendinebbia e della presa d'aria del sottoparaurti, entrambi più arrotondati sulla X308. I paraurti anteriori e

Heir to the historic XJ6 that debuted at the 1968 Paris Motor Show, the Jaguar XJ (X308) is a full-size luxury sedan produced and marketed by Jaguar Cars from 1997-2003 across two generations and featuring the Jaguar AJ-V8 engine and Jaguar's independent rear suspension. It was the third and final evolution of the Jaguar XJ40 (XJ Series IV) platform, in production since 1986. It was preceded by the Jaguar XJ (X300).

The X308 retained much of the exterior styling of its predecessor, the Jaguar XJ (X300), with its rounded bonnet with four headlights, low roofline, sloping tail and wraparound rear light clusters. At the front, the two generations are distinguished by the shape of the turn signals (rectangular on the X300, oval on the X308), as well as the shape of the fog lamps and the bumper air intake, both of which are more rounded on the X308. The front and rear bumpers have been modified, as have the taillights, which have light red instead of red/grey lenses. The grille surround and lettering were slightly modified. The headlights also included front parking lights, which were



posteriori sono stati modificati, così come i fanali posteriori, che hanno lenti rosso/chiaro anziché rosso/grigio. La cornice della griglia e le scritte sono state leggermente modificate. I fari comprendevano anche le luci di parcheggio anteriori, che erano state inserite nelle luci di posizione, una novità per la X308. Alla base della nuova gamma si poneva la XJ8 3.2 (3.249 cm³, 237 CV), mentre in vetta c'era la versione più sportiva 4.0 Supercharged, commercializzata con il nome di XJR, come tributo ai numerosi modelli da competizione. Montava un compressore volumetrico (3.996 cm³, 363 CV). In mezzo si collocava la 4.0 aspirata (3.996 cm³, 284 CV). Come sempre gli allestimenti erano Standard (solo per la 3.2), Sport (3.2 e 4.0 in USA Executive) e Sovereign (3.2 e 4.0 anche in versione LWB a passo allungato) e XJR (4.0 Supercharged).

L'esemplare da noi proposto appartiene a una vasta collezione di Jaguar, perfettamente marciante non viene però usata da qualche anno, regolarmente messa in funzione e spostata per non ovalizzare le gomme. In ottimo stato generale aspetta solo di essere sciolta in strada in tutta la sua eleganza e al tempo stesso grinta sportiva con il generoso motore V8 Supercharged da 363cv.

incorporated into the position lights, a first for the X308. At the base of the new range was the XJ8 3.2 (3,249 cm³, 237 bhp), while at the top was the sportier 4.0 Supercharged version, marketed as the XJR, as a tribute to the many competition models. It mounted a volumetric supercharger (3,996 cm³, 363 hp). In between was the aspirated 4.0 (3,996 cm³, 284 hp). As always, the trims were Standard (3.2 only), Sport (3.2 and 4.0 in the USA Executive) and Sovereign (3.2 and 4.0 also in LWB extended wheelbase versions) and XJR (4.0 Supercharged).

The example we are offering belongs to a large collection of Jaguars, perfectly running, but has not been used for a few years, regularly driven and moved so as not to ovalate the tyres. In excellent overall condition it is just waiting to be unleashed on the road in all its elegance and at the same time sporty grit with its generous 363hp Supercharged V8 engine.





37. *

1990 MERCEDES BENZ 500 SL R129

Telaio/Chassis n. WDB1290661F005659
Motore/Engine n. 119960

€ 7.000 - 15.000



La R129 è stata una delle serie più fortunate della leggendaria Mercedes SL. Sviluppata dalla R107, che rimase in produzione per ben 18 anni, fu senza dubbio uno dei capolavori di Bruno Sacco. La SL R129 è il risultato di una lunga gestazione volta all'introduzione di una nuova roadster che rompesse con le linee ormai datate della precedente serie. Il modello definitivo venne presentato al Salone di Ginevra del 1989 e ben presto conquistò i favori del pubblico per essere una delle più efficaci combinazioni tra stile e tecnologia.

La linea sobria ed elegante e la perfetta armonia dei volumi che nascondeva una meccanica molto sofisticata, caratterizzata da un ampio uso di elettronica e da sistemi di sicurezza evoluti, resero la 129 una delle auto più desiderate e alla moda degli anni 90. Disponibile con motori da 6, 8 e 12 cilindri, seppe regalare il puro piacere di guida a tutti i suoi fortunati possessori. La prima serie, in produzione dal 1989 fino al

The R129 was one of the most successful series of the legendary Mercedes SL. Developed from the R107, which remained in production for a full 18 years, it was undoubtedly one of Bruno Sacco's masterpieces. The SL R129 was the result of a long gestation to introduce a new roadster that would break with the outdated lines of the previous series. The final model was presented at the 1989 Geneva Motor Show and soon won the public's favour as one of the most effective combinations of style and technology.

The sober and elegant lines and the perfect harmony of volumes hiding a very sophisticated mechanics, characterised by extensive use of electronics and advanced safety systems, made the 129 one of the most desirable and fashionable cars of the 1990s. Available with 6-, 8- and 12-cylinder engines, it gave pure driving pleasure to all its lucky owners. The first series, in production from 1989 until 1995, was characterised by the typical two-tone paintwork, with the lower half painted in matt colour. Appreciated for their reliability and power, the SL have always been synonymous with German style and quality around the world.

Barn Find
5000cc benzina da 333cv
Ottima base di restauro
A timeless classic
ASI
Barn Find
5000cc petrol, 333hp
Excellent restoration basis
ASI



1995, fu caratterizzata dalla tipica verniciatura bicolore, con la metà inferiore verniciata in tinta opaca. Apprezzate per la loro affidabilità e potenza, le SL sono da sempre sinonimo dello stile e della qualità tedesca nel mondo.

Il modello presentato è il classico Barn Find, ritrovata in un magazzino della capitale, facente parte di una grande collezione è stata fermata funzionante per vari interventi e mai portata a termine. Completa di tutto ma ceduta in stato non funzionante come un ottima base di restauro.

Gli interni in buone condizioni in pelle crema combinano perfettamente con la carrozzeria Verde originariamente, ora sotto uno strato protettivo di wrapping bianco facilmente rimovibile, mentre i tagli delle porte sono stati verniciati di bianco, con poca difficoltà si possono ripristinare. L'ultima revisione periodica risale al 2010. Ottima base di restauro conservativo o completa fonte di ricambi, viene proposta non funzionante nello stato in cui si trova ora in formula "As Is". Il sogno di una supercar intramontabile ad un prezzo abbordabile da completare in garage con tranquillità e passione, di sicura rivalutazione.

The car presented here is the classic Barn Find, found in a warehouse in the capital, part of a large collection that was stopped working for various interventions and never completed. Complete with everything but sold in a non-functioning state as an excellent basis for restoration.

The interior is in good condition, in cream leather, perfectly matches the original green bodywork, now under a protective layer of easily removable white wrapping, while the door cuts have been painted white, with little difficulty they can be restored. The last periodic overhaul was in 2010. An excellent basis for conservative restoration or a complete source of spare parts, it is offered non-running in its current 'As Is' state. The dream of a timeless supercar at an affordable price to be completed in the garage with peace of mind and passion, sure to revalue.





38. *

1987 JAGUAR XJ6 SOVEREIGN 42

Lettura km 137.777

Barn Find

A timeless classic

ASI

137.777 KM

Barn Find

ASI

Telaio/Chassis n. SAJJCALP4CC376006

€ 3.500 - 10.000



A metà degli anni '60 la Jaguar decise di creare una nuova vettura che mantenesse il prestigio e l'eleganza della casa automobilistica, ma riuscisse anche ad apportare delle novità progettuali che non deludessero gli appassionati. Nacque così la serie XJ, acronimo di 'eXperimental Jaguar', l'ultima vettura progettata sotto la direzione del fondatore di Sir William Lyons, rimasto in carica nonostante la nuova acquisizione da parte della British Motor Corporation. I modelli lanciati in quegli anni furono diversi e le sigle si riferivano al motore che montavano.

Nel 1968 al salone di Parigi venne presentata la XJ 6, una berlina di lusso che diventò subito il modello di punta della casa automobilistica. La carrozzeria dal disegno più snello e caratterizzata da inedite linee tese piacque subito. Essa presentava un inedito cofano motore dalle nervature decise e una nuova calandra rettangolare e bassa. Alcune

In the mid-1960s Jaguar decided to create a new car that would maintain the prestige and elegance of the carmaker, but also manage to bring design innovations that would not disappoint enthusiasts. Thus was born the XJ series, an acronym for 'eXperimental Jaguar', the last car designed under the direction of founder Sir William Lyons, who remained in charge despite the new takeover by the British Motor Corporation. There were several models launched in those years and the acronyms referred to the engine they mounted.

In 1968 the XJ 6, a luxury saloon, was unveiled at the Paris motor show and immediately became the company's flagship model. The streamlined body design, characterised by unprecedented taut lines, immediately appealed. It featured a new engine bonnet with bold ribbing and a new low, rectangular grille. On the other hand, there were some misgivings about the interior, which was more modern and rational but judged to lack the traditional opulence typical of previous models. For the first time, the dashboard, although of excellent workmanship, was veneered in painted wood; likewise the natural leather upholstery, standard only on some versions, no longer included



perplexità vi furono invece per gli interni, più moderni e razionali ma giudicati privi della tradizionale opulenza tipica dei precedenti modelli. Per la prima volta la plancia, seppur di ottima fattura, era impiallacciata in legno verniciato; così come il rivestimento in pelle naturale, di serie solo su alcune versioni, non includeva più i pannelli porta che erano in vinile. Il motore era a trazione posteriore con le sospensioni a ruote indipendenti con bracci trasversali. Il modello passò attraverso altre due serie, la Series II (1973-1979) con il principale aggiornamento nella calandra rendendola più bassa e larga e, per assicurare un'adeguata portata d'aria al motore, di aprire un'ampia feritoia sotto al paraurti stesso e la Series III (1979-1986/1992) nel quale gli interventi estetici di maggiore rilievo furono: la calandra rivista, i gruppi ottici posteriori ridisegnati e ampliati, l'inedito profilo cromato della coda, nuovi paraurti più spessi con l'annesso profilo in gomma e un abitacolo leggermente più alto.

Dopo quasi un decennio di gestazione tra studi e affinamenti, nel 1986 debuttò una nuova XJ, il cui nome del progetto fu XJ40. A dispetto delle voci dei maligni che sostenevano fosse l'ennesimo restyling della Series III, fu invece un'autovettura completamente nuova e ridisegnata. Nuova era la linea, più aerodinamica e attuale nonostante l'evidente continuità stilistica con la Series III, che rimase in produzione nella sola versione V12. Nuovo era anche il sistema di sospensioni posteriore con bracci triangolari inferiori e su alcune versioni il sistema auto-livellante con recupero automatico dell'assetto, così come nuovi erano i motori 6 cilindri in linea bialbero. La gamma era composta dai due consueti allestimenti: Standard e Sovereign e due erano anche i propulsori. Inizialmente la versione di partenza fu la 2.9, spinta dal 6 cilindri di 2.919 cm³ da 165 CV, con alimentazione a iniezione elettronica e testata con 2 valvole per cilindro, mentre al in vetta alla gamma si poneva la versione 3.6, mossa dal 6 cilindri con testata a 24 valvole di 3.590 cm³ alimentato a iniezione da 212 CV. Entrambi i propulsori, realizzati interamente in alluminio.

L'esemplare presentato è alimentato dal motore 4235cc a 205 cv, appartenente a una collezione di varie Jaguar è rimasta in disuso per alcuni anni a causa della rottura della pompa della benzina. La carrozzeria in buono stato presenta delle bolle da ruggine intorno il parabrezza e anche alla base del lunotto posteriore. Gli interni in pelle nera appaiono in perfette condizioni.

Di facile ripristino, un'auto di sicura rivalutazione.

the door panels which were in vinyl. The engine was rear-wheel drive with independent-wheel suspension with transverse arms. The model went through two more series, Series II (1973-1979) with the main update in the grille making it lower and wider and, to ensure adequate air flow to the engine, opening a large slit under the bumper itself, and Series III (1979-1986/1992) in which the major cosmetic changes were the revised radiator grille, redesigned and enlarged rear light clusters, the unprecedented chrome tail profile, new thicker bumpers with an attached rubber profile and a slightly taller cockpit.

After almost a decade of gestation between studies and refinements, a new XJ debuted in 1986, whose project name was XJ40. In spite of the malicious rumours that it was yet another restyling of the Series III, it was instead a completely new and redesigned car. New was the line, more aerodynamic and contemporary despite the obvious stylistic continuity with the Series III, which remained in production in V12 version only. Also new was the rear suspension system with lower triangular arms and, on some versions, the self-levelling system with automatic attitude recovery, as were the new twin-shaft straight-six engines. The range was made up of the two usual trim levels: Standard and Sovereign, and there were also two powerplants. Initially the starting version was the 2.9, powered by the 6-cylinder 2,919 cm³ engine with 165 hp, fuel injection and two-valve cylinder head, while at the top of the range was the 3.6 version, powered by the 6-cylinder 3,590 cm³ engine with 24-valve cylinder head and fuel injection and 212 hp. Both engines were made entirely of aluminium.

The car presented is powered by the 4235 cc engine with 205 hp. It belonged to a collection of various Jaguars that had been out of use for some years due to a broken petrol pump. The bodywork in good condition has some rust blisters around the windscreen and also at the base of the rear window. The black leather interior appears to be in perfect condition. Easy to restore, a car of certain appreciation.



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 in 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 mantenuti, 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 con-

dition 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 4.999,99 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 scadenze 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 vendi-

ta 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 allunato.

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 allunato.

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 line 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 4.999,99 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 00000004382

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 tariffs:

- 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 RESELL 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 ta-

king place following the initial sale of the work/s in question. Resale Royalties will be charged to the seller where the hammer price 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 accorpate 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^{oo}).
- 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 prevarrà 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 aggiudicatario 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 de-

terminazione 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 magazzino (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 né al venditore né 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 deductions, 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
— PROPERTIES —

LOFT CONTEMPORANEO NEL CUORE DI PALERMO

A breve distanza da Piazza Politeama, in Via Benedetto d'Acquisto, stupenda ed unica proprietà nel suo genere. L'immobile, frutto della sapiente riqualificazione del 2006 di una palazzina del secolo scorso, è stato oggetto di diverse pubblicazioni su riviste internazionali di design.

Il loft, articolato su due livelli, si caratterizza fortemente per un volume doppio ed un'altezza al colmo di oltre 7 metri.

Grande luminosità di tutti gli ambienti è garantita da nove grandi finestre e sei Velux elettrificati e comandati.

Interamente il primo livello si sviluppa su un grande open space di 150 metri quadri; suddiviso in una grande zona salone/ galleria, impreziosita da un camino girofocus rotante a 360 gradi, disegnato da Dominique Imbert nel 1968, ed un secondo salotto biblioteca, altresì utilizzato come zona tv.

Successivamente si trova una spaziosa cucina all'americana con la sua isola centrale, servita da un office retrostante adibito anche ad uso lavanderia e dispensa. Un balcone si affaccia sulla corte interna.

Il secondo livello, di circa 120mq, è collegato da una scala interna dal forte impatto decorativo che conduce a due camere da letto entrambe con bagno en suite, entrambe le camere sono corredate da generose armadiature su misura. Al secondo livello si trova un terrazzo attrezzato di circa 25mq, ricavato da una corte interna collegato al primo livello anche da una scala esterna.

Scopri di più



+39 02 72023790
properties@wannenesgroup.com





lot 16



lot 34



lot 18

Photography
Davide Saporiti

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

Printed in Italy - Novembre 2023



lot 31



WANNENES

wannenesgroup.com