

WANNENES



AUTO E MOTO CLASSICHE
& YOUNGTIMER

MILANO 2 OTTOBRE 2021



lot 35



AUTO E MOTO CLASSICHE & YOUNGTIMER

FIERA MILANO RHO | 2 OTTOBRE 2021

CLASSIC CARS AND MOTORCYCLES & YOUNGTIMER

FIERA MILANO RHO | 2 OCTOBER 2021



**ASTA - AUCTION
MILANO**
Fiera Milano | Rho
Milano Autoclassica
Padiglione 13
SS. 33 del Sempione, 28
Rho (MI)

**ESPOSIZIONE - VIEWING
MILANO**
Fiera Milano | Rho
Milano Autoclassica
Padiglione 13
SS. 33 del Sempione, 28
Rho (MI)



SABATO 2 OTTOBRE
Saturday 2 October

Tornata Unica
Ore 16 lotti 1 - 39
Single Session
at 4 pm lots 1 - 39

VENERDÌ 1 OTTOBRE
ore 9.30-19.00
Friday 1 October
9.30 am to 7 pm

SABATO 2 OTTOBRE
ore 9.30-15.00
Saturday 2 October
9.30 am to 3 pm

DOMENICA 3 OTTOBRE
ore 9.30-19.00
Sunday 3 October
9.30 am to 7 pm

Informazioni e contatti
presso la Fiera di Milano | Rho
da venerdì 1 Ottobre
a domenica 3 Ottobre:
+39 344 0597242
segreteria@wannenesgroup.com

Enquiries
c/o Fiera di Milano | Rho
from Friday 1 October
to Sunday 3 October:
+39 344 0597242
segreteria@wannenesgroup.com

in copertina:
lotti 24 - 26

WANNENES

La partecipazione all'asta implica l'integrale e incondizionata accettazione delle Condizioni di Vendita riportate in questo catalogo.
I lotti potranno essere ritirati a partire da Lunedì 4 ottobre esclusivamente previo appuntamento telefonico +39 02 72023790.
Taking part in the auction implies the entire and unconditional acceptance of the Conditions of Sale outlined in this catalogue.
The lots may be collected from Monday 4 October by telephone appointment calling +39 02 72023790.

WANNENES

GENOVA

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

MILANO

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

ROMA

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

MONTE CARLO

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

STAFF

Giulia Wannenes Total Quality g.checcucci@wannenesgroup.com	Luca Viòlo Media & Comunicazione l.violo@wannenesgroup.com	Costanza da Schio Servizio Valutazioni c.daschio@wannenesgroup.com
Chiara Guiducci Responsabile Assistenza Clienti c.guiducci@wannenesgroup.com	Agnese Benso Assistenza Clienti Genova a.benso@wannenesgroup.com	Nicole Jasmine Balestrero Assistenza Clienti Genova info@wannenesgroup.com
Adele Occhetti Assistenza Clienti Genova a.occhetti@wannenesgroup.com	Ilaria De Pian Assistenza Clienti Milano i.depian@wannenesgroup.com	Linda Montecchiani Assistenza Clienti Milano l.montecchiani@wannenesgroup.com
Francesca Mangione Assistenza Clienti Milano segreteria@wannenesgroup.com	Anna Maria Giarrusso Assistenza Clienti Roma a.giarrusso@wannenesgroup.com	Barbara Baiardi Amministrazione b.baiardi@wannenesgroup.com
Luciana Moratti Colonna Amministrazione l.moratti@wannenesgroup.com	Alessandro Vigo IT Manager a.vigo@wannenesgroup.com	Luca Redenti Responsabile Sala d'Asta
Gianluca Cuneo Spedizioni e Ritiri Genova	Yuri Lo Nobile Spedizioni e Ritiri Genova	Dan Ungureanu Spedizioni e Ritiri Milano

ASSOCIATI

Liguria Paola Bertolini +39 366 4589615 p.bertolini@wannenesgroup.com	Lombardia Benedetta Gallizia di Vergano +39 347 9023645 b.gallizia@wannenesgroup.com	Piemonte Chiara Benevolo Caroni +39 351 0687570 c.benevolo@wannenesgroup.com
Puglia Francesco Petrucci +39 348 5101534 f.petrucci@wannenesgroup.com	Sicilia Riccardo Vitali +39 345 0779118 r.vitali@wannenesgroup.com	Toscana Cecilia Brunner Muratti +39 335 6237244 c.brunnermuratti@wannenesgroup.com
Veneto Christiane d'Albis +39 338 9339811 c.dalbis@wannenesgroup.com	Francia Claudia Pucci di Benisichi +33 607 868050 c.pucci@wannenesgroup.com	Regno Unito Federica Della Rocca +44 7899 790460 f.dellarocca@wannenesgroup.com

**INFORMAZIONI RIGUARDANTI
QUESTA VENDITA**
AUCTION ENQUIRIES
AND INFORMATION

ESPERTI
SPECIALISTS IN CHARGE

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

Luigi Chiaramonte Bordonaro
lcb@wannenesgroup.com

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

ASSISTENZA CLIENTI
CLIENT SERVICES
Francesca Mangione
segreteria@wannenesgroup.com
Linda Montecchiani
l.montecchiani@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



Handcrafted
by

Sandro Petricca

Mercedes-AMG
Affalterbach, Germany



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



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

Pier Matteo Carnaroli
p.carnaroli@wannenesgroup.com



ASIAN ART
Alessandra Pieroni
a.pieroni@wannenesgroup.com



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



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

Luigi Chiamonte Bordonaro
lcb@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



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



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



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



WINE & SPIRITS
Gelasio Gaetani d'Aragona
wine@wannenesgroup.com

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 3 Ottobre 2021, i lotti verranno trasferiti in un deposito temporaneo con spese a carico dell'acquirente. I costi di movimentazione e deposito sono i seguenti:

- trasporto auto da Fiera a deposito € 150 + IVA per veicolo
 - trasporto moto da Fiera a deposito € 50 + IVA per veicolo
 - stoccaggio auto € 10 + IVA al giorno per veicolo
 - stoccaggio moto € 5 + IVA al giorno per veicolo
- a partire da Lunedì 4 Ottobre 2021

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

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

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

Delivery of purchased lots, transport and storage

Buyers are reminded that in the absence of prior agreements taken by Sunday 3 October 2021, the lots will be transferred to a temporary storage with costs borne by the buyer. Costs handling and storage are as follows:

- *car transport from Fiera to depot € 150 + VAT per vehicle*
- *motorbike transport from Fiera to deposit € 50 + VAT per vehicle*
- *car storage € 10 + VAT per day per vehicle*
- *motorcycle storage € 5 + VAT per day per vehicle starting Monday 4 October 2021*

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

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

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



SINGLE SESSION

SATURDAY 2 OCTOBER 2021 - 4 PM
LOTS 1-39

SESSIONE UNICA

SABATO 2 OTTOBRE 2021 - ORE 16
LOTTI 1-39



lot 125



1
 Testata Bancata di Sinistra Motore Ferrari F1 033D Turbo Stagione 1987/1988
 Left Head Turbo Engine Ferrari F1 033D 1987/1988 Season
 Stima € 200 - 500



2
 Lotto unico composto da vari pezzi di Automobilia Ferrari
 Unique lot of various pieces of Ferrari Automobilia
 O.L.





MOTOCICLETTE

LOTTI 3 - 11

MOTORCYCLES

LOTS 3 - 11

3.

1983 LAVERDA 1200 MIRAGE

La versione 1200 della Laverda 3 cilindri, voluta dai fratelli Slater
Moto perfetta per uso quotidiano
The 1200 variant of the Laverda 3 cylinder, wanted by the Slater brother
Perfect for daily use

Telaio/Chassis n 3170

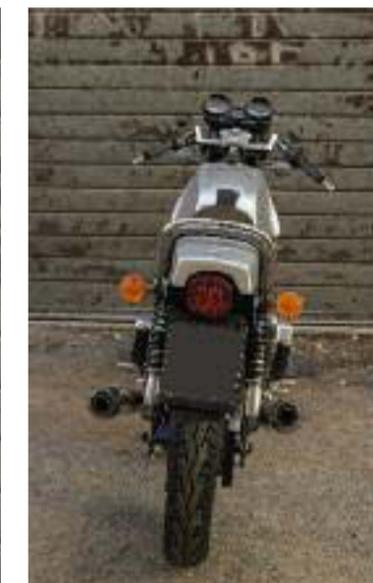
Stima € 6.000 - 12.000



Presentata come prototipo da 1000cc nel 1969, la famiglia Laverda delle tre cilindri è stata fra le prime maxi-moto a superare la faticosa soglia dei 750cc di cilindrata. Immessa sul mercato nella primavera del 1972, la 1000 conquista subito i motociclisti più sportivi grazie ai suoi 80 cavalli di potenza. Sebbene la sua sia stata una gestazione travagliata, la 1000 risultò essere più leggera di 5kg e più stretta della temibile Honda CB750 Four. Nonostante le finiture spartane la 1000 riscosse subito un ottimo successo, diventando una delle Laverda più amate negli anni 70. La versione 1200 fu concepita successivamente, sulla base della 1000, con l'intento di produrre una moto con un motore meno esasperato e più adatto al turismo. Richiesta dai fratelli Slater, la 1200 completò la famiglia della tre cilindri con la Mirage, la quale si pose come modello al vertice della gamma.

Questa moto è stata prodotta per il mercato inglese e lì venduta. Diversi anni fa è stata importata in Italia per entrare a far parte di una grande collezione. Verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in eccellenti condizioni.

Put on the market in the Spring of 1972, the 1000cc Laverda 3 cylinders was able to conquer immediately the most sporting motorcyclists thanks to its 80 hp. Despite having had a difficult birth, the 1000 was 5 kilos lighter and narrower than the feared Honda CB750 Four. Despite the rather spartan trim, the 1000 had a good success, becoming one of the most loved Laverdas of the 70ies and 80ies. The subsequent 1200 version was conceived on the basis of the 1000 with the aim of producing a motorbike with a lesser stressed engine and more suitable for touring. Requested by the Slater brothers, the 1200 completed the 3 cylinder offering with the Mirage, which posed itself as the range topping model.



4.

1974 BMW R90 S

Telaio/Chassis n. 4072150
Motore/Engine n. 4072150

Stima € 8.000 - 15.000

La prima "superbike" di BMW
Veloce e sfruttabile
BMW's first "superbike"
Fast and usable



La BMW R 90 S fu a tutti gli effetti una moto rivoluzionaria per la Casa dell'Elica, in quanto seppe coniugare il concetto di moto da turismo e moto sportiva in un solo mezzo. Da molti paragonata alle blasonate R 50 S e R 69 S, la R90 S unì la piacevolezza di una vera gran turismo con la sportività di una superbike purosangue. Disegnata da Hans Muth (il quale disegnerà poi la mitica Suzuki Katana) e distinta da due colorazioni uniche nel suo genere, la R90 S ha fatto epoca: esclusiva, veloce e soprattutto affidabile, è stata una delle protagoniste dell'era delle Maxi degli anni 70.

La moto, proposta per la prima volta in asta, è parte della stessa collezione di un appassionato romano da diversi anni.

The BMW R 90 S was to all intents and purposes a revolutionary motorbike for the House of the Helix as it combined the concept of touring and sports motorbikes in a single vehicle. Compared by many to the renowned R 50 S and R 69 S, the R90 S combined the pleasure of a true grand tourer with the rage of a thoroughbred superbike. Designed by Hans Muth (who would later go on to design the legendary Suzuki Katana) and distinguished by two unique colours, the R90 S was an epoch-making bike: exclusive, fast and above all reliable, it was one of the protagonists of the Maxi era of the 1970s. The bike on offer has been part of the same collection of a Roman enthusiast for several years. Always used regularly, it is offered for the first time at auction.



5.

1988 DUCATI 750 SPORT

Telaio/Chassis n ZDM750S750997

Stima € 6.000 - 15.000

Una di 2600 prodotte
Modello raro, prodotto per solo 1 anno
*One of only 2600 produced
Rare model, 1 year production only*



La 750 sport era la superbike di produzione Ducati di metà anni 80, basata sul telaio a traliccio al cromo molibdeno della 750 F1, voleva rinverdire con il suo nome i fasti dei gloriosi modelli a coppie coniche di inizio anni 70.

Il motore desmodue superquadro da 748cc, garantiva buone prestazioni grazie ai suoi 75 cavalli senza risultare estremo nell'erogazione. Le forcelle Marzocchi non regolabili da 40mm, il peso ridotto e il comfort di guida facevano della 750 Sport una moto facile ed intuitiva da guidare.

Questa 750 Sport del 1988 ha percorso soltanto 24.000 km da nuova, conserva la targa originale Milano ed è in condizioni di assoluta conservazione. Nella collezione dell'attuale proprietario da 3 anni è una delle Ducati anni 80 più interessanti e in attesa di rivalutazione.

Based on the Cro Mo tubular frame of the 750 F1, Ducati's definitive mid-80ies production superbike, the 750 Sport aimed with its name at reviving the great past the glorious bevel-twins models of the early 70ies.

The 748cc square desmodue engine was used as a stressed member and thanks t its 75 hp gave good performance without having a too extreme power delivery. The 40mm non adjustable Marzocchi front forks, the light weight and the comfortable riding position made the 750 sport an easy-to-ride and intuitive motorbike

This 1988 750 Sport has covered only 24.000 km since new, has still its original Milan license late and it has never been restored. It has been residing in the current collection for the last 3 years, it's one of the most interesting Ducatis of the 1980ies and it will be subjected to reevaluation.



6.

1975 HONDA CB500 FOUR K3

Telaio/Chassis n CB500 2075363
Motore n CB500E 2168629

Stima € 4.500 - 10.000

Meno di 40.000 km percorsi
Una classica facile e divertente da usare
Conservata, omologata FIM
Less than 40,000 km
An easy and fun-to-use classic
Thorough restoration



Nel 1968, la Honda si rese protagonista della rivoluzione che cambiò il modo delle motociclette con l'introduzione della CB750 Four. Nella visione della Honda, raffinatezza tecnica, prestazioni, affidabilità e competitività commerciale erano alla base delle nuove moto che venivano prodotte. Con la CB500, Honda rivoluzionò il modo di pensare i vari modelli offerti di una determinata gamma. All'epoca per i costruttori di moto era prassi diversificare l'offerta commerciale offrendo moto di cilindrata ed allestimenti diversi, su uno schema tecnico quasi immutato fra i vari modelli. Con la CB500, Honda creò una moto che condivideva con la sorella maggiore soltanto l'impostazione e una linea estetica simile. Fu una prova di forza da parte di Honda nel creare una moto pensata appositamente per la sua cilindrata, con telaio e soluzioni tecniche non condivise con le sorelle di cilindrata maggiore o inferiore. Questa K3 del 1975 ha avuto soltanto 3 proprietari da nuova, mantiene le sue targhe originali e in 46 anni ha percorso meno di 40.000 km. La moto non è mai stata restaurata ed è pronta all'uso e saprà regalare al suo nuovo proprietario numerose soddisfazioni.

In 1968, Honda led the revolution that changed the way motorbikes were made with the introduction of the CB750 Four. In Honda's vision, technical refinement, performance, reliability and commercial competitiveness were at the core of the new motorbikes being produced. With the CB500, Honda revolutionised the way of thinking about the various models offered in a given range. At that time it was common practice for motorbike manufacturers to diversify their commercial offerings by offering motorbikes of different displacements and equipment based on an almost unchanged technical layout between models. With the CB500, Honda created a motorbike that shared only a similar layout and styling with its big sister. It was a show of strength by Honda to create a bike specifically for its displacement, with a chassis and technical solutions which were not shared with its bigger or smaller sisters. This 1975 K3 has had only three owners since new and retains its original number plates. In 46 years it has covered less than 40,000 km. Restored a few years ago, it is ready for use and will give its new owner many pleasurable rides.



7.

1979 BIMOTA KB1

Telaio/Chassis n 00092
Motore/Engine n KZT00AE012552

Stima € 16.000 - 30.000

La prima moto di grande produzione della Bimota
Motore Kawasaki Z1000

3 proprietari da nuova, targa di prima immatricolazione
Bimota's first major production motorbike
Kawasaki engine Z1000
3 owners as new, first registration plate



Il lancio della KB1 fu fatto con uno slogan che racchiudeva in sé tutta la filosofia dell'Azienda riminese e dei suoi capostipiti, Giuseppe Morri e Massimo Tamburini: "Bimota, il mestiere pignolo di perfezionare quello che sembra perfetto".
Sviluppata su un telaio tubolare al cromo molibdeno ed equipaggiata con i motori della mitica Kawasaki Z 900 e Z 1000, la KB1 è stata per molto tempo il modello che ha rappresentato il maggior successo di vendite per la Bimota. Venduta come kit o come moto completa, la KB1 ha rappresentato un importante step evolutivo rispetto al primo modello dell'Azienda, la HB1, che fu prodotta in soli 10 esemplari. Questo esemplare è stato immatricolato il 2 marzo del 1979 nella provincia di Rovigo e ha avuto soltanto 2 proprietari. Da molti anni è parte della collezione di un appassionato motociclista: sempre mantenuta con cura è qui offerta per la prima volta in asta.

*The KB1 was launched with a slogan that encapsulated the entire philosophy of the Rimini-based company and its founders, Giuseppe Morri and Massimo Tamburini: "Bimota, the fussy business of perfecting what seems perfect".
Developed on a tubular chrome-molybdenum chassis and equipped with the engines of the legendary Kawasaki Z 900 and Z 1000, the KB1 has long been Bimota's most successful sales model. Sold as a kit or as a complete bike, the KB1 was an important evolutionary step from the company's first model, the HB1, which was produced in only 10 units.
This example was registered on 2 March 1979 in the province of Rovigo. For many years it has been part of the collection of a passionate motorcyclist: carefully maintained, it is offered here for the first time at auction.*



8.

1976 MV AGUSTA 750 S AMERICA

Una di sole 212 prodotte nel 1976
Famosa e ricercata 4 cilindri
One of only 212 produced in 1976
Famous and sought-after 4-cylinder

Telaio/Chassis n° MV750 2210497

Stima € 80.000 – 110.000



I motori 4 cilindri della MV Agusta non hanno bisogno di introduzioni. Sin dalle prime competizioni negli anni 50, rappresentarono il vertice delle moto del motomondiale per circa 20 anni. La prima 4 cilindri di produzione dell'Azienda varesina fu la 600, una pesante moto da turismo presentata nel 1965. Si trattava di una moto esclusiva, costosa, costruita artigianalmente ma dotata di un propulsore sottodimensionato e peso eccessivo. Nel 1969 la MV presentò l'evoluzione, la 750 S, la quale fu subito accolta con favore ed entusiasmo, sebbene mantenesse la trasmissione a cardano e una potenza non esaltante di 65 cavalli.

Purtroppo si rivelò una delusione: per via del suo telaio sottodimensionato, prestazioni non all'altezza del marchio e un costo elevato, non conobbe un grande successo di vendita. La 750 America nacque su richiesta dell'importatore americano, la Commerce Overseas Corporation di Chris Garville, che nel 1974 chiese alla MV di produrre una moto adatta al mercato d'oltreoceano. Il prezzo di 6.000 dollari è di quasi 4.000 più alto di una CB750 Four, ma ben si confà all'immagine di

MV Agusta's 4-cylinder engines need no introduction. Since the first competitions in the 1950s, they represented the pinnacle of motorbike racing for about 20 years. The first 4-cylinder production bike from the Varese company was the 600, a heavy touring bike presented in 1965. It was an exclusive, expensive, handcrafted motorbike with an undersized engine and excessive weight. In 1969, MV presented its evolution, the 750 S, which was immediately welcomed with enthusiasm, even though it retained the shaft drive and a less than exciting 65 horsepower.

Unfortunately it proved to be a disappointment: due to its undersized chassis, performance not up to the brand's standards and high cost, it was not a great sales success. The 750 America was born at the request of the American importer, Chris Garville's Commerce Overseas Corporation, who in 1974 asked MV to produce a motorbike suitable for the overseas market. The \$6,000 price tag was almost \$4,000 higher than a CB750 Four, but it fit well with MV's image of exclusivity. Unfortunately, the America was never a successful motorbike and despite its 75 horsepower it failed to gain a foothold in the international market.

esclusività del marchio MV. Purtroppo l'America non fu mai una moto di successo e nonostante i suoi 75 cavalli non riesci a conquistare un posto di rilievo nel mercato internazionale. Venduta nuova in Gran Bretagna fu modificata all'epoca dal proprietario, che fece verniciare di rosso il telaio per appaiare la moto al rosso delle Ferrari della sua collezione. Importata una decina di anni fa da Alessandro Altinier, non è mai stata restaurata e si tratta di un importante pezzo da collezione per qualsiasi appassionato motociclista.

Sold new in Great Britain, this MV Agusta was modified by its original owner, who had the frame repainted in red to match his motorbike to the red of the Ferraris in his collection. Imported a decade ago by Alessandro Altinier, it has never been restored and it represents an important collector's piece for any enthusiastic motorcyclist.



9.

DUCATI 900 "NCR"

Preparata da specialisti
Perfetta per eventi e rievocazioni
*Prepared by specialists
Perfect for events and re-enactments*

Stima € 55.000 – 80.000



Per 30 anni in Via Telemaco Signorini a Bologna, la NCR ha rappresentato e costruito le Ducati ufficiali del Reparto Corse dell'Azienda. Da quel piccolo atelier sono uscite negli anni, dalle 900 SS di Mike Hailwood fino alle 600 TT2 di Tony Rutter e alle 888 SP di Doug Polen del mondiale Superbike.

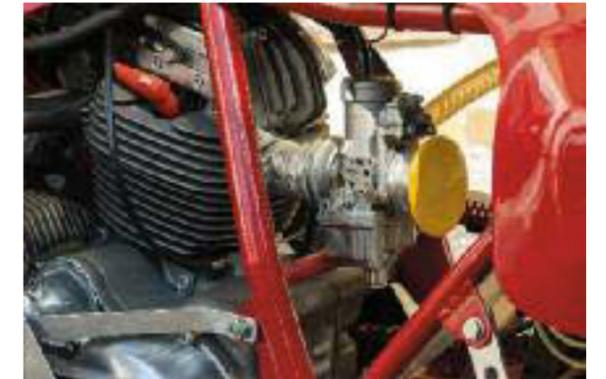
Fondata nel 1967 dai tre soci, Nepoti, Caracchi e Rizzi, la NCR fu un covo di motoristi e telaisti esperti, che seppero dare risalto alle moto Ducati sui circuiti di tutto il mondo per ben 27 anni, fino a quando non chiuse i battenti nel 1994.

Questa 900 è stata ritrovata e poi venduta al proprietario dalla concessionaria Celani di Roma, il quale intraprese successivamente un lungo lavoro di restauro, commissionato al meccanico Massimo Tulli. Una volta ultimata la moto è entrata a far parte di un'importante collezione e da allora è sempre stata tenuta in modo impeccabile.

For 30 years, on Via Telemaco Signorini in Bologna, NCR represented and built the official Ducatis of the company's racing department. Over the years, everything from Mike Hailwood's 900 SS to Tony Rutter's 600 TT2 and Doug Polen's 888 SP in World Superbike have come out of that small workshop.

Founded in 1967 by the three partners Nepoti, Caracchi and Rizzi, NCR was a hub of experienced engine and chassis engineers, who showcased Ducati motorbikes on circuits around the world for 27 years, until it closed its doors in 1994.

This 900 was rediscovered and then sold to its owner by the Celani dealership in Rome, who then undertook a lengthy restoration, commissioned to mechanic Massimo Tulli. Once completed, the bike became part of an important motorbike collection and has been maintained ever since



10.

1977 DUCATI 900 SD DARMAH

Telaio/Chassis n 900198

Stima € 12.000 – 20.000



La seconda generazione di motori a V della Ducati, denominata "carter quadri", debuttò con la 860 GT verso la metà degli anni 70. Un disegno derivante dalla serie precedente ma migliorato in numerosi aspetti, il nuovo motore costituì la base per un'intera generazione di motociclette per la Casa di Borgo Panigale. Introdotta nel 1977 e disegnata da Leo Tartarini, la Darmah si distinse per essere una GT con look aggressivo e per la linea filante e il motore da 900cc.

Questo esemplare del 1977 è stata venduta nuova in Olanda e lì modificata prima di venire acquistata dall'attuale proprietario. Uno dei primi 400 telai della 900 SD Darmah. La moto offerta monta le termiche della 900 SS e si ispira alle moto derivate di serie dell'epoca.

Divertente da guidare, è senza dubbio una special che saprà regalare al nuovo proprietario immense soddisfazioni

Una delle prime Darmah costruite,
Equipaggiata con le termiche del 900 SS
Elaborata in Olanda
Divertente da guidare
One of the earliest production Darmahs built, equipped with 900 SS parts
Meticulous preparation done by Dutch specialists
Fun to ride

Ducati's second generation of V-engines, known as the "square case", debuted with the 860 GT in the mid-1970s. A design derived from the previous series but improved in many respects, the new engine formed the basis for an entire generation of motorbikes for the Borgo Panigale company. Introduced in 1977 and designed by Leo Tartarini, the Darmah stood out as a GT with an aggressive look, sleek lines and a 900cc engine.

This 1977 example has been sold new in the Netherlands and there modified before being acquired by the current owner. One of the first 900 SD Darmah's 400 chassis, this motorbike is equipped with engine parts from the 900SS and it is inspired by the late 70ies production racers.

Fun to ride, it's without a doubt a special that will give its new owner immense satisfactions.



11.

1989

HONDA NS 400 R

Telaio/Chassis n 2003747

Stima € 12.000 – 25.000

Soli 13.770 Km originali
 Conservata - Cavalletto originale da corsa
 Kit di riparazione originale - Manometro Honda originale
 Matching Number e Matching Color - Targa originale dell'epoca
 Libretto originale - Solo 2 Proprietari reali
 Una delle ultimissime prodotte
 Only 13,770 km travelled
 Preserved - Original racing stand
 Original repair kit - Original Honda Manometer
 Matching Number and Matching Colour - Original number plate
 Original Booklet - Only 2 real owners
 One of the very last produced



Fra il 1984 e il 1987 l'Honda produsse una serie di modelli di motocicletta denominati NS. Erano delle sportive stradali che richiamavano le linee del modello da competizione del motomondiale la NS500.

L'NS 400 R fu una race replica prodotta dall'85 e che ha segnato un'epoca nella seconda metà degli anni 80. Il motore v3 era disposto in posizione simile al modello del motomondiale, ma aveva solo un cilindro verticale e due orizzontali. Lo scarico montava il sistema ATAC (Automatic Torque Amplification Chamber) che era caratterizzato da una valvola e un risuonatore. La struttura del telaio e del forcellone, dotato del sistema TRAC (Torque Reactive Antidive Control), richiamavano il modello da competizione.

Nel 1986 venne presentato il modello Rothmans, che riproduceva fedelmente le grafiche e i nuovi colori da gara della moto Honda, con la quale Spencer aveva vinto il titolo mondiale nell'85. Su questa versione debuttò il telaio in alluminio. La posizione della sella era molto comoda

Between 1984 and 1987 Honda produced a series of motorbike models called NS. These were sporty road motorbikes which resembled the lines of the NS500 World Championship racing model.

The NS 400 R was a race replica which was produced from '85 and made an era in the second half of the '80s. The v3 engine was arranged in a similar position to the World Championship model but had only one vertical and two horizontal cylinders. The exhaust was equipped with the ATAC (Automatic Torque Amplification Chamber) a system which featured a valve and a resonator. The structure of the frame and swingarm, equipped with the TRAC (Torque Reactive Antidive Control) system, was reminiscent of the competition model.

In 1986 the Rothmans model was presented, which faithfully reproduced the graphics and new racing colours of the Honda motorbike with which Spencer had won the world title in 1985. The aluminium frame made its debut on this version. The saddle position was very comfortable and with little load on the front. It had a wide and enveloping

e poco caricata sull'anteriore. Aveva il cupolino ampio ed avvolgente e la carenatura con paramani aerodinamici, come quelli usati sulle GP del tempo. Questa versione aveva l'avviamento solo a pedale. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta solo nel 1989, in quanto appartiene agli ultimissimi esemplari prodotti e rimasti conservate nei depositi Honda per circa due anni, da allora ha sempre mantenuto la stessa targa originale. Ad oggi risultano solo due proprietari reali in oltre 35 anni di vita, poiché la stessa ha cambiato per tre volte intestatario, pur restando sempre nella stessa famiglia uscendo di fatto dal novero familiare solo con ultimo e attuale proprietario. Questo esemplare merita di essere annoverato tra i più genuini conservati mai visti prima. La moto per cominciare è tutta prima vernice, elemento facilmente riscontrabile dai piccoli graffietti presenti su alcune superfici, la sella è originale e perfettamente conservata, il motore è stato costantemente curato ogni anno. E gira in maniera impeccabile (ha solo 13.700 km). Ad arricchire le già incredibili qualità di questo esemplare conservato abbiamo due vere chicche, il cavalletto originale optional (che solleva la moto dal forcellone posteriore), il manometro originale e il kit di attrezzi tutto rigorosamente originale della Honda. La moto è dotata delle sue targhe originali (1989) e di tutta la sua documentazione originale e verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibili.

fairing with aerodynamic hand guards, like those used on the GPs of the time. This version had a pedal-only start.

The wonderful example offered by us at auction was registered for the first time only in 1989, as it belongs to the very last examples produced and stored in Honda warehouses for about two years. Since then, it has always kept the same original number plate. To date there have only been two real owners in over 35 years of life, since the same has changed owners three times, although it has always remained in the same family, leaving the family only with the last and current owner. This example deserves to be counted among the most genuinely preserved ever seen. To begin with, the bike is all first paint, which is easily seen by the small scratches on some surfaces. The seat is original and perfectly preserved, the engine has been constantly maintained every year. It runs flawlessly (it has only 13,700 km). Two real gems enrich the already incredible qualities of this preserved specimen, the optional original stand (which raises the bike from the rear swingarm), the original pressure gauge and the tool kit all strictly original Honda. The bike has its original plates (1989) and all its original documentation and will be auctioned at the Milano AutoClassica 2021 show in incredible condition.





12.

1977 JAGUAR XJ6

Telaio/Chassis n. 1L58378BW
Motore/Engine n. 7L25844-H
Cambio/Gearbox n. 18706

Stima € 1.000 - 3.000



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 perplessità vi furono invece per gli interni, più moderni e razionali ma giudicati privi della tradizionale opulenza tipica dei precedenti modelli.

In the mid-1960s Jaguar decided to create a new car that would retain the prestige and elegance of the carmaker, while introducing 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 featured.

In 1968 the XJ 6 was unveiled at the Paris Motor Show, a luxury saloon that quickly became the company's flagship model. The slimmer body design with its new taut lines was immediately appealing. It featured a new bonnet with strong ribbing and a new low rectangular grille. The interior was more modern and rational, but lacked the traditional opulence of previous models. For the first time the dashboard, despite being well-made, was veneered in varnished wood. Likewise the natural leather upholstery, standard only on some versions, no longer included the door panels which were in vinyl. This model was an evolution of the previous 420G. It was rear-wheel drive with independent suspension with

Soli 83.127 Km - Ritrovato (Barn Find) - Conservato originale
Prima Vernice - Interni originali e conservati - Matching Number e Matching Color
Targa originale dell'epoca - Documenti originali - Libretti Jaguar originali
Only 83,127 Km - Barn Find - Preserved original
First paint - Original and preserved interior
Matching Number and Matching Colour
Original number plate
Original Documents
Original Jaguar booklets



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. Questo modello era una evoluzione della precedente 420G. Il motore era a trazione posteriore con le sospensioni a ruote indipendenti con bracci trasversali.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta fa parte della prima serie, che fu sicuramente la più apprezzata sia ai suoi tempi che ai giorni nostri, ed è stato immatricolato per la prima volta in Italia nel 1977. L'auto è stata ritrovata in un vecchio garage dopo svariati anni da un membro della famiglia dell'originario proprietario (ormai deceduto). Per questo motivo è al 100% da considerarsi un ritrovato (barn find), in quanto ad oggi ha avuto solo due proprietari. La carrozzeria versa in ottime condizioni generali, la vernice ancora quella di prima produzione (prima vernice) sotto la polvere è integra e non presenta evidenti sofferenze, gli Interni sono originali, integri e conservati. Il motore essendo stato fermo per svariati anni avrà di certo bisogno di una revisione generale di tutte le componenti meccaniche e di alcuni accessori, ma è originale al 100%. Quest'auto è parte di una stupefacente collezione di auto tutte ritrovate (barn find) di recente, appartenute ad un gentiluomo di una stimata famiglia Italiana. Fortunatamente ritrovate da un membro della stessa famiglia, la quale ha deciso di restituire al mondo degli appassionati un trio di auto di assoluto rilievo storico collezionistico. L'auto è dotata delle sue targhe originali, libretto di circolazione originale più tutta la sua documentazione Jaguar originale. Verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 nelle esatte condizioni in cui è stata ritrovata.

transverse arms.

The magnificent example we are offering at auction is part of the first series, which was certainly the most popular both in its day and age and was first registered in Italy in 1977. It was found in an old garage after many years by a family member of the original owner (now deceased). For this reason, it is 100% barn find, as it has only had two owners to date. The bodywork is in excellent condition, the paintwork is still that of first production (first paint). Under the dust it is intact and shows no defects. The Interior is original, intact and preserved. The engine having been stopped for several years will certainly need a general overhaul of all mechanical components and some accessories, but it is 100% original. This car is part of an amazing collection of recently barn found cars belonging to a gentleman from a well-respected Italian family. Fortunately, a member of the same family rediscovered the car and decided to return a trio of historically significant cars to the enthusiast world. The car comes with its original plates, original registration plus all its original Jaguar documentation. It will be auctioned at the 2021 Milano AutoClassica show in the exact condition in which it was found.



13.

1937 FIAT 1500

Telaio/Chassis n. 0122334
Motore/Engine n. 012272

Stima € 10.000 – 20.000

4.860 km indicati sul contachilometri
Restaurata in parte - Carrozzeria di colore nero
Interni originali conservati in color beige
Matching Number e Matching Color - Targa originale dell'epoca
Iscritta presso il registro ASI - Targa Oro ASI
4,860 km indicated on speedometer - Partially restored
Black bodywork - Original interior preserved in beige
Matching Number and Matching Colour - Original number plate of the time
Registered in the ASI register - ASI gold plate



Nel 1935 al salone dell'automobile di Milano venne presentata la nuovissima Fiat 1500. Ideata per una clientela benestante che potesse apprezzarne le linee morbide e moderne. La carrozzeria, sviluppata in funzione dell'aerodinamica, era molto affusolata con il grande cofano anteriore rastremato ed il parabrezza inclinato. I fari vennero integrati nei sinuosi passaruota. Il motore era un compatto 6 cilindri in linea che era abbinato ad un cambio a 4 marce. Fu la prima a montare un innovativo telaio ad X con trave centrale che permetteva di rendere leggera la vettura, pur non compromettendo la sicurezza e stabilità della stessa. La tenuta di strada era nettamente superiore alla media grazie alle nuove sospensioni anteriori indipendenti 'Dubbonet' con schema a quadrilatero longitudinale e ammortizzatori idraulici.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è la versione Berlina 4 porte senza montante centrale e con le porte posteriori controvento. Il bagagliaio non ha l'apertura esterna, ma è esclusivamente accessibile

In 1935 the brand new Fiat 1500 was presented at the Milan motor show. It was designed for a wealthy clientele who could appreciate its soft, modern lines. The bodywork, developed with aerodynamics in mind, was very streamlined with a large tapered front bonnet and a sloping windscreen. The headlights were integrated into the sinuous wheel arches. The engine was a compact straight-6 that was mated to a 4-speed gearbox. It was the first to feature an innovative X-frame chassis with a central beam that made the car lighter without compromising its safety and stability. Road holding was well above average thanks to the new independent 'Dubbonet' front suspension with longitudinal wishbone layout and hydraulic dampers.

The magnificent example we are offering at auction is the 4-door saloon version without a centre pillar and with the rear doors upwind. The luggage compartment does not open outwards, but is only accessible by reclining the rear seat, as in all models produced. It was first registered in 1937. The bodywork is black, the interior and all upholstery is Fiat



reclinando il sedile posteriore così come in tutti i modelli prodotti. E' stata immatricolata per la prima volta nel 1937, la carrozzeria è di colore nero, gli interni e tutti i rivestimenti sono di colore beige chiaro Fiat. L'auto è stata totalmente restaurata circa 20 anni fa dopo un lungo periodo di fermo, la carrozzeria e gli interni hanno subito un restauro di tipo conservativo, il motore ha subito una revisione generale di tutte le componenti siano esse meccaniche che elettriche. Oggi l'auto si presenta in ottime condizioni. E' parte di una bellissima collezione di auto appartenente ad un gentiluomo Italiano che negli anni le ha curate in maniera eccellente in tutti gli aspetti della conservazione e manutenzione. L'auto monta ancora le sue targhe originali dell'epoca (Mi), è dotata di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

light beige. The car was completely restored about 20 years ago after a long period of inactivity, the bodywork and interior have undergone a restoration of conservative type, the engine has undergone a general overhaul of all components both mechanical and electrical. Today the car is in excellent condition. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian gentleman who has taken excellent care in all aspects of conservation and maintenance over the years. The car was still fitted with its original plates of the time (Mi). It is equipped with all its original documentation and it is enrolled in the historical register of the ASI. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





14.

1963 LANCIA APPIA 3° SERIE

Telaio/Chassis n 80807*103255

Stima € 5.000 - 15.000

Terza Serie - Tra le ultimissime prodotte
Soli 1.500 Km da quando restaurata
Certificata ASI
Colore AZZURRO VINCENNES
Interni beige Lancia
Third Series
One of the very last produced,
Only 1,500 km since restored
ASI certified
Colour VINCENNES BLUE
Lancia beige interior



Nel 1953 la casa automobilistica Lancia presentò una nuova auto in sostituzione dell'Ardea, la chiamò Appia in onore della strada consolare romana. La carrozzeria era quella dell'Aurelia in scala ridotta, ma montava un motore a V stretto con due alberi a camme. Nonostante presentasse delle caratteristiche che soddisfacevano i Lancisti più appassionati come l'apertura delle porte ad armadio, la poca accuratezza dei dettagli, la guida a destra e la disposizione delle marce diverso da quello utilizzato dalle maggiori case automobilistiche europee, non riuscirono a far apprezzare l'auto al grande pubblico. Per rilanciarla sul mercato, nel '56 ci fu una rivoluzione estetica ad opera di Castagnero. La scelta più significativa fu quella di mettere di serie la guida a sinistra e cambiare la disposizione delle marce. Anche gli interni vennero curati per renderli più eleganti, rivestendo parzialmente la plancia con della finta pelle e scegliendo una strumentazione rotonda. Fu così che l'Appia diventò un'icona di stile ed eleganza. Nel 1959 ci fu un ulteriore miglioramento estetico con la terza serie.

In 1953 Lancia presented a new car to replace the Ardea, named Appia after the Roman consular road.

The bodywork was that of the scaled-down Aurelia, but it featured a narrow V-engine with two camshafts. Although it had some features that pleased the most enthusiastic Lancers, such as the wardrobe door opening, the lack of detail, the right-hand drive and the different gear arrangement from that used by the major European car manufacturers, failed to make the car appreciated by the general public.

In order to relaunch it on the market, Castagnero carried out an aesthetic revolution in 1956. The most significant choice was to fit left-hand drive as standard and to change the layout of the gears. The interior was also made more elegant by partially covering the dashboard with imitation leather and choosing a round instrument panel. This is how the Appia became an icon of style and elegance.

In 1959 there was a further aesthetic improvement with the third series.

The air intake became trapezoidal in shape. The chrome moulding that ran down the



La presa d'aria diventò a forma trapezoidale. La modanatura cromata, che correva al centro del cofano motore, recava in punta una lettera 'a' stilizzata in ottone. Il profilo del cofano motore fu abbassato, i paraurti resi più a rilievo, i gruppi ottici divennero più grandi e, posteriormente, più squadrati. La luce della targa venne posizionata sul paraurti. Le ruote diventarono da 14" e i freni anteriori a doppia ganaschia. Anche gli interni subirono delle modifiche, l'impianto di riscaldamento venne potenziato, venne inserito lo 'specchietto di cortesia' sull'aletta parasole del passeggero e lo spazio utile per i passeggeri venne aumentato. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1963, si tratta infatti di una 3° serie tra le ultimissime prodotte prima del cosiddetto "Commiato" avvenuto il 27 Aprile 1963. La carrozzeria è del suo originale Azzurro Vincennes, gli interni e tutti i rivestimenti sono di colore beige chiaro Lancia. L'auto è stata totalmente restaurata circa 10 anni fa dopo un lungo periodo di fermo, la carrozzeria e gli interni hanno subito un restauro di tipo conservativo, il motore ha subito una revisione generale di tutte le componenti siano esse meccaniche che elettriche. Oggi l'auto si presenta in condizioni impeccabili. Quest'auto è parte di una bellissima collezione di auto appartenente ad un gentiluomo Italiano che negli anni le ha curate in maniera eccellente in tutti gli aspetti della conservazione e manutenzione. L'auto è stata re-immatricolata nel 2011, è dotata di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

centre of the bonnet had a stylised brass letter 'a' at the tip. The bonnet profile was lowered, the bumpers made more prominent, the light clusters became larger and squarer at the rear. The number plate light was placed on the bumper. The wheels became 14" and the front brakes were dual shoe. The interior also underwent changes, the heating system was upgraded, a 'courtesy mirror' was added to the passenger's sun visor and the space available for passengers was increased.

The magnificent example we are offering at auction was registered for the first time in 1963, in fact it is a 3rd series among the very last ones produced before the so-called "Farewell" on 27 April 1963. The bodywork is in its original Vincennes Blue, the interior and all upholstery is in Lancia's light beige colour. The car was completely restored about 10 years ago after a long period of inactivity. The bodywork and interior have undergone a conservative restoration, the engine has undergone a general overhaul of all components, both mechanical and electrical. Today the car is in impeccable condition. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian gentleman who has taken excellent care in all aspects of conservation and maintenance over the years. The car was re-registered in 2011 and has all its original documentation and is registered with the ASI historic register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





15.

ALFA ROMEO NUOVA GIULIA SUPER

Telaio/Chassis n AR11509 * 0016020
Motore/Engine n AR00530 *

Stima € 1.000 – 3.000

Soli 34.127 Km - Ritrovato (Barn Find)
Conservato originale - Prima Vernice
Interni originali e conservati
Matching Number e Matching Color - Targa originale dell'epoca
Documenti originali Smarriti
Only 34,127 Km - Barn Find - Preserved original - First paint
Original and preserved interior - Matching Number and Matching Colour
Original number plate
Original documents Lost



Nel 1960 la casa automobilistica Alfa Romeo, decise di sostituire la Giulietta con un nuovo modello. Fu così che nel 1962 venne presentata la Giulia che, con i suoi diversi restyling, venne prodotta per ben 15 anni. Puntarono tutto sulla sportività e l'innovazione tecnologica. Il motore era un 4 cilindri di scuola aeronautica con la distribuzione bialbero e costruito interamente in alluminio così da poter contenere il peso e renderla scattante e potente. Per la prima volta venne montata una trasmissione a 5 rapporti, che fino ad allora veniva usata solo per le auto sportive, e i freni a tamburo. La scocca era a deformazione differenziata con cellula abitativa rigida. Anche la carrozzeria venne disegnata per avere una buona aerodinamicità e per dare un aspetto grintoso. Dal muso basso e sfuggente partivano le incavature laterali che accompagnavano l'aria fino al posteriore a coda tronca. Nel 1965 la rivista quattroruote la pose a confronto, in una prova in strada, con altre 12 concorrenti di pari classe e risultò essere la più veloce con 176km/h. Nel 1974 venne fatto un importante restyling che diede vita alla Nuova

In 1960, Alfa Romeo decided to replace the Giulietta with a new model. The Giulia was presented in 1962 and, with its various restyling, was produced for 15 years.

The focus was on sportiness and technological innovation. The engine was a four-cylinder, aeronautical school engine with a twin-shaft distribution and built entirely in aluminium to keep the weight down and make it quick and powerful. For the first time it was fitted with a five-speed transmission, which until then had only been used for sports cars, and drum brakes. The bodyshell was differentiated with a rigid passenger cell. The bodywork was also designed to have good aerodynamics and to give an aggressive appearance. From the low and receding front end came the side recesses that carried the air to the rear with its truncated tail. In 1965 the magazine Quattroruote compared the car with 12 other competitors of the same class in a road test and it turned out to be the fastest at 176km/h.

In 1974 an important restyling was done that gave birth to the New Super. The front end was changed with a black plastic grille, a different Alfa Romeo badge and a smooth



Super. Venne cambiato il frontale con una calandra in plastica nera, un diverso scudetto Alfa Romeo ed il cofano motore liscio. I paraurti divennero più avvolgenti e nella coda cambiò il layout delle luci. Anche gli interni subirono diverse modifiche, con la plancia modificata, la consolle centrale con bocchette di ventilazione frontali, il pavimento in moquette e i sedili con i poggiatesta. Venne prodotta con due motorizzazioni 1.3 e 1.6.

Nonostante i suoi 12 anni di produzione, anche questo modello continuò a distinguersi per le sue doti motoristiche, telaistiche e aerodinamiche tanto che, ancora una volta, venne descritta da una importante rivista automobilistica come 'la Berlina 1300 più veloce del mercato.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato probabilmente per la prima volta in Italia nel 1974. L'auto è stata ritrovata in un vecchio garage dopo svariati anni da un membro della famiglia dell'originario proprietario (ormai deceduto). Per questo motivo è al 100% da considerarsi un ritrovato (barn find), in quanto ad oggi ha un solo proprietario, la carrozzeria versa in ottime condizioni generali, la vernice ancora quella di prima produzione (prima vernice) sotto la polvere è integra e non presenta evidenti sofferenze, gli interni sono originali, integri e conservati. Il motore essendo stato fermo per svariati anni avrà di certo bisogno di una revisione generale di tutte le componenti meccaniche e di alcuni accessori, ma è originale al 100%. Quest'auto è parte di una stupefacente collezione di auto tutte ritrovate (barn find) di recente, appartenute ad un gentiluomo membro di una stimata famiglia italiana. Fortunatamente ritrovate da un membro della stessa famiglia, la quale ha deciso di restituire al mondo degli appassionati un trio di auto di assoluto rilievo storico collezionistico. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 nelle esatte condizioni in cui è stata ritrovata.

bonnet. The bumpers became more wrap-around, and the layout of the lights in the tail changed. The interior also underwent several changes, with a modified dashboard, centre console with front air vents, carpeted floor and seats with headrests. It was produced with two engines, 1.3 and 1.6.

Despite its 12 years of production, this model continued to distinguish itself for its engine, chassis and aerodynamic qualities, and was once again described by a leading car magazine as 'the fastest 1300 saloon on the market'.

The magnificent example we are offering at auction was probably first registered in Italy in 1974. The car was found in an old garage after many years by a family member of the original owner (now deceased). For this reason it is 100% to be considered a barn find, as to date it has only one owner. The body is in excellent condition, the paint is still that of first production (first paint) under the dust is intact and has no obvious problems. The interior is original, intact and preserved. The engine having been stopped for several years will certainly need a general overhaul of all mechanical components and some accessories, but it is 100% original. This car is part of an amazing collection of recently barn found cars belonging to a gentleman who was a member of a well respected Italian family. Fortunately, a member of the same family found the car and decided to return a trio of historically significant cars to the enthusiast world. The cars will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in the exact condition in which they were found.



16.

1992

LOTUS ELAN M100

Telaio/Chassis n. SCC100ZT1NHH16028
Motore/Engine n. 179051

Stima € 10.000 - 20.000



Nella seconda metà degli anni 80 la Lotus, appena acquisita dalla General Motors, decise di produrre un modello che riproponesse lo spirito di leggerezza ed agilità che aveva sempre contraddistinto questo marchio. Fu così che nel 1989 venne presentata la nuova spider Elan M100, ispirata alla sorella Elan R26. Il telaio era monotrave in acciaio e la carrozzeria era interamente realizzata in vetroresina e Kevlar così da poter contenere il peso della vettura. Il motore di origine Isuzu, era un 4 cilindri in linea alimentato a iniezione elettronica e dotato di turbocompressore, era montato in posizione anteriore trasversale ed era abbinato ad un cambio a 5 rapporti. La più importante innovazione adottata su questo modello fu la trazione anteriore, nonostante fosse un grande cambiamento di stile per la Lotus, fu proprio questo che permise di avere una macchina veloce e precisa anche con una guida sportiva. Le linee a clessidra e il muso corto e spiovente nel quale erano incassati i fari a scomparsa, la resero una macchina moderna ed accattivante. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta in Italia nel 1992. Ad oggi ha percorso solamente 53.510 Km in quasi 30 anni di vita. L'auto è del suo originale colore Yellow Mustard Lotus, con i suoi originali interni in pelle grigio scuro con strisce gialle. Ha avuto solo 3 proprietari precedenti e ha sempre effettuato tutta la manutenzione ordinaria e straordinaria prevista. Oggi quest'auto si presenta come una bellissima cabrio, due posti in salsa "british" destinata a restare per le sue linee così accattivanti e le sue doti da vera Lotus, un'icona di riferimento per le attuali e ancor di più per le future generazioni di appassionati di motorsport. L'auto è dotata delle sue targhe originali, di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

Colore Mustard Yellow (Giallo Mostarda),
Percorsi solo 53.510 km
Interni conservati ed originali
Iscritta al registro ASI
Tutti i libretti originali
Colour Mustard Yellow
Only 53,510 km driven
Interior preserved and original
ASI registered
All original booklets

In the second half of the 1980s, Lotus, which had just been acquired by General Motors, decided to produce a model that would bring back the lightness and agility that had always distinguished the brand. Thus in 1989 the new Elan M100 sports car was presented, inspired by its sister car, the Elan R26. The chassis was a single-beam steel frame and the body was made entirely of fibreglass and Kevlar to keep the car's weight down. The engine, originally from Isuzu, was a 4-cylinder inline engine powered by electronic injection and equipped with a turbocharger, mounted in a transverse front position and combined with a 5-speed gearbox. The most important innovation adopted on this model was front-wheel drive, and although this was a major styling change for Lotus it was precisely this that made it possible to have a fast and precise car even with a sporty drive. The hourglass lines and short, sloping front end with its retractable headlights made it a modern and attractive car. The stunning example we are offering at auction was first registered in Italy in 1992. To date, it has covered only 53,510 km in almost 30 years of life. The car is in its original Yellow Mustard Lotus colour with its original dark grey leather interior with yellow stripes. It has had only 3 previous owners and has always been serviced and maintained. Today, this car is a beautiful two-seater convertible with a British flair that is destined to remain an iconic reference for current and even more so for future generations of motorsport enthusiasts. The car has its original number plates and all its original documentation and is registered with the ASI historic register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.



17.

1985 MASERATI BITURBO 425

Telaio/Chassis n ZAM332B00 * EB200174
Motore/Engine n AM453 Q

Stima € 10.000 - 20.000

Interni perfettamente conservati Missoni - Certificata ASI
Soli 36.783 Km indicate sul contachilometri
Solo tre proprietari
Tutti i libretti Maserati originali
Volante antifurto in radica di noce Maserati (Optional)
Volante in pelle originale
Perfectly preserved Missoni interior
ASI certified
Only 36,783 km indicated on speedometer
Only three owners
All original Maserati documents



Nel 1976 la casa del Tridente venne venduta dalla Citroen, il nuovo proprietario Alejandro De Tomaso volle immediatamente lanciare una nuova auto per imporsi nel mercato. Fu così che nel 1982 venne presentata la Maserati Biturbo. Una macchina caratterizzata dalle linee classiche ed eleganti di una coupé a 3 volumi e da una impostazione tecnica classica, con il motore posto in posizione anteriore e longitudinale, la trazione posteriore, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e l'impianto frenante con dischi davanti e dietro. Tutte montavano un motore V6 bialbero a carburatori con ben 2 turbocompressori, da qui deriva il nome Biturbo, che le permetteva di raggiungere la incredibile velocità di 215km/h. Per far fronte alla richiesta di produrre 35 auto al giorno De Tomaso, decise di assemblare nello stabilimento Maserati di Modena solo il motore e le sospensioni, il resto dell'auto sarebbe stato assemblato nello stabilimento della Innocenti di Milano a Lambrate. Dopo ben tre anni di folle produzione caratterizzata da alti e bassi, in cui gli alti consistevano nella grandissima richiesta di ordini, che la Maserati si trovò ad affrontare principalmente grazie al grande richiamo del marchio del tridente, e anche al prezzo particolarmente invitante che fu dato in fase di lancio alla Biturbo nel 1982, mentre i bassi consistevano nella ahimè scarsa qualità di assemblaggio che spesso

In 1976 the Trident company was sold by Citroen, and the new owner Alejandro De Tomaso immediately wanted to launch a new car to make his mark on the market. In 1982, the Maserati Biturbo was presented. The car was characterised by the classic, elegant lines of a three-box coupé and a classic technical layout, with the engine positioned front and longitudinal, rear-wheel drive, independent front suspension and a braking system with discs in front and behind. They were all fitted with a twin cam V6 carburettor engine with two turbochargers, hence the name Biturbo, which allowed the car to reach an incredible speed of 215km/h. In order to cope with the demand to produce 35 cars a day, De Tomaso decided to assemble only the engine and suspension at the Maserati plant in Modena, the rest of the car would be assembled at the Innocenti plant in Lambrate, Milan. Three years of crazy production followed, characterized by ups and downs. The ups consisted in the huge demand for orders that Maserati had to face, mainly due to the great appeal of the trident brand and also and above all to the particularly attractive price that was given at the launch of the Biturbo in 1982. The downs, on the other hand, consisted in the unfortunate assembly quality that often leaves much to be desired and in some small design and construction problems. In order to overcome all the problems that arose during the production and delivery phase, in 1985 Maserati presented the new 425, a 4-door sedan, based on the platform



lasciava molto a desiderare e in qualche piccolo problema di progettazione e realizzazione, queste problematiche furono causate dal pochissimo tempo che fu concesso a De Tommaso da parte degli Istituti di credito che allora finanziarono questo progetto. Per superare tutte le problematiche emerse durante la fase di produzione e consegna, la Maserati nel 1985 presentò la nuova 425, una berlina a 4 porte, basata sul pianale della coupé allungato. Fu proprio questo modello a segnare l'ingresso del Tridente nel mercato competitivo delle berline di lusso veloci. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1985, e dopo un cambio provincia fatto nel 1988 da Milano a Bari ha sempre mantenuto la stessa targa. Ad oggi risultano solo tre proprietari in oltre 36 anni di vita. Questo modello a differenza della successiva versione 425I può erogare una potenza pari 196Cv contro i 186Cv della versione 425I. L'auto ad oggi si presenta nella sua colorazione originale grigia, alla carrozzeria è stata data una velata di vernice del suo colore originale solo all'esterno. Gli interni (realizzati dalla Missoni) sono assolutamente ed incredibilmente conservati, al suo interno trova posto anche il volante interamente realizzato in radice di noce (ufficiale Maserati) estraibile che altro non è che una funzione antifurto che Maserati aveva realizzato negli anni 80. Il Motore è stato sempre regolarmente tagliando ogni anno (filtro olio, filtro aria, olio motore, cavi spinterogeno ecc..) non ha subito degli interventi rilevanti a parte la sostituzione della pompa dell'acqua nel 2020 e del tubo di scarico centrale. L'auto è dotata delle sue targhe originali (1988), di tutta la sua documentazione originale (libretti uso e manutenzione ecc...) ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibili.

of the extended coupé. It was this model that marked Maserati's entry into the competitive market of fast luxury sedans. The magnificent example we are offering at auction was first registered in 1985, and after a change of province in 1988 from Milan to Bari it has always kept the same number plate. To date there have been only three owners in over 36 years of life. This model, unlike the later 425I version, has a power output of 196 hp compared to 186 hp for the 425I version. The car is now presented in its original grey colour, the bodywork has been given a coat of paint in its original colour only on the outside. The interior (made by Missoni) is perfectly preserved, inside there is also the removable steering wheel made entirely of walnut root (official Maserati) which is nothing more than an anti-theft function that Maserati had made in the 80s. The engine has always been regularly serviced every year (oil filter, air filter, engine oil, distributor cables, etc. ...), it has not undergone any major interventions apart from the replacement of the water pump in 2020 and the central exhaust pipe. The car is equipped with its original plates (1988) and all its original documentation (owner's manuals, etc. ...). It is registered with the ASI historical register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in incredible condition.





18.

1974

PORSCHE 911 2.7 "TARGA"

87.150 Km originali, - Ritrovato (Barn Find) - Conservato originale
Prima Vernice - Interni originali e conservati
Arancio (cod156) con interni in simil pelle nero
Matching Number e Matching Color - Targa originale dell'epoca
Documenti originali - Carrozzeria Targa
Targa Italiana dell'epoca - Solo 1 precedente proprietario
87,150 km travelled - Barn Find - Preserved original - First paint
Original and preserved interior - Orange (cod156) with black sim leather interior
Matching Number and Matching Colour - Original number plate of the time
Original Documents - Bodywork Targa
Italian number plate of the time - Only 1 previous owner

Telaio/Chassis n 9114110035

Stima € 20.000 – 50.000



Negli anni cinquanta la Porsche 356 era in produzione ormai da troppi anni, così la casa automobilistica decise di creare un nuovo modello. Il progetto tecnico venne seguito da Ferry Porsche, mentre quello estetico dal figlio. Questo cercò in tutti i modi di creare un abitacolo che fosse adatto ad ospitare quattro persone. Ben presto però rinunciò a questa impresa e ripiegò sul classico 2+2. Subito la linea della vettura risultò essere elegante ed equilibrata. La prima versione venne presentata nel 1963 ed è ancora in produzione.

Nel 1972 fu proposta la 911 Carrera RS (RennSport), mossa da una versione di 2.687 cm³ (210 CV) a iniezione meccanica del classico 6 cilindri boxer e carrozzeria alleggerita, con cofani e portiere in alluminio e lamiere non strutturali assottigliate. La Carrera RS era disponibile in una versione Touring con interno simile a quello delle 911 S e Sport, con allestimento interno semplificato per contenere ulteriormente il peso, era riconoscibile per il celebre alettone posteriore "a coda d'anatra" (ducktail), le strip adesive sulla fiancata ed i cerchi (in lega) in tinta con le strip. Era disponibile nella sola versione coupé, le prestazioni erano notevoli, con un peso di 980 kg lo scatto 0-100 km/h era in soli 5,9 secondi per una velocità massima di 237 km/h.

Ma la vera chicca per gli appassionati di tutto il mondo arrivò con la nuova gamma che comprendeva la 911 standard (150 CV), la 911 S (177 CV) ma soprattutto la 911 Carrera (210 CV) tutte disponibili in due versioni di carrozzeria coupé e targa.

Nell'anno 1974 il design della carrozzeria della Porsche 911 fu ampiamente rielaborato per la prima volta. Oltre a una versione Coupé

In the 1950s, the Porsche 356 had been in production for too many years, so the carmaker decided to create a new model. The technical design was carried out by Ferry Porsche, while the aesthetic design was done by his son. His son tried hard to create a cabin that could accommodate four people. However, he soon gave up on this task and opted for the classic 2+2. Right away the car's lines were elegant and balanced. The first version was presented in 1963 and is still in production.

In 1972 the 911 Carrera RS (RennSport) was offered, powered by a 2,687 cm³ (210 hp) mechanically-injected version of the classic 6-cylinder boxer engine and a lighter body with aluminium bonnets and doors and tapered non-structural sheet metal. The Carrera RS was available in a Touring version with an interior similar to that of the 911 S and Sport, with a simplified interior layout to further reduce weight, and was recognisable by its famous ducktail rear wing, the adhesive stripes on the side panel and the alloy wheels to match the stripes. Only available as a coupé, the car's performance was impressive: weighing 980 kg, the 0-100 km/h sprint took just 5.9 seconds and it had a top speed of 237 km/h.

But the real treat for enthusiasts all over the world came with the new range that included the 911 standard (150 hp), the 911 S (177 hp) but above all the 911 Carrera (210 hp) all available in two body styles, coupé and targa.

In 1974, the body design of the Porsche 911 was extensively revised for the first time. In addition to a Coupé and Targa version, a Cabriolet version was also available from the 1983.

The most striking features of this generation of 911 are the bumpers with black plastic gussets placed higher up. Between the rear light clusters of the G model is a red grille and,

depending on the model year, red or black Porsche lettering. The rear number plate is flanked by two large rubber bumpers with integrated number plate lighting.

The wings with black gussets placed higher than on the G model were a consequence of US type approval regulations. Subsequently, the bumpers had to absorb an impact with a fixed obstacle up to a speed of 5 mph (8 km/h) without damage to the bodywork. To achieve this effect, the bumpers in cars for the US market were connected to the body on hydraulic shock absorbers.

In models not intended for the US market, cheaper shock absorbers were fitted instead of hydraulic shock absorbers. These had to be replaced after a potential collision. However, shock absorbers were available as an option.

The example we are offering at auction is a magnificent and extremely rare 1974 Porsche 911 Carrera 2.7 Targa in its original Orange colour (code 156) and with its original black leatherette interior (matching colour). The car is one of the few 2.7 "Targa" delivered in Italy in 1974 (it has its original engine (matching number) the legendary 2.7 150 hp with mechanical injection of the classic 6-cylinder boxer. This example was registered in Genoa in 1974 and has been with the same owner to this day. The car was found in an old garage after several years by a family member of the original owner (now deceased). For this reason, it is 100% barn find, as it has only had one owner to date. The body is in excellent condition, the paint is still the first production (first paint). Under the dust it is intact and does not show any defect. The engine having been stopped for several years will certainly need a general overhaul of all mechanical components and some accessories, but it is 100% original. This car is part of an amazing collection of recently barn found cars belonging to a gentleman from a well-respected Italian family. Fortunately, a member of the same family rediscovered the car and decided to return a trio of historically significant cars to the enthusiast world. The car comes with its original plates, original registration plus all its original documentation. It will be auctioned at the 2021 Milano AutoClassica show in the exact condition in which it was found

The magnifico esemplare da noi proposto in asta è un magnifico e rarissimo esemplare di Porsche 911 2.7 "Targa" del 1974 nel suo colore originale Arancio (cod. 156) e con i suoi originali interni in similpelle di colore nero (matching color). L'auto è una delle poche 2.7 "Targa" consegnate in Italia nel 1974 (monta il suo motore di primo equipaggiamento (matching number) il mitico 2.7 da 150 CV a iniezione meccanica del classico 6 cilindri boxer. Questo esemplare viene immatricolato a Genova nel 1974 e resta dello stesso proprietario fino ad oggi. L'auto è stata ritrovata in un vecchio garage dopo svariati anni da un membro della famiglia dell'originario proprietario (ormai deceduto). Per questo motivo è al 100% da considerarsi un ritrovato (barn find), poiché ad oggi ha avuto un solo proprietario. La carrozzeria versa in ottime condizioni generali, la vernice è ancora quella di prima produzione (prima vernice) sotto la polvere è integra e non presenta alcuna sofferenza, gli interni sono originali, integri (piccolo taglio sul sedile lato guida) e conservati. Il motore essendo stato fermo per svariati anni avrà di certo bisogno di una revisione generale di tutte le componenti meccaniche e di alcuni accessori, ma è originale al 100%. Quest'auto è parte di una stupefacente collezione di auto tutte ritrovate (barn find) di recente, appartenute ad un gentiluomo di una stimata famiglia italiana. Fortunatamente ritrovate da un membro della stessa famiglia, la quale ha deciso di restituire al mondo degli appassionati un trio di auto di assoluto rilievo storico collezionistico. L'auto è dotata delle sue targhe originali, libretto di circolazione originale più tutta la sua documentazione originale. Verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 nelle esatte condizioni in cui è stata ritrovata.





19.

1969

ALFA GIULIA SUPER 1600 "BISCIONE"

Telaio/Chassis n AR10526* 888346

Motore/Engine n AR10526* 75992

Stima € 22.000 – 45.000

70.189 Km indicati sul contachilometri

Colore Carrozzeria Bianco Spino

Interni in Skai nero conservati

Matching Number e Matching Color

Serie detta "Biscione"

Certificazione Alfa Romeo

70,189 km on the speedometer

Bodywork colour Bianco Spino

Black Skai interior preserved

Matching Number and Matching Colour

"Biscione" series - Alfa Romeo Certification



Negli anni 60 l'Alfa Romeo si rese conto che la sua auto di punta, la Giulietta, era ormai diventata obsoleta e non rappresentava più il grande periodo di crescita economica che stava vivendo il paese. Fu così che nel 1962 venne presentata all'Autodromo di Monza la Giulia. Un'auto sportiva e dalla forte personalità che l'Alfa Romeo pubblicizzava come 'disegnata dal vento'. Le linee della vettura erano anticonvenzionali per i gusti del tempo, poichè seguivano gli studi aerodinamici che si tradussero in un muso basso, in fari interni più piccoli di quelli laterali, in una nervatura che accompagnava il flusso d'aria dall'avantreno alla coda ed in un posteriore alto e tronco. Montava un motore 1600, costruito totalmente in alluminio, che permetteva di superare i 170 km/h. Il cambio a 5 marce era una novità per un'auto da grande distribuzione, poichè fino ad allora veniva usato solo sulle versioni più sportive.

Nel 1965 la "1600 TI" venne affiancata dalla "Giulia Super" conosciuta come "Bollo Oro" fino al 1969 e "Biscione" dal 1969 al 1972, a causa dei due fregi distintivi applicati ai montanti posteriori. Quest'ultima è la più riuscita, apprezzata e ricercata dai collezionisti. Finiture più curate

In the 1960s Alfa Romeo realised that its flagship car, the Giulietta, had become obsolete and no longer represented the great period of economic growth the country was experiencing. So, in 1962, the Giulia was presented at the Monza circuit. A sporty car with a strong personality that Alfa Romeo advertised as 'designed by the wind'. The car's lines were unconventional for the tastes of the time, as they followed aerodynamic studies that resulted in a low front end, internal headlights that were smaller than the side ones, a rib that accompanied the flow of air from the front to the tail and a high, truncated rear end. It was fitted with a 1600 engine, built entirely in aluminium, which allowed it to exceed 170 km/h. The 5-speed gearbox was a novelty for a mass-market car, as until then it had only been used on the sportier versions.

In 1965 the '1600 TI' was joined by the 'Giulia Super', known as the 'Bollo Oro' until 1969 and the 'Biscione' from 1969 to 1972, because of the two distinctive friezes applied to the rear pillars. The latter is the most successful, appreciated and sought after by collectors. More refined finishes (wood-panelled dashboard, circular instrumentation, redesigned seats, chrome door profile, different rear friezes, enamelled bands on the rear pillars) were the salient features of the 'Super' version, together with the engine which, thanks to the

(plancia rivestita in legno, strumentazione circolare, sedili ridisegnati, profilo "sottoporta" cromato, diversi fregi posteriori, biscioni smaltati sui montanti posteriori) erano le caratteristiche salienti della "Super", insieme con il motore che, grazie all'adozione di due carburatori doppio corpo orizzontali (Weber 40 DCOE4 oppure Solex 40 PHH/2 entrambi con venturi da 27), erogava 98 CV DIN (112 SAE). Il nuovo rapporto al ponte di 9/41 le consentì di raggiungere nella prova su strada di Quattroruote i 177,154 km/h, velocità di poco superiore alla precedente "TI", ma raggiunta a un minore regime di giri, con un miglioramento del comfort e dei consumi.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1969, si tratta di uno dei pochissimi esemplari a potersi fregiare del nome 'Biscione', è il modello più ricercato ed apprezzato dagli appassionati di Alfa Romeo. L'auto presenta infatti tutte le splendide caratteristiche di questa versione, i fregi posteriori applicati ai montanti, la strumentazione circolare, la plancia rivestita in legno e i sedili ridisegnati.

La carrozzeria è di uno splendido colore originale Bianco Spino, gli interni sono in skai di colore nero originali e conservati. L'auto è stata riverniciata nella parte esterna della carrozzeria, i suoi interni sono originali di serie (non rifatti), il motore è stato interamente revisionato in tutti gli elementi, sia elettrico che meccanico. Ad impreziosire il tutto l'auto monta quattro splendidi cerchi sportivi Cromodora. Quest'auto è parte di una bellissima collezione di Alfa Romeo appartenente ad un gentiluomo italiano che negli anni ha curato in maniera eccellente tutti gli aspetti della conservazione delle sue auto. L'auto è dotata delle sue targhe originali, di tutta la sua documentazione originale ed è inoltre dotata del certificato di origine rilasciato dalla Alfa Romeo. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione impeccabili.

adoption of two horizontal twin-body carburettors (Weber 40 DCOE4 or Solex 40 PHH/2 both with 27" venturi), delivered 98 DIN hp (112 SAE). The new 9/41 axle ratio allowed it to reach 177.154 km/h in the Quattroruote road test, a speed slightly higher than the previous "TI", but achieved at a lower rpm, with improved comfort and fuel consumption. The magnificent example offered at auction was first registered in 1969. It is one of the very few examples to bear the 'Biscione' name and is the most sought-after and appreciated model by Alfa Romeo enthusiasts. The car has all the splendid characteristics of this version, the rear friezes applied to the pillars, the circular instrumentation, the wood-panelled dashboard and the redesigned seats.

The bodywork is in a stunning original Bianco Spino colour, the interior is in original and preserved black skai. The car has been repainted on the outside of the body, its interior is original as standard (not rebuilt), the engine has been completely overhauled in all elements, both electrical and mechanical. The whole car is fitted with four beautiful Cromodora sport wheels. This car is part of a beautiful collection of Alfa Romeos belonging to an Italian gentleman who has taken excellent care of all aspects of the preservation of his cars over the years. The car is equipped with its original plates and all its original documentation and has a certificate of origin issued by Alfa Romeo. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in impeccable condition.





20.

1971 MG MGB GT SEBRING "PADDY HOPKIRK TRIBUTE"

Telaio/Chassis n VR264021VR

Stima € 18.000 – 25.000

Storia documentata sin da nuova
Preparazione per gare di regolarità sport
mantiene tutti i pezzi di origine, incluso il motore di primo equipaggiamento
Ottima per gare storiche e raduni
Documented history since brand new
Preparation for regularity rally
All the original parts preserved, including the engine of first equipment
Excellent for historic races and rallies



La MGB fu un modello di assoluta importanza per la MG, in quanto fu il primo modello della Casa ad essere costruito su scocca portante. Tale aspetto rivoluzionò il mondo delle auto inglesi sportive, in quanto la MGB fu un'auto compatta, rigida, affidabile e divertente da usare. Senza dubbio costituì un grande successo fra appassionati e non, con una produzione che durò dal 1963 fino al 1980. Oltre alla popolare Roadster, la versione coupé o GT, introdotta nel 1965 e disegnata da Pininfarina rappresentò la variante più pratica per chi volesse una sportiva dotata di una discreta capacità di carico. Nelle corse, la MGB GT si distinse per essere un'auto con un'ottima competitività. Guidata da Paddy Hopkirk in gare come la Targa Florio e la 12 ore di Sebring, ottenne un buon numero di successi. L'esemplare del 1971 in livrea "Mallard Green" qui presentato, venne acquistato nuovo presso la K Garage LTD di Mill Hill, il 30 Ottobre 1971 e registrata in Inghilterra il 1 Novembre 1971 con targa "HVB 980K". La sua prima proprietaria fu Mrs. J. Whittely, una signora londinese che aveva trascorso gran parte della sua vita nelle Indie e che voleva godersi la pensione andando a trovare le amiche a bordo di una elegante vettura sportiva.

The MGB was of absolute importance for MG, as it was the first model of the House to be built on a load-bearing body. This revolutionized the world of British sports cars, as the MGB was a compact, rigid, reliable, and fun-to-use car. It was undoubtedly a great success among enthusiasts and others, with production lasting from 1963 until 1980. In addition to the popular Roadster, the coupe or GT version, introduced in 1965 and designed by Pininfarina, represented the most practical variant for those who wanted a sports car with a decent load capacity. In racing, the MGB GT stood out for being a car with an excellent competitiveness. Driven by Paddy Hopkirk in races such as the Targa Florio and the 12 Hours of Sebring, it obtained a good number of successes. The example of 1971 in "Mallard Green" livery presented here was purchased new at the K Garage LTD in Mill Hill, October 30, 1971, and registered in England on November 1, 1971, with license plate "HVB 980K". Its first owner was Mrs. J. Whittely, a London lady who had spent most of her life in the Indies and who wanted to enjoy her retirement by visiting her friends in an elegant sports car. MRS. Whittely used and carefully preserved the MG, covering in fifteen years only 19,600

MRS. Whittely usò e conservò con cura la MG, percorrendo in quindici anni soltanto 19.600 miglia, sino a quando, nella primavera del 1986, a causa dell'età avanzata, non fu più in grado di guidare. Il 9 giugno dello stesso anno l'auto venne acquistata da Mr. David Powell, un vicino di casa di Mrs. Wittely il quale la tenne per 21 anni, conservandola con cura maniacale. Il 4 Febbraio 2007, Mr. Powell vendette la MG ad un giovane londinese il quale la regalò alla sua fidanzata, un'indossatrice spagnola residente a Londra, Miss. Maria del Pilar Pino Heredia, che la utilizzò per un anno in modo saltuario e per brevi tragitti. Nel 2008, Miss. Pino Heredia tornò a vivere in Spagna ad Alicante e portò con sé la MG, dove non venne mai immatricolata mantenendo le sue targhe originali inglesi. Il 20 giugno del 2011 la MGB venne acquistata dall'attuale proprietario, un appassionato in cerca di un'auto per partecipare alle gare storiche. La macchina venne quindi targata in Italia e affidata ad uno specialista che effettuò un'approfondita revisione generale ed una prima preparazione generale per le corse. Successivamente nel 2016 l'auto venne modificata con l'installazione di un Kit Sebring e un motore con compressore volumetrico di Ivor Searle. L'auto subì una trasformazione radicale, mantenendo tuttavia il colore e gran parte dell'aspetto originale. In tale configurazione l'auto ricevette la fiche competizione dell'ACI CSAI e ha partecipato a numerose manifestazioni, ottenendo ottimi risultati. L'auto è offerta con tutti i suoi pezzi di origine, incluso l'interno originale in colore "Autumn Leaf" e il suo motore di primo equipaggiamento, e tutta la minuziosa documentazione, comprensiva di ricevute e corrispondenza da parte dei precedenti proprietari. L'auto è omologata ASI Targa Oro e mantiene tutta la documentazione ACI CSAI per partecipare alle gare di regolarità sport. Un'ottima opportunità per l'appassionato che cerca un'auto competitiva e divertente per gare e raduni.

miles, until, in the spring of 1986, due to her advanced age, she was no longer able to drive. On June 9 of that year, the car was purchased by Mr. David Powell, a neighbour of Mrs. Wittely who kept it for 21 years, preserving it with maniacal care. On February 4, 2007, Mr. Powell sold the MG to a young Londoner who gave it to his girlfriend, a Spanish model living in London, Miss. Maria del Pilar Pino Heredia, who used it for a year, occasionally and for short journeys. In 2008, Miss. Pino Heredia returned to live in Spain in Alicante and took the MG with her, where it was never registered keeping its original English license plates. On June 20, 2011, the MGB was purchased by the current owner, an enthusiast looking for a car to participate in historical races. The car was then registered in Italy and entrusted to a specialist who carried out a thorough overhaul and a first general preparation for racing. Then, in 2016, the car was modified with the installation of a Sebring Kit and an engine with a volumetric supercharger by Ivor Searle. The car underwent a radical transformation, while still retaining the colour and much of the original appearance. In this configuration the car received the ACI CSAI competition approval document and participated in numerous events, obtaining excellent results. The car is offered with all its original parts, including the original interior in "Autumn Leaf" colour and its original engine, and all the detailed documentation, including receipts and correspondence from previous owners. The car is homologated ASI Targa Oro and retains all ACI CSAI documentation to participate in regularity rally. An excellent opportunity for enthusiasts looking for a competitive and fun car for races and rallies.





21.

1987 FERRARI 328 GTS

Telaio/Chassis n ZFFWA20B000068341

Stima € 38.000 - 70.000

Carrozzeria GTS - Importata dal mercato USA
Colore Rosso Corsa (cod. 300/6) - Interni in pelle Nera
Tutti i libretti originali - Tutti gli attrezzi originali
Tutti le borse di corredo originali - Matching numbers e Matching Color
GTS bodywork
Imported from the US market
Racing Red color (code 300/6)
Black leather interior - All original booklets
All original tools - All original kit bags
Matching numbers e Matching Color



Nel 1985 a Francoforte venne presentata la nuova Ferrari 328, in concomitanza con la Mondial 3.2. Entrambe derivavano dalla 308, da cui prendevano gran parte della componentistica, ma con un design e un motore aggiornati.

La 328 venne prodotta in due versioni la GTB e GTS. La prima era una versione coupé, la seconda era una vettura di tipo Targa, ovvero con il tettuccio centrale rimovibile. Le linee piuttosto dure e spigolose della 308 erano state ammorbidite dal grande Pininfarina, il quale aveva sottoposto la Ferrari 328 ad una serie di piccoli ma importanti aggiornamenti dell'aerodinamica. Il volume anteriore e quello posteriore presentavano profili più curvilinei ed entrambi i paraurti erano in tinta con la carrozzeria. I gruppi ottici frontali e il radiatore ricordavano la Ferrari Mondial 3.2, modello con il quale condivideva il progetto di restyling. La Ferrari voleva in questo modo comunicare una sorta di family-feeling trasmettendo un'immagine omogenea di marca. Il cofano anteriore risultava molto pulito ed elegante, anche grazie alla rimozione delle prese d'aria posizionate dietro ai fari a

In 1985 the new Ferrari 328 was presented in Frankfurt, in conjunction with the Mondial 3.2. Both were derived from the 308, from which they took most of the components, but with an updated design and engine.

The 328 was produced in two versions the GTB and GTS. The first was a coupe version, the second was a Targa type car, that is, with a removable central roof. The rather hard and angular lines of the 308 had been softened by the great Pininfarina, who had subjected the Ferrari 328 to a series of small but important updates. The front and rear volumes had more curvilinear profiles and both bumpers were in body color. The front light clusters and the radiator were reminiscent of the Ferrari Mondial 3.2, a model with which it shared the restyling project. In this way, Ferrari wanted to communicate a sort of family feeling by transmitting a homogeneous brand image. The front hood was very clean and elegant, also thanks to the removal of the air intakes positioned behind the retractable headlights and the central air intake in the same color as the bodywork. The interior of the Ferrari had also been almost totally updated. The upholstery, as well as the



scomparsa e alla presa d'aria centrale in tinta con la carrozzeria. Anche gli interni della Ferrari 328 erano stati aggiornati quasi totalmente. I rivestimenti, così come i pannelli interni delle portiere e le maniglie di apertura, presentavano ancora l'estetica essenziale ed elegante tipica dello stile Ferrari, pur essendo stati modificati nel disegno e nel posizionamento dei comandi. L'allestimento prevedeva una nutrita serie di optional quali la vernice metallizzata, gli interni in pelle anche sulla plancia e sulle portiere, l'aria condizionata e le gomme Pirelli P7. Il motore era un V8 aspirato con cilindrata che venne aumentata a 3185cc ed era montato trasversalmente in blocco con la trasmissione a 5 velocità, tutte sincronizzate. Il mercato USA l'accolse con estremo entusiasmo, non solo perché era l'erede della mitica 308 guidata da Magnum PI, ma anche e soprattutto perché la si poteva ritrovare nel film Beverly Hills Cop 2 guida da Eddy Murphy.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta negli USA nel 1987. L'auto è stata restaurata interamente circa 15 anni fa, oggi si presenta in una meravigliosa colorazione Rosso Corsa (300/6), interni in pelle di colore nero originali e conservati (facilmente riscontrabile dai segni di usura visibili sul fianchetto lato guida), al suo interno trova posto anche il volante rivestito in pelle anch'esso originale e conservato. Il motore è stato revisionato interamente sia nelle componenti elettriche che in quelle meccaniche e oggi suona come un violino. L'auto è dotata di tutta la sua documentazione originale (libretti tagliandi e uso e manutenzione ecc...) Quest'auto è parte di una bellissima collezione di auto appartenente ad un gentiluomo Italo - Americano e verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

internal door panels and the opening handles, still had the essential and elegant aesthetic typical of the Ferrari style, despite having been modified in the design and positioning of the controls. The set-up included a large series of options such as metallic paint, leather interiors also on the dashboard and doors, air conditioning and Pirelli P7 tires. The engine was a naturally aspirated V8 with displacement that was increased to 3185cc and was mounted transversely as a block with the 5-speed transmission, all synchronized. The US market welcomed it with extreme enthusiasm, not only because it was the heir to the legendary 308 driven by Magnum PI, but also and above all because it could be found in the movie Beverly Hills Cop 2 driven by Eddy Murphy. The magnificent example proposed by us at auction was registered for the first time in the USA in 1987. The car was completely restored about 15 years ago, today it is presented in a wonderful Rosso Corsa color (300/6), leather interior. original and preserved black color (easily detectable by the signs of wear visible on the driver's side fending), inside there is also the leather-covered steering wheel, also original and preserved. The engine has been completely overhauled both in the electrical and mechanical components and today it sounds like a violin. The car is equipped with all its original documentation (service and use and maintenance booklets etc...) This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian - American gentleman and will be auctioned at the Milan AutoClassica 2021 event. in extraordinary condition.





22.

1972 ALFA ROMEO JUNIOR ZAGATO 1300

Telaio/Chassis n AR 10593 * 1800787
Motore/Engine n AR 00530 * 66224

Stima € 20.000 – 35.000

Soli 46.258 Km originali - Colore Champagne Metallizzato originale
Interni originali in skai nero - Matching Number e Matching color
Targa originale dell'epoca - Restaurata circa 15 anni fa
Libretto originale - Certificata ASI Targa Oro
Certificazione di originalità Alfa Romeo
Only 46,258 original km - Original Metallic Champagne colour
Original Black Skai Interior
Matching Number and Matching colour
Original number plate of the time
Restored about 15 years ago - Original logbook
ASI Certified Gold Plate - Alfa Romeo certificate of originality



Nel 1969 al salone di Torino venne presentata la Junior Zagato, un'auto coupé di piccole dimensioni moderna e sportiva. Venne realizzata su progetto di Ercole Spada, disegnatore della carrozzeria milanese Zagato, in collaborazione con la casa automobilistica Alfa Romeo. Usarono come base di partenza la meccanica e il motore della Giulia. Poggiava sul pianale del modello spider disegnato da Pininfarina. Era dotata di un motore 1300 con 4 cilindri in linea e due carburatori doppio corpo Weber. La trazione posteriore e il cambio manuale a 5 rapporti che le permetteva di raggiungere i 175 km/h. Per ottimizzare l'aerodinamica, i fanali anteriori vennero coperti da una lastra di plexiglas. Una due posti con una comoda abitabilità e uno spazioso baule, ideale per lunghi viaggi. Prodotta in appena 1108 esemplari. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta in Italia nel 1972, e da allora ha sempre mantenuto la stessa targa. Ad oggi risultano solo tre proprietari in circa 50 anni di vita. L'auto è stata restaurata interamente circa 15 anni fa, oggi si presenta in una meravigliosa colorazione Champagne metallizzato (AR115), interni in sky di colore nero originali e conservati (facilmente riscontrabile dai segni di usura visibili sul fianchetto lato guida), al suo interno trova posto anche il volante in bachelite anch'esso originale e conservato. Il

In 1969 the Junior Zagato, a small, modern and sporty coupé, was presented at the Turin motor show. It was designed by Ercole Spada, designer of the Milanese coachbuilder Zagato, in collaboration with Alfa Romeo. The mechanics and engine of the Giulia were used as a starting point. It was based on the floorpan of the spider model designed by Pininfarina. It was equipped with a 1300 engine with four in-line cylinders and two Weber twin-body carburetors. It had rear-wheel drive and a 5-speed manual gearbox that allowed it to reach 175 km/h. To optimise aerodynamics, the front lights were covered by a sheet of Plexiglas. A two-seater with comfortable roominess and a spacious boot, ideal for long journeys. Only 1108 examples were produced. This magnificent car was first registered in Italy in 1972 and has kept the same number plate ever since. To date there have been only three owners in about 50 years. The car has been fully restored about 15 years ago. Today it is presented in a beautiful metallic Champagne colour (AR115), original and preserved black sky interior (easily detectable by the signs of wear visible on the driver's side). Inside it also features the Bakelite steering wheel also original and preserved. The engine has been completely overhauled in both electrical and mechanical components and now sounds like a violin. The car is equipped with its original plates (1972) and all its original documentation (owner's manuals, etc.



motore è stato revisionato interamente sia nelle componenti elettriche che in quelle meccaniche e oggi suona come un violino. L'auto è dotata delle sue targhe originali (1972), di tutta la sua documentazione originale (libretti uso e manutenzione ecc...) ed è stata certificata presso il registro ASI e dal Centro Documentale Alfa Romeo. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibili.

...) has been certified at the ASI register and the Alfa Romeo Documentation Centre. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in incredible condition.





23.

2005

MERCEDES C55 AMG

PERFORMANCE PACK

Telaio/Chassis n
Motore/Engine n

Stima € 24.000 - 60.000

Km 69.809 originali - 1 di 9 Prodotte in tutto il mondo - 1 di 3 Immatricolate per uso stradale
Kit Performance Pack Exclusive By AMG (410 cv)
Colore carrozzeria nero di prima vernice - Interni in Pelle originali AMG neri
Assemblata ad Affalterbach by AMG - Cerchi Scomponibili Exclusive by AMG
Spoiler Anteriore Exclusive by AMG - Freni Exclusive by AMG
Scarichi Exclusive by AMG - Assetto Nurburgring Exclusive by AMG
Velocità limitata a 280 Km/h (invece che 250 km/h)
69,809 km travelled - 1 of 9 Produced worldwide - 1 of 3 Registered for road use
Performance Pack Exclusive By AMG Kit (410 hp) - First paint black body colour
Original AMG leather interior in black - Assembled in Affalterbach by AMG
Exclusive by AMG split rims - Exclusive by AMG front spoiler - Exclusive by AMG brakes - Exclusive by AMG exhausts
Nurburgring set-up Exclusive by AMG - Speed limited to 280 km/h (instead of 250 km/h)



Nel 1993 venne presentata la nuova linea di classe compatta della casa Tedesca, la "la classe C" venne costruita negli stabilimenti Mercedes-Benz di Sindelfingen e Brema, in Germania, nonché numerose fabbriche satellite in altri paesi. La prima berlina Classe C (W202) fu prodotta il 1° giugno 1993 e la prima seconda generazione (W203) uscì dalla catena di montaggio il 18 luglio 2000. Questa linea comprendeva sia i modelli berlina che i modelli coupé, dal 2001 a questi fu inserita anche la variante station wagon. I progettisti misero in primo piano l'agilità e la sportività uniti alla sicurezza e alla qualità senza compromesso. Fu proprio per questo motivo che tutte le vetture avevano in dotazione di serie l'ABS, l'ESP, l'ASR, i 6 airbag e i climatizzatori bizona. Per la prima volta in casa Mercedes, venne montato il compressore volumetrico Kompressor.

Nel 2000 venne presentata la seconda serie W203 che, con le sue linee segnava una svolta nello stile Mercedes, molto più filante e rotonda e simile all'ammiraglia Classe S. La seconda generazione di Classe C è stata introdotta nel marzo 2000. La berlina debuttò con un gamma di motori a benzina in linea quattro e V6 e diesel in linea quattro e cinque, in seguito W203 ricevette il diesel V6.

In 1993 the German manufacturer's new compact class line was unveiled. The 'C-Class' was built at the Mercedes-Benz plants in Sindelfingen and Bremen, Germany, as well as numerous satellite factories in other countries. The first C-Class saloon (W202) was produced on 1 June 1993 and the first second generation (W203) rolled off the assembly line on 18 July 2000. This line included both saloon and coupé models, and from 2001 a station wagon variant was also added to these. The designers focused on agility and sportiness combined with uncompromising safety and quality. It was for this reason that all vehicles were fitted as standard with ABS, ESP, ASR, six airbags and bi-zone air conditioning. For the first time in Mercedes, the Kompressor was fitted.

In 2000 the second W203 series was presented, which marked a turning point in Mercedes styling with its lines, much sleeker and rounder and similar to the flagship S-Class. The second generation C-Class was introduced in March 2000. The saloon debuted with a range of petrol inline-four and V6 engines and diesels inline-four and five, later W203 received the V6 diesel. Most engines were carried over from the W202, but the C320 was exclusive, offering 160 kW (215 hp).

Of all the available engines, without doubt the most representative model of Mercedes

Tra tutte le motorizzazioni disponibili senza dubbio il modello più rappresentativo della tecnologia Mercedes era la C32 AMG vero fiore all'occhiello della casa di Stoccarda (con lo zampino dei ragazzi di Affalterbach), nel 2005 anche la C32 AMG venne sostituita, lasciando il posto alla nuova C55 AMG con motore aspirato V8 da 5,4 litri. Questa fu un'evoluzione del motore V8 montato sulla Classe E, con potenza aumentata a 365 cv e la coppia che salì a 510 Nm. La C55 AMG utilizzava un V8 della stessa famiglia di motori della generazione W202 C43 AMG. Sebbene la velocità massima fosse ancora limitata a 250 km/h, il tempo da 0 a 100 km/h era sceso a 4,9 secondi. A differenza dei V6 meno potenti del resto della gamma Mercedes-Benz, la C55 AMG continuò ad utilizzare il cambio automatico a cinque velocità con AMG Speedshift. La C55 condivide il suo design frontale con la CLK55 AMG per ospitare un motore più grande da 5,4 litri. La C55 AMG è uno dei due modelli AMG a presentare una struttura diversa rispetto alla sua piattaforma Mercedes di base, l'altra è la W204 C63 con il suo vano motore allungato. La C55 è stata la prima Classe C AMG a presentare quattro scarichi ed un radiatore differenziale esterno. Il tempo sul giro al Nürburgring Nordschleife per la C55 AMG fu di 8:22 rispetto alle 8:37 della C32 AMG principalmente a causa delle sospensioni riviste e della coppia extra.

In pochi sanno che tra tutte le C55 AMG prodotte nel mondo, ne esistono 9 che hanno un qualcosa di molto diverso dalle altre sorelle, la grande differenza tra tutte le "normali" C55 AMG e le altre 9 consiste nell'esclusivo "Performance Pack". Infatti solo 9 esemplari al mondo hanno il "PERFORMANCE PACK", e sono così suddivise: 3 vennero create come Taxi Ring, altre 3 vennero allestite come Medical Car per la Formula 1, il DTM, ecc..., e altre 3 uniche al mondo come vetture stradali.

Il rarissimo esemplare da noi proposto in asta è una delle sole 3 vetture stradali uscite dall'atelier AMG. Venne costruito nello stabilimento Mercedes di Brema e successivamente spostato ad Affalterbach nella sede AMG dove nell'atelier performance gli venne installato il pacchetto "Performance Pack". Questo esclusivo pacchetto comprende: il montaggio di una unità propulsiva V8 rivista in molti componenti con un upgrade di potenza complessiva fino a 410cv (invece dei 365), gli scarichi sono dedicati a questa rarissima versione, con i collettori separati e saldati a mano e fasciati uno ad uno, il limitatore di velocità viene incrementato fino a 280km/h (invece dei 250km/h), viene installato un differenziale autobloccante AMG, ed in fine vengono montati dei cerchi da 19 scomponibili e dedicati per armonizzarsi con lo spoiler anteriore esclusivo con le prese d'aria maggiorate. Ma non è finita, per contenere tutta la potenza del motore, l'auto viene preparata con un assetto chiamato "Nurburgring", la particolarità di questo assetto prevede lo spostamento della batteria nel vano posteriore al fine di meglio ridistribuire il peso del veicolo, e dulcis in fundo, vengono montati dei dischi freno maggiorati e baffati, pinze a 6 pistoncini, in luogo dei 4 pistoncini montato sulle versioni C55 AMG "Normali". L'auto è dotata di tutta la sua documentazione originale (libretti uso e manutenzione ecc...) e verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibile.

technology was the C32 AMG, the true flagship of the Stuttgart-based company (with the hand of the guys from Affalterbach). In 2005 the C32 AMG was also replaced, making way for the new C55 AMG with a 5.4-litre naturally aspirated V8 engine. This was an evolution of the V8 engine fitted to the E-Class, with power increased to 365 hp and torque rising to 510 Nm. The C55 AMG used a V8 from the same engine family as the W202 C43 AMG generation. Although the top speed was still limited to 250 km/h (155 mph), the 0-100 km/h (62 mph) time was reduced to 4.9 seconds. Unlike the less powerful V6s in the rest of the Mercedes-Benz range, the C55 AMG continued to use the five-speed automatic transmission with AMG Speedshift. The C55 shares its front design with the CLK55 AMG to accommodate a larger 5.4-litre engine. The C55 AMG is one of two AMG models to feature a different structure to its base Mercedes platform, the other being the W204 C63 with its elongated engine bay. The C55 was the first AMG C-Class to feature four exhausts and an external differential radiator. The lap time at the Nürburgring Nordschleife for the C55 AMG was 8:22 compared to 8:37 for the C32 AMG mainly due to the revised suspension and extra torque.

Few people know that among all the C55 AMGs produced in the world, there are 9 that have something very different from the others. The big difference between all the "normal" C55 AMGs and the other 9 is the exclusive "Performance Pack". In fact, only 9 examples in the world have the "PERFORMANCE PACK", and they are divided as follows: 3 were created as Taxi Ring, other 3 were set up as Medical Car for Formula 1, DTM, etc ..., and other 3 unique in the world as road cars.

The extremely rare example offered at auction is one of only three road cars to have come out of the AMG atelier. It was built at the Mercedes plant in Bremen and later moved to Affalterbach at the AMG headquarters where the "Performance Pack" was installed in the performance atelier. This exclusive package includes: the assembly of a V8 propulsion unit revised in many components with an overall power upgrade up to 410hp (instead of 365), the exhausts are dedicated to this very rare version, with the manifolds separated and welded by hand and wrapped one by one, the speed limiter is increased up to 280km/h (instead of 250km/h), an AMG limited slip differential is installed. Finally, it features 19" rims, which can be separated and are meant to harmonize with the exclusive front spoiler with increased air intakes. But that's not all. To contain all the power of the engine, the car is prepared with a set-up called "Nurburgring". The peculiarity of this set-up is the displacement of the battery in the rear compartment in order to better redistribute the weight of the vehicle. Last but not least, the car features brake discs increased and whiskered, 6-piston calipers, instead of 4 pistons mounted on the "Normal" C55 AMG versions. The car comes with all its original documentation (owner's manuals, etc.) and will be auctioned at the 2021 Milano AutoClassica show in incredible condition.





24.

1969 ALFA ROMEO GT JUNIOR 1300

Telaio/Chassis n. AR10530*1226094
Motore/Engine n. AR00530*28716

Stima € 25.000 – 45.000

Soli 42.918 km indicati sul contachilometri - Colore Carrozzeria bianco spino
Interni originali in skai di colore blu - Certificata ASI
Anno di Costruzione 1968 - Prima Serie
Matching Number e Matching color
Certificato di origine Alfa Romeo
Only 42,918 km indicated on speedometer
Body colour bianco spino - Original blue skai interior
ASI certified - Year of Construction 1968
First Series - Matching Number and Matching colour
Alfa Romeo certificate of origin



L'Alfa Romeo Giulia GT fu presentata nel 1963 come sostituta della Giulietta Sprint. Realizzata sul pianale della Giulia berlina, da cui però differiva nel passo accorciato a 235 cm, era una elegante coupé 2+2 (due posti anteriori e due più piccoli posteriori) disegnata da Giorgetto Giugiaro per conto di Bertone. Caratteristica estetica principale di questa prima versione era il famoso sbalzo anteriore posto tra il cofano e la calandra che dava l'impressione di fosse uno scalino (da qui il famoso soprannome della vettura, per l'appunto Scalino). Questa fessura era frutto di un ripensamento dell'ultimo minuto; inizialmente il progetto prevedeva una presa d'aria posta in quella posizione, poi eliminata poco prima della messa in produzione per motivo di contenimento costi. Il problema fu che molte calandre erano già state stampate, quindi si decise di mandare in produzione la vettura fino ad esaurimento delle calandre stesse per poi porre rimedio al "problema". Il pubblico invece dimostrò di gradire tale "difetto", visto che le dava una caratteristica unica, tanto che i responsabili decisero di non porvi

The Alfa Romeo Giulia GT was presented in 1963 as a replacement for the Giulietta Sprint. Based on the Giulia berlina floorpan, but with a 235 cm wheelbase, it was an elegant 2+2 coupé (two seats in the front and two smaller ones in the rear) designed by Giorgetto Giugiaro for Bertone. The main aesthetic feature of this first version was the famous front overhang between the bonnet and the radiator grille, which gave the impression of a step (hence the car's famous nickname, Scalino). This gap was the result of a last-minute rethink. Initially, in fact, the design envisaged an air inlet in that position, which was then eliminated shortly before production for cost containment reasons. The problem was that many of the calanders had already been printed, so it was decided to send the car into production until the calanders had been used up and then remedy the "problem". On the other hand, the public liked this "defect", as it gave the car a unique characteristic, so much so that those responsible decided not to remedy the problem. Various models followed over the years, until 1966, when the 1.3 GT Junior version was presented. The idea for this model was to appeal to a younger clientele because of its low



rimedio.

Negli anni si susseguirono diversi modelli, fino ad arrivare al 1966, data in cui venne presentata la versione 1.3 GT Junior. L'idea per questo modello era quello di riuscire a conquistare la clientela più giovane grazie al suo costo contenuto. Per ottenere questo risultato fu necessario montare un motore di cilindrata inferiore e rinunciare a qualche rifinitura che però non compromettesse la bellezza e l'eleganza della vettura stessa. Quello che la casa automobilistica non poteva prevedere era che, questo modello, avrebbe ben presto rappresentato la maggioranza delle GT vendute e che sarebbe rimasto nel tempo quello più amato.

In attuazione di tale strategia commerciale, nel 1966, accanto alle versioni Sprint GT con motore di 1,6 litri, entrò in listino una versione con cilindrata ridotta a 1290 cm³ dotato di 89 cv, motore serie 00530, battezzata GT 1300 Junior (serie 105.30). La Junior aveva un allestimento semplificato: niente servofreno, pavimento in gomma, plancia in plastica priva di console centrale, volante a due razze, sedili meno profilati, assenza di accendisigari e borchie coprimozzo diverse. Il successo fu superiore alle aspettative e, grazie anche alle prestazioni non molto inferiori ai modelli 1600, gli allestimenti Junior rappresentarono ben presto la grande maggioranza delle Giulia GT vendute.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1969, ma fa parte di un lotto di produzione del 1968. Infatti si tratta di uno degli ultimi esemplari della cosiddetta prima serie. Cioè dotata del suo iconico scalino sul cofano anteriore e della bellissima plancia a 4 strumenti con inserti in legno chiaro. Gli interni sono originali in skai blu con il tunnel centrale del cambio interamente rivestito in skai nero trapuntato. L'auto è stata riverniciata integralmente circa 5 anni fa e da allora si conserva meravigliosamente nel suo candido colore bianco spino. Gli interni sono stati interamente restaurati e conservati (non rifatti), ad eccezione del sedile lato guida che è stato rifatto ex novo da un noto artigiano, e si presentano in condizioni straordinarie. Il motore è stato interamente revisionato in tutti i suoi elementi di meccanica e in quelli legati alla componentistica elettrica, e canta come appena uscito dalla fabbrica. Quest'auto è parte di una bellissima collezione di Alfa Romeo appartenente ad un gentiluomo italiano che negli anni ha curato in maniera eccellente tutti gli aspetti della conservazione delle sue auto. L'auto è dotata delle sue targhe originali, di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

In order to achieve this, it was necessary to use a smaller engine and give up a few finishing touches without compromising the car's beauty and elegance. What the carmaker could not have predicted was that this model would soon account for the majority of GT sales and remain the most popular.

In implementation of this commercial strategy, in 1966, alongside the Sprint GT versions with 1.6-litre engines, a version with a reduced displacement of 1290 cm³ with 89 hp, engine series 00530, named GT 1300 Junior (series 105.30) entered the list. The Junior had a simplified equipment: no brake servo, rubber floor, plastic dashboard without centre console, two-spoke steering wheel, less profiled seats, no cigarette lighter and different hubcaps studs, without plastic inserts. The success exceeded expectations and, thanks also to the performance that was not much lower than the 1600 models, the Junior versions soon represented the vast majority of Giulia GTs sold.

The stunning example we are offering at auction was first registered in 1969 but is part of a 1968 production lot. In fact, it is one of the last examples of the so-called first series. That is, with its iconic front bonnet step and beautiful 4-instrument dashboard with light wood inserts. The interior is original blue skai with the central gear tunnel entirely covered in quilted black skai. The car was repainted in its entirety about 5 years ago and has since been beautifully preserved in its snow-white colour. The interior has been fully restored and preserved (not rebuilt) with the exception of the driver's seat which has been rebuilt from scratch by a well-known craftsman and is in extraordinary condition. The engine has been completely overhauled in all its mechanical and electrical components and runs as if it just left the factory. This car is part of a beautiful collection of Alfa Romeos belonging to an Italian gentleman who has taken excellent care of all aspects of the preservation of his cars over the years. The car has its original number plates and all original documentation and is registered with the ASI historic register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





25.

1963 MERCEDES SL230 PAGODA

Telaio/Chassis n 113.042 - 12- 001044

Stima € 50.000 - 80.000



Nel 1961 i vertici della Mercedes Benz decisero di produrre una nuova spider. I requisiti fondamentali che doveva rispettare erano tre: doveva essere brillante, confortevole e spaziosa. Il disegno della carrozzeria fu affidato a Paul Bracq e Friedrich Geiger.

Fu così che nel 1963 venne presentata la prima versione della Pagoda. La carrozzeria, caratterizzata da linee tese ma dinamiche che evidenziavano anche una certa velleità agonistica, era modellata sul pianale accorciato della 220 SEb. Il tettuccio rigido, che presentava una forma concava, le fece guadagnare il soprannome Pagoda. Venne dedicata particolare attenzione alla sicurezza dei passeggeri, per questo motivo il corpo vettura era a deformazione programmata in caso di urto violento, gli interni vennero allestiti in modo tale da eliminare qualsiasi sporgenza pericolosa e il piantone dello sterzo fu realizzato in due tronconi per evitare possibili danni al torace. Le cinture di sicurezza erano disponibili a richiesta e l'impianto frenante era a doppio circuito. La nuova roadster denominata ufficialmente 230SL, sostituì la 300SL

In 1961 the leaders of Mercedes Benz decided to produce a new spider. There were three basic requirements that it had to meet: it had to be bright, comfortable and spacious. The bodywork design was entrusted to Paul Bracq and Friedrich Geiger.

Thus it was that in 1963 the first version of the Pagoda was presented. The bodywork, characterized by taut but dynamic lines that also highlighted a certain agonistic ambition, was modeled on the shortened floor of the 220 SEb. The hardtop, which featured a concave shape, earned it the nickname Pagoda. Particular attention was paid to the safety of passengers, for this reason the car body was deformed in the event of a violent impact, the interiors were set up in such a way as to eliminate any dangerous protrusions and the steering column was made in two sections to avoid possible chest damage. Seat belts were available on request and the braking system was dual circuit. The new roadster officially named 230SL, replaced the 300SL Roadster. The 230SL externally was characterized by taut but dynamic lines, which also highlighted a certain agonistic ambition, then also confirmed by Böhringer's victory in the Rally Spa-

Restaurata integralmente

Interni in parte originali in pelle grigia conservati - Cambio Automatico

Uno dei primissimi esemplari (la numero 1044 su 19831)

Motore restaurato integralmente

Carrozzeria di colore blu (Blue cod 387)

Fully restored

Interior partly original in gray leather preserved

Automatic gearbox

One of the very first examples (number 1044 out of 19831)

Fully restored engine

Blue body (Blue cod 387)



Roadster.

La 230SL esternamente era caratterizzata da linee tese ma dinamiche, che evidenziavano anche una certa velleità agonistica, poi confermata anche dalla vittoria di Böhringer nel Rally Spa-Sofia-Liegi a cui la casa decise di partecipare sempre nel 1963. Delle berline W111 conserva alcuni tratti, come per esempio i fari anteriori a sviluppo verticale. La caratteristica più particolare era la forma del tettuccio rigido, laddove era previsto, che presentava una forma concava, cosa che avrebbe dato alla 230SL e ai successivi modelli W113 il soprannome di Pagoda. Furono molti gli esemplari dotati di capote in tela, i cui proprietari avevano richiesto anche un Hard-Top montabile sulla vettura quando la capote era chiusa nell'alloggiamento. Pur legata a schemi meccanici classici (trazione posteriore, motore anteriore longitudinale, cambio meccanico a 4 rapporti), la 230SL presentava delle novità anche nella meccanica. Nuovo era il motore a 6 cilindri in linea M127 II alimentato a iniezione da 2308 cm³ e 150 CV e nuovo era il ponte posteriore (a semiassi oscillanti). Il cambio era manuale a 4 marce, ma a richiesta era possibile averlo automatico, sempre a 4 rapporti; dal settembre del 1965, chi lo desiderava poteva optare anche per un manuale a 5 marce.

Il propulsore consentiva di ottenere discrete prestazioni sebbene, a causa della geometria del ponte posteriore, la vettura risultasse impegnativa sul bagnato. All'altezza della situazione, invece, l'impianto frenante misto con servofreno. La velocità massima raggiungibile era di 200 km/h. Nel 1966 la versione roadster venne affiancata dalla Coupé Hard-top, con tetto rigido (comunque asportabile) di serie e priva di capote in tela, L'eliminazione del meccanismo della capote aveva consentito di aggiungere due piccoli strapuntini posteriori. Nello stesso anno il designer italiano Pietro Frua realizzò una versione Shooting-brake della 230SL, denominata SLX.

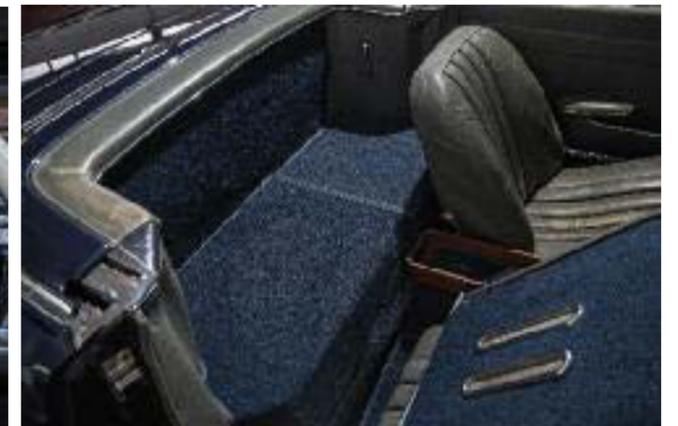
Già nel dicembre del 1966 la 230 SL venne rimpiazzata dalla 250 SL, identica in tutto, tranne che nella cilindrata (portata a 2494 cm³). Meccanicamente, la vettura ricevette anche i freni a disco posteriori e anche in questo caso era previsto di serie un cambio manuale a 4 marce, che poteva essere sostituito a richiesta da un 5 marce o da un automatico a 4 rapporti.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1963. L'auto è stata restaurata circa 10 anni fa in maniera quasi integrale. La carrozzeria è stata riverniciata del suo colore originale Blu (Cod. 387). Gli interni sono stati rifatti in parte, la tappezzeria è stata rifatta di colore blu mentre i sedili e i pannelli porta sono stati conservati e sono originali. Il motore è stato restaurato completamente revisionando tutte le meccaniche, le pompe, i tubi e le guarnizioni e anche l'impianto elettrico è stato totalmente restaurato. Quest'auto è parte di una bellissima collezione appartenente ad un gentiluomo Italo-Americano. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

Sofia-Liege in which the house decided to participate again in 1963. Of the W111 sedans it retains some features, such as the vertically developing front headlights. The most distinctive feature was the shape of the hardtop, where it was intended, which had a concave shape, which would have given the 230SL and subsequent W113 models the nickname of Pagoda. There were many examples with a canvas top, whose owners also requested a Hard-Top that could be mounted on the car when the top was closed in the housing. Although linked to classic mechanical schemes (rear-wheel drive, longitudinal front engine, 4-speed mechanical gearbox), the 230SL also presented some innovations in mechanics. New was the 6-cylinder in-line M127 II engine powered by injection with 2308 cm³ and 150 hp and new was the rear axle (with oscillating drive shafts). The gearbox was manual with 4 gears, but on request it was possible to have it automatic, always with 4 ratios; from September 1965, those who wished could also opt for a 5-speed manual.

The power unit allowed for decent performance although, due to the geometry of the rear axle, the car was challenging in the wet. At the height of the situation, however, the mixed braking system with brake booster. The maximum achievable speed was 200 km / h. In 1966 the roadster version was joined by the Hard-top Coupé, with a standard hardtop (however removable) and without a canvas top. The elimination of the soft top mechanism had allowed the addition of two small rear folding seats. In the same year, the Italian designer Pietro Frua created a Shooting-brake version of the 230SL, called SLX. Already in December 1966 the 230 SL was replaced by the 250 SL, identical in everything, except for the displacement (increased to 2494 cc). Mechanically, the car also received rear disc brakes and also in this case a 4-speed manual gearbox was provided as standard, which could be replaced on request by a 5-speed or 4-speed automatic.

The magnificent example proposed by us at auction was registered for the first time in 1963. The car was almost completely restored about 10 years ago. The body has been repainted in its original Blue color (Cod. 387). The interior has been partially redone, the upholstery has been redone in blue while the seats and door panels have been preserved and are original. The engine has been completely restored by overhauling all the mechanical pumps, pipes and gaskets, even the electrical system has been totally restored. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian-American gentleman. The car will be auctioned at the Milan AutoClassica 2021 event in extraordinary condition.



26.

1969 ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR "OSSO DI SEPPIA"

Telaio/Chassis n AR1670562
Motore/Engine n AR00530*23654

Stima € 35.000 – 60.000

Soli 94.776 Km indicati sul contachilometri - Carrozzeria di colore Rosso Alfa Romeo
Interni in Skai di colore nero conservati
L'autovettura è stata restaurata in parte nel 2001
Certificazione RIAR - Capote nuova
Matching Number e Matching Color
Only 94,776 km indicated on the speedometer
Bodywork in Alfa Romeo Red - Interior in black Skai preserved
The car was partially restored in 2001 - RIAR certification
New soft top
Matching Number and Matching Colour



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 e riuscì a conquistare il cuore degli appassionati. Per scegliere il nome, l'Alfa Romeo, decise di indire 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 merendina dell'epoca che ottenne l'uso esclusivo del nome. Nonostante ciò, l'appellativo rimase talmente radicato nel linguaggio comune, che tutte le successive versioni vennero identificate come Duetto.

La spider 1300 Junior venne prodotta dal 1968 al 1969 per soli 2680 esemplari.

La carrozzeria in stile moderno e realizzata su disegno Pininfarina, fu l'ultimo progetto seguito da Pininfarina in persona. La linea della macchina con il frontale e la coda arrotondati, raccordati dalle fiancate

In 1966, Alfa Romeo presented the first model of what would become one of the most famous and long-lived models, known as the 'Duetto'. It was produced in four different series but for 28 years it won the hearts of enthusiasts. To choose the name, Alfa Romeo, a public competition was held, with a model of the new car as a prize. The name Duetto won, but the appellation was only used for the first 190 examples, due to homonymy with a snack of the time that obtained exclusive use of the name. Despite this, the name remained so ingrained in common language that all subsequent versions were identified as Duetto.

The 1300 Junior Spider was produced from 1968 to 1969 in a limited run of 2680 units. The Pininfarina-designed, modern-style body was the last project to be followed by Pininfarina himself. The line of the car with its rounded front and tail, joined by convex sides, recalls the shape of a cuttlefish bone, hence the name that makes it recognizable all over the world. Same engine as the GT 1300 Junior, with a five-speed gearbox and four



convesse, richiamano le forme di un osso di seppia, da qui l'appellativo che la rende riconoscibile in tutto il mondo. Stesso motore della GT 1300 Junior, con cambio a cinque rapporti e quattro freni a disco.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1969, circa 10 anni fa l'auto è stata in parte restaurata, la carrozzeria ha subito una velata del suo colore originale rosso alfa. Il motore è stato interamente revisionato in tutti i suoi elementi di meccanica e in quelli legati alla componentistica elettrica, e canta come appena uscito dalla fabbrica. Gli interni in skai nero sono assolutamente originali e conservati in ogni aspetto, la capote è stata interamente rifatta circa due anni fa rispettando fedelmente tutti dettami di fabbrica. Quest'auto è parte di una bellissima collezione di Alfa Romeo appartenente ad un gentiluomo Italiano che negli anni ha curato in maniera eccellente tutti gli aspetti della conservazione delle sue auto. L'auto è dotata delle sue targhe originali (nel 1970 ha fatto cambio provincia da Lecce a Roma) e di tutta la sua documentazione originale ed è dotata di certificazione Riar. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

disc brakes.

The wonderful example offered at auction was first registered in 1969. About 10 years ago the car was partially restored, the body has been painted with a veil of its original red alpha colour. The engine has been completely overhauled in all its mechanical and electrical components, and runs as if it just left the factory. The interior in black skai is absolutely original and preserved in every aspect, the hood was completely redone about two years ago faithfully respecting all the dictates of the factory. This car is part of a beautiful collection of Alfa Romeos belonging to an Italian gentleman who has taken excellent care of all aspects of the preservation of his cars over the years. The car has its original number plates (in 1970 it changed province from Lecce to Rome) and all its original documentation and is Riar certified. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





27.

1927
FIAT 509 S ZAGATO

Telaio/Chassis n 32022673
Motore/Engine n 31022707

Stima € 100.000 - 150.000

Una di sole 3 Fiat 509 S carrozzate da Zagato
Storia documentata sin da nuova, inclusa la corrispondenza
con il grande storico Angelo Tito Anselmi
Parte di un'importante collezione privata da 20 anni - Restauro ben conservato
eleggibile per i più prestigiosi eventi nazionali ed internazionali
One of only 3 Fiat 509 S bodied by Zagato
Documented history since new, including correspondence
with the great historian Angelo Tito Anselmi
Part of an important private collection for 20 years
Well-preserved restoration
Eligible for the most prestigious national and international events





Una di sole 3 Fiat 509 S carrozzate dalla Zagato, il telaio 32022673 fu acquistato da Rigoletto Belli concessionario Fiat di Terni e gentleman driver di discreto successo in gare dell'epoca. L'auto fu targata con targa TR1000, che ha mantenuto negli anni fino ad oggi.

Egli esordì con successo con la sua Fiat nella Terni Passo somma, vincendo il primo posto e finendo su Auto Italiana di Giugno del 1926. Successivamente, nel 1927 Rigoletto Belli corse con la 509 S alla Coppa della Perugina (quinto), alla Terni Passo Somma (primo) alla Vermicino Rocca di Papa e alla Tolentino Colle Paterno.

Successivamente, stando all'estratto cronologico, vendette la Fiat nel 1932 a Lamberto Miconi, il quale tenne la vettura soltanto qualche mese, prima di rivenderla ad un altro appassionato. La vettura passò di mano in mano fino quando non fu venduta nel 1957 a Valerio Moretti, un nome noto nei circoli di appassionati di auto d'epoca. Egli restaurò la vettura e la tenne fino al 1989, ben 32 anni. Successivamente entrò a fare parte di una collezione privata in Francia all'inizio degli anni 2000, dove però non fu mai immatricolata.

Usata per brevi tragitti e saltuariamente, questa 509 S Zagato ha mantenuto intatta la carrozzeria e un ottimale stato di conservazione del restauro. La vettura offerta è marciante e dotata di tutta la sua documentazione, incluse le lettere fra Valerio Moretti ed Angelo Tito Anselmi, fatture e foto fatte del ritrovamento. Un'auto sicuramente adatta all'amatore e a tutti quei collezionisti dotati di fine conoscenza in materia automobilistica, questa Fiat Zagato è un'ottima entrante per numerosi eventi come concorsi d'eleganza e rievocazioni storiche.

One of only three Fiat 509 S bodied by Zagato, the chassis 32022673 was bought by Rigoletto Belli, a Fiat dealer in Terni and a gentleman driver who was quite successful in races at the time. The car was given the number TR1000, which it has kept over the years to this day.

He made a successful debut with his Fiat in the Terni Passo somma, winning first place and finishing in the June 1926 issue of Auto Italiana. Later, in 1927 Rigoletto Belli raced his 509 S in the Coppa della Perugina (fifth), the Terni Passo Somma (first), the Vermicino Rocca di Papa and the Tolentino Colle Paterno.

Later, according to the chronological extract, he sold the Fiat in 1932 to Lamberto Miconi, who only kept the car for a few months before selling it on to another enthusiast. The car passed from hand to hand until it was sold in 1957 to Valerio Moretti, a well-known name in classic car circles. He restored the car and kept it until 1989, a good 32 years. It then entered a private collection in France in the early 2000s, but was never registered there. Used for short journeys and occasionally, this 509 S Zagato has kept its bodywork intact and in an excellent state of restoration. The car on offer is in good working order and has all its documentation, including letters between Valerio Moretti and Angelo Tito Anselmi, invoices and photos taken of the find. A car that is certainly suitable for amateurs and all those collectors with fine automotive knowledge. This Fiat Zagato is an excellent entry for numerous events such as concours d'elegance and historical re-enactments.







28.

1961 ABARTH 850 TC

Telaio/Chassis n 984249
Motore n 1076156

Stima € 25.000 – 45.000

78.266 Km indicate sul contachilometri - Restaurata totalmente
Interni restaurati - Carrozzeria di colore bianco originale - Interni misto skai e tessuto
Motore totalmente restaurato come in origine
Sospensioni totalmente restaurate come in origine
Freni totalmente restaurati come in origine
Matching Number e Matching Color - Targa originale dell'epoca
78,266 km indicated on speedometer - Fully restored - Restored interior - Original white bodywork
Interiors in mixed Skai and fabric - Engine totally restored to original condition
Suspension totally restored to original condition - Brakes fully restored to original condition
Matching Number and Matching Colour
Original number plate



Negli anni 60 Carlo Abarth passò da preparatore esterno a partner ufficiale della Fiat. Fu così che una parte della produzione delle Fiat 600D, fu destinata alla casa Abarth per permettere di allestire la nuovissima 850 TC. Carlo Abarth riuscì a trasformare una tranquilla vettura di famiglia in una maneggevole, scattante e leggera belva da corsa che si dimostrò perfetta sia nelle competizioni che nell'uso giornaliero.

Le più grandi modifiche riguardarono il motore che era un quattro cilindri da 767 cm³, a cui vennero maggiorati l'alesaggio e la corsa così da raggiungere i 847 cm³ di cilindrata. L'adozione di nuovi pistoni favorì il rapporto di compressione e anche l'albero a camme diventò più performante. Montava inoltre il carburatore Solex da 32, un nuovo filtro dell'aria, un albero motore diverso. Lo scarico, pensato per l'impiego sportivo, amplificava il rombo del motore Abarth. Tutte queste modifiche consentivano alla 850 TC di toccare i 140 km/h di velocità massima, non pochi per un'utilitaria del tempo e che rese necessaria l'adozione di un nuovo impianto frenante, con i dischi al posto dei

In the 1960s, Carlo Abarth went from being an external coachbuilder to an official Fiat partner. Part of the Fiat 600D production was allocated to the Abarth company to enable them to set up the brand new 850 TC. Carlo Abarth succeeded in transforming a quiet family car into a manoeuvrable, agile and light racing monster that proved to be perfect for both racing and everyday use.

The biggest changes concerned the engine, which was a 767 cm³ four-cylinder with an increased bore and stroke to reach a displacement of 847 cm³. The adoption of new pistons improved the compression ratio and the camshaft also became more powerful. It also featured a 32" Solex carburettor, a new air filter and a different crankshaft. The exhaust, designed for sports use, amplified the roar of the Abarth engine. All these changes allowed the 850 TC to reach a top speed of 140 km/h, not bad for a small car of the time and which made it necessary to adopt a new braking system, with discs instead of drums on the front wheels. The interior remained classic and elegant thanks to the Jaeger instrumentation, but with a touch of sportiness given by the 3-spoke aluminium

tamburi sulle ruote anteriori. Gli interni rimasero classici ed eleganti grazie alla strumentazione firmata Jaeger, ma con un pizzico di sportività data dal volante in alluminio a 3 razze. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è uno dei pochi esemplari di Abarth 850 TC in perfetto stato ancora in circolazione, immatricolata nel 1961. L'auto è stata restaurata in maniera maniacale in ogni suo aspetto. Il restauro è durato circa due anni ed è terminato circa 2 mesi fa, ed ha riguardato tutta la carrozzeria che è stata sverniciata controllata e riverniciata del suo bianco originale, le sospensioni sono state restaurate in ogni aspetto ed in ogni ordine (gommini, aste, ammortizzatori, freni, braccetti, ecc..) il motore è stato smontato integralmente, controllato, ripulito e riassembleato come in origine (e gira come un orologio). Ad oggi ha percorso solamente 800 Km dopo il restauro. Ha avuto solo 2 proprietari precedenti ed è dotata delle sue targhe originali del 1961, e di tutta la sua documentazione originale. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

steering wheel.

The splendid example we are offering at auction is one of the few examples of Abarth 850 TC in perfect condition still in circulation and registered in 1961. The car has been maniacally restored in every aspect. The restoration lasted about two years and ended about 2 months ago, and has covered the entire body that has been stripped of paint controlled and repainted in its original white, the suspension has been restored in every aspect and in every order (rubber, rods, shock absorbers, brakes, arms, etc.). The engine was disassembled in its entirety, checked, cleaned and reassembled as originally (and works perfectly). To date, it has covered only 800 km after restoration. It has had only 2 previous owners and is equipped with its original 1961 plates, and all its original documentation. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





29.

1973 PORSCHE 911 2.7 CARRERA

Telaio/Chassis n 9114600060
Motore/Engine n 6640063

Stima € 190.000 – 260.000

Palmares Sportivo (Guidata da Leonardo Pittoni e Françoise Conconi)
Tra le primissime prodotte (la numero 60) - Matching Number e Matching Color
Restaurata totalmente (certificata dalla Officina Nicodemi)
Carrozzeria di colore originale Rosso India (cod.027) - Interni in finta pelle nera e blu - Motore con 210cv
Motore della Porsche Carrera 2.7 RS - Pochissimi esemplari prodotti (1036)
Documenti Originali (1989) - Targa Italiana dell'epoca (1989)
Sporting Palmares (Driven by Leonardo Pittoni and Françoise Conconi)
Among the very first produced (number 60) - Matching Number & Matching Colour
Completely restored (certified by Officina Nicodemi) - Bodywork in original Guards Red colour (cod.027)
Black imitation leather interior - Matching Number and Matching Colour
Engine with 210hp - Porsche Carrera 2.7 RS engine - Very few examples produced (1036)
Original Documents (1989) - Italian number plate of the time (1989)





Negli anni cinquanta la Porsche 356 era in produzione ormai da troppi anni, così la casa automobilistica decise di creare un nuovo modello. Il progetto tecnico venne seguito da Ferry Porsche, mentre quello estetico dal figlio. Questo cercò in tutti i modi di creare un abitacolo che fosse adatto ad ospitare quattro persone. Ben presto però rinunciò a questa impresa e ripiegò sul classico 2+2. Subito la linea della vettura risultò essere elegante ed equilibrata. La prima versione venne presentata nel 1963 ed è ancora in produzione. Nel 1972 fu proposta la 911 Carrera RS (RennSport), mossa da una versione di 2.687 cm³ (210 CV) a iniezione meccanica del classico 6 cilindri boxer e carrozzeria alleggerita, con cofani e portiere in alluminio e lamiere non strutturali assottigliate. La Carrera RS era disponibile in una versione Touring con interno simile a quello delle 911 S e Sport, con allestimento interno semplificato per contenere ulteriormente il peso, era riconoscibile per il celebre alettone posteriore "a coda d'anatra" (ducktail), le strip adesive sulla fiancata ed i cerchi (in lega) in tinta con le strip. Era disponibile nella sola versione coupé, le prestazioni erano notevoli, con un peso di 980 kg lo scatto 0-100 km/h era in soli 5,9 secondi per una velocità massima di 237 km/h. Ma la vera chicca per gli appassionati di tutto il mondo arrivò con la nuova gamma che comprendeva la 911 standard (150 CV), la 911 S (177 CV) ma soprattutto con la 911 Carrera (210 CV) tutte disponibili in due versioni di carrozzeria coupé e targa. Quest'ultima versione per sottolinearne il carattere fortemente sportivo-corsaiolo si fregiava del termine "Carrera" in omaggio alla Carrera Americana, manteneva la carrozzeria delle altre 911, senza alleggerimenti e variazioni estetiche (tranne che per le prime 500 che avevano un rinforzo nel tunnel centrale ed i lamierati dei passaruota posteriori provenienti dalla 2.7 Carrera RS la cui produzione era terminata un paio di mesi prima), mentre il motore era lo stesso della Carrera RS della serie precedente (pre-bumper), un motore entusiasmante che permetteva alla 911 Carrera 2.7 di scattare da 0-100 km/h in soli 6,1 secondi e di raggiungere una velocità massima di 239 km/h. La 911 Carrera 2.7 fu venduta solo sul mercato europeo ed in Sudafrica, ma non negli Stati Uniti, le sue innate doti di sportività, le sue prestazioni e la sua rarità hanno fatto della 911 Carrera 2.7 una vettura estremamente apprezzata e fortemente ricercata dai collezionisti di tutto il mondo.

In the 1950s, the Porsche 356 had been in production for too many years, so the carmaker decided to create a new model. The technical design was carried out by Ferry Porsche, while the aesthetic design was done by his son. His son tried hard to create a cabin that could accommodate four people. However, he soon gave up on this task and opted for the classic 2+2. Right away the car's lines were elegant and balanced. The first version was presented in 1963 and is still in production. In 1972 the 911 Carrera RS (RennSport) was offered, powered by a 2,687 cm³ (210 hp) mechanically-injected version of the classic 6-cylinder boxer engine and a lighter body with aluminium bonnets and doors and tapered non-structural sheet metal. The Carrera RS was available in a Touring version with an interior similar to that of the 911 S and Sport, with a simplified interior layout to further reduce weight, and was recognisable by its famous ducktail rear wing, the adhesive stripes on the side and the alloy wheels to match the stripes. Only available as a coupé, the car's performance was impressive: weighing 980 kg, the 0-100 km/h sprint took just 5.9 seconds and it had a top speed of 237 km/h. But the real treat for enthusiasts all over the world came with the new range that included the 911 standard (150 hp), the 911 S (177 hp) but above all the 911 Carrera (210 hp) all available in two body versions coupé and targa. The latter version, to underline its strongly sporty-racing character, bore the term "Carrera" in homage to the American Carrera, and retained the bodywork of the other 911s, without any lightening or aesthetic changes (except for the first 500, which had a reinforcement in the central tunnel and the rear wheel arch panels from the 2.7 Carrera RS whose production had ended a couple of months earlier), while the engine was the same as the previous series Carrera RS (pre-bumper), an exciting engine that allowed the 911 Carrera 2.7 to sprint from 0-100 km/h in just 6.1 seconds and to reach a top speed of 239 km/h. The 911 Carrera 2.7 was only sold in Europe and South Africa, but not in the U.S. Its innate sportiness, performance and rarity have made the 911 Carrera 2.7 a highly prized and highly sought-after car by collectors worldwide. The car on offer at auction is a magnificent and extremely rare 1973 Porsche 911 Carrera 2.7 in its original Guards Red colour (code 027) and with its original black leatherette interior (matching colour). The car is one of the few 2.7 Carrera delivered in Italy in 1973 and has its original engine (matching number), the legendary 210 hp

L'auto che proponiamo in asta è un magnifico e rarissimo esemplare di Porsche 911 Carrera 2.7 del 1973 nel suo colore originale Rosso India (cod. 027) e con i suoi originali interni in similpelle di colore nero (matching color). L'auto, una delle poche 2.7 Carrera consegnate in Italia nel 1973, monta il suo motore di primo equipaggiamento (matching number) il mitico 2.7 da 210 CV a iniezione meccanica del classico 6 cilindri boxer, esattamente lo stesso motore che montava la mitica 911 Carrera RS del 1972 (anche come numeri di serie), con una piccola differenza sul cambio, che nella versione Carrera stradale non ha la pompa dell'olio sul cambio. Questo esemplare viene immatricolato per la prima volta in Italia a Como nel 1973, nel Marzo del 1980 l'auto parteciperà alla 3^a edizione del rally della Costa Smeralda guidata dai piloti Leonardo Pittoni e Françoise Conconi, nel 1992 cambierà proprietari e anche targhe per trasferirsi nella soleggiata Sicilia (a Palermo) dove resterà fino al 2019, in quell'anno verrà affidata alle sapienti mani di Adriano Nicodemi (famoso restauratore/preparatore di Verona) che la restaurerà nella sua interezza, consegnando un capolavoro (da lui certificato) di restauro nel Settembre 2021. Il restauro fatto da Nicodemi ha interessato tutte le parti della vettura, dalla carrozzeria che è stata totalmente sverniciata e riverniciata con il suo originale colore Rosso India (cod 027), anche gli interni sono stati restaurati in parte in quanto sia il cruscotto che i pannelli porta sono originali. Il motore è stato smontato tutto, profondamente revisionato (d'altronde l'auto ha un passato di auto da corsa) e richiuso a regola d'arte (e oggi gira come un orologio e suona una fantastica melodia). Dal punto di vista meccanico, l'auto è stata rifatta tutta, sospensioni, freni, sterzo tutto nuovo ed immacolato. Tutti i lavori fatti sono certificati dalla Officina di Adriano Nicodemi che ha realizzato tutto il lavoro. Trovare una Porsche 2.7 Carrera del 1973 originale è una vera rarità nel collezionismo di auto d'epoca, in più trovarne una restaurata a questo livello da un professionista di tale calibro è una rarità ancora più grande. Quest'auto è destinata per la sua unicità a diventare in poco tempo un vero e proprio unicorno collezionistico. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizioni da concorso.

2.7 with mechanical injection of the classic 6-cylinder boxer engine, exactly the same engine that mounted the legendary 911 Carrera RS of 1972, with a small difference on the gearbox - the Carrera road version does not have an oil pump on the gearbox, but the engine is the same as the Carrera RS (also as serial numbers). This car was registered for the first time in Italy in Como in 1973. In March 1980 the car participated in the 3rd edition of the Costa Smeralda rally driven by Leonardo Pittoni and Françoise Conconi. In 1992 it changed owners and plates to move to the sunny Sicily (Palermo) where it will stay until 2019. In that year it will be entrusted to the skilful hands of Adriano Nicodemi (famous restorer/preparer from Verona) who will restore it in its entirety, delivering a masterpiece (certified by him) of restoration in September 2021. Nicodemi's restoration has involved all parts of the car, from the bodywork, which has been totally stripped and repainted in its original Guards Red colour (code 027), to the interior, which has been in part restored. The engine has been completely disassembled, thoroughly overhauled (after all, the car has a racing history) and rebuilt to perfection (and now functions perfectly). From a mechanical point of view, the car has been completely rebuilt. Suspension, brakes, steering are all new and immaculate. All the work done is certified by Adriano Nicodemi's workshop which carried out all the work. To find an original 1973 Porsche 2.7 Carrera is a rarity in classic car collecting, and to find one restored to this level by a professional of this calibre is an even greater rarity. Due to its uniqueness, this car is destined to become a true collector's unicorn in a very short time. The car will be auctioned at the Milano AutoClassica 2021 show in competition condition.







30.

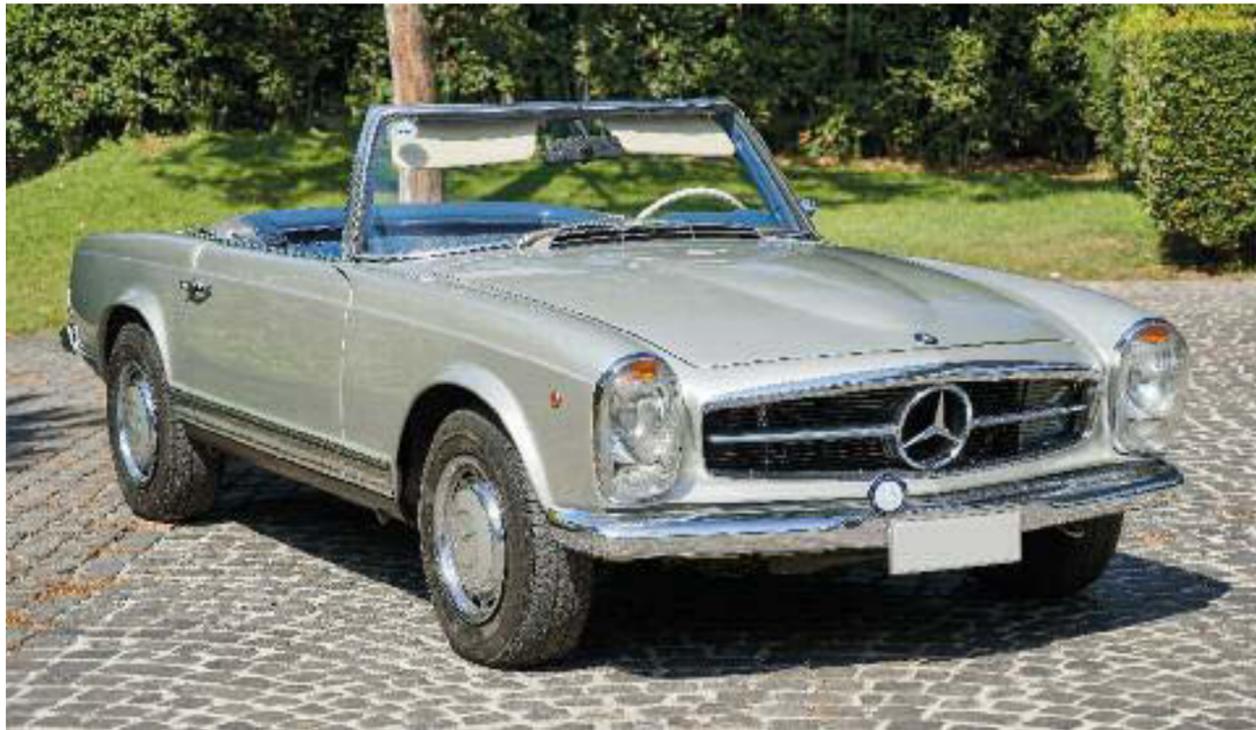
1968
MERCEDES SL280 PAGODA

Telaio/Chassis n 13.044 - 12 - 017863

Stima € 60.000 - 120.000

Restaurata Totalmente - Interni restaurati in pelle blu
Colore originale Silver (cod 180G)
Cambio Automatico a 4 velocità
Certificata ASI Targa Oro (n.12224)
Strapuntini posteriori
Prodotta per il mercato Europeo
Fully restored - Restored blue leather interior
Original colour Silver (cod 180G)
Automatic 4-speed gearbox
ASI Gold plate certified (n.12224)
Rear side panels - Produced for the European market





Nel 1961 i vertici della Mercedes Benz decisero di produrre una nuova spider. I requisiti fondamentali che doveva rispettare erano tre: doveva essere brillante, confortevole e spaziosa. Il disegno della carrozzeria fu affidato a Paul Bracq e Friedrich Geiger.

Fu così che nel 1963 venne presentata la prima versione della Pagoda. La carrozzeria, caratterizzata da linee tese ma dinamiche che evidenziavano anche una certa velleità agonistica, era modellata sul pianale accorciato della 220 SEb. Il tettuccio rigido, che presentava una forma concava, le fece guadagnare il soprannome Pagoda. Venne dedicata particolare attenzione alla sicurezza dei passeggeri, per questo motivo il corpo vettura era a deformazione programmata in caso di urto violento, gli interni vennero allestiti in modo tale da eliminare qualsiasi sporgenza pericolosa e il piantone dello sterzo fu realizzato in due tronconi per evitare possibili danni al torace. Le cinture di sicurezza erano disponibili a richiesta e l'impianto frenante era a doppio circuito.

La nuova roadster denominata ufficialmente 230SL, sostituì la 300SL Roadster.

La 230SL esternamente era caratterizzata da linee tese ma dinamiche, che evidenziavano anche una certa velleità agonistica, poi confermata anche dalla vittoria di Böhringer nel Rally Spa-Sofia-Liegi a cui la casa decise di partecipare sempre nel 1963. Delle berline W111 conserva alcuni tratti, come per esempio i fari anteriori a sviluppo verticale. La caratteristica più particolare era la forma del tettuccio rigido, laddove era previsto, che presentava una forma concava, cosa che avrebbe dato alla 230SL e ai successivi modelli W113 il soprannome di Pagoda. Furono molti gli esemplari dotati di capote in tela, i cui proprietari avevano richiesto anche un Hard-Top montabile sulla vettura quando la capote era chiusa nell'alloggiamento. Pur legata a schemi meccanici classici (trazione posteriore, motore anteriore longitudinale, cambio meccanico a 4 rapporti), la 230SL presentava delle novità anche nella meccanica. Nuovo era il motore a 6 cilindri in linea M127 II alimentato a iniezione da 2308 cm³ e 150 CV e nuovo era il ponte posteriore (a semiasse oscillanti). Il cambio era manuale a 4 marce, ma a richiesta era possibile averlo automatico, sempre a 4 rapporti; dal settembre del 1965, chi lo desiderava poteva optare anche per un manuale a 5 marce.

Il propulsore consentiva di ottenere discrete prestazioni sebbene, a causa della geometria del ponte posteriore, la vettura risultasse impegnativa sul bagnato. All'altezza della situazione, invece, l'impianto frenante misto con servofreno. La velocità massima raggiungibile era di 200 km/h. Nel 1966 la versione roadster venne affiancata dalla Coupé Hard-top, con tetto rigido

In 1961, the management of Mercedes Benz decided to produce a new sports car. It had to meet three basic requirements: being brilliant, comfortable and spacious. The body design was entrusted to Paul Bracq and Friedrich Geiger.

So, in 1963 the first version of the Pagoda was presented. The body was based on the shortened floorpan of the 220 SEb and was characterised by taut but dynamic lines that also showed a certain racing ambition. The hardtop, which had a concave shape, earned it the nickname Pagoda. Particular attention was paid to passenger safety, which is why the body of the car deformed in a predetermined manner in the event of a violent impact. The interiors were fitted out in such a way as to eliminate any dangerous protrusions and the steering column was made in two sections to avoid possible damage to the chest. Seat belts were available on request and the braking system was dual-circuit.

The new roadster, officially named 230SL, replaced the 300SL Roadster.

The exterior of the 230SL was characterised by taut but dynamic lines, which also showed a certain racing ambition, later confirmed by Böhringer's victory in the Spa-Sofia-Liege Rally in which the company decided to participate in 1963. The W111 retained some of its sedan features, such as the vertical headlights. The most distinctive feature was the shape of the hardtop, where it was fitted, which had a concave shape, something that would give the 230SL and subsequent W113 models the nickname Pagoda. Many cars were fitted with a soft top and their owners also requested a hard top that could be mounted on the car when the top was closed. Despite being tied to classic mechanical layouts (rear-wheel drive, longitudinal front engine, mechanical 4-speed gearbox), the 230SL also had new mechanical features. The 2308 cm³, 150 hp, fuel-injected M127 II straight-six engine was new, as was the rear axle (with oscillating semi-axes). The gearbox was a 4-speed manual, but an automatic 4-speed was available on request. From September 1965, a 5-speed manual was also an option.

The engine provided decent performance, although the geometry of the rear axle made the car difficult to drive in the wet. The mixed braking system with power brakes was up to the task. Top speed was 200 km/h. In 1966 the roadster version was joined by the Hard-top Coupé, with a hard top (which could be removed) as standard and no canvas roof. The elimination of the soft top mechanism allowed two small rear folding seats to be added. In the same year, Italian designer Pietro Frua created a shooting-brake version of the 230SL, named SLX.

The 230 SLX was already available in December 1966.

Already in December 1966, the 230 SL was replaced by the 250 SL, identical in everything but displacement (increased to 2494 cm³). Mechanically, the car also received rear disc brakes and again a 4-speed manual gearbox was fitted as standard, which could be



(comunque asportabile) di serie e priva di capote in tela, l'eliminazione del meccanismo della capote aveva consentito di aggiungere due piccoli strapuntini posteriori. Nello stesso anno il designer italiano Pietro Frua realizzò una versione Shooting-brake della 230SL, denominata SLX.

Già nel dicembre del 1966 la 230 SL venne rimpiazzata dalla 250 SL, identica in tutto, tranne che nella cilindrata (portata a 2494 cm³). Meccanicamente, la vettura ricevette anche i freni a disco posteriori e anche in questo caso era previsto di serie un cambio manuale a 4 marce, che poteva essere sostituito a richiesta da un 5 marce o da un automatico a 4 rapporti.

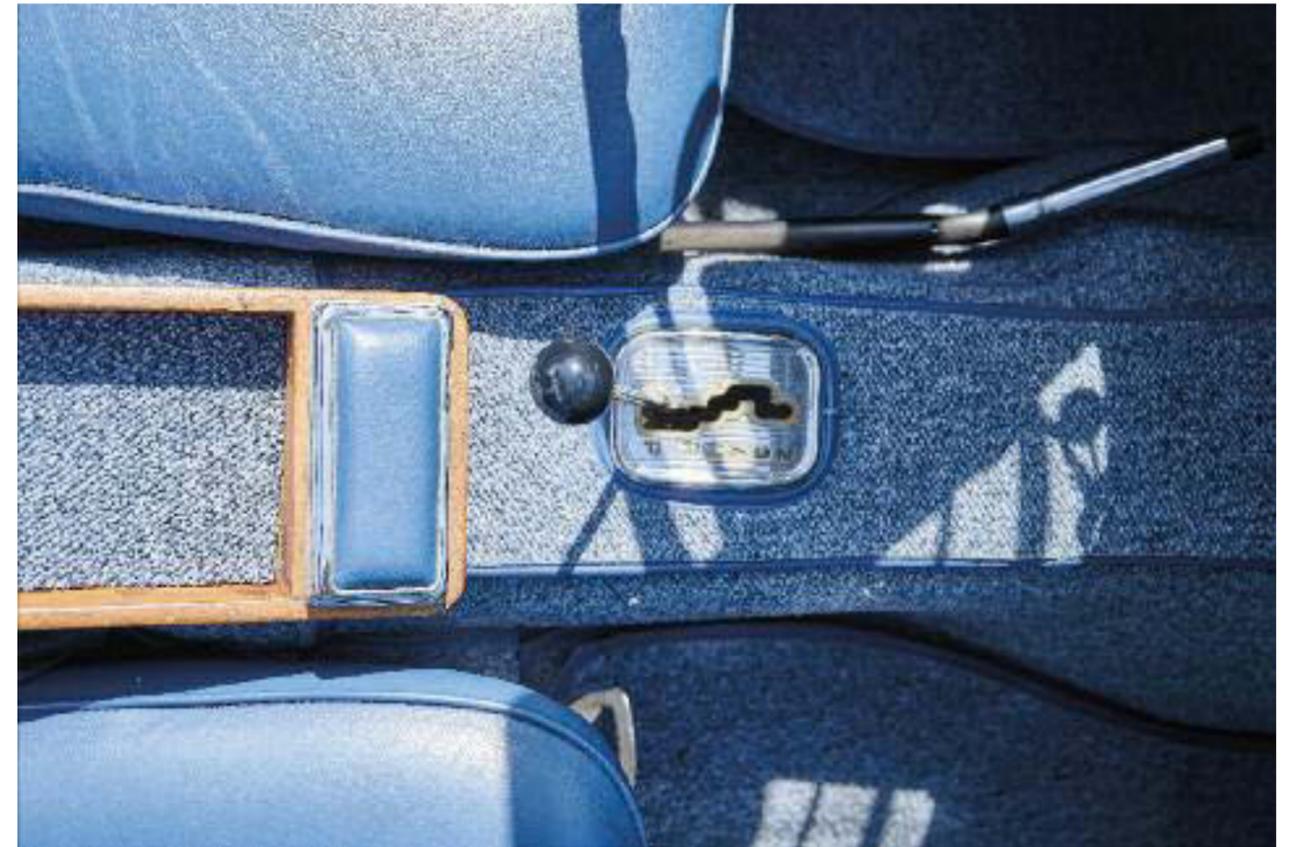
La 280 SL fu introdotta nel dicembre 1967 e continuò la produzione fino al 23 febbraio 1971, quando la W113 fu sostituita dalla completamente nuova e sostanzialmente più pesante R107 350 SL. Nel corso degli anni, la W 113 si è evoluta da auto sportiva a comoda granturismo, e i modelli statunitensi erano ormai solitamente dotati di cambio automatico a 4 marce e aria condizionata. I modelli con cambio manuale erano dotati della 4 marce standard o della ZF 5 marce opzionale, che è stata ordinata solo 882 volte e quindi oggi è un'opzione originale molto ricercata. In Europa, le trasmissioni manuali senza aria condizionata erano ancora la scelta predominante. Delle 23.885 280 SL prodotte, più della metà è stata venduta negli Stati Uniti. La 280 SL fu dotata del nuovo motore 130.983 ad iniezione con cilindrata elevata a 2778 cm³ e potenza massima di 170 CV. Ancora una volta, le prestazioni assolute rimasero invariate, ma il nuovo motore era più ricco di coppia, migliorando l'accelerazione e lo spunto della vettura. La 280SL fu l'ultimo modello della serie W113 che, nel marzo del 1971 venne sostituita dalla R107.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1968 in Francia. Infatti si tratta di uno dei pochissimi esemplari di 280SL rimasti in Europa e non destinati al mercato USA, che come sappiamo ne ha assorbito la stragrande maggioranza degli esemplari. L'auto è stata restaurata circa 10 anni fa in maniera integrale. La carrozzeria è stata riverniciata del suo colore origina Silver (Cod. 180G). Gli interni totalmente rifatti hanno mantenuto il loro particolare colore blu. Anche il motore è stato restaurato completamente revisionando tutte le meccaniche, le pompe, i tubi e le guarnizioni, anche l'impianto elettrico è stato totalmente restaurato. Questo esemplare ha come optional anche lo strapuntino posteriore per il terzo passeggero. Quest'auto è parte di una bellissima collezione appartenente ad un gentiluomo Italiano che negli anni ha curato in maniera eccellente tutti gli aspetti della conservazione delle sue auto. E' dotata di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinarie.

replaced on request by a 5-speed or 4-speed automatic.

The 280 SL was introduced in December 1967 and continued production until 23 February 1971, when the W 113 was replaced by the completely new and substantially heavier R107 350 SL. Over the years, the W 113 evolved from a sports car into a comfortable grand tourer, and US models were now usually fitted with a 4-speed automatic transmission and air conditioning. Models with manual transmissions were equipped with the standard 4-speed or the optional ZF 5-speed, which was only ordered 882 times and is therefore a much sought-after original option today. In Europe, manual transmissions without air conditioning were still the predominant choice. Of the 23,885 280 SLs produced, more than half were sold in the United States. The 280 SL was equipped with the new 130.983 fuel-injected engine with a displacement increased to 2778 cm³ and a maximum output of 170 hp. Once again, absolute performance remained unchanged, but the new engine was richer in torque, improving the car's acceleration. The 280SL was the last model in the W113 series to be replaced by the R107 in March 1971.

The stunning example we are offering at auction was first registered in France in 1968. In fact, it is one of the very few 280SLs left in Europe and not destined for the US market, which, as we know, has taken up the vast majority of them. The car was fully restored about 10 years ago. The bodywork has been repainted in its original Silver colour (Code 180G). The completely redone interior has retained its distinctive blue colour. The engine has also been completely restored by overhauling all the mechanical pumps, pipes and gaskets, even the electrical system has been totally restored. This model also has the optional rear seat for the third passenger. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian gentleman who over the years has taken excellent care of all aspects of the preservation of his cars. The car has all its original documentation and is registered with the ASI historic register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.



31.

1969 ABARTH 1000 OT

Telaio/Chassis n. 1000GC * 025953
Motore/Engine n. 2028

Stima € 38.000 – 60.000

Soli 24.566 Km indicate sul contachilometri - Restaurata totalmente
Interni Conservati - Carrozzeria di colore Rosso originale
Interni in Skai Blue - Motore totalmente restaurate come in origine
Sospensioni totalmente restaurate come in origine
Freni totalmente restaurate come in origine - Libretti Tecnici originali
*Only 24,566 km indicated on speedometer
Completely restored - Interior preserved
Original red bodywork - Skai Blue interior - Engine totally restored to original condition
Suspension totally restored to original condition
Brakes totally restored to original condition - Original technical manuals*



Nel 1964 arrivò sul mercato una nuova super sportiva di casa Abarth, la 1000 OT (Omologata Turismo), derivava dalla Fiat 850 coupé. Montava una nuova versione del classico motore monoalbero di 982cc. La testa radiale fu interamente progettata e costruita dall'Abarth, le valvole erano a V e disposte su assi perpendicolari. La camera a scoppio era formata da due calotte semisferiche, delle quali la minore ospitava la valvola d'aspirazione e la maggiore quella di scarico. Esteticamente vennero mantenute le linee sobrie ed equilibrate, disegnate da Dante Giacosa, che riuscì ad ottenere un aspetto elegante e sportivo. Venne aggiunta la fascia rossa sul muso e i fregi e marchi dell'Abarth. Particolarmente curati gli interni con finiture in legno sul cruscotto, quadro strumenti di tipo racing a due tondi di grosso diametro che richiamava quello delle Ferrari anni cinquanta e poltrone di tipo sportivo.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è una delle poche Abarth 1000 OT in perfetto stato ancora in circolazione. L'auto è stata restaurata in maniera maniacale in ogni suo aspetto. Il restauro è durato circa due anni ed è terminato circa 2 mesi fa, ed ha riguardato tutta la carrozzeria

In 1964 a new super sports car from Abarth came onto the market, the 1000 OT (Omologata Turismo), derived from the Fiat 850 coupé. It featured a new version of the classic 982cc single-shaft engine. The radial head was entirely designed and built by Abarth, the valves were V-shaped and arranged on perpendicular axes. The combustion chamber was formed by two hemispherical caps, the smaller of which housed the intake valve and the larger the exhaust valve. Aesthetically, the sober and balanced lines were maintained, designed by Dante Giacosa, who managed to achieve an elegant and sporty appearance. The red band on the front of the car was added as well as the Abarth badges and logos. Particular attention was paid to the interior, with wood trim on the dashboard, a racing-type instrument panel with two large-diameter roundels that recalled that of the Ferrari cars of the 1950s and sports-type seats.

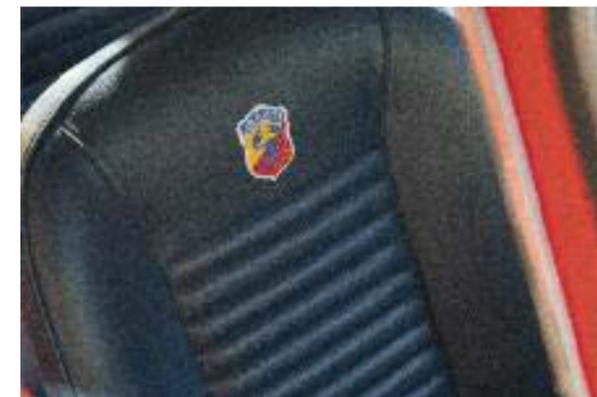
The wonderful example we are offering at auction is one of the few Abarth 1000 OTs still in perfect condition. The car has been meticulously restored in every aspect. The restoration lasted about two years and ended about 2 months ago, and has covered the entire body that has been stripped of paint controlled and repainted in its original red, the suspension has been restored in every aspect and in every order (rubber, rods, shock



che è stata sverniciata controllata e riverniciata del suo rosso originale, le sospensioni sono state tutte restaurate in ogni aspetto ed in ogni ordine (gommini, aste, ammortizzatori, freni, braccetti ,ecc..)il motore è stato smontato integralmente, controllato ripulito e riassembleto come in origine (e gira come un orologio). Ad oggi ha percorso solamente 400 Km da quando è stata restaurata. L'auto è dotata di tutta la sua documentazione originale ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

absorbers, brakes, arms, etc. ...) The engine was disassembled in its entirety, checked, cleaned and reassembled as originally (and works perfectly). To date it has travelled only 400 km since it was restored. The car is equipped with all its original documentation and is registered with the ASI historic register. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.





32.

PORSCHE 3.0 SC WEISSACH EDITION

Telaio/Chassis n 91A0144083

Stima € 50.000 - 90.000

Soli 400 esemplari prodotti - Soli 200 in color platino - Ne sono sopravvissute solo 86 di colore Platino

Carrozzeria di colore Platino metallizzato esclusivo Weissach Edition

Interni in similpelle Doric Grey con profili Bordeaux Weissach Edition

Alettone posteriore a coda di balena esclusivo Weissach Edition

Cerchi Fuchs dedicati platino e nero esclusivi Weissach Edition

Prodotta esclusivamente per il mercato USA - Iscritta al registro 911 Weissach

Only 400 produced - Only 200 in platinum colour - Only 86 survived in platinum colour

Metallic platinum-coloured bodywork exclusive to the Weissach Edition

Interior in Doric Grey leatherette with Bordeaux Weissach Edition trim

Exclusive Weissach Edition whale-tail rear wing

Weissach Edition exclusive platinum and black dedicated Fuchs wheels

Manufactured exclusively for the US market - Registered 911 Weissach

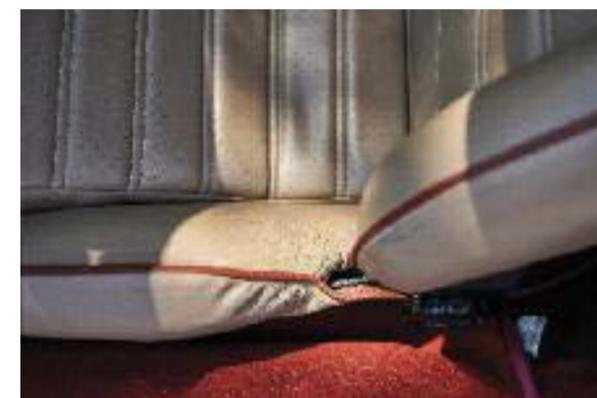




Nel 1978 la casa Tedesca ebbe la consapevolezza di dover creare un reparto speciale, che si potesse occupare di quei clienti che cercavano qualcosa che andasse oltre i cataloghi Porsche. Per lanciare questo nuovo reparto ancora sconosciuto ai clienti, decisero di creare delle 911 in edizione limitata e in soli 400 esemplari, tutti destinati al mercato americano. Nel 1978 venne presentata la Porsche SC Weissach Edition, chiamata così in onore del team motorsport che lavorava a Weissach. Molti anni prima che venisse proposto come optional su quelle di serie, questa auto montava l'ala posteriore a coda di balena. Venne realizzata ispirandosi a quella della Carrera Turbo del '77, ma che in questa forma esatta si poteva trovare solo su questa edizione. Fu proposta in soli due colori, 200 esemplari in nero metallizzato e 200 in platino metallizzato. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è uno dei pochissimi esemplari ancora sopravvissuti di colore Platino (per l'esattezza ne sono rimaste solo 86) conosciuti nel mondo con il nome di 911 3.0 SC Weissach Edition, destinata al mercato USA (esclusiva) è stata importata in Italia da diversi anni, e presenta tutte le caratteristiche che la distinguevano da quelle di serie. Ne sono un esempio i cerchi Fuchs da 15" con il centro in platino metallizzato, ma forse la caratteristica più significativa sono gli interni prodotti in esclusiva, sedili turbo sportivi in pelle traforata e in colore Doric Grey con profili bordeaux, che si coordinano con i tappetini anch'essi bordeaux e il cielo in simil pelle traforata nera. L'auto è stata restaurata in larga parte soprattutto nella carrozzeria ed in alcune parti degli interni, anche il motore ha subito una revisione generale al fine di renderlo pronto ad ogni utilizzo sia esso granturismo o in un mood sportivo. L'auto si presenta in ottimo stato ed è parte di una bellissima collezione di auto appartenenti ad un gentiluomo di una stimata famiglia Italiana. Verrà battuta in asta insieme ad altre due auto facente parte della medesima collezione alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in ottime condizioni.

In 1978, the German company realised that it had to create a special department that would cater for customers looking for something beyond the Porsche catalogues. In order to launch this new department that was still unknown to customers, they decided to create limited edition 911s in only 400 examples, all destined for the American market. In 1978, the Porsche SC Weissach Edition was presented, named after the motorsport team that worked in Weissach. Many years before it was offered as an option on production cars, this car featured a whale-tail rear wing. It was inspired by the 77 Carrera Turbo, but in this exact form it could only be found on this edition. It was offered in just two colours, 200 in metallic black and 200 in metallic platinum. The wonderful example we are offering at auction is one of the very few surviving examples in Platinum colour (to be exact, only 86 remain) known worldwide as the 911 3.0 SC Weissach Edition, destined for the US market (exclusive). It was imported to Italy several years ago and has all the features that distinguished it from the standard models. One example is the 15" Fuchs wheels with metallic platinum centres, but perhaps the most significant feature is the exclusively produced interior, sporty turbo seats in perforated leather in Doric Grey with burgundy trim, which coordinate with the burgundy carpets and black perforated leatherette headliner. The car has been largely restored, especially in the bodywork and in some parts of the interior, the engine has also undergone a general overhaul in order to make it ready for any use, whether it be grand touring or in a sporty mood. The car is presented in excellent condition. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to a gentleman from an esteemed Italian family. It will be auctioned along with two other cars from the same collection at the Milano AutoClassica 2021 show in excellent condition.





33.

1956 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

Telaio/Chassis n. AR1495*00828

Motore/Engine n. AR1315*40771

Stima € 85.000 – 130.000

Versione a Passo Corto 750D - Esempari prodotti 1007
32.785 Km indicate sul contachilometri - Restaurata totalmente
Interni Restaurati - Carrozzeria di colore bianco Alfa Romeo originale
Interni in Skai rosso - Motore totalmente restaurate come in origine
Sospensioni totalmente restaurate come in origine
Freni totalmente restaurate come in origine
Matching Number e Matching Color
Short Pitch Version 750D - Production 1007 - 32,785 km indicated on speedometer
Fully restored - Restored interior - Original Alfa Romeo white bodywork
Red Skai interior - Engine totally restored to original condition
Suspension totally restored to original condition
Brakes totally restored to original condition - Matching Number and Matching Colour





Durante il boom economico e grazie all'arrivo della televisione si inizia a sognare le agiatezze della vita di Hollywood. In questo clima, l'importatore Alfa Romeo degli USA Max Hoffman, chiede alla casa automobilistica di produrre una decapottabile compatta, così da riuscire a conquistare anche il pubblico americano. In breve tempo fu indetto un concorso, durante il quale vennero proposti dei prototipi ad opera di Bertone e di Pininfarina. Ma fu Pininfarina, guidato da Franco Martinengo, a vincere questa sfida.

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 antirollio; 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

During the economic boom and thanks to the arrival of television, people began to dream of the comforts of Hollywood life. In this mood, Alfa Romeo's importer in the USA, Max Hoffman, asked the car manufacturer to produce a compact convertible, in order to win over the American public.

A competition was soon held, during which prototypes were proposed by Bertone and Pininfarina. But it was Pininfarina, led by Franco Martinengo, who won this challenge.

The Giulietta Spider was powered by a longitudinal four-cylinder in-line engine with a displacement of 1,290 cm³ and a power output of 65 bhp (80 bhp since 1958), which allowed the car to reach a top speed of 155 km/h (165 since 1958). The crankcase was in light alloy with cylinder liners in cast iron. 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, distribution with two valves per cylinder, arranged in a V, controlled by two chain-driven overhead camshafts. Drive is rear-wheel drive. The brakes are drum brakes on all four wheels. The front suspension has independent wheels, with deformable wishbones, coil springs, hydraulic telescopic dampers and anti-roll bar. The rear suspension has a rigid axle, guided by longitudinal arms and reaction triangle, again with coil springs and hydraulic telescopic dampers.

*It was produced from 1955 onwards and was immediately a huge international success. The finish was very accurate. In 1956 they produced the so-called "first series" (series "750 D" in the "normal" version and "750 F" in the "Veloce" version), which had many different details than the prototypes and pre-series models: modified windshield, narrower headlight bezels, windows that descended but had no 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 headlight 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 light restyling with a floorpan lengthened by 5 cm. Round reflectors positioned under the rear lights. The engine now had an output of 80 hp. The interior had also undergone a few changes, such as the passenger seat, which could now be adjusted, and a convenient storage compartment, which in this new version had a door.*



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 da noi proposto in asta è uno dei pochi esemplari (1007) di Giulietta Spider 750D in perfetto stato ancora in circolazione, immatricolata nel 1956 negli stati Uniti D'America è stata importata in Italia nel 2010. L'auto era arrivata dagli USA in pessime condizioni ma quasi del tutto completa, i pochi pezzi acquistati ex novo sono tutti originali Alfa Romeo, tra cui i pistoni del motore. Il restauro è stato incentrato sull'originalità della vettura. Dopo alcune ricerche questa Giulietta è stata riportata nel suo colore originale. La sverniciatura è stata fatta a forno anziché con sabbia. Gli interni rossi erano ancora presenti sulla Giulietta al suo arrivo in Italia ma erano in pessimo stato, è stato quindi deciso per un restauro totale da parte di uno specialista che ha curato anche la capote ricostruendola su misura, il motore è stato smontato integralmente, controllato ripulito e riassembleato come in origine (e gira come un orologio). Ad oggi ha percorso solamente 800 Km circa dopo il restauro. Siamo in possesso di un completo e documentato restauro di carrozzeria, interni e parti meccaniche oltre al certificato d'origine Alfa Romeo (RIAR). L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

This magnificent example is one of the few (1007) Giulietta Spider 750Ds in perfect condition that are still in circulation. It was registered in 1956 in the United States and imported to Italy in 2010. The car arrived from the USA in poor condition but almost complete, the few parts used are all original Alfa Romeo, including the engine pistons. The restoration focused on the originality of the car. After some research this Giulietta was restored to its original colour. The paint was stripped by furnace instead of sandblasting. The red interiors were still present on the Giulietta when it arrived in Italy but were in a very bad state, so it was decided to carry out a total restoration by a specialist who also took care of the soft top, rebuilding it to measure. The engine was completely disassembled, checked, cleaned and reassembled as it was originally (and it runs like a clock). To date, it has covered only about 800 km since the restoration. We are in possession of a complete and documented restoration of bodywork, interior and mechanical parts as well as the Alfa Romeo certificate of origin (RIAR). The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in extraordinary condition.







34.

1973 PORSCHE 911 2.4 T "TARGA"

Telaio/Chassis n. 9113511116
Motore/Engine n. 6532284

Stima € 75.000 - 120.000

Carrozzeria "Targa" - Totalmente restaurata circa 20 anni fa
Interni in misto similpelle e tessuto di colore nero
Carrozzeria colore Light Ivory (cod.131)
Matching Number e Matching Colour
Targhe e Libretto originali del 1992 (cambio provinciale)
Eccellente base per un restauro di grande livello
"Targa" bodywork - Totally restored about 20 years ago,
Black interior mixed leatherette and fabric
Bodywork colour Light Ivory (code 131) - Matching Number and Matching Colour
Original number plates and registration book from 1992 (change of province)
Excellent basis for a high-level restoration



Negli anni cinquanta la Porsche 356 era in produzione ormai da troppi anni, così la casa automobilistica decise di creare un nuovo modello. Il progetto tecnico venne seguito da Ferry Porsche, mentre quello estetico dal figlio. Questo cercò in tutti i modi di creare un abitacolo che fosse adatto ad ospitare quattro persone. Ben presto però rinunciò a questa impresa e ripiegò sul classico 2+2. Subito la linea della vettura risultò essere elegante ed equilibrata. La prima versione venne presentata nel 1963 ed è tuttora in produzione, sebbene sia giusto distinguere due categorie ben diverse. La prima prodotta dal 1963 al 1997 ha sempre il motore raffreddato ad aria, la seconda prodotta dal 1998 ad oggi e che ha motori moderni.

Fra il 1968 e il 1973 il modello Touring divenne quello più conosciuto della serie 911. Grazie anche al passo allungato di 57mm che migliorava il comfort di marcia e risolveva i problemi di stabilità, presenti sulla precedente serie.

Esaltarono la bellezza di questa vettura, facendo risplendere con cromature i paraurti, la griglia di ventilazione posteriore, gli specchi retrovisori tondi e la griglia del clacson.

Il tetto era pieghevole ed il lunotto posteriore in vetro era fisso per garantire una maggiore sicurezza dell'abitacolo.

In the 1950s, the Porsche 356 had been in production for too many years, so the carmaker decided to create a new model. The technical design was carried out by Ferry Porsche, while the aesthetic design was done by his son. His son tried hard to create a cabin that could accommodate four people. However, he soon gave up on this task and opted for the classic 2+2. Right away the car's lines were elegant and balanced. The first version was presented in 1963 and is still in production today, although it is fair to distinguish between two very different categories. The first was produced from 1963 to 1997 and still has an air-cooled engine. The second was produced from 1998 to the present and has modern engines.

Between 1968 and 1973, the Touring model became the best known of the 911 series. The wheelbase was lengthened by 57 mm, which improved ride comfort and solved the stability problems present in the previous series.

They enhanced the car's beauty by shining chrome on the bumpers, rear ventilation grille, round mirrors and horn grille.

The roof was foldable and the rear window made of glass was fixed to ensure greater safety in the passenger compartment.

This magnificent Porsche 911 2.4T "Targa", which we are offering at auction, was registered for the first time in Italy in 1973, since that day it has always remained in Italy.



Il magnifico esemplare di Porsche 911 2.4T "Targa" dai noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta in Italia nel 1973, da quel giorno è sempre rimasto in Italia, nel 1992 è stato ritargato per cambio provincia e dal quel giorno mantiene le sue targhe originali (CT****). L'auto è caratterizzata da alcune peculiarità di grande rilievo nel mondo collezionistico Porsche, prima di tutto è un esemplare con carrozzeria "Targa" il che la rende già di per sé molto rara, in più monta il prestigioso motore 2.4 che le conferisce un grande "appeal" dovuto alla maggiore coppia e potenza. L'auto è stata restaurata circa 25 anni fa, ed è stata riverniciata del suo colore originale Light Ivory (cod.131), gli interni sono dei conservati in finta pelle e tessuto di colore nero. Il motore è stato revisionato ed è in perfette condizioni. L'auto è dotata di tutta la sua documentazione originale (Libretto originale 1992, libretto di uso e manutenzione Porsche). L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizioni perfette per chi vuole un'auto pronta all'uso o per chi cerca un'esemplare unico per un restauro di grande livello.

*In 1992 it was re-targeted due to a change of province and since that day it has kept its original plates (CT****). The car has some peculiar features which are of great importance in the world of Porsche collectors. First of all, it's a model with "Targa" bodywork which makes it already very rare. In addition, it has the prestigious 2.4 engine that gives it a great "appeal" due to the higher torque and power. The car was restored about 25 years ago and has been repainted in its original colour Light Ivory (cod.131). The interior is a preserved coloured black imitation leather and fabric. The engine has been overhauled and is in perfect condition. The car is equipped with all its original documentation (original booklet 1992, Porsche owner's manual). The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in perfect condition for those who want a ready-to-use car or for those who are looking for a unique example for a great restoration.*





35.

1976

ALPINE A110 1300 VC

Telaio/Chassis n. A110 16703
Motore/Engine n. B10585 * B4802
Carrozzeria/Bodywork n. AA 120 7986

Stima € 60.000 - 100.000

Ottimo Conservato
58.000 Km originali
Colore Giallo Tournesol
Interni in stoffa originali e conservati
Targhette Alpine Originali
Excellently preserved
58,000 original km
Colour Tournesol Yellow
Original and preserved cloth interior
Original Alpine plates



Nel 1962 la casa automobilistica Alpine presentò un'auto sportiva ed estrema, creata su disegno di Giovanni Michelotti, l'A110.

Fu ispirata alla 108, della quale condivideva le linee generali della carrozzeria, realizzata in vetroresina e montata su un telaio a trave centrale. Esternamente invece era molto diversa per il disegno del padiglione e della coda, resi più sportivi e più estremi nel design, e anche per il frontale a doppi fari carenati. Il motore di origine Renault era montato in posizione posteriore a sbalzo e questo richiese la creazione di aperture di areazione sulla parte superiore dei parafranghi.

Fu sicuramente nel 1966 che questa auto conobbe il suo periodo di maggiore splendore, quando uscì la versione con il motore della Renault 1300 Gordini. Questa versione si fece subito notare da tutti grazie alle sue innumerevoli vittorie nei rally, come la 24 ore di Le Mans ed il primo Mondiale. In seguito agli accordi presi da Jean Redele e la Renault, fu la prima Alpine ad avere sul cofano anteriore il losango del marchio francese 'la Regie'.

In 1962, Alpine presented an extreme sports car, designed by Giovanni Michelotti, the A110.

It was inspired by the 108, with which it shared the general lines of the bodywork, made of fibreglass and mounted on a central beam chassis. On the outside, however, it was very different in terms of the design of the roof and tail, which were made sportier and more extreme in their design, as well as the front end with its double headlights. The engine of Renault origin was mounted in a rear overhang position and this required the creation of ventilation openings on the upper part of the wings.

It was certainly in 1966 that this car experienced its heyday, when the version with the Renault 1300 Gordini engine was released. This version was immediately noticed by everyone thanks to its countless victories in rallies, such as the 24 Hours of Le Mans and the first World Championship. Following agreements between Jean Redele and Renault, it was the first Alpine to have the lozenge of the French marque 'la Regie' on the front bonnet.



Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è un vero e proprio unicorno per gli appassionati di motorsport di tutto il mondo. La mitica A110 1300 VC. L'auto si presenta con tutte le sue componenti originali. La carrozzeria in vetroresina versa in ottime condizioni nessuna sofferenza nessuna crepa o ruggine di sorta. Il colore giallo è il mitico Tournesol ancora molto vivo e risalta le sue forme disegnate per esaltare la guida di chiunque vi si ponga al volante. Ulteriore elemento di originalità è la fanaleria con quattro potenti proiettori e le prese d'aria per i freni anteriori. Lateralmente linea sfuggente grazie alla sua altezza contenuta (solo 1.113m), posteriore con classica coda tronca con ampio lunotto, telaio tubolare monotrave. Dal punto di vista meccanico l'auto versa in splendida forma, durante gli ultimi 20 anni è sempre stata rigorosamente mantenuta con rigorosi tagliandi, coperta al caldo dentro un garage. Gli interni sono interamente conservati, i sedili sono conservati come l'imperiale, il cruscotto e i pannelli porta. Strumentazione molto chiara e funzionante (costruita in Italia), è inoltre dotata di tutte le sue targhette originali Alpine (numero di Telaio, Carrozzeria, Tipologia ecc.). L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibili.

The magnificent example we are offering at auction is a real unicorn for motorsport enthusiasts around the world. The legendary A110 1300 VC. The car is presented with all its original components. The fibreglass bodywork is in excellent condition, no pain, cracks or rust of any kind. The yellow colour is the mythical Tournesol still very much alive and highlights its shapes designed to enhance the driving of whoever is driving it. Another element of originality is the headlamps with four powerful projectors and the air intakes for the front brakes. At the side, a receding line due to its height (only 1.113m). Rear with classic truncated tail and large rear window. Single-beam tubular chassis. Mechanically, the car is in excellent shape. During the last 20 years has always been rigorously maintained with rigorous servicing, covered in a warm garage. The interior is fully preserved, the seats are preserved as the dashboard and door panels. Very clear and functional instrumentation (made in Italy). It is also equipped with all its original Alpine plates (Chassis number, Bodywork, Type etc.). The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in incredible condition





36.

1965 PORSCHE 912

Telaio/Chassis n. 451081
Motore/Engine n. 740303

Stima € 40.000 - 60.000

Primissima serie (1965) - Tre Strumenti
Carrozzeria colore Verde Irlanda (cod 6406)
Cruscotto verniciato in tinta con la carrozzeria (pochissimi esemplari)
interni in similpelle di colore nero - Motore completamente restaurato (km 100)
Matching Number e Matching Color
Tutti i libretti originali - Eccellente base per un restauro di grande livello
First Series (1965) - Three Instruments - Bodywork colour Irish Green (cod 6406)
Dashboard painted to match the bodywork (very few examples)
Black leatherette interior - Completely restored engine (100 km)
Matching Number and Matching Colour
All original booklets - Excellent basis for a high-level restoration



Negli anni cinquanta la Porsche 356 era in produzione ormai da troppi anni, così la casa automobilistica decise di creare un nuovo modello. Il progetto tecnico venne seguito da Ferry Porsche, mentre quello estetico dal figlio. Questo cercò in tutti i modi di creare un abitacolo che fosse adatto ad ospitare quattro persone. Ben presto però rinunciò a questa impresa e ripiegò sul classico 2+2. Subito la linea della vettura risultò essere elegante ed equilibrata. La prima versione venne presentata nel 1963 ed è tuttora in produzione, sebbene sia giusto distinguere due categorie ben diverse. La prima prodotta dal 1963 al 1997 ha sempre il motore raffreddato ad aria, la seconda prodotta dal 1998 ad oggi e che ha motori moderni.

Nel 1965 per sostituire l'uscente 356 la Porsche fece debuttare la 912, questa era una variante economica della più celebre Porsche 911, di quest'ultima la 912 conservava la carrozzeria coupé (e dal 1966 anche

In the 1950s, the Porsche 356 had been in production for too many years, so the carmaker decided to create a new model. The technical design was carried out by Ferry Porsche, while the aesthetic design was done by his son. His son tried hard to create a cabin that could accommodate four people. However, he soon gave up on this task and opted for the classic 2+2. Right away the car's lines were elegant and balanced. The first version was presented in 1963 and is still in production today, although it is fair to distinguish between two very different categories. The first was produced from 1963 to 1997 and still has an air-cooled engine, the second was produced from 1998 to the present and has modern engines.

In 1965, to replace the outgoing 356, Porsche debuted the 912, which was an economical variant of the more famous Porsche 911. The 912 retained the coupé bodywork (and, from 1966, also the nameplate) and all the mechanicals of the latter, apart from the engine, which was the air-cooled, 4-cylinder, 1584 cm³, 90 hp boxer engine of the last



targa) e l'intera meccanica, a parte il motore, che era il 4 cilindri boxer raffreddato ad aria di 1584 cm³ da 90 CV dell'ultima Porsche 356 SC. Semplificati, rispetto alla 911 anche gli interni. Fu messa in produzione come modello di transizione tra l'uscita di listino della 356 SC e l'arrivo della Volkswagen-Porsche 914. Ottenne un buon successo, grazie all'identità estetica con la sorella maggiore a 6 cilindri e al prezzo di listino sensibilmente inferiore. Le prestazioni erano modeste, ma i consumi contenuti compensavano. La sua produzione cessò alla fine del 1969 per far posto alla 914, tuttavia nel 1976 fu prodotta una piccola serie di 912 E con motore 4 cilindri boxer 2 litri (di origine Volkswagen) a iniezione da 86 CV per il mercato nordamericano.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è uno dei primissimi esemplari di Porsche 912 (1965) in ottimo stato. L'auto è caratterizzata da alcune peculiarità di grande rilievo nel mondo collezionistico Porsche. A cominciare dal colore (forse il più bello nella gamma colori di Porsche) il Verde Irlanda (Irish Green) cod.6406 che riveste tutta la carrozzeria. Continuando per gli interni che sono in parte conservati (i due sedili anteriori sono stati rifatti) è dotata dei tre strumenti sul cruscotto originali, e in più questo esemplare è uno dei pochi ad avere il cruscotto in tinta con la carrozzeria. Il motore è stato smontato integralmente, controllato ripulito e riassemblato come in origine (e gira come un orologio) e ad oggi ha percorso circa 100 Km. L'auto è dotata di tutta la sua documentazione originale (Libretto originale, libretto tagliandi Porsche, libretto di uso e manutenzione Porsche). L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizioni perfette per chi vuole un'auto pronta all'uso o per chi cerca un'esemplare unico per un restauro di grande livello.

Porsche 356 SC. The interior was also simplified compared to the 911. It was put into production as a transitional model between the withdrawal of the 356 SC and the arrival of the Volkswagen-Porsche 914. It was a good success, thanks to its aesthetic identity with its 6-cylinder big sister and its considerably lower list price. Performance was modest, but fuel economy made up for it. Production ceased at the end of 1969 to make way for the 914, but in 1976 a small series of 912 E's with a 2-litre 4-cylinder boxer engine (of Volkswagen origin) with fuel injection and 86 hp were produced for the North American market.

The magnificent example we are offering at auction is one of the very first Porsche 912s (1965) in excellent condition. The car is characterised by a number of outstanding features in the world of Porsche collecting. Starting with the colour (perhaps the most beautiful in Porsche's colour range) Irish Green code 6406, which covers the entire bodywork. The interiors are partly preserved (the two front seats have been rebuilt), the car has the three original instruments on the dashboard, and this example is one of the few to have the dashboard in the same colour as the bodywork. The engine has been completely disassembled, checked, cleaned and reassembled as originally (and runs like clockwork) and to date has covered about 100 km. The car is equipped with all its original documentation (original booklet, Porsche coupon booklet, Porsche owner's manual). The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in perfect condition. The car is ideal for those who want a ready-to-use car or for those looking for a unique example for a high-level restoration.





37.

1962
MERCEDES 220 SE CABRIO

Restaurata integralmente - Carrozzeria Cabrio
Carrozzeria di colore Azzurro Chiaro (Light Blue cod 353)
Interni in pelle blu - Cambio Manuale
Motore restaurato integralmente
Fully restored
Cabrio bodywork
Light Blue bodywork (Light Blue cod 353)
Blue leather interior
Manual transmission
Fully restored engine

Telaio/Chassis n 11102310031130

Stima € 45.000 - 100.000





Nel 1961 la Mercedes-Benz introdusse una nuova generazione di coupé e cabriolet. La prima delle debuttanti venne presentata a Stoccarda nel 1961. Il modello d'esordio della gamma a due porte della W111 fu la 220 SEb Coupé, un'auto di lusso dal design elegante e rappresentativo. La continuità con il modello precedente si limitava esclusivamente alla nomenclatura. Questa nuova W111 riprendeva il linguaggio stilistico della berlina 220 SEb presentata nel 1959. Il direttore tecnico di allora, Fritz Nallinger, insistette affinché queste nuove serie fossero il più sicure possibili per gli occupanti. Fu così che vennero dotate di una cellula abitativa formata da una solida gabbia rinforzata con tubi d'acciaio, ampie zone della carrozzeria a deformazione programmata e piantone dello sterzo collassabile. In più, lo stesso stemma della Casa posto sul radiatore era deformabile e cedeva in caso di impatto. La meccanica riprendeva il layout della 220SEb berlina, ma la Coupé introdusse una differenza sostanziale: fu la prima auto di produzione Mercedes-Benz dotata di freni a disco sulle ruote anteriori. Nell'autunno del 1961, venne presentata l'affascinante 220 SEb Cabriolet. A livello tecnico questa versione era fedele in tutto e per tutto alla variante chiusa, si differenziava solo per il tetto apribile in tela e per i rinforzi strutturali necessari.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1962. L'auto è stata restaurata circa 10 anni fa in maniera quasi integrale. La carrozzeria è stata riverniciata del suo colore originale Light Blue (Cod. 353). Gli interni e la tappezzeria sono stati rifatti di colore blu. Il motore è stato restaurato completamente revisionando tutte le meccaniche, le pompe, i tubi e le guarnizioni, anche l'impianto elettrico è stato totalmente restaurato. Quest'auto è parte di una bellissima collezione appartenente ad un gentiluomo Italo-Americano. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione straordinaria.

In 1961, Mercedes-Benz introduced a new generation of coupes and convertibles. The first of the debutants was presented in Stuttgart in 1961. The debut model of the two-door range of the W111 was the 220 SEb Coupé, a luxury car with an elegant and representative design. The continuity with the previous model was limited exclusively to the nomenclature. This new W111 echoed the stylistic language of the 220 SEb sedan presented in 1959. The technical director at the time, Fritz Nallinger, insisted that these new series be as safe as possible for the occupants. Thus it was that they were equipped with a living cell formed by a solid cage reinforced with steel tubes, large areas of the body with programmed deformation and collapsible steering column. In addition, the same emblem of the House placed on the radiator was deformable and gave way in case of impact. The mechanics echoed the layout of the 220SEb sedan, but the Coupé introduced a substantial difference: it was the first Mercedes-Benz production car equipped with disc brakes on the front wheels. In the autumn of 1961, the fascinating 220 SEb Cabriolet was presented. On a technical level, this version was completely faithful to the closed variant, differing only in the canvas sunroof and in the necessary structural reinforcements.

The magnificent example proposed by us at auction was registered for the first time in 1962. The car was almost completely restored about 10 years ago. The body has been repainted in its original Light Blue color (Cod. 353). The interior was and the upholstery was redone in blue color. The engine has been completely restored by overhauling all the mechanics, pumps, pipes and gaskets, even the electrical system has been totally restored. This car is part of a beautiful collection of cars belonging to an Italian-American gentleman. The car will be auctioned at the Milan AutoClassica 2021 event in extraordinary condition.





38.

1987

ALFA ROMEO DUETTO SPIDER QUADRIFOGLIO VERDE

Telaio/Chassis n. * ZAR115380 * 02484997

Motore/Engine n. AR00515 * 023009

Stima € 15.000 – 25.000

Soli 80.800 Km originali - Versione Quadrifoglio Verde
Rosso Alfa con interni in pelle colore grigio con impunture Rosse
Immatricolata la prima volta nel 1987 a Roma
Conservato e non restaurato - Matching number e Matching Color
Prodotti soli 2598 esemplari
Only 80,800 original km - Quadrifoglio Verde version
Alfa red with grey leather interior with red stitching
First registered in 1987 in Rome - Preserved and not restored
Matching number and Matching Color
Only 2598 examples produced



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 sostanzioso ritocco delle linee. I paraurti divennero più avvolgenti e la "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. Nel 1986 venne immessa sul mercato una nuova versione restyling della 2000 a carburatori denominata "Quadrifoglio

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

The third series of the Alfa Romeo Duetto Spider was called the Aerodinamica and was produced from 1983 onwards. The bodywork underwent a substantial retouching of the lines. The bumpers became more enveloping, the "truncated tail", a characteristic inherited from the second series, the rear lights were also modified and made larger and a black spoiler in synthetic material was applied. In 1986, a new restyling version of the 2000 carburettor car called 'Quadrifoglio Verde' was launched on the market, even though the power was unchanged and the engine was the classic 128 HP AR00515. Changes to the bodywork, such as the front and rear bumpers that incorporated marked

Verde" anche se la potenza era invariata e il motore il classico AR00515 da 128 CV. Le variazioni di carrozzeria quali paraurti anteriore e posteriore che inglobano fascioni aerodinamici marcati, di comune design con le bandelle sottoporta (minigonne), ed i nuovi cerchi in lega da 15 pollici la resero immediatamente distinguibile. All'interno questa versione più grintosa nell'aspetto si presentava con sedili più avvolgenti e di colore grigio piombo con impunture rosse, così come rossa risultava essere la moquette sul pavimento. All'esterno vennero mantenute le appendici in gomma morbida già presenti sulla coda; anche gli specchi retrovisori erano i nuovi "candelabri", di plastica nera. La "Quadrifoglio Verde" venne prodotta dal 1986 al 1989 in 2.692 esemplari in due soli colori: Rosso Alfa e Grigio Metallizzato. Sugli esemplari destinati al mercato statunitense la Quadrifoglio Verde era dotata dell'iniezione elettronica ed era disponibile anche in altre colorazioni come ad esempio il nero pastello. La Spider Quadrifoglio Verde rappresenta la massima espressione della Spider negli anni 80, con molti dettagli che anticipano la futura Quarta Serie.

Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è stato immatricolato per la prima volta nel 1987 e dopo ha sempre mantenuto la stessa targa. L'auto è motorizzata con un propulsore da 2.000 cc con 128CV cambio manuale a 5 marcie e si presenta nel suo elegante colore Rosso Alfa (AR 530 originale) e i suoi pregiati interni di pelle grigia con impuntura Rossa. La carrozzeria ha subito una velata di vernice (originale) nella parte esterna, mentre gli interni sono perfettamente conservati, il volante è stato sostituito con uno di maggiore pregio (il suo volante originale viene comunque fornito con l'auto). Il motore non è mai stato restaurato e ha solo effettuato tutte le manutenzioni programmate e gira liscio come un orologio. L'auto ha percorso solo 80.800 km in 34 anni ed è dotata delle sue targhe originali (1987), di tutta la sua documentazione originale (libretti uso e manutenzione ecc...) ed è iscritta presso il registro storico dell'ASI. L'auto verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 in condizione incredibili.

aerodynamic bands, a common design with the side skirts, and new 15-inch alloy wheels made it immediately distinguishable. Inside, this bolder-looking version featured more enveloping, lead-grey seats with red stitching, as well as red carpeting on the floor. On the outside, the soft rubber appendages already present on the tail were retained; the rear-view mirrors were also the new 'chandeliers', in black plastic. The 'Quadrifoglio Verde' was produced from 1986 to 1989 in 2,692 examples in just two colours: Rosso Alfa (red) and metallic grey. On models destined for the US market, the Quadrifoglio Verde was equipped with electronic fuel injection and was also available in other colours such as pastel black. The Spider Quadrifoglio Verde represents the ultimate expression of the Spider in the 1980s, with many details that anticipate the future Fourth Series.

The magnificent example we are offering at auction was first registered in 1987 and has kept the same number plate ever since. The car is powered by a 2,000 cc engine with 128hp and a 5-speed manual gearbox and is presented in its elegant Alfa Red colour (original AR 530) and its fine grey leather interior with Red stitching. The bodywork has undergone a veil of paint (original) on the outside, while the interior is perfectly preserved, the steering wheel has been replaced with one of greater value (its original steering wheel is supplied with the car). The engine has never been restored and has only performed all scheduled maintenance and runs smooth as a clock. The car has travelled only 80,800 km in 34 years and is equipped with its original plates (1987) and all its original documentation (booklets use and maintenance etc. ...). It is enrolled in the historical register of the ASI. The car will be auctioned at Milano AutoClassica 2021 in incredible condition.





39.

1978 FORD M151 MUTT "PERINI"

Telaio/Chassis n 15617MP0067

Stima € 2.000 - 4.000

Soli 47.757 Miglia
Appartenuta all'Esercito degli Stati Uniti d'America - Hard Top Originale
Importata dalle forze armate tedesche
Modificata dalla prestigiosa carrozzeria "Perini"
Ritrovato (Barn Find) - Conservato originale
Interni originali
Only 47,757 Miles - It belongs to the United States Army
Original Hard Top - Imported by the German Armed Forces
Modified by the prestigious "Perini" body shop
Barn Find - Preserved original
Original interior



Nel 1951 la Ford Motors Company vinse la gara d'appalto per la costruzione di un nuovo veicolo militare. Nacque così l'M151 conosciuto con l'acronimo MUTT (Military Utility Tactical Truck) e che fu una evoluzione della jeep M38. Se il primo era associato alla seconda guerra mondiale, questo nuovo mezzo fu associato alla guerra del Vietnam. Era un mezzo di 1/4 di tonnellate e aveva un corpo vettura in monoscocca che era idoneo a resistere alle forti sollecitazioni dell'uso nel fuoristrada. L'abitacolo scoperto con il tetto in tela, fu reso più grande permettendo di avere maggiore spazio per le persone che l'occupavano. Anche in questo modello venne utilizzata la griglia frontale con le 7 barre ma contrariamente alla Jeep vennero disposte in posizione orizzontale a causa del copyright. La maggiore innovazione tecnologica riguardava sicuramente le sospensioni che divennero indipendenti con molle elicoidali, questa scelta permetteva di avere maggiore velocità, agilità e manovrabilità su terreni accidentati pur mantenendo un elevato

In 1951, Ford Motors Company won the tender to build a new military vehicle. The M151, known by the acronym MUTT (Military Utility Tactical Truck), was born as an evolution of the M38 jeep. While the former was associated with World War II, this new vehicle was associated with the Vietnam War. It was a 1/4-tonne vehicle and had a monocoque body that was able to withstand the high stresses of off-road use. The open cockpit with its canvas roof was made larger, allowing more space for the people occupying it. Also in this model the front grille with the 7 bars was used, but contrary to the Jeep they were placed in a horizontal position because of the copyright. The greatest technological innovation was certainly the suspension, which became independent with coil springs. This choice allowed for greater speed, agility and maneuverability on rough terrain while maintaining a high level of ride comfort. Components were simplified and standardised to allow emergency repairs with a minimum of kit. The engine was front-mounted with 4-wheel drive. This model was used until the 1980s and in over 100 countries worldwide. In the 1970s, a passion for extreme off-road driving convinced a passionate coachbuilder,



comfort di marcia. I componenti vennero semplificati e standardizzati così da permettere riparazioni di emergenza con un kit minimo. Il motore era montato anteriormente con una trazione integrale a 4 ruote motrici. Questo modello venne utilizzato fino agli anni 80 e in oltre 100 paesi in tutto il mondo. Negli anni 70 la passione per il fuoristrada estremo, convinse un appassionato carrozziere Ennio Perini a riadattare e riallestire questi meravigliosi mezzi. Quello che vi proponiamo è uno di questi. Il magnifico esemplare da noi proposto in asta è uno dei pochi esemplari conosciuti nel mondo con il nome di M151 S Perini, appartenuta all'esercito Americano ed importata in Europa come relitto dalle Forze Armate Tedesche, è stata immatricolata per la prima volta in Italia nel 1978. Questo raro esemplare è stato ritrovato in un vecchio garage dopo svariati anni da un membro della famiglia dell'originario proprietario (ormai deceduto). Per questo motivo è al 100% da considerarsi un ritrovato (barn find), in quanto ad oggi ha avuto solo due proprietari, la carrozzeria versa in condizioni da restauro, la vernice è ancora quella di prima produzione, ma la carrozzeria necessita di una revisione totale e di una riverniciatura integrale, gli interni sono originali, integri e conservati, vanno solo ripuliti e revisionati. Il motore essendo stato fermo per svariati anni avrà di certo bisogno di una revisione generale di tutte le componenti meccaniche e di alcuni accessori, ma è originale al 100%. L'auto è anche dotata del suo Hard Top originale, delle sue targhe originali, libretto di circolazione originale più tutta la sua documentazione originale. Quest'auto è parte di una stupefacente collezione di auto tutte ritrovate (barn find) di recente, appartenute ad un gentiluomo di una stimata famiglia Italiana. Fortunatamente ritrovate da un membro della stessa famiglia, la quale ha deciso di restituire al mondo degli appassionati un trio di auto di assoluto rilievo storico collezionistico. Verrà battuta in asta alla kermesse di Milano AutoClassica 2021 nelle esatte condizioni in cui è stata ritrovata.

Ennio Perini, to adapt and refit these wonderful vehicles. This is one of them.

The superb example we are offering at auction is one of the few known examples in the world with the name M151 S Perini. It belonged to the American army and was imported to Europe as a wreck by the German Armed Forces, and was first registered in Italy in 1978. This rare example was found in an old garage after many years by a family member of the original owner (now deceased). For this reason it is 100% to be considered a barn find, as to date it has had only two owners, the bodywork is in a condition for restoration, the paint is still that of first production, but the bodywork needs a total overhaul and a complete repaint. The interior is original, intact and preserved, just needs to be cleaned and overhauled. The engine having been stopped for several years will certainly need a general overhaul of all mechanical components and some accessories, but it is 100% original. The car also comes with its original Hard Top, original number plates, original registration plus all its original documentation. This car is part of an amazing collection of recently barn found cars that belonged to a gentleman from an esteemed Italian family. Fortunately, a member of the same family rediscovered them and decided to return a trio of historically significant cars to the enthusiast world. It will be auctioned at the 2021 Milano AutoClassica show in the exact condition in which it was found.



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 OI. 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 1.999,99 euro
- B)** Assegno circolare italiano intestato ad Art Auctions S.r.l., soggetto a preventiva verifica con l'istituto di emissione
- C)** Bonifico bancario intestato ad Art Auctions S.r.l.:
BNL Gruppo BNP Paribas, Largo Eros Lanfranco 2, 16121 Genova
SWIFT BNLIITRR – IBAN IT 61 G 01005 01400 000000004382
- D)** Alcune carte di credito/debito sono accettate in particolari sedi di Wannenes, con un ricarico del 3% sull'importo totale per le carte estere. Si prega di contattare Wannenes per maggiori informazioni.

WANNENES ART AUCTIONS ha la possibilità, previo accordo con il venditore, di offrire agli acquirenti che ritenga affidabili la facoltà di pagare i lotti acquistati a 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 air sale section and following the instructions

HAMMER PRICE

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

PAYMENT

Purchasers have to carry out payment for the Lot/s by 10 working days from the date of the Auction by means of:

- A)** Cash payments are accepted up to a maximum amount of 1.999,99 euro.
 - B)** Italian bank drafts payable to ART AUCTIONS SRL
 - C)** Credit transfer payable to ART AUCTIONS SRL:
BNL Gruppo BNP Paribas, Largo Eros Lanfranco 2, 16121 Genova
 - SWIFT BNLIITRR – IBAN IT 61 G 01005 01400 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 RESELLER 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.

IO SOTTOSCRITTO

NOME/COGNOME

NAME/SURNAME

INDIRIZZO

ADDRESS

CITTÀ

CAP

STATO

TOWN

ZIP CODE

COUNTRY

TELEFONO/FAX

E MAIL

PHONE/FAX

E MAIL

ALLEGO AL PRESENTE MODULO COPIA DEL MIO DOCUMENTO DI IDENTITÀ E DEL MIO CODICE FISCALE

AUTORIZZO WANNENES ART AUCTIONS AD INVIARE NEWSLETTERS E TUTTE LE COMUNICAZIONI PUBBLICITARIE ALL'INDIRIZZO MAIL SOPRA INDICATO

E CONFERISCO INCARICO

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

Data Ora

Firma

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

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

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

Firma

fax +39 02 89015908 - bids.milano@wannenesgroup.com

IO SOTTOSCRITTO
NOME/COGNOME
NAME/SURNAME

IN CASO DI RICHIESTA DI PARTECIPAZIONE TELEFONICA SI PREGA DI INDICARE SOLAMENTE IL NUMERO DI LOTTO, LA DESCRIZIONE E IL RECAPITO TELEFONICO

LOTTO	DESCRIZIONE	OFFERTA MASSIMA IN €/RECAPITO TELEFONICO

Data.....Firma.....

AUTORIZZAZIONE ALL'ADDEBITO SU CARTA DI CREDITO

Il sottoscritto in relazione alla mia partecipazione quale acquirente all'asta numero 351 che si terrà il 2 Ottobre 2021 ed in relazione ad i lotti sopra indicati autorizzo Art Auctions s.r.l. ad addebitare tali miei acquisti sulla carta di credito trascorsi 10 giorni lavorativi dalla data dell'asta. Autorizzo l'addebito su carta di credito/debito con un ricarico sulle carte di credito estere del 3% sull'importo totale, eccetto American Express.

Visa Mastercard altra/other.....

CVC* /

* codice di sicurezza card verification code

Data.....Firma.....

fax +39 02 89015908 - bids.milano@wannenesgroup.com

Photography
Damiano Fianco
Alessandra Meli
Davide Saporiti

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

Printers
Litografia Viscardi

Printed in Italy - Settembre 2021





WANNENES

wannenesgroup.com