

ASTE BOLAFFI



AUTO CLASSICHE

Milano, 16 ottobre 2020

ASTE BOLAFFI S.p.A.

Presidente e A.D.

Chairman and C.E.O.

Giulio Filippo Bolaffi

Consiglieri

Directors

Nicola Bolaffi

Fabrizio Prete

Business Development

Cristiano Collari

ccollari@astebolaffi.it

Operations

Tommaso Marchiaro

tmarchiaro@astebolaffi.it

Torino

Via Cavour 17

10123, Torino

Tel. +39 011-0199101

Fax +39 011-5620456

info@astebolaffi.it

Grafica | *Graphic design*

Housedada

Fotografia | *Photo*

Davide De Martis Defuntis

Matteo Velluto

Stampa | *Print*

Stamperia Artistica Nazionale

Logistica | *Logistic*

Saturno Torino

ESPERTI | *SPECIALISTS*

Francobolli

Stamps

francobolli@astebolaffi.it

Matteo Armandi

Giovanna Morando

Alberto Ponti

Carlo Scibilia assistente | *assistant*

Monete, banconote e medaglie

Coins, banknotes and medals

monete@astebolaffi.it

Gabriele Tonello

Carlo Barzan

Alberto Pettinaroli

Carlo Scibilia assistente | *assistant*

Manifesti

Posters

poster@astebolaffi.it

Francesca Benfante

Armando Giuffrida consulente | *consultant*

Libri rari e autografi

Rare books and autographs

libri@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Annette Pozzo

Vini e distillati

Wines and spirits

vini@astebolaffi.it

Luisa Bianconi

Roberto Massa Micon cantiniere | *cellar man*

Christina Penza assistente | *assistant*

Gioielli

Fine Jewels

gioielli@astebolaffi.it

Maria Carla Manenti

Federica Selleri

Orologi

Watches

orologi@astebolaffi.it

Enrico Aurili consulente | *consultant*

Arti del Novecento

20th Century Art

arte@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Caterina Fossati consulente | *consultant*

Laura Cerruti assistente | *assistant*

Design

Design

design@astebolaffi.it

Alberto Serra consulente | *consultant*

Arredi, dipinti e oggetti d'arte

Furniture, paintings and works of art

arredi@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Umberta Boetti Villanis

Laura Cerruti assistente | *assistant*

Auto e moto classiche

Classic motor vehicles

auto@astebolaffi.it

Ezio Chiantello

Stefano Angelino consulente | *consultant*

Massimo Delbò consulente | *consultant*

Alessandro Drago consulente | *consultant*

Marco Simeone consulente | *consultant*

Fotografia

Photographs

fotografie@astebolaffi.it

Francesca Benfante

Sport memorabilia

Sport memorabilia

memorabilia@astebolaffi.it

Matteo Armandi

THE BOLAFFI AUCTION GROUP

ASTE BOLAFFI

HARMERS
OF LONDON
ESTABLISHED 1918

Soler
yLlach

STAFF OPERATIVO | OPERATIONAL TEAM

Amministrazione e finanza

Accounting and finance

Simone Manenti

smanenti@gruppobolaffi.com

Serena Giancale

sgiancale@gruppobolaffi.com

Erika Papandrea

epapandrea@gruppobolaffi.com

Comunicazione

Communication

Silvia Lusetti

slusetti@gruppobolaffi.com

Ufficio stampa

Press-office

Margherita Criscuolo

mcriscuolo@gruppobolaffi.com

Gestione organizzativa

Organization Management

Chiara Pogliano

cpogliano@astebolaffi.it

Laura Cerruti

lcerruti@astebolaffi.it

Christina Penza

cpenza@astebolaffi.it

Irene Toscana

itoscana@astebolaffi.it

Logistica

Logistics

Michele Sciascia

msciascia@astebolaffi.it

Ezio Chiantello

echiantello@astebolaffi.it

Simone Gennero

sgennero@astebolaffi.it

Fulvio Giannese

aste@astebolaffi.it

Roberto Massa Micon

rmassamicon@astebolaffi.it

Servizio clienti

Customer service

Filippo Guidotti

fguidotti@astebolaffi.it

Chiara Cauduro

ccauduro@gruppobolaffi.com

Giuseppe Ibba

gibba@astebolaffi.it

Amministratore sistema informatico

System administrator

Maurizio Tuninetti

mtuninetti@gruppobolaffi.com consulente | consultant





VERIFICATI

LE MITICHE
SPORT
A BASSANO
2015

VERIFICATO
XV Trofeo
Antonio Renati
DOBBIÒ - PASSO PENICE
27 - 28 luglio 2013

FIA
verificato

1000
MIGLIA
2009

CIRCUITO DI
AVEZZANO
VERIFICATO 2017

XXVII targa
capitanata
31 MARZO 2013
VERIFICATO

VERIFICATO
9 TROFEO MILANO
2015

CIRCUITO DI COLLEDIAGGIO
VERIFICATO 2015

VERIFICATO
2004

AUTO CLASSICHE

Classic motor vehicles

ASTA | AUCTION

Venerdì 16 ottobre 2020

Friday 16 October 2020

Lainate, Milano

ore 17.00 | 5 pm

lotti 1-49 | lots 1-49

ESPOSIZIONE | VIEWING

da martedì 13 a venerdì 16 ottobre 2020

from Tuesday 13 to Friday 16 October 2020

ore 10.00-19.00 | 10.00 am-7.00 pm

La Pista

via Manuel Fangio, Lainate, Milano

INFORMAZIONI | ENQUIRIES

tel +39 011-0199101

fax +39 011-5620456

auto@astebolaffi.it

ASTE BOLAFFI

www.astebolaffi.it

Catalogo completo su

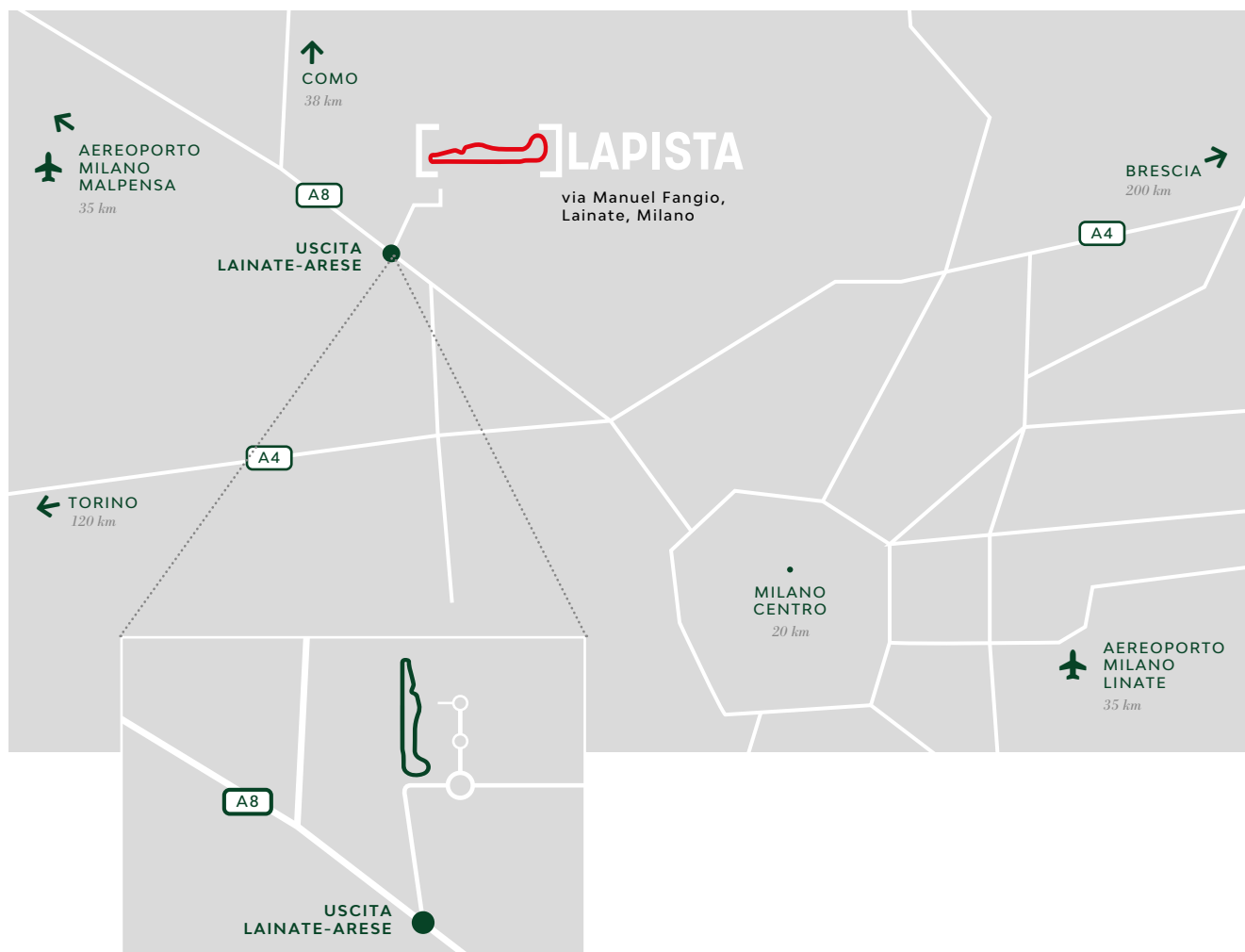
Full catalogue on

www.astebolaffi.it



COME ARRIVARE

How to get there



IN TRENO *By train*

La Pista dista 20 km dal centro di Milano ed è facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici. La stazione di Milano Centrale è distante 19 km mentre la stazione di Milano Rho 8 km.

La Pista is 20 km away from the center of Milan and can be easily reached by public transportation. Milano Centrale Train Station is 19 km away and Milano Rho Train Station is 8 km away.

IN MACCHINA *By car*

La Pista si trova nei pressi dell'uscita Lainate/Arese sull'autostrada A8. Seguire indicazioni per Arese.

La Pista is located next to A8 motorway Lainate/Arese exit. Follow Arese direction.

IN AEREO *By plane*

La Pista dista 34 km dall'aeroporto di Milano Malpensa, 35 km da Milano Linate e 60 km da Orio al Serio-Bergamo.

La Pista is 34 km far away from Milano Malpensa Airport, 35 km from Milano Linate Airport and 60 km from Bergamo Orio al Serio Airport.





RACCOMANDAZIONI ANTI COVID-19

Anti Covid-19 Recommendations

Aste Bolaffi S.p.A. si è dotata di un protocollo aziendale di sicurezza anti contagio Covid-19 affinché si resti sempre in un luogo sicuro. Per mantenere questa condizione i clienti dovranno uniformarsi a talune misure che enunciamo brevemente. La salute e la sicurezza dei clienti è infatti una priorità assoluta per Aste Bolaffi.

L'ingresso alla visione lotti e all'asta avverrà previa prenotazione, fino ad esaurimento posti disponibili, limitatamente ai possessori di un cartellino di partecipazione. L'accesso potrà essere fissato chiamando il numero telefonico +39 011-0199101 o via e-mail scrivendo a info@astebolaffi.it indicando l'orario della visita. Inviata la richiesta ricevete conferma al più presto.

All'ingresso sarà controllata la temperatura corporea. In caso di temperatura rilevata superiore a 37,5° non sarà consentito l'ingresso. Sarà inoltre vietato l'ingresso in caso di sintomi influenzali, provenienza da zone a rischio o contatto con persone positive al virus nei 14 giorni precedenti. Si richiederà la compilazione e la firma di un documento informativo aziendale.

Per accedere sarà obbligatorio indossare la mascherina. All'ingresso e nei locali aziendali sarà inoltre presente il gel disinfettante mani. Sarà obbligatorio rispettare una distanza di almeno un metro dagli altri. Saranno vietati i raggruppamenti.

L'utilizzo del catalogo cartaceo sarà strettamente personale e il proprio catalogo non potrà essere lasciato incustodito.

Aste Bolaffi S.p.A. has adopted a corporate security protocol against Covid-19 infection to ensure a safe environment. To this end, customers must comply with the measures that are summarized hereafter. Customers' health and safety are an absolute priority for Aste Bolaffi.

A reservation is required for entrance to the viewing room and to the auction hall which is subject to the availability of seats and limited to owners of auction paddle. The reservation can be made by phone, by calling the number +39 011-0199101 or by e-mail by writing to info@astebolaffi.it stating the requested time of entrance. A confirmation will be sent as soon as possible.

Body temperature will be checked at the entrance. In case of detected temperature above 37.5 ° entry will not be allowed. It is also forbidden to enter in presence of flu symptoms, if the customer comes from a high-risk area or if he had been in contact with anyone positive to the virus in the previous 14 days. Customers will be asked to fill out and sign a corporate disclosure document.

It is mandatory to wear a mask to enter the building. Hand sanitizer gel will be available at the entrance and inside the company premises. We remind to maintain a distance of at least one metre from each other. Gatherings are forbidden.

Consultation of the printed catalogue is strictly personal and catalogues cannot be left unattended.

NOTE IMPORTANTI

Special notices

Le descrizioni dei lotti, così come ogni altra indicazione o illustrazione, tra cui i condition report, sono puramente indicative e non potranno generare affidamenti di alcun tipo negli aggiudicatari.

L'asta è preceduta da pubblica esposizione dei lotti in vendita che permette agli eventuali compratori di esaminare di persona o attraverso rappresentanti di fiducia i lotti e accertarne l'autenticità, lo stato di conservazione, l'usura, la provenienza, la qualità e gli eventuali vizi o difetti.

I **condition report** dei lotti in asta vengono forniti su richiesta. Gli esperti di Aste Bolaffi sono a disposizione per eventuali chiarimenti.

In fase di registrazione Aste Bolaffi può richiedere al cliente che desidera iscriversi all'asta un **deposito cauzionale** sotto forma di addebito di 1.500,00 (millecinquecento/00) Euro sulla sua carta di credito. In caso di aggiudicazione l'importo sarà trattenuto a titolo di anticipo sul pagamento dovuto. Qualora il cliente non risultasse aggiudicatario di alcun lotto, l'importo verrà riaccreditato sulla sua carta di credito entro massimo 5 (cinque) giorni.

Il **"cut bid"** (offerta dimezzata rispetto alla richiesta del banditore) è accettato per importi superiori ai € 5.000. Facendo un'offerta in "cut bid" il cliente si preclude la possibilità di rilanciare ulteriormente nel caso la sua offerta venga superata.

Il lotto è **chiuso al martello**, in casi eccezionali e a discrezione del banditore si potrà riaprire a patto che non sia già stato aperto il lotto successivo.

Le offerte ricevute in pre-asta o attraverso le piattaforme internet hanno la **precedenza** rispetto alle offerte di sala.

L'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione la commissione d'asta del 15%, iva inclusa.

Il pagamento del prezzo di acquisto comprensivo di premio e IVA dovrà essere corrisposto entro e non oltre 5 (cinque) giorni dalla data dell'asta a mezzo di bonifico bancario, assegno circolare o carta di credito (per pagamento con carta American Express sarà addebitata una commissione addizionale pari al 3,50%). Il passaggio di proprietà e/o la consegna del/dei lotto/i avverrà solo quando l'ammontare dovuto sarà interamente incassato da Aste Bolaffi.

Il compratore si impegna al ritiro del/dei lotto/i dai locali di Aste Bolaffi entro e non oltre 10 (dieci) giorni dopo l'asta. Con l'aggiudicazione **tutti i rischi** (per esempio perdita accidentale, furto o deterioramento del lotto) **passano in carico al compratore**, che è tenuto ad assicurare il/i veicolo/i in deposito. Il compratore è tenuto a pagare tutte le spese accessorie, come ad esempio spese per il passaggio di proprietà, deposito (dopo 10 (dieci) giorni dalla data dell'asta è prevista una tariffa giornaliera di Euro 50,00 (cinquanta/00)), assicurazione, e eventuale trasporto del/dei veicolo/i aggiudicato/i.

Ferme le considerazioni di cui all'art. 12 delle condizioni di vendita, la garanzia per i vizi o difetti della cosa venduta è in ogni caso esclusa nel caso in cui l'aggiudicatario non sia un consumatore ai sensi del d.lgs. 206/2005; per tale ipotesi la partecipazione all'asta comporta la rinuncia espressa a far valere la garanzia di cui agli artt. 1490 e ss. c.c. Nel caso in cui, invece, l'aggiudicatario sia un consumatore ai sensi del d.lgs. 206/2005, la garanzia, come disciplinata dagli artt. 128 e ss. del d.lgs. 206/2005, ha durata massima di un anno dalla consegna del bene, trattandosi di bene usato ex art. 134 c. 2, ed è subordinata, a pena di decadenza, alla tempestiva e dettagliata denuncia del vizio o difetto entro 60 giorni di calendario dalla data in cui il difetto è stato scoperto.

Lot descriptions, as well as any other information or explanations provided, including the condition reports, are statements of opinion and should not be misconstrued as warranty statements.

Potential buyers are encouraged to inspect the lots in-person or through a knowledgeable representative during the pre-auction viewing in order to assess their authenticity, preservation, provenance, quality, and defects.

Written condition reports are available upon request. Contact Aste Bolaffi's experts for further information.

*During the registration process Aste Bolaffi may require to the client who is willing to participate to the auction a **security deposit** that will be charged in the amount of Euro 1.500,00 (onethousandfivehundred/00) on his credit card. In the event of winning bid such amount will be considered as an advance payment of the due amount. If the bidder will not be successful, the amount will be returned on his credit card within maximum 5 (five) days.*

*The **"cut bid"** (bid at half of the increment) is accepted for amounts over € 5,000. By making a cut bid, the customer precludes the possibility of making another offer if his bid is exceeded.*

*The lot is **closed at the hammer**, in exceptional cases and at the discretion of the auctioneer it may be reopened, if the following lot has not been opened yet.*

*Commission bids or internet bids have **priority** over bids in the auction room.*

All successful bids are subject to a buyer's premium of 15%, VAT included

Payment of the purchase price including buyers' premium and VAT has to be made within and not later than 5 (five) days from the auction's date by bank transfer, cashiers' check or credit card (in case of payment with American Express a 3.50% additional commission will be charged). Transfer of ownership and/or delivery of the purchased lot/s will be made only upon full payment of the due amount to Aste Bolaffi.

*The buyer undertakes to collect the lot/s from Aste Bolaffi's premises within and not later than 10 (ten) days after the auction. **All risks** (e.g. loss, theft or damages to the lot) **will be transferred to the buyer** that has to insure the stored vehicle/s. The buyer has to pay all additional expenses as for example transfer of ownership fees, storage (10 (ten) days after the auction a daily fee of Euro 50,00 (fifty/00) will be charged), insurance and vehicle's transport costs, if any.*

Subject to the considerations set out in art. 12 of the conditions of sale, the warranty for any defects of the item sold is always excluded in the case that the buyer is not a consumer pursuant to Legislative Decree 206/2005; in this case, through participation in the auction the buyer renounces his right to the warranty set forth in article 1490 and following articles of the Civil Code. In the event that the buyer is a consumer pursuant to Legislative Decree 206/2005, the warranty, as governed by Article 128 and Legislative Decree 206/2005, has a maximum duration of one year from the delivery of the item, being a second-hand good ex art. 134 c. 2, and is subject, under penalty of forfeiture, to the timely and detailed denunciation of the defect within 60 calendar days from the date that the defect was discovered.





AUTO CL



AUTO CLASSICHE

Classic motor vehicles

lotti | lots 1 - 49

ASSICHE

1

CITROEN 2CV WEEK-END AZU B BARN FIND 1977



TELAIO N° | VIN N°

BO 128485 BO

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

AZ

STIMA | ESTIMATE

€ 4.000 - 6.000

➤ Rarissima versione, ancor più in Italia, della 2cv furgonata per trasporto cose e passeggeri. Uniproprietario fino al ritrovamento da parte dell'attuale collezionista. L'auto veniva utilizzata per andare al mare e per piccoli servizi, presumibilmente ha all'attivo solo 60.000Km, in condizioni da restauro, dotata di targhe e documenti dell'epoca.

➤ Vettura lasciata in officina negli ultimi 10 anni e mai restaurata, completa nelle sue parti e con diversi ricambi di carrozzeria, in particolare un set di portiere. Colore originale rosso mattone.

➤ Meccanica completa negli organi principali, motore non bloccato.

➤ La 2CV nella versione AZU è oggi estremamente rara, soprattutto in questo allestimento denominato "Week-end" per il trasporto di 4 passeggeri. Il vano posteriore presenta la particolarità dei 3 vetri per lato e la botola di areazione sul tetto, peculiarità di questo allestimento per il trasporto promiscuo cose/persona. Vettura da restauro totale, completa, con documenti in regola e estremamente ricercata dai collezionisti del marchio. Auto visibile previo appuntamento in Abruzzo, luogo dove andrà ritirata.

➤ Very rare version, even more so in Italy, of the 2hp van for transporting goods and passengers. Single-owner until found by current collector. The car was used for travelling to the sea and for small services, presumably it has only 60,000km on the clock, in condition to be restored, equipped with number plates and documents of the time.

➤ Car left in the workshop in the last 10 years and never restored, complete in all its parts, with some spare parts of the body, especially a set of doors. Original brick red colour.

➤ Complete mechanics in the main parts, engine not blocked.

➤ The 2CV in the AZU version extremely rare today, especially in this "Week-end" preparation for the transport of 4 passengers. The rear compartment has the special feature of 3 windows on each side and a roof ventilation hatch, a peculiarity of this car for the mixed transport of goods and people. Ready for total restoration, complete, with documents in order and extremely sought after by 2CV brand collectors. Car visible by appointment in Abruzzo, where it will be collected.



Completa
nelle sue parti
e con diversi ricambi
di carrozzeria



*Complete
in all its parts,
with some
spare parts
of the body*



2

LAND ROVER, RANGE ROVER – 4 P BARN FIND

1983

NO RESERVE



TELAIO N° | VIN N°

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

STIMA | ESTIMATE

SALLHAMV2AA128733

CR9. 3517 D10620B

€ 2.000 - 5.000

Modello con motore V 8 a benzina con cilindrata di 3.500 cc. a carburatori e cambio manuale. Vettura con quasi tutti gli accessori del tempo. Meccanica funzionante al momento del fermo ma ora da revisionare e controllare con attenzione.

- Carrozzeria di colore bianco sanissima con qualche piccolo danno e bollo.
- Telaio buono con poca ruggine superficiale non passante.

Interni completi in pelle marrone e inserti in legno ben conservati che presentano solamente polvere e impurità superficiali. Tettuccio apribile in vetro integro come tutti i vetri ed il parabrezza.

- Esemplare (uniproprietario) senza documenti fermo da diversi anni, immatricolato nel 1983, radiato (per demolizione) nel 1997, messo a riposo dopo un uso poco intensivo e non gravoso, conservato sempre in un ambiente riparato dalle intemperie e secco.

- Vettura iconica nell'ambiente fuoristradistico e rappresentante del lusso e della tradizione costruttiva anglosassone.

Nonostante gli anni di abbandono il presente lotto si trova in buone condizioni e un facile restauro lo può portare allo splendore del suo recente passato. In alternativa può offrire i ricambi per una ricostruzione completa con pezzi originali di una vettura bisognosa di ripristino.

-

V 8 3,500cc petrol engine, carburettor displacement and manual transmission. Car with almost all the accessories of the time. Mechanics working when it was stopped but now should be checked carefully and overhauled.

- White colour bodywork, in very sound condition with some small damage and dents.
- Good chassis with little surface rust not worn through.

Complete interior in brown leather and well-preserved wooden inserts with only dust and surface impurities. Glass sunroof intact as are all the windows and windscreen.

- Car without documents for several years, removed from circulation and then stopped after low intensive or heavy use, always kept in a dry environment protected from the weather.

- An iconic vehicle in the off-road environment and representative of luxury and Anglo-Saxon manufacturing tradition.

Despite years of neglect, the present lot is in good condition and easy restoration can bring it back to the splendour of its recent past. Alternatively, it can offer spare parts for a complete reconstruction with original parts for a car in need of restoration.

-



Motore V8
a benzina
con cilindrata
di 3500 cc



V 8 3,500cc
petrol engine



3

CITROEN ID20 E DS20 PALLAS

BARN FIND

1969**NO RESERVE****TELAIO N° | VIN N°**

41501399

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

DY2

STIMA | ESTIMATE

€ 2.000 - 5.000

› Lotto di due Citroen, ID20 e DS21 Pallas. La ID20 con targhe e documenti, anno 1969, utilizzata fino al 2010 e con ultima revisione effettuata nel 2008, l'altra senza documenti. Entrambe complete di tutte le parti, in condizioni di "barn find" e da restauro totale.

› Tre precedenti proprietari oltre l'attuale. Vetture lasciate all'aperto durante gli ultimi due anni, ma ancora complete e con molti pezzi di ricambio forniti, autoradio coeva e con interni completi di tutti i rivestimenti.

› Meccanica regolarmente funzionante per entrambe fino al 2010, l'ultimo intervento di manutenzione dimostrabile risale al 1990 per la DS21, quando all'attivo aveva 76.500Km e al 1991 per la ID20, con all'attivo 93.500Km circa. Vetture da restauro totale.

› Furono acquistate nel 2009 dall'attuale proprietario, con l'intento di restaurare la ID20, oggi più rara e ricercata, utilizzando come "donor car" la più lussuosa e meglio equipaggiata DS20 Pallas. Il progetto di restaurò non è mai partito per il subentrare di nuovi interessi e le vetture sono state dimenticate negli ultimi due anni. Sono due esemplari che forniscono un'ottima base di restauro, entrambe da salvare e riportare al loro splendore! Offerte senza riserva e visibili previo appuntamento in Abruzzo, luogo dove andranno ritirate.

› Lot of two Citroen, ID20 and DS21 Pallas. The ID20 with number plates and documents, 1969, used until 2010 and last serviced in 2008, the other without documents. Both complete with all parts, real "barn finds" in good condition ready for total restoration.

› Three owners before the current one. Cars left outdoors during the last two years, but still complete and with many spare parts supplied, contemporary car radio and interior complete with all upholstery.

› Mechanics regularly working on both until 2010, the last verifiable maintenance work dates back to 1990 for the DS21, when it had 76,500km on the clock, and 1991 for the ID20, with about 93,500km covered. Total restoration vehicles.

› Purchased in 2009 by the current owner who intended to restore the ID20, now rarer and more sought-after, using the more luxurious and better equipped DS20 Pallas as a "donor car". The restoration project never started due to new interests and the cars have been forgotten in the last two years. They are two examples that provide an excellent basis for restoration, both to be saved and restored to their glory! Offers without reserve and visible by appointment in Abruzzo, where they will be collected.



Due esemplari
che forniscono
un'ottima base
di restauro



*Two examples
that provide
an excellent basis
for restoration*



4

FIAT 500 D 1963



TELAIO N° | VIN N°

110D *461780*

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110D.000

STIMA | ESTIMATE

€ 6.000 - 8.000

Nata nel 1960, la Nuova 500 D, è il modello che ha risollevato le sorti commerciali della Nuova 500, lanciata appena tre anni prima e dal destino commerciale incerto. Rivista in molti dettagli, la D, si presenta nel modo giusto sul mercato, merito anche del motore e la tiranteria dello sterzo riviste, ed il successo non tarda ad arrivare.

La Nuova 500 viene sviluppata anche per il mercato inglese, dove le vetture vengono fornite con la guida a destra, come la vettura offerta.

Originariamente di colore Bianco, durante il recente restauro è stata dotata di una verniciatura bicolore. Senza tracce di ruggine, sana in ogni sua componente.

Interni restaurati e conformi all'originale.

Ancora dotata del suo motore originale.

Offerta senza libretto o documenti.

Giappone, Regno Unito, Australia, sono i mercati più conosciuti per le vetture con guida a destra, ma, anche in Italia una 500 guida a destra si distingue in modo speciale.

Born in 1960, the New 500 D was the model that revived the commercial fortunes of the New 500, launched just three years earlier with an uncertain commercial fate. Redesigned in many details, the D was presented in the right way on the market, thanks also to the redesigned engine and steering linkage; success was not far off.

The New 500 was also developed for the English market, where cars were supplied with right-hand drive, like the car offered here.

Originally white in colour, during the recent restoration it was given new two-tone paintwork. Without any trace of rust, all its components are sound.

Interior restored and in conformity with the original.

Equipped with original engine.

Offered without logbook or documents.

Japan, UK, Australia, are the best known markets for right-hand drive cars, but even in Italy a 500 right-hand drive car stands out in a special way.



Ancora dotata
del suo motore
originale



*Equipped with
original engine*



5

FIAT NUOVA 500 N 1958



TELAIO N° | VIN N°

040625

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110.000

STIMA | ESTIMATE

€ 13.000 - 16.000

- Vettura immatricolata nel 1958, secondo anno di produzione della 500 N, durante il quale la Fiat decide di sdoppiare l'offerta con le versioni Economica e Normale. Questo esemplare è una versione Economica, quasi del tutto identica alla prima serie ad eccezione di pochi dettagli e della potenza del motore, portata a 15 cavalli. Mantiene ancora le targhe ed il libretto del 1958, della provincia di Roma.
-

- Colore azzurro con i classici cerchi color crema, restaurata diversi anni fa ed usata pochissimo, si presenta ancora in ottime condizioni di carrozzeria ed interni.

- Meccanicamente completa, ma ferma in luogo asciutto da diversi anni. Necessita di un controllo generale prima di essere rimessa in moto. Revisione non in corso di validità.

- Automobile iconica e dall'enorme fascino, simbolo della rinascita economica italiana del dopoguerra, una prima serie diventata ormai rarissima da trovare.

- Registered in 1958, the second year of 500 N production during which Fiat decided to split their offer with the Economic and Normal versions. This car is an Economic version, almost completely identical to the first series except for a few details and engine power, increased to 15hp. Original number plates and 1958 logbook from the Province of Rome.
-

- Blue colour with classic cream rims, restored several years ago and used very little; bodywork and interior still in excellent condition.

- Mechanically complete, but still in a dry place for several years. It needs a general overall check before being restarted. The car doesn't have a valid MOT.

- Iconic and fascinating car, symbol of the Italian economic post-war revival; a first series that is very rare to find.



Prima serie
diventata ormai
rarissima
da trovare



*First series
that is very
rare to find*



FIAT ABARTH 595 1971



TELAIO N° | VIN N°

2528882

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110.F.000

STIMA | ESTIMATE

€ 9.000 - 13.000

› Vettura immatricolata a Caltanissetta nel 1971, conserva il libretto originale che certifica l'autenticità della scocca (presenta la dicitura Abarth a libretto), e targhe della provincia di Agrigento del 1980. Nella stessa collezione da quasi vent'anni.

› Colore bianco, la carrozzeria è estremamente sana e si presenta molto bene nonostante sia stata riverniciata diversi anni fa. La vettura ha trascorso gli ultimi anni inutilizzata, al chiuso ed in luogo asciutto. Sedili e pannelli della 500L, monta diversi particolari ed accessori Abarth originali dell'epoca, anche se alcuni non sono corretti per il modello, come ad esempio i fregi della SS ed il quadro strumenti.

› Meccanica completa, ferma da diversi anni. Necessita di un controllo generale prima di poter essere utilizzata di nuovo. Non abbiamo modo di stabilire se il motore sia originale e corretto per questa vettura. Revisione non in corso di validità.

› Versione sportiva e da collezione della celebre utilitaria di casa Fiat, con quotazioni in costante ascesa. L'esemplare proposto si candida ad essere un'ottima base per un restauro di alto livello grazie all'originalità della documentazione, o ad essere utilizzata così com'è con pochi interventi meccanici.

› Registered in Caltanissetta, Sicily, in 1971, it has original logbook that certifies the authenticity of the body (with the wording Abarth in logbook), and number plates of the Province of Agrigento, Sicily, of 1980. It has been in the same collection for almost twenty years.

› White colour, the bodywork is extremely sound and looks excellent despite being repainted several years ago. The car has spent several years unused, although indoors in the dry. Seats and panels of the 500L, it has a number of original Abarth parts and accessories from that time, although some are not correct for the model, such as the SS friezes and instrument panel.

› Complete mechanics, the car has been stopped for several years. It needs a general overall check before being used again. We have no way of establishing whether the engine is original and correct for this car. The car doesn't have a valid MOT.

› A sporty and collector's version of the famous small car from Fiat, with constantly rising prices. The proposed model is a candidate as an excellent basis for a high level restoration thanks to the originality of the documentation, or to be used as it is with few mechanical interventions.



Libretto originale
che certifica
l'autenticità
della scocca



*Original logbook
that certifies
the authenticity
of the body*



7

STEYR PUCH 500 D 1961



TELAIO N° | VIN N°

5125476

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

5118690

STIMA | ESTIMATE

€ 10.000 - 13.000

› Venduta in Austria nel 1961, importata in Italia da diversi anni, ma mai immatricolata. Sono presenti tutti i documenti necessari per l'immatricolazione.

› Colore bianco, restaurata quando venne importata in Italia e da allora praticamente mai usata, si presenta in perfette condizioni sia di carrozzeria che di interni.

› Meccanicamente completa e restaurata assieme al resto della vettura, ma ferma in luogo asciutto da diversi anni. Necessita di un controllo generale prima di essere rimessa in moto.

› La sorella austriaca della Fiat 500 ne segue più o meno lo stesso sviluppo, condividendo negli anni i vari aggiornamenti. Le differenze dal punto di vista estetico si limitano ai fregi, al contachilometri che funziona in senso antiorario ed al cofano motore con prese d'aria maggiorate. Ma è dal punto di vista meccanico che la Steyr riesce a posizionarsi ad un livello superiore, grazie al cambio ZF totalmente sincronizzato e ad un motore bicilindrico boxer decisamente più prestazionale.

› Sold in Austria in 1961, imported into Italy several years ago, but never registered. All the necessary documents for registration are present.

› White colour, restored when it was imported into Italy and practically never used since then, it is in perfect condition in terms of bodywork and interior.

› Mechanically complete and restored together with the rest of the car, but has been stationary in a dry place for many years. It needs a general overall inspection before being restarted.

› The Austrian sister of the Fiat 500 more or less followed the same car development, sharing the various updates over the years. Aesthetic differences are limited to the friezes, the odometer working counter-clockwise and the bonnet with oversized air intakes. But from a mechanical point of view the Steyr was able to position itself at a higher level, thanks to the fully synchronised ZF gearbox and a boxer twin-cylinder engine with decidedly higher performance.



La Steyr Puch
riesce a posizionarsi
a un livello superiore
rispetto alla FIAT 500



*Steyr was able
to position itself
at a higher level
than Fiat 500*



FIAT NUOVA 500 SPORT 1960



TELAIO N° | VIN N°

137640

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110.004

STIMA | ESTIMATE

€ 20.000 - 25.000

- Auto immatricolata nel 1960, ultimo anno di produzione, conserva ancora targhe e libretto originali della provincia di Siena.

- Vettura restaurata alcuni anni fa e riverniciata nella sua livrea originale, si presenta in eccellenti condizioni di carrozzeria e di interni, mantenendo tutti i dettagli specifici del modello, come il raro contachilometri. Gli interni sono originali ed eccezionalmente conservati.

- Meccanicamente restaurata assieme alla carrozzeria, monta ancora il suo motore 110.004. È stata usata solo per raduni ed eventi ed è ferma da qualche anno, necessita dunque di un controllo generale prima di essere utilizzata. Revisione non in corso di validità.

- Ultimo anno di produzione della Sport, modello estremamente raro e desiderabile. Questo esemplare è nella versione col tetto apribile e, grazie alle sue condizioni ed alla sua originalità, è stato pubblicato sulla copertina del numero di giugno 2007 di Ruoteclassiche.

- Registered in 1960, the last year of production, with original number plates and logbook of the Province of Siena.

- Restored a few years ago and repainted in its original livery; bodywork and interior in excellent condition, has all specific details of the model such as the rare odometer. Interior is original and exceptionally well-preserved.

- Mechanically restored together with the bodywork, and still has its original 110.004 engine. It was used only for rallies and events and has been stationary for some years, so it needs a general overall control before being used. The car doesn't have a valid MOT.

- Last year of Sport production, an extremely rare and desirable car. This is the sunroof version and, thanks to its condition and originality, was published on the cover of the June 2007 issue of magazine RUOTECCLASSICHE.



Publicato
sulla copertina di
RUOTE CLASSICHE
2007



*Published on the
cover of the magazine
RUOTE CLASSICHE
2007*



FIAT 600 ZAGATO 1956



TELAIO N° | VIN N°

100 *169942*

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

100.000

STIMA | ESTIMATE

€ 7.000 - 9.000

- ▶ La Carrozzeria Zagato ha appena celebrato i suoi primi 100 anni, un traguardo importante, raggiunto con Andrea Zagato, rappresentante la terza generazione della famiglia.

Versione Zagato Tipo L, con, in aggiunta alla dotazione standard Zagato, adottata sulla Tipo E, dei copricerchi a raggi cromati, lavavetro a spruzzo, portacenere calamitato, cornici targhe e sostituzione delle luci anteriori di posizione con lampeggiatori e ripetitori sulle fiancate. All'interno, inoltre, le foderine bicolore.

- ▶ Esempio immatricolato nel maggio del 1956 a Milano. Entrata nell'attuale collezione alla fine degli anni '90, quando è stata completamente restaurata sia di carrozzeria (che ha mantenuto la corretta combinazione bicolore), sia di interni e di meccanica. Esiste elenco dei lavori svolti sulla parte meccanica. Mai usata da allora. Svariati gli accessori dell'epoca montati e completa dei particolari caratteristici della preparazione Zagato.
- ▶ Si presenta in ottime condizioni, sia negli interni sia negli esterni.
- ▶ Radiata dalla circolazione alla fine degli anni '90, quando era ancora equipaggiata della targata BN 83xx, emessa nell'ottobre del 1969. È disponibile fotocopia del libretto originale.
- ▶ Quasi introvabile, ancora meno in queste condizioni, una vera, piccola, Zagato.

- ▶ The Zagato Coachworks has just celebrated its Centenary, an important milestone achieved by Andrea Zagato who represents the third generation of the family.

The Zagato Type L version, with, in addition to the standard Zagato equipment adopted on the Type E, chromed spoke wheel covers, spray windscreen washers, magnetic ashtrays, licence plate frames and replacement of the front position lights with indicator lights and repeaters on the sides. The interior also features a two-tone trim.

- ▶ Registered in May 1956, in Milan, it entered the current collection at the end of the 1990s, when it was completely restored both in terms of bodywork (which has maintained the correct two-tone combination), interior and mechanics. There is a list of the mechanical work carried out. Never used since. Various accessories of the time fitted and complete with the characteristic details of Zagato preparation.
- ▶ In excellent condition, both inside and outside.
- ▶ Cancelled from circulation at the end of the 1990s, when it was still equipped with the BN 83xx number plate, issued in October 1969. A photocopy of the original logbook is available.
- ▶ Almost unobtainable, even less so in this condition - a truly small Zagato.



Quasi introvabile,
una vera, piccola,
Zagato



*Almost
unobtainable, a truly
small Zagato*



FIAT 600 MULTIPLA 1960



TELAIO N° | VIN N°

100.108 *063444*

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

100.008

STIMA | ESTIMATE

€ 16.000 - 20.000

- Presentata nel 1956, la 600 Multipla è considerata l'antesignana del concetto di monovolume. Per anni utilizzata per lavoro, famoso, tra gli altri, il suo impiego come Taxi, la 600 Multipla è oggi considerata un oggetto d'arte contemporanea.

- Esemplare immatricolato nel marzo del 1960 a Milano, dal 1965 a Cortona (Arezzo), con la targa AR 52xxx. Dal 1996, nella collezione dell'attuale proprietario.

- Restaurata alla fine degli anni '90, mai usata da allora, ha mantenuto ancora tantissimi particolari originali e molto ben conservati.

- Radiata dalla circolazione nel 1999, è disponibile fotocopia del libretto originale.

- Un oggetto raro ed ambito, difficilissimo da trovare in queste condizioni.

- Presented in 1956, the 600 Multipla was considered the forerunner of the MPV concept. For many years it was used for work, especially famous as a taxi. The 600 Multipla is now considered a contemporary art object.

- This model was registered in March 1960, in Milan and, since 1965, has been in Cortona, Arezzo, with the number plate AR 52xxx. Since 1996, part of the current owner's collection.

- Restored at the end of the 1990's, and never used since then, it still has many original and very well preserved details.

- Cancelled from circulation in 1999; a photocopy of the original logbook is available.

- A rare and coveted object, very difficult to find in this condition.



Restaurata alla fine
degli anni '90 e mai
usata da allora



*Restored at the end
of the 1990's,
and never used
since then*



FIAT 600T FISSORE 1970



TELAIO N° | VIN N°

194939

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

100D 008

STIMA | ESTIMATE

€ 20.000 - 25.000

➤ Ritrovato murato in un casolare a Marina di Modica, dove è rimasto abbandonato dal 1978 fino ai nostri giorni, un solo precedente proprietario prima dell'attuale. Solo 40.000Km percorsi si presenta perfettamente solido e conservato. Dotato di documenti, targhe dell'epoca e manuali.

➤ Sottoposto ad un restauro conservativo con lo scopo di preservare i segni del tempo ed evitare che possa continuare ad invecchiare, nel colore specifico "bianco 207 Fissore". Gli interni originali sono stati ravvivati e tutte le parti ricondizionate, seppur ancora originali.

➤ Meccanica completamente revisionata, sostituita la guarnizione della testata e revisionato l'impianto di raffreddamento, il carburatore, sostituito lo scarico e revisionato totalmente l'impianto frenante. Le gomme montate sono di marca CEAT, come quelle di primo equipaggiamento, di produzione anni 70, oggi introvabili.

➤ Questo pulmino 8 posti della seconda serie è probabilmente l'unico carrozzato da Fissore, specializzata nelle trasformazioni del 600T in ambulanza. L'attuale proprietario, Giorgio Avola, schermidore olimpionico e collezionista di auto d'epoca, ha optato per riportare in piena efficienza il pulmino, senza eliminare le tracce dei 40 anni passati murato in un casolare.

➤ Found walled up in an Italian farmhouse in Marina di Modica, where it was abandoned since 1978 until recently. Only one previous owner before the current collector. Only 40,000km on the clock, it is perfectly sound and well-preserved. Equipped with documents, number plates of the time and manuals.

➤ Subjected to conservative restoration with the aim of preserving the signs of the time and avoiding continuous aging. Specific "White 207 Fissore". The original interiors were brightened up and all parts reconditioned, though still original.

➤ Mechanics completely overhauled, head gasket replaced and cooling system and carburettor overhauled, exhaust system replaced and complete overhaul of braking system. CEAT brand tyres fitted, just like the original ones; 1970's production, now unobtainable.

➤ This 8-seater minibus of the second series is probably the only one with the bodywork designed by Fissore Coachworks, specialising in the transformation of the 600T into an ambulance. Current owner, Giorgio Avola, Olympic fencer and collector of vintage cars, opted to bring the minibus back to full efficiency, without eliminating the traces of the 40 years spent walled up in a farmhouse.



La carrozzeria
e gli interni
sono stati trattati
per non cancellare
la sua storia



*The bodywork
and interiors were
treated in order not
to erase its history*



LANCIA FULVIA 1300 RALLYE S

1970

NO RESERVE



TELAIO N° | VIN N°

818360013286

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

818.303

STIMA | ESTIMATE

€ 8.000 - 12.000

- ▶ Immatricolata nel 1970, da allora non ha mai lasciato Torino e conserva ancora le targhe originali. Due soli proprietari, nella stessa collezione dal 1988.

- ▶ Colore bianco, largamente in prima vernice, la carrozzeria presenta alcune fioriture di ruggine sugli archi passaruota e nei sottoporta, ma nel complesso è sana. Gli interni sono originali, ben conservati e completi di ogni dettaglio. Sono ancora presenti la trousse degli attrezzi e la sacca per la ruota di scorta nel bagagliaio.

- ▶ Meccanicamente completa ed originale, è stata tagliandata l'ultima volta nel 2000 dopodichè ha percorso solo 4000km ed è poi rimasta ferma fino ad oggi in luogo asciutto. Necessita di un controllo generale per stabilire gli interventi necessari per poter essere rimessa in circolazione. Revisione non in corso di validità.

- ▶ La Rallye S è la versione più pregiata tra quelle standard, in quanto unisce il fascino della prima serie ad una meccanica più avanzata e performante. Grazie alla sua completezza ed alla sua originalità l'esemplare proposto è una base di restauro ideale.

- ▶ Registered in 1970, it has never left Turin, and with original number plates. Only two owners, in the same collection since 1988.

- ▶ White colour, largely the first coat of paint, the bodywork has some rust blooms on the wheel arches and under doors, but on the whole it is sound. Original interior well preserved and complete in every detail, with a tool kit and spare wheel bag in the boot.

- ▶ Mechanically complete and original, it was last serviced in 2000, after which it only covered 4,000km and has remained stationary until today in a dry place. It needs a general service to establish what needs to be done before it can be put back into circulation. The car doesn't have a valid MOT.

- ▶ The Rallye S is the most valuable version among the standard ones, as it combines the charm of the first series with more advanced performance mechanics. Thanks to its completeness and originality, the model proposed is an ideal basis for restoration.



Grazie alla sua completezza ed alla sua originalità l'esemplare proposto è una base di restauro ideale



Thanks to its completeness and originality, the model proposed is an ideal basis for restoration



13

LANCIA 2000 I.E. COUPÉ HF 1972



TELAIO N° | VIN N°

820436-001412

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

820.406

STIMA | ESTIMATE

€ 18.000 - 22.000

- Immatricolata a Torino nel 1972, conserva targhe e libretto originali, due soli proprietari, nella stessa collezione dal 1988.

Colore Bruno Metallizzato con interni in pelle marrone, rara ed elegante configurazione originale.

- La vettura è rimasta ferma ed inutilizzata in un garage privato negli ultimi quindici anni, la carrozzeria e gli interni si sono conservati estremamente bene.

- Meccanicamente completa ed originale, ma ferma da diversi anni, necessita di un controllo generale prima di poter tornare in circolazione. Revisione non in corso di validità.

L'ultima Lancia sportiva nata prima dell'avvento della Fiat, mantiene inalterato il fascino della Flavia Coupé, anche se il design è ampiamente rimodernato. È tecnicamente la migliore tra tutte le Flavia Coupé e anche la più fruibile e sicura, grazie all'iniezione elettronica Bosch, dell'idroguida e del sistema "Superduplex" che assicura la frenata all'asse anteriore anche in caso di guasto ad uno dei circuiti. Una delle versioni più rare, con stime di mercato in costante crescita grazie al suo valore storico e collezionistico.

- Registered in Turin in 1972, it has original number plates and logbook, only two owners; in the same collection since 1988.

Brown metallic colour with brown leather interior; rare and elegant original configuration. Car has remained stationary and unused in a private garage for the last fifteen years; bodywork and interior extremely well preserved.

- Mechanically complete and original, but stationary for many years, thus needing a general check before it can be put back into circulation. The car doesn't have a valid MOT.

The last Lancia sports car born before the advent of Fiat, maintained the charm of the Flavia Coupé, even though design was extensively modernized. It was technically the best of all the Flavia Coupés and also the most usable and safe, thanks to Bosch electronic injection, power steering and the "Superduplex" system that ensured braking to the front axle even in the event of a fault in one of the circuits. One of the rarest versions, with constantly growing market estimates thanks to its historical and collector's value.



L'ultima Lancia
sportiva nata
prima dell'avvento
della Fiat



*The last Lancia
sports car born
before the advent
of Fiat*



14

CITROEN CX 2.0 TRE 1985



TELAIO N° | VIN N°

VF7MAMP0014MP9670

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

829/A5

STIMA | ESTIMATE

€ 7.000 - 10.000

- Tre proprietari, targa con la provincia, ha percorso 68.000Km. Versione con il 2.0 da 106cv.

- Carrozzeria riverniciata esternamente circa due anni fa, verniciatura argento brillante e priva di difetti. Allestimento interno sportivo opzionale, con sedili profilati e rivestimento in velluto specifico.

- Meccanica in perfetta efficienza, tagliandata, impianto idraulico perfettamente funzionante, dotata dei rari cerchi in lega.

- L'ultima Citroen per filosofia ed estro costruttivo prima della creazione del gruppo PSA e della condivisione stilistica, progettuale e meccanica con Peugeot. Vantava l'innovativa struttura a scocca portante fissata su un telaio a piattaforma con funzione di ospitare gli organi meccanici e di rinforzo, in questo modo la Citroen sfruttava i vantaggi di ambo le filosofie costruttive, telaio e scocca portante. Prima Citroen a montare il motore in posizione trasversale, idea mutuata dalla collaborazione negli anni passati con il gruppo Fiat. Un approccio cauto e appagante al mondo del collezionismo di automobili con un'auto affidabile e stravagante. Auto visibile previo appuntamento in Abruzzo, luogo dove andrà ritirata.

- Three owners, numbers plates of the Province of, 68,000km on the clock. 2 Litre version of 106hp.

- External bodywork repainted in bright silver paint about two years ago, free of defects. Optional sports interior with profiled seats and specific velvet upholstery.

- Mechanics in perfect efficiency, serviced, fully functioning hydraulics, equipped with rare alloy wheels.

- The last Citroen for philosophy and constructive flair before the creation of the PSA group and the stylistic, design and mechanical sharing with Peugeot. It boasted an innovative load-bearing body structure fixed on a platform frame with the function of housing the mechanical and reinforced parts, so Citroen took advantage of the advantages of the construction, frame and load-bearing body philosophies. This was the first Citroen to mount the engine in a transverse position, an idea borrowed from past collaboration with the Fiat Group. A cautious and rewarding approach to the world of car collecting with a reliable and extravagant car. Can be seen by appointment in Abruzzo, where it will be collected.



Meccanica
in perfetta efficienza,
tagliandata,
impianto idraulico
perfettamente
funzionante



*Mechanics
in perfect efficiency,
serviced, fully
functioning
hydraulics*



15

MASERATI QUATTROPORTE III 4.9 V8 1985



TELAIO N° | VIN N°

AM330/49 4262

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

AM107.23.49

STIMA | ESTIMATE

€ 20.000 - 25.000

› Immatricolata in Sicilia nel 1985 ed usata come auto di rappresentanza. Tre precedenti proprietari e da 12 anni con l'ultimo. Targa e libretto originali dell'epoca e pochissimi Km percorsi.

› Rarissimo colore Avorio Maserati con interno "Naturale" marrone chiaro, auto splendidamente conservata in tutte le sue parti, maestosa ed elegante. Sempre tenuta in garage e trattata con i guanti. Prestigiosa versione con il più grande e potente motore 4.9 V8, da 283cv.

› Meccanica mantenuta con le dovute accortezze, frizione sostituita di recente per esaltare la dolcezza del cambio manuale. Monta le coperture originali Michelin specifiche per il modello. Piacevole da guidare, confortevole, ma con prestazioni da vera sportiva. Dotata degli attrezzi di bordo.

› La prima berlina sportiva di lusso dell'era post Citroen, dopo la cancellazione della seconda serie, destinata a rievocare i fasti della prima Quattroporte. Con alla guida di Maserati l'esuberante Alejandro De Tomaso e lo stile di Giugiaro la Quattroporte III beneficia di capacità tecniche e stilistiche di altissimo livello e si presenta come un'ammiraglia sontuosa e talmente al passo con i tempi da essere ancora imponente ed attuale. Prodotta per 11 anni in 2141 esemplari è oggi difficilissima da trovare in queste condizioni di originalità e con poco più di 50.000Km in 35 anni. La Quattroporte 3 rappresenta una delle massime espressioni di berlina sportiva all'italiana.

› Registered in Sicily in 1985 and used as a representative car. Three previous owners and for 12 years with the last one. Original number plates and logbook with very few km on the clock.

› Very rare Maserati Ivory colour with "Natural" light brown interior, this majestic and elegant car is preserved in all its parts. Always kept in the garage and treated with gloves. Prestigious version with the largest and powerful 4.9 V8 engine of 283 hp.

› Mechanics serviced with due care; clutch recently replaced to enhance the sweetness of the manual gearbox. Has the original model-specific Michelin tyres. Pleasant to drive, comfortable, but with true sports performance. Equipped with original toolkit.

› The first luxury sports sedan of the post-Citroen era, after the cancellation of the second series, destined to evoke the splendour of the first Quattroporte (four doors). At the wheel of the Maserati is the style of exuberant racing driver Alejandro De Tomaso and Giugiaro; the Quattroporte III benefits from technical skills and style of the highest level and looks like a sumptuous flagship that is so in step with the times; still impressive and current. Produced for 11 years in 2,141 units, is today very difficult to find in this excellent condition of originality with just over 50,000km covered in 35 years. The Quattroporte 3 represents one of the greatest expressions of an Italian-style sports sedan.



Grazie a
De Tomaso e Giugiaro
la Quattroporte
beneficia di capacità
tecniche e stilistiche
di altissimo livello



*Thanks to De Tomaso
and Giugiaro
the Quattroporte
benefits from
technical skills
and style of the
highest level*



LANCIA FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2

1966



TELAIO N° | VIN N°

001182

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

826100

STIMA | ESTIMATE

€ 45.000 - 50.000

Vettura immatricolata nel 1966, vinta come premio al "2° Concorso di Primavera - Le Tredici Perle Del Melodramma". È presente l'introvabile certificato di garanzia che riporta anche i riferimenti del concorso. Attualmente ha targhe e libretto del 1972 della provincia di Alessandria.

Colore Argento Auteuil, è stata restaurata di carrozzeria negli anni Novanta e poi fermata circa vent'anni fa in garage per un problema al serbatoio. Sono ancora presenti alcune foto del restauro. Gli anni passati all'asciutto sotto ad un lenzuolo le hanno permesso di conservarsi in buonissime condizioni. Gli interni in pelle rossa sono originali e ottimamente conservati, solo lievemente scoloriti e con una piacevole patina.

Meccanicamente completa ed originale, ma ferma da una ventina di anni. Necessita di un controllo generale per stabilire gli interventi necessari per poter tornare in circolazione. A causa dei problemi riscontrati il serbatoio venne rimosso e vi fu installato il serbatoio di un altro modello di veicolo, in attesa di riparare quello originale. È rimasta così da allora ed il serbatoio originale non è più disponibile. Revisione non in corso di validità.

Una delle coupé più eleganti mai costruite, concepita per percorrere lunghe distanze con stile ed in totale comfort, resa inconfondibile dal design della Touring. Questo esemplare, perfettamente conservato dopo i tanti anni di inattività, è unico per la sua storia e per il suo rapporto qualità prezzo imbattibile.

Registered in 1966, won as a prize at the "2nd Spring Competition - The Thirteen Pearls of Melodrama". The unobtainable warranty certificate is available, which also contains the competition references. Currently, it has number plates and 1972 logbook of the Province of Alessandria.

Auteuil Silver colour, bodywork was restored in the 1990s then remained stationary about twenty years ago in a garage due to a petrol tank problem. There are still some restoration photos. In excellent condition because of years spent under a sheet cover in a dry, protected environment. The red leather interior is original and well preserved, only slightly discoloured with a pleasant patina.

Mechanically complete and original, but stationary for about twenty years so needs a general overall check to establish necessary interventions in order to put it back into circulation. Due to the problems encountered, the tank was removed and that of another vehicle model installed, waiting to repair the original one. It has remained like that ever since and the original tank is no longer available. The car doesn't have a valid MOT.

One of the most elegant coupés ever built, designed to travel long distances in style and comfort, made unmistakable by the Touring design. This model, perfectly preserved after many years of inactivity, is unique for its history and unbeatable value for money.



Vettura immatricolata
nel 1966, vinta
come premio
al "2° Concorso
di Primavera -
Le Tredici Perle
Del Melodramma"



*Registered in 1966,
won as a prize
at the "2nd Spring
Competition -
The Thirteen Pearls
of Melodrama"*



ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR 1966



TELAIO N° | VIN N°

AR1201584

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

AR00530

STIMA | ESTIMATE

€ 22.000 - 28.000

- Auto italiana da sempre, conserva le targhe del 1966 della provincia di Roma. Rimasta con il primo proprietario fino al 1998.

Colore Bianco Biancospino, uno dei primi telai prodotti della prima serie che si differenzia per la leva di apertura baule posizionata a destra, l'impianto frenante Dunlop e per l'assenza di servofreno. Vettura sana, restaurata diversi anni fa ed ancora in ottime condizioni ad eccezione di pochi punti. Interni in panno originali ed incredibilmente integri, mostrano solo qualche segno del tempo.

- Motore e cambio originali, perfettamente funzionante, il motore è stato rifatto completamente nei primi anni 2000 e da allora è stata usata pochissimo. Tagliandata e revisionata nel 2019.

- Capolavoro di Giugiaro per la carrozzeria Bertone, rarissima e ricercatissima prima serie, questo esemplare si distingue per la sua originalità e per l'eccezionale completezza di particolari. Un pezzo imperdibile per ogni collezionista del Biscione.

- Always an Italian car, it has the 1966 number plates of the Province of Rome, and remained with the first owner until 1998.

- Bianco Biancospino (white hawthorn) colour, one of the first frames produced in the first series, which differs for the boot opening lever positioned on the right, the Dunlop braking system and the absence of power brakes. A very sound car, restored several years ago and still in excellent condition, except for a few points. Original and incredibly intact cloth interior, showing only a few signs of the time.

- Original engine and gearbox, in perfect working order; the engine was completely rebuilt in the early 2000s and has been used very little since then. serviced and overhauled in 2019.

- A masterpiece by Giugiaro for the Bertone bodywork, a very rare and highly sought-after first series, this model stands out for its originality and exceptional completeness of details. A must-have piece for every "Biscione" collector.



Capolavoro
di Giugiaro
per la carrozzeria
Bertone, rarissima
e ricercatissima
prima serie



*A masterpiece
by Giugiaro
for the Bertone
bodywork a very
rare and highly
sought-after
first series*



TRATTORE PIAGGIO T 111 ANNI '70



TELAIO N° | VIN N°

TL A 1 T *1756

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

-

STIMA | ESTIMATE

€ 3.000 - 5.000

▶ Piccolo trattore agricolo prodotto dalla Piaggio negli anni 70 in pochissimi esemplari. Rappresentò il tentativo della Piaggio di espandere la sua gamma di prodotti al mondo agricolo dopo aver conquistato un solido primato in quello dei piccoli mezzi commerciali.

▶ Monta un motore monocilindrico 2 tempi di 200 cc di derivazione Ape con 4 marce avanti e 4 indietro e blocco differenziale.

▶ Esemplare restaurato totalmente, portato alla condizione di nuovo, completo di libretto uso e manutenzione (in fotocopia).

▶ Rarissimo esemplare in queste condizioni da esposizione.

▶ Small farm tractor produced by Piaggio in the 1970s in a very few examples. It represented Piaggio's attempt to expand its range of products to the agricultural world after winning a sound record in small commercial vehicles.

▶ It has a 200cc 2-stroke single-cylinder Ape-derived engine with 4 forward and 4 reverse gears and differential lock.

▶ Totally restored, brought to a new condition, complete with its booklet of use and service log (in photocopy).

▶ Very rare example in this exhibition condition.



Il tentativo
della Piaggio
di espandere la sua
gamma di prodotti
al mondo agricolo



*Piaggio's attempt
to expand its range
of products to the
agricultural world*



VELOREX OSKAR 54 CA. 1959



TELAIO N° | VIN N°

AR1201584

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

Jawa, 250 cc

STIMA | ESTIMATE

€ 6.000 - 8.000

La Velorex è stata un'azienda Cecoslovacca, produttrice di motociclette e piccoli autoveicoli, fondata nel 1936 dai fratelli Stránský, è riuscita a sopravvivere alla guerra ed a due dittature e, fino al 1971 è rimasta attiva. Tra i suoi modelli, l'Oskar è uno dei più interessanti, portando all'estremo il concetto di "moto coperta" tipico delle mini auto.



Dotato, nella versione dopoguerra, di meccanica Jawa 250, l'Oskar è una moto a 3 ruote, con due posti affiancati, ed una carrozzeria inizialmente in pelle, poi in finta pelle, sostenuta da sottilissimi tubi in acciaio.



Mezzo raro, poco conosciuto ma affascinante nella sua semplicità. L'unico esemplare che si sappia essere in Italia.



Restaurato alcuni anni fa.



Privo di documenti.



Velorex was a Czechoslovakian manufacturing company of motorbikes and small cars, founded in 1936 by the Stránský brothers, able to survive the war and two dictatorships, and remained active until 1971. Among its models, the Oskar was one of the most interesting, taking the concept of a "covered motorbike", typical of mini cars, to the extreme.



Equipped, in the post-war version, with Jawa 250 mechanics, the Oskar was a 3-wheeled motorbike, with two seats side by side, and bodywork initially in leather, then in imitation leather, supported by very thin steel tubes.



A rare vehicle, little known but fascinating in its simplicity. The only example known in Italy.



Restored a few years ago.



No documents available.





Unico esemplare
conosciuto
in Italia



*The only
example known
in Italy*



ACMA VESPA 400 TRASFORMABILE 1958



TELAIO N° | VIN N°

8695

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

2 tempi, 393 cc

STIMA | ESTIMATE

€ 6.000 - 8.000

La ACMA, (Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires) è una consociata della Piaggio e viene fondata nel 1950 a Fourchambault, vicino a Digione (F) per produrre, su licenza, la Vespa. Nel 1957 presenta la Vespa 400. È una microcar, progettata in Italia e sviluppata in Italia dalla Piaggio a partire dal 1952, ed è immaginata per essere il primo passaggio alle 4 ruote per milioni di Vespisti. Alla fine della produzione, nel 1961, ne saranno state realizzate 34.000 unità.



In Italia ne sono arrivate pochissime: Piaggio e Fiat, infatti, avevano privatamente raggiunto un accordo per "non disturbarsi a vicenda" sul mercato nazionale.



➤ Motore bicilindrico in linea, 2 tempi, raffreddato ad aria. Velocità massima 85 km/h.

Esemplare da sempre italiano, immatricolato nel 1958. Nel 1961, a seguito di un passaggio di proprietà, viene targato Arezzo, con la targa AR 28xxx che mantiene, assieme al libretto dello stesso anno, ancora oggi.



➤ Restaurata nel 1976, quando è entrata nell'attuale collezione, ed usata pochissimo da allora. Si presenta in ottime condizioni, sia negli interni sia negli esterni. Colorazione bicolore.



➤ Una vettura perfetta per arricchire qualsiasi collezione di mini auto o di Vespa.



ACMA, (Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires) was a subsidiary of Piaggio, founded in 1950, in Fourchambault near Dijon, France, to produce, under licence, the Vespa. In 1957, it presented the Vespa 400, a micro car, designed in Italy and developed by Piaggio since 1952, and was probably the first 4-wheeler for millions of Vespisti. By the end of production, in 1961, 34,000 units had been built.



There were very few of them in Italy: in fact, Piaggio and Fiat privately reached an agreement "not to disturb each other" on the domestic market.



➤ Air-cooled, 2-stroke, in-line twin-cylinder engine. Maximum speed 85 km/h.

Registered in 1958, and always an Italian model. In 1961, following a change of ownership, it was registered in Arezzo, with number plate AR 28xxx, which it still has today, together with the logbook of the same year.



➤ Restored in 1976, when it entered the current collection, and used very little since then. It is in excellent condition, both inside and outside. Two-tone colouring.



➤ A perfect car to enrich any mini-car or Vespa collection.





In Italia ne sono arrivate pochissime, questo esemplare è da sempre italiano



There were very few of them in Italy, and this one is one of them



HANS GLAS GOGGOMOBIL TS 250 COUPÈ

1962



TELAIO N° | VIN N°

02278576*

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

Bicilindrico 2 tempi, 245 cc.

STIMA | ESTIMATE

€ 6.000 - 8.000

Fondata nel 1951, la Hans Glas è stata una casa motociclistica tedesca, attiva tra il 1951 ed il 1969. Nel 1955, ha presentato la Goggomobil, un modello di mini auto, equipaggiato con un motore motociclistico bicilindrico a due tempi, raffreddato ad aria, montato in posizione posteriore, con cilindrata iniziale di 250 cc, poi incrementati a 300 e, nell'evoluzione finale, a 400 cc. Inizialmente presentata con carrozzeria berlina, la Goggomobil, dal 1957, viene resa disponibile anche nel modello TS, con carrozzeria Coupè. Di TS ne verranno prodotte, fino al 1969, 66.511 esemplari.



Sicuramente, tra le vetturine del periodo, quella con la migliore qualità costruttiva e la tecnica più avanzata.



Immatricolata in Germania il 7 marzo del 1962, con una storia conosciuta dal giugno del 1968, quando viene immatricolata, venduta dalla concessionaria BMW di Monaco, a nome di un operaio, con la targa ancora oggi utilizzata, a Lauf an der Pegnitz, cittadina di circa 30.000 abitanti ad est di Norimberga. Nel settembre del 1975, ne diventa proprietario un preside, sempre abitante a Lauf e, nel 1985 è ceduta ad un nuovo utilizzatore, sempre della zona di Norimberga.



Restaurata completamente appena arrivata in Italia, esistono delle foto che la ritraggono durante varie fasi della lavorazione, non è più stata utilizzata da allora.



Dotata di targa e libretto tedeschi.



Un ottimo esemplare dalla storia conosciuta, in splendide condizioni post restauro.



Founded in 1951, Hans Glas was a German motorbike manufacturer, active between 1951 and 1969. In 1955, they presented the Goggomobil, a microcar equipped with a rear-mounted, 2-stroke, air-cooled motorbike engine with an initial displacement of 250cc, then increased to 300cc and, in the final evolution, 400cc. Initially presented with saloon bodywork, the Goggomobil, since 1957, was available in the TS model, with a Coupé bodywork. The TS was produced in 66,511 units until 1969.



Among the small cars of the period, it was the one with the best construction quality and most advanced technology.



First registered in Germany on 7 March 1962, with a well-known history since June 1968, when it was registered and then sold by the BMW dealership in Munich, in the name of a worker, with the number plate still used today, from Lauf an der Pegnitz, a town of about 30,000 inhabitants east of Nuremberg. In September 1975, a headmaster still living in Lauf became the owner and, in 1985, it was sold to a new user, also from the Nuremberg area.



Restored completely when it arrived in Italy: there are photos of it during the various stages of processing. It has not been used since then.



German number plate and logbook.



An excellent example with a well-known history, in splendid post-restoration condition.





Affidabile
e ben rifinita



Reliable
and well finished





TELAIO N° | VIN N°

030664

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110D.000

STIMA | ESTIMATE

€ 7.000 - 10.000

➤ Bianchina Trasformabile della terza serie, prodotta nei soli anni 1961-1962, con motore Fiat da 499,5 cc per 19,5 Cv. Versione piuttosto rara e dall'innegabile fascino, rappresenta il perfetto stile di vita italiano del periodo, dove, anche con mezzi economici limitati, si cercava di ottenere stile e raffinatezza.

➤ Esemplare immatricolato nel marzo del 1961 a Siena, con la targa SI 30xxx che ha tenuto fino a quando è stata radiata dall'attuale proprietario.

➤ Restaurata svariati anni fa, mai usata da allora. Si presenta in ottime condizioni, sia negli interni sia negli esterni. Colorazione bicolore, Azzurro/Bianco.

➤ Radiata dalla circolazione, è disponibile fotocopia del libretto originale.

➤ Perfetta per una serata romantica o come auto da usare al mare, facile da gestire e di enorme classe.

➤ *Bianchina Trasformabile, third series, only produced between 1961 and 1962 with a Fiat 499.5cc engine for 19.5hp. A rather rare version with undeniable charm, it represents the perfect Italian lifestyle of the period where, even with limited economic means, an attempt was made to achieve style and refinement.*

➤ *Registered in March 1961, in Siena, with number plate SI 30xxx, which it held until it was cancelled from the vehicle registration office, and thus circulation, by the current owner. A photocopy of the original logbook is available.*

➤ *Restored several years ago, and never used since, it is in excellent condition, both inside and outside. Two-tone colouring - Light Blue/White.*

➤ *Cancelled from circulation, photocopy of the original logbook is available.*

➤ *Perfect for a romantic evening or as a car to use at the sea, easy to handle and of enormous class.*



Facile da gestire
e di enorme
classe



*Easy to handle
and of enormous
class*





MOTORE N° | ENGINE N°

2/01463

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

250 cc

STIMA | ESTIMATE

€ 1.000 - 3.000

La Baldi Mini Auto, nata nel 1971 ad Alfonsine (RA), produceva mini auto su base Piaggio Ape. Nel 1992 è stata acquistata dall'azienda Grecav e, nel 1997 ha definitivamente chiuso i battenti. Nei suoi 26 anni di storia, la BMA ha prodotto solo 3 modelli, rispettivamente Amica, Brio e Nuova Amica (quest'ultima l'unica a 4 ruote).



Il modello Amica, quello di gran lunga più di successo, è una tre ruote, su base telaio/motore dell'Ape Piaggio ed è stata offerta a partire dal 1972, con una cilindrata variabile tra i 50 ed i 250 cc.



L'Amica si riconosce per la forma inconsueta e le portiere, in tela, ad apertura ad ali di gabbiano.



➤ Motore bicilindrico, 2 tempi, 250 cc.

➤ L'esemplare offerto non è mai stato targato o utilizzato e si presenta in condizioni pari al nuovo.



Divertente mini auto, all'epoca in Italia la si poteva guidare senza alcuna patente, ha dimensioni minime: 2,15 metri di lunghezza per 1,40 metri di larghezza ed un peso di soli 285 Kg.



➤ Un modello raro, testimone di un'epoca, in condizioni pari al nuovo. Introvabile.

Baldi Mini Auto, born in 1971, in Alfonsine, Ravenna, produced mini cars based on the Piaggio Ape. In 1992, it was purchased by the Grecav Company and, in 1997, it definitively closed its doors. In its 26 years of history, BMA produced only 3 models, respectively the Amica, Brio and Nuova Amica (the latter the only one with 4 wheels).



The Amica model, by far the most successful, was a three-wheeler, on the chassis/engine base of the Ape Piaggio and offered since 1972, with a displacement varying between 50cc and 250cc.



The Amica can be recognised by its unusual shape and its gullwinged doors, in canvas.



➤ Twin-cylinder, 2-stroke in-line 250 cc engine.

➤ The model offered has never been registered or used and is in the same condition as new.



A fun mini car, at that time in Italy you could drive it without a licence; it has minimum dimensions: 2.15 metres long by 1.40 metres wide and a weight of only 285kg.



➤ A rare model, testimony to an era, its condition as new. Unobtainable.



Un modello raro,
testimone
di un'epoca,
in condizioni pari
al nuovo



*A rare model,
testimony to an era,
its condition
as new*



HEINKEL KABINE 1957



TELAIO N° | VIN N°

305 143

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

485 722

STIMA | ESTIMATE

€ 10.000 - 15.000

➤ La Heinkel Kabine è stata prodotta, dal 1956 al 1958 presso gli stabilimenti della Heinkel Flugzeugwerke, dal 1958, dalla Dundalk Engineering Co. in Irlanda e dal 1960 dalla Trojan Cars Ltd in Inghilterra. Esiste anche una versione argentina, prodotta dal 1958 al 1962 dalla Los Cedros S.A.

➤ Considerata all'avanguardia, molto ben assemblata, la Kabine ha ancora oggi numerosi appassionati che la collezionano e che organizzano raduni dedicati.

➤ Esemplare immatricolato nel 1957, arrivato in Italia, via Svezia, nel febbraio del 2000, acquistato dall'attuale proprietario che ha provveduto a far effettuare un restauro completo.

➤ Interessante esemplare di 175 Tipo 153, con motore monocilindrico, a valvole in testa, di 174 cc.

➤ Restaurata dall'attuale proprietario subito dopo l'acquisto, riverniciata di colore rosso, colore corretto per tipo. Praticamente mai usata da allora.

➤ Dal 2000 nell'attuale collezione. Auto estremamente interessante, e dotata di targa e di libretto Svedese. Accompagnata dal libro dei ricambi, varie lettere dell'Heinkel Club e dal catalogo di vendita dell'epoca e da alcune foto pre-restauro.

➤ Heinkel Kabines were produced, from 1956 to 1958 at Heinkel Flugzeugwerke plants and, since 1958, by Dundalk Engineering Co. in Ireland and, since 1960, Trojan Cars Ltd. in England. There was also an Argentine version, produced from 1958 to 1962 by Los Cedros S.A.

➤ Considered at the cutting edge of technology, and very well assembled, the Kabine still has many enthusiasts who collect it and organise dedicated rallies.

➤ Interesting example of the 175 Type 153, with single-cylinder, overhead valve engine, 174cc.

➤ Registered in 1957, it arrived in Italy, via Sweden, in February 2000, purchased by the current owner who carried out complete restoration immediately after purchase.

➤ Repainted in red, colour corrected by type. Practically never used since then.

➤ In the current collection since 2000. Extremely interesting car equipped with Swedish number plate and logbook. Accompanied by the spare parts manual, various letters from the Heinkel Club, the sales catalogue of the time and some pre-restoration photos.



Auto estremamente
interessante, e dotata
di targa e di libretto
Svedese



*Extremely
interesting car
equipped with
Swedish number
plate and logbook*



25

FERVES 500 RANGER 1966



TELAIO N° | VIN N°

FUS 03086

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110F.000

STIMA | ESTIMATE

€ 20.000 - 30.000

La Ferrari Veicoli Speciali è stata fondata nel 1965, a Torino, dal progettista Carlo Ferrari, con lo scopo di produrre vetture speciali su base meccanica Fiat. Al Salone di Torino del 1966, viene presentata la Ranger, un mezzo prettamente da lavoro, su base meccanica della Fiat 500. Alto da terra, con una carrozzeria molto semplice e finiture spartane, la Ranger viene presto adottata da chi ha da svolgere lavori in campagna o nei boschi e, soprattutto la versione 4x4, può essere vista come la nonna della Panda 4x4 prima serie. Circa 600 le unità prodotte, molto meno quelle sopravvissute, visto che la Ranger veniva solitamente impegnata in lavori gravosi.



La Ranger è una delle derivate su base Fiat 500 più valide, particolari e ricercate dal mercato. Difficile da trovare, soprattutto in buone condizioni.



Immatricolato nei primi mesi del 1967, è stato poi targato a Siena, con targa SI 205xxx nella seconda metà del 1979 per poi essere reimmatricolato, con l'attuale targa FI F3xxxx, nella Provincia di Firenze nel 1986.



Da anni nell'attuale collezione, è stato completamente restaurato e praticamente mai usato da allora.



Un veicolo straordinario e raro, divertente da usare capace di destreggiarsi e porsi al centro dell'attenzione in qualsiasi contesto.



Ferrari Veicoli Speciali was founded in 1965, in Turin, by designer Carlo Ferrari, with the aim of producing special cars on a Fiat mechanical basis. At the 1966 Turin Motor Show, the Ranger, a purely working vehicle, was presented on the Fiat 500 mechanical base. High off the ground, with a very simple bodywork and Spartan finish, the Ranger was soon adopted by those who worked in the countryside or woods, especially the 4 wheel-drive version, which was the mother of the Panda 4x4 first series. About 600 units were produced, much less the surviving ones, as the Ranger was usually engaged in heavy work.



The Ranger is one of the most valid, special and sought-after Fiat 500-based derivatives on the market. Difficult to find, especially in good condition.



Registered in early 1967, it was then registered in Siena, with number plate SI 205xxx in the second half of 1979, and then re-registered with the current number plate FI F3xxxx, in the Province of Florence, in 1986.



For years (see certified date of PRA - Italian Car Registration Office) in the current collection, it was completely restored and practically never used since.



An extraordinary and rare vehicle, fun to use with good manoeuvrability, and the centre of attention in any context.





Un veicolo
straordinario
e raro



*An extraordinary
and rare vehicle*







FIAT 500 N GHIA JOLLY 1959



TELAIO N° | VIN N°

053003

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110.000

STIMA | ESTIMATE

€ 40.000 - 50.000

› Vettura immatricolata a Savona nel 1959, venduta dalla filiale Fiat di Torino e da Ghia S.p.a. al primo proprietario, un commerciante savonese. Splendida ed iconica prima serie, conserva le targhe della provincia di Torino del 1964, il libretto è stato rifatto nel 1984. E' presente l'estratto cronologico su cui sono riportate le informazioni sulla prima vendita ed il prezzo.

› Colore azzurro, è stata acquistata dall'attuale proprietario nel 2001, il quale l'ha usata durante le vacanze al mare per i primi anni e poi l'ha riposta sotto ad un lenzuolo in garage fino ad oggi. La vettura ha subito un restauro circa vent'anni fa ed è ancora in buonissime condizioni, conserva tutti i dettagli specifici del modello, come i sedili in vimini ancora in ottimamente conservati.

› Meccanicamente completa ma ferma da almeno quindici anni, non ha la revisione in corso di validità e necessita di un controllo generale di motore ed impianto frenante prima di poter essere utilizzata.

› La 500 Ghia Jolly su base N è la spiaggia per antonomasia, la più famosa e probabilmente la più bella e stilisticamente riuscita. Ai dettagli specifici della prima serie come le prese d'aria sotto i fanali anteriori e le frecce a goccia, si uniscono i paraurti sagomati ed i caratteristici sedili in vimini, pensati appositamente per permettere ai fortunati possessori di saltarci dentro con i costumi ancora bagnati e correre al prossimo party sulle spiagge della Costa Azzurra. Un oggetto irrinunciabile per tutti gli amanti della Dolce Vita.

› Registered in Savona in 1959, sold by the Fiat branch in Turin and Ghia S.p.a. to the first owner, a merchant from Savona. Splendid and iconic first series, it has the number plates of the Province of Turin in 1964, and the logbook was renewed in 1984. There is an extract of the chronological information on the first sale and price.

› Light blue in colour, it was bought by the current owner in 2001, who used it during seaside holidays for the first few years and then put it under sheet covering in the garage until today. It underwent restoration about twenty years ago and is still in very good condition and conserves all the specific details of the model, such as the well-preserved wicker seats.

› Mechanically complete but has been stationary for at least fifteen years. The car doesn't have a valid MOT. A general overall check of the engine and braking system is required before being used again.

› The 500 Ghia Jolly on an N base is the "spiaggina" (beach) car par excellence, the most famous and probably the most beautiful and stylistically successful. Added to the specific details of the first series such as the air intakes underneath the headlamps and teardrop-shaped arrows combined with shaped bumpers and characteristic wicker seats, were specially designed to allow the lucky owners to jump in straight from the beach with bathing costumes still wet and run to the next party on the beaches of the Côte d'Azur. A must-have item for all lovers of the Dolce Vita.



La 500 ghia
è la spiaggia
per antonomasia,
la più famosa
e probabilmente
la più bella



*The 500 Ghia
is the "spiaggina"
car par excellence,
the most famous
and probably the
most beautiful*







PIAGGIO APE CALESSINO

1952



MOTORE N° | ENGINE N°

*8731*AB1M

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

125cc

STIMA | ESTIMATE

€ 12.000 - 15.000

L'ormai mitico Ape Piaggio nasce nel 1948, per dotare di un mezzo da lavoro le categorie più povere, che non si possono permettere un mezzo più "vero". In realtà, la Vespa a 3 ruote con capacità di trasporto, è un'idea geniale che andrà ben oltre le speranze iniziali. Ancora oggi, infatti, dopo essere uscito di produzione nella metà degli anni '90, è ampiamente utilizzato e, l'Ape, è ormai considerato un oggetto di design, specialmente nelle sue prime versioni. Tra le mansioni che ha svolto l'Ape, una delle più celebri è, nella versione a calessino, ancora oggi prodotta in India, il trasporto delle persone. Questo mini Taxi, infatti, è capace di infilarsi nei vicoli più stretti di Positano e Capri, o nei villaggi rinascimentali, sfruttando le sue dimensioni minime ed un'agilità di movimento unica.

- Raro e ricercato Ape Piaggio Calessino, prodotto all'inizio degli anni '50.
- Testimone perfetto delle "Vacanze Romane" e della "Dolce Vita...".
- Perfettamente restaurato, parti in legno nuove.
- Ideale per una casa, o un Relais Chateau, in riva al mare.
- Raro, bello, raffinato, pratico: un connubio unico, mai replicato.
- Privo di documenti. Probabilmente immatricolato in Toscana, a Siena, nella seconda metà del 1952.

The now legendary Ape Piaggio was born in 1948 to provide the poorest categories with a means of work who could not afford a more "true" means of transport. In reality, the 3-wheeled Vespa with transport capacity was a brilliant idea that went far beyond initial hopes. In fact, even today, after going out of production in the mid-1990s, it is still widely used and the Ape (Bee) is now considered a design object, especially in its first versions. Among the tasks carried out by the Bee, one of the most famous was, in its version still produced in India, the transportation of people. In fact, this mini taxi was capable of getting into the narrowest alleys of Positano and Capri, or into Renaissance villages, taking advantage of its minimal dimensions and unique agility of movement.

- Rare and sought-after Piaggio Ape Calessino, produced in the early 1950s.
- Perfect testimony to the "Roman Holiday" and the "Dolce Vita...".
- Perfectly restored, new wooden parts.
- Ideal for a house, or a Relais Chateau, by the sea.
- Rare, beautiful, refined, practical: a unique combination, never replicated.
- No documents available. Probably registered in Siena, Tuscany, Italy, in the second half of 1952.



Mini taxi capace
di infilarsi nei vicoli
più stretti di Positano
e Capri



*Mini taxi capable
of getting into
the narrowest alleys
of Positano and Capri*



MIVAL MIVALINO EXTRA 1955



TELAIO N° | VIN N°

30151

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

30151

STIMA | ESTIMATE

€ 25.000 - 30.000

➤ La Messerschmitt nel 1953 presenta la sua motocicletta chiusa a tre ruote, o mini auto, Kabinenroller KR 175, presto seguita dalla KR 200, disegnata dall'ingegnere aeronautico Fritz Fend.

➤ La Mival, Metalmeccanica Italiana Valtrompia SpA, è stata fondata nel 1950 a Gardone Valtrompia, proprio per produrre mezzi da trasporto economici. È a lei che, nel 1953, viene assegnata la licenza per produrre la microcar Messerschmitt in Italia. Inalterato nella linea e nei concetti meccanici, questo modello derivato viene rinominato Mivalino.

➤ Dotato di motore monocilindrico due tempi, di 171,7 cc, raffreddato ad aria. Versione "Extra" meglio rifinita negli interni della "Normale" e dotata di verniciatura bicolore.

➤ Esempio prodotto nel 1955. Restaurato, in condizioni pari al nuovo.

➤ Il Mivalino è sempre stato apprezzato per la sua qualità costruttiva: Questo esemplare, unico, permette di acquistarlo uno come nuovo, a 63 anni dalla fine della produzione.

➤ Messerschmitt, one of the oldest global aircraft factories, presented its closed three-wheeled motorbike, or microcar, Kabinenroller KR 175, soon followed by the KR 200, designed by aeronautical engineer Fritz Fend.

➤ Mival (Metalmeccanica Italiana Valtrompia Ltd.) was founded in 1950 in Gardone Valtrompia, Italy, precisely to produce economical transport vehicles. In 1953, it was granted a licence to produce the Messerschmitt microcar in Italy. Unchanged in line and mechanical concepts, this derivative model was renamed Mivalino.

➤ Equipped with a single-cylinder, 2-stroke, 171.7cc, air-cooled engine.

➤ The "Extra" version was a better finished interior of the "Normale", and a two-tone paint finish.

➤ Produced in 1955. Restored in the same condition as new.

➤ The Mivalino has always been appreciated for its construction quality: this unique example allows you to buy one as new, 63 years after the end of production.



Versione "Extra"
meglio rifinita
negli interni
della "Normale"



*The "Extra"
version has better
finished interior
of the "Normale"one*





TELAIO N° | VIN N°

ZFA17500P0064832

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

175A3000

STIMA | ESTIMATE

€ 18.000 - 22.000

Auto immatricolata nell'aprile 1999 in Germania, in Italia dal 2003 e con lo stesso proprietario per 16 anni. Targa e documenti italiani del 2003, corredata di CRS, Targa Oro ASI in fase di rilascio. Ha percorso 139.000Km in 21 anni.



Esemplare numero 1567, l'ultimo esemplare censito risulta essere il 1568, ritenuto anche l'ultimo prodotto di questa edizione limitata, inizialmente prevista in soli 300 pezzi. Colore Grigio Vinci metallizzato, esclusivo per la Limited Edition. Carrozzeria e interni sottoposti a detailing professionale con restauro conservativo delle parti con più evidenti segni del tempo. Originale in tutte le componenti specifiche, una delle poche coupé non modificate.



Libretto Service e molta documentazione relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria. Revisione completa del motore effettuata in Fiat e documentata. Linea di scarico e catalizzatore nuovi, molle originali Fiat Coupé Limited Edition e ammortizzatori nuovi, pneumatici nuovi.



La più speciale delle Fiat Coupé 20V Turbo, dotata del nuovo cambio a 6 marce, pulsante avviamento, potenti freni Brembo con dischi forati e pinze a 4 pistoncini rosse, come il coperchio punterie, la barra duomi ed altri dettagli. Pedaliera Sparco Reflex e sedili Recaro, cerchi e particolari bruniti sia all'interno che nella carrozzeria, predisposizione telefono mobile originale Fiat così come la rara radio Philips di primo equipaggiamento. Fondo scala tachimetro a 280 Km/h per questa Coupé da 220cv per 1300Kg, con 250 Km/h di velocità massima e lo 0-100km/h in 6 sec è ancora oggi la Fiat più veloce di sempre.



Registered in April 1999 in Germany, then Italy since 2003, and with the same owner for 16 years. Italian number plates and documents of 2003, accompanied by the CRS (relevant historical certificate), and the Certificate of Identity - the ASI Gold Plaque (registry of historical cars over 20 years - undergoing issue. 139,000km covered in 21 years.



The car's unit number was 1567; the last registered specimen was 1568, considered the last one issued. A product of this limited edition, initially planned in only 300 units. Vinci Grey metallic colour, exclusive for the Limited Edition. Professional detailing of bodywork and interior with conservative restoration of the parts with more evident signs of time. Original in all component specifications, one of the few unmodified coupés.



Service log and a lot of documentation relating to ordinary and extraordinary maintenance. Complete well-documented overhaul of the engine carried out in Fiat. New exhaust line and catalytic converter, original Fiat Coupé Limited Edition and shock absorbers, and new tyres.



The most special of the Fiat Coupé 20V Turbo, equipped with the new 6-speed, push-button starter, Brembo power brakes with perforated discs and red 4-piston callipers, like the tappets cover, the dome bar and other details. Sparco Reflex Footswitch and Recaro seats, rims and burnished details both inside and in the bodywork, predisposition for original Fiat mobile phone as well as the rare original Philips radio. Speedometer full-scale at 280km/h for this Coupé 220hp for 1,300kg, with 250km/h top speed, and 0-100km/h in 6 sec is still the fastest Fiat ever.





La più spettacolare
youngtimer di casa
fiat, oggi rarissima



*The most spectacular
youngtimer of Fiat,
today very rare*





TELAIO N° | VIN N°

WAUZZZ85ZCA049439

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

WN

STIMA | ESTIMATE

€ 8.000 - 10.000

- Due proprietari da nuova, dotata di targhe e libretto di prima immatricolazione, fornita con manuale uso e manutenzione. Ha percorso solamente 76.000Km in 39 anni.

- Colore Argento con interni in tessuto tipico della produzione Audi/VW dell'epoca, rarissimo da reperire oggi. La carrozzeria è in gran parte in prima vernice, auto sempre custodita al coperto e conservata in splendide condizioni. Interni ottimamente conservati. Allestimento sportivo dotato di spoiler posteriore in gomma, coachline rossa e grigia, fasce fiancate a contrasto con logo Audi e cerchi in lega leggera.

- Meccanica in perfetta efficienza, tagliandata. Il motore a 5 cilindri in linea a carburatore eroga in modo omogeneo i 115cv, molto solida e affidabile. Versione lussuosa ed elegante della Coupe Quattro.

- Lanciata sul mercato dopo la Coupe Quattro aveva il compito di soddisfare le esigenze degli utenti meno sportivi e più inclini al comfort, ma che non volevano rinunciare alla carrozzeria coupé. Questo modello nasce dal prototipo della Italdesign di Giorgetto Giugiaro presentato del 1973 e chiamato "Asso di Picche". La sua linea solida e spigolosa la rende oggi molto affascinante. Auto visibile previo appuntamento in Abruzzo, luogo dove andrà ritirata.

- Two owners from new, equipped with number plates and first registration logbook; supplied with user booklet and servicing log. Only 76,000km covered in 39 years.

- Silver colour with interior fabric typical of Audi/VW production at the time, very rare to find today. Bodywork is largely first paint, always kept indoors and preserved in splendid condition. Well-preserved interior. Sporty interior with rubber rear spoiler, red and grey coach line, contrasting side panels with Audi logo and light alloy wheels.

- Mechanics in perfect working order. The in-line 5-cylinder carburettor engine delivers 115hp evenly, very sound and reliable. Luxurious and elegant version of the Quattro Coupé.

- Launched on the market after the Quattro Coupé, it was designed to meet the needs of users who were less sporty and more inclined towards comfort, but who did not want to give up the coupé bodywork. This model was born from the Italdesign prototype by Giorgetto Giugiaro presented in 1973 and called "Ace of Spades". Its solid and angular line makes it really fascinating today. Car visible by appointment in Abruzzo, where it will be collected.



Questo modello nasce dal prototipo della Italdesign di Giorgetto Giugiaro presentato del 1973 e chiamato "Asso di Picche"



This model was born from the Italdesign prototype by Giorgetto Giugiaro presented in 1973 and called "Ace of Spades"



ALFA ROMEO 33 1.5 TI 1988



TELAIO N° | VIN N°

ZAR905A2005468036

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

905A2V 305.88

STIMA | ESTIMATE

€ 10.000 - 12.000

Auto immatricolata nel 1988, conserva targhe e libretto originali della provincia di Bari. L'attuale proprietario racconta che, a causa di gravi problemi di salute, il primo proprietario fu costretto a smettere di guidarla pochi mesi dopo l'acquisto e la chiuse in un box dove si faceva accompagnare di tanto in tanto per metterla in moto e sentire il rumore del motore boxer. La vettura rimase in quel box sino al 2018. Ad oggi il contachilometri segna 5847km.

Colore argento con interni in tessuto a quadri, la vettura si presenta in condizioni strepitose. I sedili sono pari al nuovo, come il volante ed il pomello del cambio, le plastiche sono ancora opache e non producono alcuno scricchiolio. È ancora presente il cellophane protettivo sulla moquette.

Meccanicamente perfetta, sono stati eseguiti tutti gli interventi necessari per poter circolare dopo un così lungo periodo di inattività, tra cui una revisione dell'impianto frenante ed un tagliando generale con sostituzione della cinghia di distribuzione. Da allora ha percorso poco più di 1000km. La vettura monta l'impianto di climatizzazione aftermarket della linea accessori Alfa Romeo, installato dalla concessionaria al momento dell'acquisto, ed è presente il depliant specifico del climatizzatore assieme al libretto dei tagliandi ed al libretto di uso e manutenzione.

L'Alfa 33 fu un enorme successo commerciale, grazie alle generose prestazioni ed al costo relativamente contenuto.

Registered in 1988, it has original number plates and logbook of the Province of Bari. Current owner says that, due to serious health problems, first owner forced to stop driving it a few months after purchase and locked it in a garage where he was accompanied from time to time to start it and hear the noise of the boxer engine. Car remained in that garage until 2018. Odometer reads 5,847km to date.

Silver colour with plaid fabric interior, the car is in stunning condition. Seats are as new, like the steering wheel and gear knob, plastics are still opaque with no creaking noise. There is still protective cellophane on the carpet.

Mechanically perfect, all necessary interventions carried out for the car to circulate after such a long period of inactivity, including a braking system overhaul and a general service with replacement of the timing belt. Since then, it has travelled just over 1,000km. The car is fitted with the aftermarket air conditioning system of the Alfa Romeo accessory line, installed by the dealership at the time of purchase. There is the specific air conditioning brochure together with the service log and use and maintenance booklet.

The Alfa 33 was a huge commercial success, thanks to its generous performance and relatively low cost.



Ad oggi
il contachilometri
segna 5847km



Odometer
reads 5,847km
to date





TELAIO N° | VIN N°

ZAR11500006008424

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

01563

STIMA | ESTIMATE

€ 27.000 - 30.000

- Vettura immatricolata nel 1990 da una concessionaria della provincia di Rovigo e mai utilizzata. Quando l'attuale proprietario l'ha acquistata nel 2015 il tachimetro segnava soli 40km. Targhe e libretto originali. Possiede il libretto dei tagliandi ed il libretto di uso e manutenzione.

- Colore Rosso Winner con interni beige, la vettura si presenta in condizioni pari al nuovo sotto tutti i punti di vista, e si abbinano perfettamente ai 4809km percorsi fino ad oggi. È ancora presente il cellophane sulla moquette. Il proprietario racconta di averla semplicemente fatta lucidare al momento dell'acquisto, nel 2015, in quanto la vernice si era lievemente opacizzata dopo i primi 25 anni di vita. Monta un volante Nardi della linea accessori dello Spider, ma viene consegnato anche il suo volante originale.

- Meccanicamente perfetta, il proprietario ha fatto eseguire tutti gli interventi necessari per poter circolare dopo un così lungo periodo di inattività, tra cui una revisione dell'impianto frenante ed un tagliando generale con sostituzione della cinghia di distribuzione. È ancora presente la ceratura di fabbrica sul motore.

- Quarta ed ultima serie del famosissimo Duetto, la più rifinita e dotata dell'ultima versione a carburatori del leggendario bialbero Alfa Romeo. L'esemplare proposto è un'autentica capsula temporale, impossibile da trovare in queste condizioni.

- Registered in 1990 by a dealer in the Province of Rovigo and never used. When the current owner bought it in 2015 only 40km were on the clock. Original number plates and logbook. Complete with service log and use and maintenance booklet.

- "Winner" Red colour with beige interior, the car looks new in every way, and matches perfectly with the 4,809km driven to date. There is still cellophane on the carpet. Newly polished by the owner when he bought it in 2015 as the paint had become slightly dull after 25 years. Fitted with a Nardi steering wheel from the Spider accessory line, but also has original steering wheel.

- Mechanically perfect, the owner had all the necessary work done in order to circulate after such a long period of inactivity, including an overhaul of the braking system and a general service with timing belt replacement. There is still factory waxing on the engine.

- Fourth and last series of the famous "Duetto", the most refined, and equipped with the latest carburettor version of the legendary Alfa Romeo twin-shaft. The proposed model is an authentic time capsule, impossible to find in this condition.



4809 km percorsi
fino ad oggi,
è ancora presente
il cellophane sulla
moquette



*4,809km driven
to date, there
is still cellophane
on the carpet*





TELAIO N° | VIN N°

HBT7L/7189

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

29D

STIMA | ESTIMATE

€ 45.000 - 50.000

- ▶ Auto prodotta alla fine del 1960, destinata al mercato USA, immatricolata negli Stati Uniti nel 1961. Importata ed immatricolata in Italia nel 2009, un solo proprietario da allora. Iscritta ASI dal 2009.

- ▶ Restaurata completamente nei primi anni 2000 e riverniciata nella livrea bicolore originale, la vettura si presenta ancora in buonissime condizioni. I fondi dei posti guida e passeggero sono stati isolati termicamente dall'attuale proprietario con materiale TEKNOFIBRA, per rendere la vettura confortevole anche durante i lunghi tragitti. Assieme alla vettura vengono forniti la "driver's guide", il tonneau e due top covers: una verde inglese da interno ed una impermeabile da esterno. Gli interni sono in ottime condizioni.

- ▶ Meccanica restaurata completamente tra il 2014 ed il 2015, con ricambi originali, per un totale di oltre 10000€. Tra i vari componenti sono stati sostituiti i dischi freno, le balestre posteriori, la pompa della benzina, il motorino di avviamento e la marmitta completa. Gli pneumatici sono stati sostituiti nel Settembre 2019. Perfetta efficienza meccanica.

- ▶ Vettura estremamente affascinante, simbolo del motorismo sportivo inglese, ed estremamente piacevole da guidare grazie all'assetto ed alle prestazioni del propulsore capace di far toccare i 183km/h.

Car produced at the end of 1960, destined for the US market, and registered in the US in 1961.

- ▶ *Imported and registered in Italy in 2009, only one owner since then. ASI (Italian historical automobile club) registered since 2009.*

Completely restored in the early 2000s and repainted in the original two-tone livery, the car is still in very good condition. The bottom of the driver and passenger seats were thermally insulated by the current owner with TEKNOFIBRA material to make the car more comfortable even during long journeys. The car is supplied with the "driver's guide", the tonneau and two top covers: an English green interior cover and a waterproof exterior cover. Interior is in excellent condition.

- ▶ *Mechanics completely restored between 2014 and 2015, with original spare parts, for a total of over €10,000. Among the various components replaced - the brake discs, rear leaf springs, petrol pump, starter motor and complete muffler. The tyres replaced in September 2019. Perfect mechanical efficiency.*

- ▶ *Extremely fascinating car, symbol of English motorsport, and extremely pleasant to drive thanks to its set-up and performance of the engine able to reach 183km/h.*



Restaurata
completamente
nei primi anni 2000
e riverniciata
nella livrea bicolore
originale



*Completely restored
in the early 2000s
and repainted
in the original
two-tone livery*



ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE 1968



TELAIO N° | VIN N°

AR1358720

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

AR00548

STIMA | ESTIMATE

€ 50.000 - 60.000

Immatricolata nel 1968 a La Spezia, un solo proprietario che l'ha utilizzata e poi l'ha chiusa in un garage per 30 anni fino al 2018, quando è stata recuperata e totalmente restaurata. Rara prima serie, con ancora tutte le caratteristiche distintive come il filtro dell'aria a proboscide, gli interni ed i paraurti specifici e i fari posteriori con i catadiottri più larghi. Conserva targhe e libretto originali. E' presente il certificato dell'heritage Alfa Romeo.

Colore Faggio con interni "cinghialino". La carrozzeria è stata totalmente sverniciata e controllata sulla dima, sono stati sostituiti i pochi lamierati che presentavano un principio di corrosione ed è stata riverniciata nel suo colore originale. I sedili sono completamente originali ed eccezionalmente conservati, così come la moquette, specifica per la prima serie ed introvabile nel suo colore originale antracite. La plancia e le plastiche sono originali e perfettamente integre, i legni sono stati restaurati.

Meccanicamente perfetta, il motore è stato aperto e dalle condizioni dei pistoni si è potuto constatare che i circa 29000 chilometri segnati sullo strumento sono autentici. Tutte le boccole, le testine dello sterzo ed i silent block delle sospensioni sono stati sostituiti, il cambio è stato controllato e l'impianto frenante è stato completamente revisionato. La frizione è nuova, così come gli pneumatici.

Capolavoro di Bertone e versione più pregiata delle Giulia GT, grazie al raffinato bialbero 1750, questa vettura è senza alcun dubbio la più bella sul mercato per combinazione cromatica, documentazione e restauro da concorso.

Registered in 1968 in La Spezia, a single owner who first used it and then locked it up in a garage for 30 years until 2018, when it was recovered and completely restored. A rare first series, still with all the distinctive features such as the proboscis hose air filter, the interior and the specific bumpers and rear lights with wider reflectors. Original number plates and logbook. The Alfa Romeo heritage certificate is present.

Beech wood colour with "wild boar" interior. The bodywork was totally stripped of paint and checked on the template, the few metal sheets that that showed a principle of corrosion was replaced and repainted in its original colour. Seats are completely original and exceptionally well preserved, as well as the carpet, specific for the first series and unobtainable in its original anthracite colour. The dashboard and plastics are original and perfectly intact, the wooden parts were restored.

Mechanically perfect, the engine was stripped and the condition of the pistons made it possible to note that the ca. 29,000km on the clock are authentic. All bushings, steering heads and silent blocks of the suspension were replaced, and the gearbox was checked and the braking system was completely overhauled. The clutch is new, as are the tyres.

A masterpiece by Bertone and the finest version of the Giulia GTs, thanks to the refined 1750 twin-shaft, this car is without doubt the most beautiful on the market in terms of colour combination, competition documentation and restoration.



Restaurata
totalmente,
sono presenti
le fatture ed il book
fotografico



*Completely restored,
invoices and photo
book available*



TALBOT SUNBEAM LOTUS (TEAM ESSEX F1) 1980



TELAIO N° | VIN N°

AL303615

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

911

STIMA | ESTIMATE

€ 45.000 - 50.000

Vettura prodotta nel 1980 in configurazione standard e subito riverniciata dalla Lotus nei colori del suo principale sponsor di Formula 1, la Essex Motorsport. Venne utilizzata dal Team Essex come VIP car durante le stagioni 1980-81. È rimasta nelle mani di una sola persona, Julian Rivett, Direttore delle Operazioni per la Essex Motorsport e responsabile di tutto ciò che concerneva l'hospitality nel paddock, fino al 2010. Da allora un unico proprietario, che è anche colui che ha fatto eseguire un restauro che sfiora un totale di 60000 sterline. Targhe e libretto inglesi.

Colore blu con banda argento e sponsor Essex, la carrozzeria è stata totalmente restaurata nel 2012 da specialisti pluripremiati, e riverniciata nella livrea originale. Interni restaurati, vettura in condizioni eccezionali.

Meccanica restaurata completamente, i lavori sul motore sono stati eseguiti da Phil Davison, motorista per il dipartimento corsa della Talbot e responsabile per tutti i motori Sunbeam Lotus "Works" che assicuraronò alla Talbot la vittoria nel Campionato Mondiale Costruttori Rally nel 1981. Il riassetto e la messa a punto di tutti i componenti meccanici sono stati opera della rinomata Skip Brown Cars, specialisti di Talbot Sunbeam Lotus (sia rally che stradali) dal 1980.

Vettura unica per storia e condizioni, seguì il Team Lotus Essex durante le stagioni di Formula 1 del 1980 e del 1981, venendo utilizzata come vettura di cortesia dai vari manager del Team e da leggende quali Nigel Mansell, Mario Andretti, Elio de Angelis e Carlos Reutemann, oltre ovviamente a Colin Chapman.

Car produced in 1980 in standard configuration and immediately repainted by Lotus in the colours of its main Formula 1 sponsor, Essex Motorsport; used by the Essex Team as a VIP car during the 1980-81 seasons. It stayed in the hands of one person, Julian Rivett, Director of Operations for Essex Motorsport and responsible for all aspects of hospitality in the paddock, until 2010. Since then a single owner, who also carried out a restoration for a total of nearly £60,000. English number plates and logbook.

Blue colour with silver band and Essex sponsor, the bodywork was completely restored in 2012 by award-winning specialists and repainted in the original livery. Restored interior, the car is in exceptional condition.

Mechanics completely restored, engine work carried out by Phil Davison, engine designer for Talbot's racing department and responsible for all Sunbeam Lotus "Works" engines that secured Talbot victory in the 1981 World Rally Constructors' Championship. Reassembly and fine-tuning of all mechanical components carried out by the renowned Skip Brown Cars, specialists in Talbot Sunbeam Lotus cars (both rally and road), since 1980.

A unique historical car in excellent condition, it followed Team Lotus Essex during the Formula 1 seasons of 1980 and 1981, used as a courtesy car by various Team managers and legends such as Nigel Mansell, Mario Andretti, Elio de Angelis and Carlos Reutemann, as well as Lotus chief Colin Chapman of course.



Un'occasione unica
di mettere le mani
su di un pezzo di
storia del motorsport



*A unique
opportunity to get
your hands on
a piece of motor
sport history*



TOYOTA CELICA 4WD CARLOS SAINZ LIMITED EDITION 1992



TELAIO N° | VIN N°

JT164STJ500021003

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

3S GTE

STIMA | ESTIMATE

€ 19.000 - 22.000

- ▶ Immatricolata in Abruzzo nel 1992, 3 precedenti proprietari di cui una concessionaria Toyota della zona, 146.000Km in 28 anni. Corredata di manuali e fatture di manutenzione.

- ▶ Serie numerata di 5000 esemplari della mitica Celica ST185L, costruita per ottenere l'omologazione FIA per il campionato WRC. Nota come GT-Four RC in Giappone, le 3000 vetture destinate all'Europa erano intitolate al pilota WRC Carlos Sainz. Carrozzeria e interni sottoposti a detailing professionale curato in ogni minimo dettaglio. Originale in tutte le componenti specifiche di questa rarissima serie speciale, gran parte della verniciatura è ancora quella di fabbrica ed è stata protetta con un trattamento specifico (nanotecnologia).

- ▶ Meccanica curata in ogni dettaglio, catalizzatore e freni nuovi, cinghia distribuzione sostituita in Toyota, interventi documentati, pneumatici nuovi e tagliando di recente esecuzione. Revisione dell'impianto di alimentazione e iniezione.

- ▶ La serie numerata Carlos Sainz includeva diverse migliorie sviluppate per le versioni da competizione come l'intercooler acqua/aria, più efficiente di quello standard aria/aria; cofano e paraurti specifici, alleggeriti e con ottimizzazione dei flussi d'aria; cambio "quick shift" e frizione a corsa ridotta; sincronizzatori rinforzati (a 3 coni) su seconda e terza marcia. L'auto proposta ha in più un light tuning da veri appassionati di rally con modifiche completamente reversibili.

- ▶ Registered in Abruzzo in 1992, 3 previous owners, one of whom was a Toyota dealer of the area. 146,000km covered in 28 years. Complete with manuals and servicing invoices.

- ▶ Numbered series of 5,000 examples of the legendary Celica ST185L, built to obtain FIA homologation for the WRC championship. Known as GT-Four RC in Japan, the 3,000 cars destined for Europe were named after WRC driver Carlos Sainz. Bodywork and interior subjected to professional detailing with attention to every detail. Original in all specific components of this very rare special series, much of the paintwork is still factory made and protected with specific treatment (nanotechnology).

- ▶ Mechanics with attention to every detail - new catalyst and brakes, timing belt replaced by Toyota, documented interventions, new tyres, and servicing recently carried out. Revision of the fuel and injection system.

- ▶ The numbered Carlos Sainz series included several improvements developed for the competition versions such as the water/air intercooler, more efficient than the standard one; bonnet and specific bumpers, lightened with optimised airflow; quick-shift gears and clutch with reduced stroke; reinforced synchronisers (3 cones) on second and third gear. The proposed car also has light tuning for those true rally fans reversible modifications.



È una youngtimer
imperdibile con
storia limpida
e documentata



*Youngtimer
not to be missed,
with a clear
and documented
history*



ABARTH 595C MTA ONE OFF BY GARAGE ITALIA CUSTOMS 2015



TELAIO N° | VIN N°

ZFA3120000J488341

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

312A3000

STIMA | ESTIMATE

€ 19.000 - 22.000

- Unico proprietario, immatricolata nel 2015. Ha percorso circa 40.000Km.

Personalizzazione totale effettuata da Garage Italia Customs sotto specifiche indicazioni del proprietario che voleva riproporre su una vettura reale quella che era la sua passione da bambino: colorare a metà, con sfumature, le silhouette di vetture che il papà disegnava per lui. Da qui il nome del progetto "The eternal child". Wrapping esterno con parte posteriore nera che va a sfumare sul grigio delle fiancate e del muso. Il concetto di bicolore viene proposto anche negli interni in pelle pieno fiore, la stessa utilizzata per le Pagani e per i modelli fuori serie di Ferrari e Lamborghini, con parte posteriore dei sedili nera e anteriore grigia e nera. Il design del wrapping è di proprietà e può essere riprodotto. Personalizzazione totale della vettura dal valore di oltre 10.000€.

- Meccanica in perfetta efficienza, tagliandata ogni anno (Motorvillage o Forza Service), con all'attivo solo 40.000Km. Questa Abarth è equipaggiata con scarico Record Monza, assetto Blistein omologato e elaborazione da 170CV.

- La Abarth 595 è una delle poche piccole sportive considerate oggi delle "instant classic". Questo esemplare unico, con targhetta identificativa specifica, è stato creato da Garage Italia Customs seguendo le richieste del cliente e utilizzando i migliori materiali per l'allestimento. E' equipaggiata con gomme Pirelli estive. Forniti a parte, su richiesta, può essere completata con un treno di gomme invernali Pirelli e il telo copri auto Fiat 500 Vintage. Esemplare Unico e da collezione.

- Registered in 2015, sole owner. About 40,000km on the clock.

Total customization carried out by Garage Italia Customs on specific indications of the owner who wanted to reproduce his passion as a child on a real car: half coloured, with shades, the silhouettes of cars that his father designed for him. Hence the name of the project "The Eternal Child". Exterior wrapping with a black rear part that fades to grey at the sides and nose. The two-tone concept is also proposed in the full-grain leather interior, the same used for the Pagani and the off-the-shelf models of Ferrari and Lamborghini, with a black rear part of the seats and grey and black front part. The wrapping design is proprietary and can be reproduced. Total customisation of the car worth over €10,000.

- Mechanics in perfect efficiency, serviced every year (Motorvillage or Forza Service) - only 40,000km covered. This Abarth is equipped with Record Monza exhaust, Blistein homologated trim and 170hp processing.

- The Abarth 595 is one of the few small sports cars considered an "instant classic" today. This unique model, with specific identification plate, was created by Garage Italia Customs following the customer's requests and using the best materials for the set-up. Equipped with Pirelli summer tyres: on request, a set of Pirelli winter tyres available as well as the Fiat 500 Vintage car cover (all supplied separately). A unique collector's model.



Personalizzazione
totale effettuata
da Garage Italia
Customs



*Total customization
carried out
by Garage Italia
Customs*



PORSCHE 911 2.4T TARGA 1972



TELAIO N° | VIN N°

9113510545

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

911/57

STIMA | ESTIMATE

€ 90.000 - 100.000

5 proprietari da nuova, da sempre italiana, ritargata nel 1980. Sottoposta dall'ultimo proprietario a restauro completo terminato nel 2018. Corredata del certificato storico Porsche. Modello con specifiche 1973 che riguardano le vetture prodotte dall' 08/72 al 07/73.

Restaurata completamente, disponibile materiale fotografico e molta documentazione del restauro. Riverniciata nel particolare colore d'origine "Blu Gemini metallizzato". Interno, come da specifiche di fabbrica, in similpelle e tessuto pieds de poule con sedili sportivi Recaro opzionali, così come i cristalli "catacolor".

Meccanica completamente restaurata da specialista Porsche, in particolare nel motore, cambio, sospensioni e freni. Gomme nuove. Ha percorso appena 500Km da fine restauro.

Con il motore 2.4 da 130cv offre prestazioni soddisfacenti senza essere impegnativa nella guida, è un classico da collezione con quotazioni da sempre sostanziose. L'interesse degli appassionati della marca la rendono desiderabile e gli eventi legati a questo modello sono speciali e ben frequentati. L'affidabilità del progetto fa della Porsche 911 una macchina piacevole nell'utilizzo frequente. Bellissima in questa combinazione cromatica.

Always an Italian car, 5 owners from new, and reregistered in 1980. Submitted by the last owner to complete restoration, completed in 2018. Accompanied by the historic Porsche certificate. Model with 1973 specifications for cars produced from 08/72 to 07/73.

Completely restored, photographic material and much documentation on restoration available. Painted in particular original colour of "Gemini Blue Metallic". Interior, as per factory specifications, 'pieds de poule' (hounds tooth check) leatherette and fabric with optional Recaro sports seats, as well as the "Catacolor" car windows.

Mechanics completely restored by Porsche specialist, particularly the engine, gearbox, suspension and brakes. New tyres. Just 500km from end of restoration.

With the 2.4 litre 130hp engine it offers satisfactory performance without being demanding in driving. A classic collector's item with a consistently high price. The interest of enthusiasts of the brand make it desirable and the events related to this model are special and well-frequented. The reliability of the design makes the Porsche 911 a pleasant in its frequent use. Beautiful in this colour combination.



Completamente
restaurata
da specialista
Porsche



*Completely
restored
by Porsche
specialist*



FIAT 500 GIARDINIERA GHIA JOLLY 1966



TELAIO N° | VIN N°

139893

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

110.F.000

STIMA | ESTIMATE

€ 40.000 - 50.000

› Vettura immatricolata nel 1966, venduta direttamente dalla Ghia al primo proprietario, la società Giustina s.p.a di Torino. Rarissima versione giardiniera. Conserva le targhe originali del 1966 della provincia di Torino, il libretto è stato rifatto nel 1994. È presente l'estratto cronologico su cui è riportata la prima vendita da parte della Ghia ed il prezzo.

› Colore bianco, vettura restaurata più di vent'anni fa ed ancora in ottime condizioni, conserva tutti i dettagli specifici del modello ed il libretto di garanzia. L'attuale proprietario la acquistò nel 2004 e la utilizzò sporadicamente solo nei primi anni.

› Meccanicamente completa, ma ferma in luogo asciutto da diversi anni. Necessita di un controllo generale prima di essere rimessa in moto. Revisione non in corso di validità.

› L'intramontabile spiaggia fu un modello di enorme successo, nonostante la produzione non raggiunse neanche le cento unità, e divenne celebre grazie alle personalità che la sfoggiarono lungo le strade della Costa Azzurra, tra tutti Giovanni Agnelli e Onassis, rendendola un autentico oggetto di culto. Nel 1966, ultimo anno di produzione, la Ghia produsse gli ultimi esemplari utilizzando paraurti standard e sedili in telaio tubolare con un cordoncino di plastica avvolto.

› Registered in 1966, and sold directly by Ghia to the first owner, Giustina Ltd. of Turin. Very rare 'Giardiniera' version. Original 1966 number plates of the Province of Turin, the logbook renewed in 1994. There is a chronological extract on which the first sale by Ghia and the price are reported.

› White colour, restored more than twenty years ago and still in excellent condition, it preserves all the specific details of the model and the car warranty booklet. Bought by current owner in 2004 and used sporadically in its first years.

› Mechanically complete, but it has been stationary in a dry place for several years. It needs a general inspection before it can be restarted. The car doesn't have a valid MOT.

› The timeless 'spiaggina' had enormous success, although production never reached one hundred units, but became famous thanks to the personalities who flaunted it along the streets of the Côte d'Azur, including Giovanni Agnelli and Aristotle Onassis, making it an authentic object of worship. In 1966, the last year of production, Ghia produced the last examples using standard bumpers and tubular frame seats with a plastic cord wrapped around them.



Rarissima
versione giardiniera
conserva le targhe
originali del 1966



Very rare
'Giardiniera' version.
Original 1966 number
plates







40

LANCIA AURELIA B20 GT COUPÈ 1952



TELAIO N° | VIN N°

2107

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

B20

STIMA | ESTIMATE

€ 100.000 - 120.000

› Vettura immatricolata per la prima volta nel 1952, è ora dotata di targhe e libretto del 2007. Partendo da questo telaio Luciano Basso ha creato, nei primi anni 2000, l'ultima delle repliche fedeli di quelle 7 leggendarie B20 dotate di carrozzeria alleggerita in alluminio che, nei primi anni Cinquanta, presero parte con successo alle più importanti competizioni motoristiche.

› Colore celeste, carrozzeria ricostruita interamente in alluminio, utilizzando un mannequin creato da Luciano Basso grazie all' 'aiuto dell' ingegner De Virgilio.

› Meccanicamente perfetta, presenta sospensioni ribassate, cambio con leva al pavimento e motore alleggerito e preparato con carburatori con getti maggiorati, assi a cammes da competizione creati da disegno dell'ingegner De Virgilio ed il rarissimo collettore Nardi.

› Negli anni '80 Luciano Basso decise assieme all'ingegner De Virgilio: creare una replica fedele di quelle Aurelia B20 alleggerite che gareggiarono e si distinsero in tutte le principali competizioni della loro epoca. Alla fine il risultato fu al di sopra delle aspettative, tanto che negli anni successivi Luciano Basso ne creò altre cinque su commissione, per un totale di 6 repliche. La loro conformità all'originale è stata certificata e firmata dall'ingegner De Virgilio e da Luigi Pellissier. Tutte le informazioni riportate ci sono state confermate dallo stesso Luciano Basso. L'esemplare proposto è eligibile per la Mille Miglia.

› First registered in 1952, it now has 2007 number plates and logbook. Starting from the chassis created by Luciano Basso, in the early 2000s, the last of the faithful replicas of those 7 legendary B20s with lightened aluminium bodywork that, in the early 1950s, successfully took part in the most important motorsport competitions.

› Light blue coloured bodywork, it was rebuilt entirely in aluminium using a model created by Luciano Basso with the help of engineer De Virgilio.

› Mechanically perfect, it features low suspension, gearbox with floor gear lever and lightened engine prepared with carburetors with oversized jets, racing camshafts created from a design by engineer De Virgilio and the very rare Nardi manifold.

› In the 1980s, Luciano Basso decided together with engineer De Virgilio: create a faithful replica of the lightened Aurelia B20s that competed and distinguished themselves in all the main competitions of their time. In the end the result was above expectations, so much so that in the following years Luciano Basso created five more on commission, for a total of 6 replicas. Their conformity to the original was certified and signed by engineer De Virgilio and journalist Luigi Pellissier. All information reported was confirmed by Luciano Basso and Luigi Pellissier. The proposed model is ready and eligible for the Mille Miglia.



Meccanicamente
perfetta assi
a cammes da
competizione
creati da disegno
dell'ingegner
De Virgilio



*Mechanically
perfect, it features
I racing camshafts
created from a design
by engineer
De Virgilio*



ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING

1960



TELAIO N° | VIN N°

AR10204 02062

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

AR00204

STIMA | ESTIMATE

€ 85.000 - 115.000

- Auto prodotta nel 1960 ed immatricolata a Roma nel 1961, conserva le targhe del 1965 della provincia di Pescara.

- Colore rosso, la vettura è stata sottoposta ad un restauro generale nel 2019, documentato da numerosissime foto, con interventi di lattoneria dove necessario e riverniciatura totale nel suo colore d'origine. Vettura in condizioni eccellenti, cromature ottime, completa di ogni dettaglio. Interni restaurati ed in ottime condizioni.

- Meccanicamente perfetta, al restauro della carrozzeria si è unito quello della meccanica. Il motore è stato rimosso dalla vettura ed aperto, e sono stati sostituiti tutti i componenti usurati. La vettura è stata poi seguita fino ad oggi dagli specialisti di Alfa Garage di Legnano.

- Auto affascinante ed elegante, estremamente piacevole da guidare grazie all'elasticità del motore e splendido esempio dello stile Touring. La 2000 Spider ebbe un grande successo commerciale e venne prodotta in quasi 600 esemplari in più della berlina. Una delle più belle gran turismo del dopoguerra.

- Produced in 1960 and registered in Rome in 1961, the Car has the 1965 number plates of the Province of Pescara.

- Red colour, the car underwent a general restoration in 2019, documented by numerous photos, with tinsmith interventions where necessary and a total repaint in original colour. Car in outstanding condition, excellent chrome plating, complete in every detail. Interior restored in superb condition.

- Mechanically perfect, restoration of bodywork carried out together with the mechanics. Engine was removed from the car and all worn components replaced. Since then, the car has been followed by Alfa Garage specialists in Legnano.

- A fascinating and elegant car, extremely pleasant to drive thanks to the elasticity of the engine and a splendid example of the Touring style. The 2000 Spider was a great commercial success and produced in almost 600 units more than the sedan. One of the most beautiful Grand Touring cars of the post-war period.



Una delle più
belle gran turismo
del dopo guerra



*One of the most
beautiful Grand
Touring cars of the
post-war period*







PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK 1989



TELAIO N° | VIN N°

WPOZZZ91ZKS152327

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

93020-63K

STIMA | ESTIMATE

€ 160.000 - 180.000

▶ Immatricolata nel 1989 in Germania, importata in Italia pochi anni dopo ed acquistata dall'attuale proprietario nel 1999. Targa e libretto di prima immatricolazione in Italia. Corredata di certificato di origine Porsche.

▶ Colore rosso con interni neri, ancora nella sua combinazione cromatica originale, la carrozzeria si presenta in ottime condizioni, così come i sedili e la capote. La vettura non ha mai subito incidenti e sono presenti gli adesivi di fabbrica. È dotata di libretto dei tagliandi e di tutti i manuali, incluso l'insero specifico per i modelli Speedster.

▶ Solamente 70000km percorsi in 31 anni, in perfetta efficienza meccanica e tagliandata. La manutenzione è stata sempre eseguita da centro ufficiale Porsche. Vettura matching numbers.

▶ Con i 2100 esemplari venduti tra il 1989 ed il 1992 la Speedster rappresenta un esempio di fuoriserie prodotta, con successo, in serie. Questo grazie all'appeal della linea ed all'affidabile meccanica della Carrera 3.2, che la rende utilizzabile in qualsiasi condizione e contesto. È un modello che ricerca la massima semplicità e leggerezza, con interni semplificati e privi di aria condizionata e servomeccanismi, il tutto per renderla ancora più diretta e precisa nella sua guida.

▶ Registered in 1989 in Germany, imported into Italy a few years later and purchased by current owner in 1999. It has first registration number plates and logbook in Italy. Equipped with Porsche certificate of origin.

▶ Red colour with black interior, and still in original colour combination, the bodywork is in excellent condition, as are the seats and roof. Never involved in any accidents. There are factory stickers. It is equipped with its servicing log and all manuals, including the specific insert for Speedster models.

▶ Only 70,000km on the clock, in 31 years; in perfect mechanical and servicing efficiency. Maintenance always carried out by official Porsche centre. Matching numbers.

▶ With 2,100 units sold between 1989 and 1992, the Speedster was an example of a successful mass-produced custom-built model. This, thanks to the appeal of the line and reliable mechanics of the Carrera 3.2, which made it usable in any conditions and context. A model that sought maximum simplicity and lightness, with simplified interiors and without air conditioning and servomechanisms, all to make it even more direct and precise in its driving.



Manutenzione
eseguita da centro
ufficiale Porsche.
Matching numbers



*Maintenance always
carried out by official
Porsche centre.
Matching numbers*







911 CARRERA 2 CABRIOLET (964) 1992



TELAIO N° | VIN N°

WPOZZZ96ZNS450426

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

M6401/62N02301

STIMA | ESTIMATE

€ 60.000 - 70.000

- Immatricolata nel 1992 in Germania, in Italia dal 1996, 3 proprietari da allora. Targa e libretto di prima immatricolazione in Italia.

Matching numbers, ancora nella combinazione cromatica originale, ha percorso 142.000 Km.

- Corredata di tutte le fatture Porsche a partire dal 1996, a testimonianza dell'attenzione con cui la vettura è stata mantenuta.

Argento Zermatt con interno in pelle ametista

- e cappotta coordinata color magenta, una combinazione di colore esclusiva messa in risalto dall'altissimo standard in cui si presentano la carrozzeria e gli interni.

In perfetta efficienza, fresca di una manutenzione straordinaria, dal costo di 10.000€ che l'ha riportata in condizioni pari al nuovo. Iscritta ASI.

La 964 Carrera 2 è stata un grande successo commerciale per Porsche quindi, come modello non può essere considerato raro. Cosa rende speciale questo esemplare sono le condizioni di conservazione e la particolare combinazione cromatica. Perfetta nell'utilizzo quotidiano, facile da usare, esclusiva ed attuale grazie ad uno stile intramontabile diventato il simbolo identificativo di Porsche.

- Registered in Germany in 1992, arrived in Italy in 1996, 3 owners since then. Original Italian number plates and logbook.

Matching numbers, still in its original colour combination, 142,000 km on the clock. Supplied with all Porsche invoices starting from 1996, showing the care this car received in the years.

Zermatt silver with amethyst leather interior and magenta colour coordinated hood; exclusive colour combination highlighted by the very high standard of the bodywork and interior.

- In perfect working order, it recently had a comprehensive service worth €10,000 that returned this car to as good as new conditions. ASI registered.

The 964 Carrera 2 was a great commercial success for Porsche, so it could not be considered a rare model, what makes this specimen special are the state of conservation and the exclusive colours combination. A rare find indeed. Perfect and easy to use for every day, always in vogue thanks to a timeless shape that today is considered the Porsche trademark.



In perfetta
efficienza, fresca
di una manutenzione
straordinaria che l'ha
riportata in condizioni
pari al nuovo



*In perfect working
order, it recently
had a comprehensive
service that returned
this car to as good as
new conditions*



JAGUAR XK140 FHC

1956



TELAIO N° | VIN N°

A815691

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

G1572/8

STIMA | ESTIMATE

€ 80.000 - 100.000

› Vettura importata in Italia nel 1989, targata Modena, da allora ha avuto 4 proprietari in Italia fino a giungere nella collezione dell'attuale proprietario. Targhe e documenti di prima immatricolazione in Italia, corredata da certificazione ASI, Certificato di origine Jaguar e perizia di valutazione tecnica.

› Colore bianco avorio con interni in pelle rossa, la vettura si presenta in ottime condizioni seppur il restauro risale a diversi anni fa. E' impeccabile sotto molti aspetti. Interno con legni e pelle in ottime condizioni, sempre tenuta con la massima cura.

› Meccanica in perfetta efficienza, la vettura si guida con piacere e il motore eroga a pieno i suoi 190 cv. Monta di fabbrica le ruote a raggi e l'impianto di scarico doppio, optional al momento dell'acquisto.

› La XK140 viene sviluppata sul successo della precedente Xk120 e porta diverse migliorie come i freni migliorati, lo sterzo a cremagliera, gli ammortizzatori di moderna concezione e un abitacolo più spazioso. Queste migliorie fanno sì che a fronte della stupenda linea classica della vettura, la guidabilità sia molto appagante e paragonabile ad auto più moderne, quindi poco faticosa e facile da condurre. Prodotta in 8.884 esemplari è un'auto classica dalle quotazioni stabili e che non segue le fluttuazioni, a volte in negativo, del mercato.

› Imported into Italy in 1989, with Modena licence plates, it has had 4 owners in Italy since then and is now part of current owner's collection. Number plates and documents of first registration in Italy, accompanied by ASI certification (Italian historical club), Jaguar Certificate of Origin and technical evaluation report.

› Ivory white in colour with red leather interior, the car is in excellent condition although restoration dates back several years. Impeccable in many respects. Interior with wood and leather in excellent condition, always looked after with the utmost care.

› Mechanics in perfect efficiency, a pleasure to drive - engine delivers its full 190hp. Factory fitted with spoked wheels, and dual exhaust system, optional at time of purchase.

› The XK140 was built on the success of the previous XK120 and brought about several improvements such as improved brakes, rack and pinion steering, modern shock absorbers and a more spacious interior. These improvements meant that the car's stunning, classic styling made driving very satisfying and comparable to more modern cars, so it's not tiring and easy to drive. Produced in 8,884 units, it is a classic car with stable prices and that does not follow the fluctuations, sometimes negative, of the market.



Impeccabili
interni con legni
e pelle in ottime
condizioni



*Impeccable
interiors with
wood and leather
in excellent condition*



LANCIA APRILIA SPYDER TELAIO SPECIALE BASSO CARROZZERIA GHIA 1951



TELAIO N° | VIN N°

6002249

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

99

STIMA | ESTIMATE

€ 210.000 - 260.000

Vettura immatricolata nel 1951 ad Alghero, conserva le targhe del 1956 della provincia di Napoli. Splendida fuoriserie creata da Ghia su telaio tubolare realizzato da Giovanni Basso, il costruttore torinese che, oltre a brevettare alcuni sistemi che andavano dalla lubrificazione alla testata bialbero, si dedicò alla costruzione di speciali telai tubolari. Questi telai vennero "vestiti" dai più rinomati carrozzieri dell'epoca e vennero sia impiegati con successo in ambito sportivo, che presentati ai più importanti concorsi d'eleganza. E' questo il caso del modello disegnato da Ghia, realizzato completamente in alluminio ed esposto al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 1949. Si stima che di questo modello ne vennero realizzati solamente tre esemplari, la vettura proposta in asta è uno di questi. E' inoltre l'unica a non avere mai lasciato l'Italia, come testimoniato dall'estratto cronologico, ed è in possesso della certificazione Lancia.

Restauro totale eseguito tra il 2009 ed il 2010, documentato da fatture e da book fotografico, e supportato da un lungo ed attento lavoro di ricerca ed analisi di documentazione e foto dell'epoca. Questo è stato indispensabile per la ricostruzione dei lamierati compromessi e dei particolari mancanti, come alcuni dettagli degli interni.

Registered in 1951 in Alghero, Sardinia, it has the 1956 number plates of the Province of Naples. A splendid custom-built car created by Ghia on a tubular chassis designed and developed by Giovanni Basso, the Turin car designer who, in addition to patenting a number of systems ranging from lubrication to the twin-shaft cylinder head, dedicated himself to the construction of special tubular frames. These frames were "developed" by the most renowned coachbuilders of the time and successfully employed in the sports car sector, and presented at the most important competitions of elegance. This is the case of the model designed by Ghia, made entirely of aluminium and exhibited at the Concorso d'Eleganza of Villa d'Este in 1949. It is estimated that only three examples were made of this model, of which the car proposed in auction is one of them, and also the only one that never left Italy, as testified by the chronological extract, and possession of Lancia certification.

Total restoration carried out between 2009 and 2010, documented by invoices and a photographic book, and supported by a long and careful work of research and analysis of documentation and photos of the time. This was indispensable for the reconstruction of the compromised sheet metal and details missing, like some of the interior details.



Modello esposto
al concorso
di eleganza di Villa
d'Este del 1949
si stima che di questo
modello ne vennero
realizzati solo tre



*Model exhibited
at the Concorso
d'Eleganza of Villa
d'Este in 1949. It is
estimated that only
three examples were
made of this model*





Meccanicamente perfetta, ogni componente di motore, cambio, sospensioni, impianto frenante è stato smontato, controllato e sostituito dove necessario. Il motore è lievemente preparato per rendere ancora più scattante e godibile una vettura già comunque leggerissima, con l'impiego di un collettore di aspirazione Abarth su cui sono montati due carburatori.

Capolavoro di Ghia, splendido esempio dell'età dell'oro dei carrozzieri italiani, questa vettura elegante e compatta è una meravigliosa testimonianza del genio di Giovanni Basso. Grazie alle sue incredibili competenze tecniche ed alle sue intuizioni riusciti a sviluppare progetti innovativi ed avveniristici, che nulla hanno da invidiare a quelli dei più blasonati concorrenti dell'epoca, come dimostrato dai numerosi successi sportivi raccolti dalle sue vetture. Grazie alla sua storia ed alle sue condizioni strepitose questa fuoriserie sarà senza dubbio benvenuta in tutti i più importanti eventi di motorismo storico ed in tutti i concorsi d'eleganza più prestigiosi.



Mechanically perfect, every component of the engine, gearbox, suspension and brake system was disassembled, checked and replaced where necessary. To some extent, the engine was prepared to make the car even more responsive and fast, as well as enjoyable, with the use of an Abarth intake manifold on which two carburetors are mounted.

A masterpiece by Ghia, a splendid example of the golden age of Italian coachbuilders. Elegant and compact, the car is wonderful testimony to the genius of Giovanni Basso. Thanks to his incredible technical skills and intuition, he was able to develop innovative and futuristic projects, which have nothing to envy as regards those of the most famous and distinguished competitors of the time such as demonstrated by the numerous sporting successes of his cars. Thanks to its history and its amazing condition this custom-built model will undoubtedly be welcome in all the most important historic motoring events and the most prestigious competitions of elegance.







46

MERCEDES BENZ 190 SL 1956



TELAIO N° | VIN N°

1210426503799

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

M121

STIMA | ESTIMATE

€ 110.000 - 120.000

▶ Prima serie della 190SL, codice W121B, modello con gli eleganti fanalini di coda di dimensioni ridotte e il vetro posteriore piccolo, di origine estera e arrivata in Italia da diversi anni. Corredata di certificato di rilevanza storia e collezionistica.

▶ Colore nero pastello con interni rosso scuro, corredata dell'hard top opzionale. Si presenta in ottime condizioni di carrozzeria, seppur restaurata diverso tempo fa. Gli interni sono conservati in modo impeccabile. Custodita sempre in garage. Revisione effettuata di recente.

▶ Meccanica in perfetta efficienza, mantenuta regolarmente presso specialista di marca e pronta all'utilizzo.

▶ Molto rara nel color nero con hard top e interno rosso, la prima serie, con i fanalini piccoli, è la più desiderabile delle 190 SL. Vettura da turismo affidabile e dal facile utilizzo, prestazioni tranquille accompagnate dalla linea classica della SL. Un'auto d'epoca fedele e rassicurante.

▶ First series of the 190SL, W121B code, model with elegant tail lights reduced in size and small rear glass window. Foreign origin but arrived in Italy several years ago. Accompanied by certificate of relevant history and collecting.

▶ Pastel black colour with dark red interior, equipped with optional hard top. Bodywork in excellent condition, although restored some time ago. Interior impeccably preserved. Always kept in the garage. Has recently been serviced.

▶ Mechanics in perfect efficiency, regularly serviced by a Mercedes Benz specialist and ready to use.

▶ Very rare in its black colour with a hard top and red interior, the first series, with small lights, is the most desirable of the 190 SL cars. Reliable and easy-to-use touring car, quiet performance accompanied by the classic SL line. A faithful and reassuring vintage car.



Un'auto
d'epoca fedele
e rassicurante



*A faithful
and reassuring
vintage car*



47

MERCEDES BENZ 250 SL 1967



TELAIO N° | VIN N°

11304310001089

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

M129III

STIMA | ESTIMATE

€ 90.000 - 120.000

- › Vettura appartenete ad una collezione di auto speciali, corredata di certificato di rilevanza storia e collezionistica. Targhe e documenti del 2016, di provenienza tedesca.

- › Grigio argento con interno rosso, restaurata diversi anni fa e ancora in perfette condizioni di carrozzeria, interno originale ottimamente conservato. Perfetta anche nei dettagli.

- › Meccanica controllata e manutenzione eseguita con cura. Vettura pronta all'uso e mantenuta in costante efficienza.

- › La 250SL è la più rara delle R113, prodotta praticamente per un solo anno - dal dicembre del 1966 al gennaio del 1968 - in soli 5196 esemplari. Sostituì la 230SL con lo scopo di migliorare la fluidità di marcia, la brillantezza in accelerazioni e le doti di ripresa. Ancora oggi si rivela una roadster da turismo appagante ed affidabile, perfetta anche per lunghe percorrenze grazie all'elasticità del motore e all'impianto frenante con dischi anche al posteriore.

- › *Belonging to a collection of special cars, it is accompanied by a certificate of relevant history and collecting. 2016 number plates and documents, from Germany.*

- › *Silver grey with red interior, restored several years ago and bodywork still in perfect condition; original interior well preserved. Also perfect in detail.*

- › *Mechanics checked and servicing carried out with care. Car ready to use and maintained in constant efficiency.*

- › *The 250SL is the rarest of the R113s, produced for practically just one year - from December 1966 to January 1968 - in only 5,196 units. It replaced the 230SL with the aim of improving the smooth running, brilliance of acceleration and engine pickup qualities. Even today, it is still a rewarding and reliable touring roadster, perfect also for long distances thanks to the elasticity of the engine and the braking system with discs also at the rear.*



Vettura pronta
all'uso e mantenuta
in costante
efficienza



*Car ready to use
and maintained
in constant
efficiency*





TELAIO N° | VIN N°

00200962

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

F136FB 605CV@9000rpm

STIMA | ESTIMATE

€ 280.000 - 330.000

- Unico proprietario sin da nuova ed equipaggiata con circa 68.000€ di accessori, in particolare presenta molte componenti della carrozzeria e degli interni in carbonio, può essere facilmente considerata una delle più esclusive e meglio equipaggiate Ferrari 458 Speciale esistenti.

- Rosso Corsa con livrea opzionale "Racing 2 Nero Stellato", come da targhetta su veicolo. Vettura in condizioni pari al nuovo, custodita con tutte le cure necessarie e sempre curata dalla rete di assistenza Ferrari, parte della collezione di un appassionato gentleman driver. Personalizzazione degli interni con cinture a 4 punti, colore cielo abitacolo scuro, cuciture a contrasto ed estintore Ferrari.

- Meccanica impeccabile, splendida da vedere e da ascoltare. Evoluzione della 458 Italia con potenza maggiorata, si tratta del V8 aspirato di serie con la potenza specifica più elevata di sempre (135cv/litro). La vettura monta cerchi in lega forgiati con pinze freni rosso corsa, estrattore posteriore attivo in carbonio e kit aerodinamico anteriore e laterale in carbonio, la 458 Speciale è la Ferrari stradale con la migliore efficienza aerodinamica, nonché l'ultima V8 Ferrari aspirata prima dell'avvento dei motori sovralimentati.

- Definita "la vettura al mondo probabilmente più eccitante e meno incline ai compromessi", nell'allestimento proposto esalta all'estremo le sue eccellenti caratteristiche. Molto ambita sin da nuova, con lunghe liste di attesa di clienti selezionati, introvabile oggi con le specifiche e gli accessori descritti.

- One single owner since new and equipped with about €68,000 of accessories. In particular many bodywork and interior components made of carbon fibre. Easily considered one of the most exclusive and best equipped Ferrari 458 Speciale in existence.

- Racing red color scheme with optional "Racing 2 Nero Stellato" livery, as stated on the car's nameplate. Car as new, looked after with all necessary care and always maintained by the Ferrari service network; part of the collection of a passionate gentleman driver. Customisation of the interior with 4-point belts, interior with dark sky colour, stitching contrast and Ferrari fire extinguisher.

- Impeccable mechanics, splendid to see and listen to. Evolution of the 458 Italia with increased power, this is the standard V8 aspirated series engine with the highest specific power (135cv/litre). The car is fitted with forged alloy wheels with red racing brake callipers, rear active carbon extractor, and front and side aerodynamic kit in carbon; the 458 Special is the Ferrari road car with the best aerodynamic efficiency, as well as the last Ferrari V8 aspirated engine before the advent of supercharged engines.

- Defined as "probably the most exciting and least compromising car in the world", in the proposed version it enhances its excellent characteristics to the extreme. A highly coveted machine since new, with long waiting lists of selected customers, unobtainable today with the specifications and the described accessories.



Tutto il meglio
che la tecnologia
Ferrari poteva offrire
nel 2014



*All the best that
Ferrari technology
could offer in 2014*



ALFA ROMEO 6C 1750 SPORT 1929



TELAIO N° | VIN N°

0212525

MOTORE TIPO | ENGINE TYPE

0212525

STIMA | ESTIMATE

€ 600.000 - 650.000

La 6C, in ogni sua forma, è una delle vetture Alfa Romeo più ambite nella storia. Evoluta nella meccanica nel corso degli anni di produzione, durati dal 1925 al 1953, le 6C sono, ancora oggi, in grado di offrire emozioni uniche.



20° esemplare di Alfa Romeo 6C Sport 1750 prodotto, uno dei soli 5 oggi sopravvissuti, immatricolato a Milano, il 6 Giugno del '29, a nome del direttore dell'Alfa Romeo Ing. Girolamo Merlini.



Nel 1934 intestata al pilota ufficiale della Scuderia Ferrari, Francesco Severi. Dal 1935, con la stessa targa AP 36xx. Documenti italiani.



Equipaggiata con una rarissima carrozzeria aperta realizzata dalla Carrozzeria Viberti, originariamente montata su un'altra 6C Sport 1750.



Interessante storia del telaio e della carrozzeria, entrambe ampiamente documentate.



Restaurata, in Italia, una decina di anni fa, frequentemente usata da allora.



Una delle pochissime 6C Sport 1750 sopravvissute in condizioni originali, occasione unica di trovare una vettura di 90 anni dalla storia così ben conosciuta e certificata dai massimi nomi della storiografia Alfa Romeo. Iscrivibile alla Mille Miglia.



The 6C, in all its forms, is one of the most sought-after Alfa Romeo cars in history. Evolved in mechanical engineering during the years of production, lasting from 1925 to 1953, the 6Cs are, even today, able to offer unique emotions.



20th Alfa Romeo 6C Sport 1750 produced, one of only 5 survivors today, registered in Milan on 6 June 1929, in the name of the director and engineer of Alfa Romeo, Girolamo Merlini.



In 1934, registered to the official Ferrari Team driver, Francesco Severi. Since 1935, with the same number plate AP 36xx. Italian documents.



Equipped with a very rare open body made by Viberti Coachworks, originally mounted on another 6C Sport 1750.



Interesting history of chassis and bodywork, both extensively documented.



Restored in Italy about ten years ago, frequently used since then.



One of the very few 6C Sport 1750s that survived in its original condition, a unique opportunity to find a 90-year-old car with a history so well known and certified by the highest names of Alfa Romeo historiography. Eligible to enter the famous Italian Mille Miglia road race.





Esemplare n. 20,
una delle sole
cinque Alfa Romeo
6C Sport 1750 oggi
sopravvissute



*20th Alfa Romeo
6C Sport 1750
produced, one of only
5 survivors today*





L'Alfa Romeo 6C 1750 Sport telaio #0212525, motore #0212525, la ventesima prodotta, viene immatricolata per la prima volta a Milano, con targa MI 2315, il 6 Giugno del 1929, e, nel foglio di immatricolazione viene descritta come "dotata di carrozzeria Torpedo 4 posti" che successive ricerche attribuiranno alla Carrozzeria Pirola & C. di Milano. Il suo primo proprietario, è un nome di spicco nel mondo motoristico dell'epoca: l'ingegnere Gerolamo Battista Merlini, infatti, è il direttore generale della Società Anonima Alfa Romeo, proprio negli anni della sua prima grande ristrutturazione societaria.

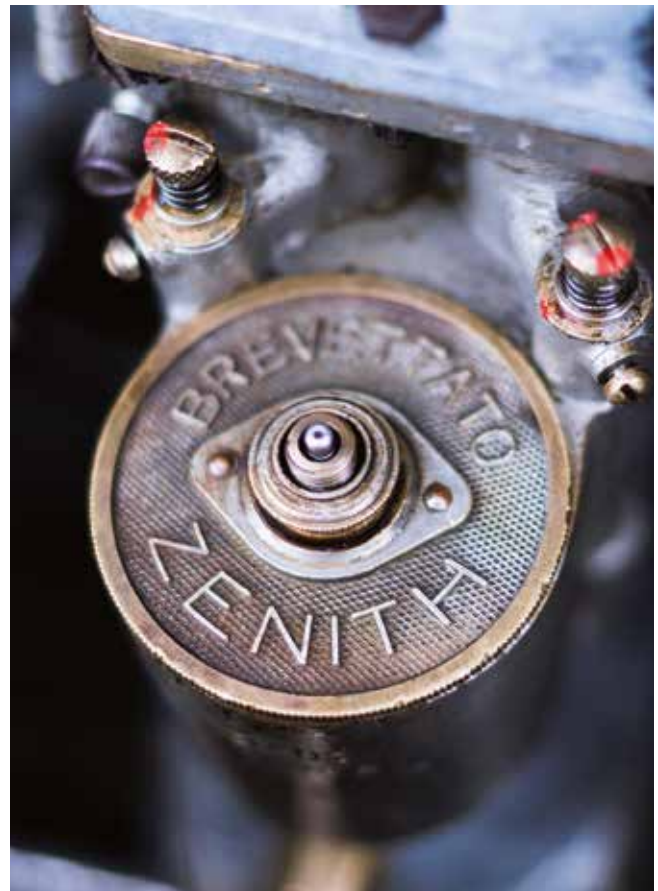
Il 7 gennaio del 1931, dopo essere stata venduta il 27 Ottobre del 1930, la 6C viene ritargata MO 4884, intestata all'ingegnere Luigi Roncati. Roncati, il 1 Aprile del 1935, acquista dall'allora concessionaria Alfa Romeo per l'Emilia, la Romagna e le Marche di Enzo Ferrari, una nuova Alfa Romeo 6C 1750, questa volta con carrozzeria berlina, e dà, in parziale permuta la 6C 1750 Sport #0212525. Poco dopo, il 12 Maggio del 1935, la 6C 1750 Sport trova il suo terzo proprietario ad Ancona, targa AN 51217 emessa il 25 Maggio del 1935, nella persona di Francesco Severi, famoso per essere un pilota di successo della Scuderia Ferrari,

The Alfa Romeo 6C 1750 Sport chassis #0212525, engine #0212525, the twentieth produced, was first registered in Milan, with number plates MI 2315, on 6 June 1929, and, on the registration form it was described as "equipped with 4-seater Torpedo bodywork" that subsequent research attributed this to Pirola Coachworks (Carrozzeria Pirola & C. di Milano). Its first owner was a name of prominence in the motoring world of the time: an engineer, Gerolamo Battista Merlini, who was in fact general manager of the Alfa Romeo Limited Company, in the years of its first great corporate restructuring.

On 7 January 1931, after being sold on 27 October 1930, the 6C was renamed MO 4884, registered to an engineer, Luigi Roncati, who, on 1 April 1935, purchased a new Romeo 6C 1750 from the then Enzo Ferrari Alfa Romeo car dealership in Emilia, Romagna and the Marche regions. This car had a saloon bodywork, and Roncati gave the 6C 1750 Sport #0212525 in partial exchange. Soon after, on 12 May 1935, the 6C 1750 Sport was bought by its third owner in Ancona, number plates AN 51217 issued on 25 May 1935, Francesco Severi, famous as a successful Ferrari Team racing driver, who resold it shortly afterwards, on 12

che la rivende poco dopo, il 12 Giugno del 1935, in provincia di Ascoli Piceno, sempre nella regione delle Marche, al Marchese Giovanni Passari che, il 21 Ottobre la targa AP 36xx, la targa che la vettura adotta ancora oggi. E' proprio in questo quarto passaggio di proprietà che, per la prima volta, la vettura viene descritta come equipaggiata con carrozzeria berlina, e non torpedo. Purtroppo, non è dato sapere se si tratta di un errore da parte dell'impiegato della motorizzazione o, invece, la vettura aveva adottato una nuova carrozzeria ma, questo poco importa nel prosieguo della storia di questa 6C. Con l'avvicinarsi della seconda guerra mondiale e l'autarchia, con le conseguenti direttive del governo per le limitazioni d'uso delle materie prime d'importazione più pre-

June 1935, in the Province of Ascoli Piceno, also in the Marche region, to the Marquis Giovanni Passari, on 21 October 1935, and it was re-registered with number plates AP 36xx, which the car still has today. With this fourth change of ownership the car was described for the first time as equipped with saloon bodywork, and not torpedo. Unfortunately, it is not known if this was an error by an office clerk of the vehicle registration office or whether the car had adopted a new bodywork but, this is of little importance in the continuation of the history of this 6C. As World War II and autarchy approached, with the consequent government directives for restrictions on the use of the most valuable imported raw materials, on 1 January 1942 the 6C, personal car of the



ziose, il 1 gennaio del 1942 la 6C, vettura personale del Marchese, viene trasformata per l'alimentazione a gasogeno. Il 12 Dicembre del 1944, con atto trascritto il 15 Dicembre, il Marchese Passari cede la 6C, che ormai ha 15 anni, al fattore Federico Ponzanetti ed al bracciante Giannino Moretti della sua tenuta agricola. E' in questo momento che la 6C ritorna ad essere alimentata a benzina ma perde la sua carroz-

Marquis, was transformed and was fuelled by a gas generator. On 12 December 1944, with an act transcribed on 15 December, the Marquis Passari gave the 6C, which was now 15 years old, to his farmer Federico Ponzanetti and farmhand Giannino Moretti, both working on his farm. It was at that moment that the 6C became petrol-driven again but it lost its bodywork, modified into a van with open body

zeria, modificata in furgoncino con cassone aperto ed omologata per il trasporto fino a 7 quintali. Da questo momento, si perdono le tracce della carrozzeria originale o delle sue parti. La 6C "Pick-Up" continua a lavorare per moltissimi anni e, ad un certo punto, il suo motore originale, leggermente danneggiato da una gelata, viene rimpiazzato con un Perkins Diesel. Fortunatamente, il motore 6 cilindri smontato, viene conservato. Il 26 Maggio del 1972, la 6C Sport trasformata, accompagnata dal suo motore originale, viene ceduta a Pietro Nardoni, meccanico del vicino paese di Moresco (AP) appassionato di vecchi oggetti e autovetture. Nardoni, soprattutto per motivi economici, non è in grado di iniziare i lavori, ed il mezzo, o meglio, quanto ne rimane, resta nella sua officina fino al Maggio del 2002, quando l'attuale proprietario, che se lo intesta nel 2003, lo convince a cederglielo. "Il telaio, racconta l'attuale proprietario, era arrugginito e malmesso, quasi nudo ma completo di parafiamma (con targhetta telaio), serbatoio benzina ed assale anteriore, altre ad avere gran parte meccanica, come il differenziale, il ponte posteriore, sei ruote a raggi a cerchietto diviso, quattro tamburi freni ed anche la targa AP 3655, vecchia di 67 anni, rovinata ma ancora leggibile." In una cassa poco distante, il motore, "il monoblocco presentava una piccola crepa esterna", ed il blocco cambio-frizione.

and approved for transporting up to 7 hundredweight. From this moment on, traces of the original bodywork or its parts were lost. The 6C "Pick-Up" continued to work for many years and, at one point, its original engine, slightly damaged by frost, was replaced with a Perkins Diesel engine. Fortunately, the 6-cylinder engine was removed and subsequently preserved. On 26 May 1972, the transformed 6C Sport, accompanied by its original engine, was sold to Pietro Nardoni, a mechanic from the nearby village of Moresco who was passionate about old objects and motor cars. Nardoni, especially for economic reasons, was not able to start the work, and the vehicle, or rather, what was left of it, remained in his workshop until May 2002, when the current owner, who registered it in 2003, persuaded him to give it to him. "The chassis", said the current owner, "was rusty and badly damaged, almost bare but complete with firewall (with chassis number), petrol tank and front axle, besides having a large part of the mechanics such as the differential, rear axle, six-spoked split-rim wheels, four brake drums and also the 67 year old AP 3655 number plates, ruined but still legible". In a crate, a short distance away, was the engine, "the monobloc had a small external crack", and the gearbox clutch block.

After looking for the old bodywork, or at least documentation concerning it, also getting in touch with





Dopo aver cercato la vecchia carrozzeria, o, almeno, documentazione che la riguardava, anche presso gli eredi del Marchese Passari, per evitare una ricostruzione che sarebbe stata un falso, l'attuale custode della 6C Sport, decide di cercare una carrozzeria dell'epoca, che possa essere utilizzata sulla sua vettura, con telaio da 2920 mm. A fine 2002, disponibile in Olanda, gli viene segnalata una carrozzeria Viberti che, forse, poteva andare bene. " La carrozzeria, che in seguito scopriremo arrivare dalla 6C S 1750 telaio #0212736, mi piacque subito, ricorda il proprietario, per la sua linea particolare: uno spider cabriolet 2+2. Era stata mal restaurata, forse negli

the heirs to the Marquis Passari, in order to avoid a reconstruction that would have been a fake, the current owner of the 6C Sport, decided to look for a bodywork of the period, which could be used on his car, with a 2,920mm chassis. At the end of 2002, he was told about a Viberti bodywork available in the Netherlands, which might have proved fine. "The car bodywork, which we later discovered came from a 6C S 1750, chassis #0212736, I liked immediately", remembered the owner, " because of its particular line, a spider cabriolet 2+2. It had been badly restored, perhaps in the 1960s-70s, full of filler, and with a lot of corrosion, on both the metal and the wood of



anni 60-70, piena di stucco, e con tanta corrosione, sia sul metallo che sul legno della struttura. Necessitava di un profondo restauro, ma era un'ottima base di lavoro. Chi me la cedeva, inoltre, continuava a dirmi che chi gliel'aveva venduta un paio di anni prima, era certo che fosse stata costruita dalla Viberti. A me, l'onere della prova." Le ricerche alla Viberti, oggi parte del gruppo Acerbi, portano alcune interessanti scoperte: "Tramite Elena Acerbi rintracciai un anziano archivistista dell'azienda, che mi confermò, documenti alla mano, che la Viberti aveva carrozzato, tra la fine degli anni '20 e l'inizio degli anni '30, un paio di Alfa Romeo aggiungendo, inoltre, che le carrozzerie erano state con molta probabilità realizzate per un tal Colonnello Leoncini, un nome conosciuto negli ambienti degli storici Alfa Romeo, tanto che sia Angela Cherrett, dell'Alfa Romeo Register inglese, sia lo storico dell'automobilismo Tito Anselmi, mi confermarono diverse informazioni su di lui. Proprio Anselmi mi indicò che Leoncini partecipò, nel 1937, al Concorso d'Eleganza di Torino con una 6C 2300 Pescara carrozzata berlina aerodinamica due porte dalla Pinin Farina, una vettura famosa per essere stata disegnata dall'amico di famiglia Mario Revelli di Beaumont." Mario Revelli, oggi considerato uno dei padri fondatori dello stile automobilistico italiano, ritenuto l'artefice di alcuni dei più bei disegni

the structure. It needed a complete restoration, but it was an ideal work base. Moreover, the people who gave it to me, kept telling me the person who had sold it to him a couple of years before, was certain that it had been built by Viberti. To me, the burden of proof".

The research at Viberti, today part of the Acerbi Group, brought about some interesting discoveries. "Through Elena Acerbi I tracked down an old archivist of the company, who confirmed, with documents in hand, that Viberti had made the bodywork of a couple of Alfa Romeo cars, between the late 1920s and early 1930s, adding also that the bodyworks had been in all probability produced for a certain Colonel Leoncini, a name known in the circles of Alfa Romeo historians, so much so that both Angela Cherrett, of the English Alfa Romeo Register, and the motoring historian Tito Anselmi, confirmed different information about Leoncini. Anselmi himself pointed out to me that Leoncini took part, in 1937, in the Competition of Elegance in Turin with a 6C 2300 Pescara aerodynamic two-door saloon bodywork from Pininfarina, a car famous for being designed by family friend Mario Revelli of Beaumont." Mario Revelli, today considered one of the founding fathers of the Italian automotive style, as well as the creator of some of the most beautiful

di carrozzeria mai prodotti, e detentore di parecchi brevetti tecnici a tema automobilistico, era molto vicino alla Carrozzeria Viberti, per la quale, proprio a cavallo tra gli anni '20 e '30 ha cominciato a collaborare per disegnare le carrozzerie dei veicoli industriali che hanno reso famoso il nome Viberti nel mondo. "Sappiamo, racconta l'attuale proprietario, che Revelli, diplomato in disegno architettonico nel 1929, si è recato al Salone di Parigi del 1928 dove è rimasto profondamente colpito dalla linea allungata ed innovativa dei parafanghi della Duesenberg model J e del parabrezza inclinato delle Packard, elementi che ritroviamo, un anno dopo, nella linea della Fiat 525ss da lui disegnata che gli valse il plauso e la stima di Agnelli. A seguito di una mia richiesta di informazioni sulla mia carrozzeria, per un periodo erroneamente attribuita all'inglese James Young, in una nota inviata, il figlio di Revelli, ha indicato i principali riscontri stilistici nella linea innovativa dei parafanghi allungati e nell'inclinazione del parabrezza, tratti che si troveranno nelle vetture disegnate in Italia solo qualche anno più tardi, ma ha, però, espresso qualche dubbio sulla linea di cintura alta. D'altro canto, però, la mia carrozzeria possiede il montante posteriore, collegato ai finestrini laterali, pieghevole, brevetto dello stesso Revelli, come ha riconosciuto anche il delegato FIVA Veniero Molari." Nella sua ricerca sulle origini della carrozzeria, l'attuale proprietario è riuscito a ricostruire tutta la storia, tra Italia, America, Australia ed Olanda, della 6C, pochi mesi più giovane della sua, che l'ha utilizzata, dal 1930 al 1988 quando, a seguito di un incidente in Inghilterra, venne smontata dal telaio #0212736 ed ogni maggiore componente, come telaio e meccanica, presero strade diverse e separate tra loro.

Dopo 5 anni di attento restauro, nel 2007, la 6C 1750 Sport #0212525, ritornata a sfoggiare il suo motore originale, ha calcato le passerelle di alcuni concorsi di eleganza, ma, soprattutto, è stata guidata in svariati raduni per auto d'epoca. Riconosciuta come una delle sole 5 Alfa Romeo 6C 1750 Sport sopravvissute, monta l'unica (delle due sole costruite) carrozzeria realizzata dalla Viberti su meccanica Alfa Romeo sopravvissuta. Una vettura unica, spettacolare, dalla storia attentamente ricostruita, offerta, da un appassionato che l'ha tenuta per oltre 20 anni, completa di una serie impressionante di documenti storici a supporto.

bodywork designs ever produced, and holder of several technical patents on automotive themes, was very close to Viberti Coachworks, for whom, right at the turn of the 1920s and 1930s started to collaborate to design the bodyworks of industrial vehicles that made the Viberti name famous in the world. "We know", continued the current owner, "that Revelli, who graduated in architectural design, in 1929, went to the Paris Salon in 1928 where he was deeply impressed by the elongated and innovative line of the mudguards of the Duesenberg model J and the tilted windscreen of the Packard, elements that were found, one year later, in the line of the Fiat 525ss, designed by him, which earned him the praise and esteem of Agnelli. Following my request for information about my own bodywork, for a period wrongly attributed to English coachbuilder James Young, in a note sent to me, Revelli's son indicated the main stylistic results in the innovative design of the elongated wings and the inclination of the windscreen, features that were found in the cars designed in Italy only a few years later, but, however, expressed some doubt about the high waistline of the car. On the other hand, however, my bodywork has a rear pillar, connected to the folding side windows, patented by Revelli itself, also acknowledged by the FIVA (international federation of vintage vehicles) delegate Veniero Molari". In his research on the origins of the bodywork, the current owner managed to reconstruct the whole history, in Italy, America, Australia and Holland, of the 6C, a few months younger than his own, which was used from 1930 to 1988 when, following an accident in England, was dismantled from the chassis #0212736 and every major component, such as the chassis and mechanics, took different and separate paths.

In 2007, after 5 years of careful restoration, the 6C 1750 Sport #0212525, returned to show off its original engine. It has graced the catwalks of some elegance competitions, but, above all, has been driven at various classic car rallies. Recognized as one of only 5 Alfa Romeo 6C Sport 1750s that survived, mounted the only bodywork (of only two built) made by Viberti on surviving Alfa Romeo mechanics. A unique, spectacular car with a history carefully reconstructed, offered by an enthusiast who has kept it for over 20 years, complete with an impressive series of supporting historical documents.

CONDIZIONI GENERALI

1 - Premessa

Le presenti condizioni generali disciplinano la vendita tramite asta pubblica, trattativa privata ovvero mediante altra modalità di qualsiasi tipo di beni usati o da collezionismo da parte della casa d'aste Aste Bolaffi S.p.A. con sede legale in Torino, Via Cavour n. 17, capitale sociale euro 10.567,00 Euro i.v., partita IVA 09591610010, Registro Imprese n.TO-1064393, indirizzo P.E.C. astebolaffi@pec.bolaffi.it (di seguito "Aste Bolaffi"). I lotti oggetto di vendita, salvi casi eccezionali, sono di proprietà o nella disponibilità di soggetti terzi (di seguito il "Venditore") che hanno conferito un incarico di vendita irrevocabile ad Aste Bolaffi il quale, pertanto, agisce esclusivamente quale intermediaria. Informazioni riguardanti l'asta in corso possono essere inserite in catalogo o comunicate in sala prima o durante la vendita. I termini e le condizioni di vendita possono subire degli aggiornamenti che saranno immediatamente pubblicati sul sito www.astebolaffi.it. Ove si registrassero discrepanze tra il testo delle condizioni generali pubblicato sul catalogo d'asta e quello pubblicato sul sito web di Aste Bolaffi farà fede e prevarrà la versione on line.

2 - Cataloghi

Aste Bolaffi declina ogni responsabilità in ordine alle illustrazioni, descrizioni, valori ed alle stime dei lotti contenuti nei cataloghi ed in qualsiasi altro materiale illustrativo; tali illustrazioni, descrizioni, valori e stime sono puramente indicativi ed assolvo solo alla funzione di una chiara identificazione del lotto e, pertanto, non potranno generare affidamento di alcun tipo negli aggiudicatari o acquirenti. Le illustrazioni, descrizioni, valori e stime sono fatti al meglio delle conoscenze di Aste Bolaffi e non costituiscono in alcun modo garanzie convenzionali o qualità promesse ai sensi degli artt. 1490 e 1497 cod. civ. I lotti possono essere venduti a prezzi sia superiori che inferiori rispetto ai valori di stima indicati nei cataloghi. I valori di stima possono essere soggetti a modifiche anche dopo la pubblicazione dei cataloghi a esclusiva discrezione di Aste Bolaffi. I valori di stima pubblicati in catalogo non comprendono le commissioni di Aste Bolaffi, i costi dei diritti di seguito, le spese doganali e di esportazione e l'IVA (ove dovuta). Tutti i diritti d'autore di utilizzazione economica attinenti alle immagini, illustrazioni, testi, didascalie e descrizioni dei cataloghi di Aste Bolaffi sono e rimarranno di proprietà esclusiva di Aste Bolaffi. Tali immagini, illustrazioni, testi, didascalie e descrizioni non potranno pertanto essere utilizzati o riprodotti dall'acquirente e/o da terzi senza il previo consenso scritto di Aste Bolaffi.

3 - Esame dei lotti prima dell'asta

Ai potenziali acquirenti è consentito di esaminare e maneggiare i lotti in vendita prima dell'asta nei giorni e durante gli orari stabiliti a discrezione di Aste Bolaffi. I lotti in esposizione sono in ogni caso maneggiati a rischio e pericolo del potenziale acquirente. Alcuni oggetti di grandi dimensioni ovvero pesanti possono essere pericolosi se maneggiati in modo errato e potranno essere maneggiati solo con l'assistenza del personale di Aste Bolaffi.

4 - Partecipazione in sala

Al fine di migliorare le procedure d'asta, è richiesto a tutti i potenziali acquirenti di munirsi di un cartellino numerato per le offerte prima che inizi l'asta pubblica. Sarà possibile pre-registrarsi anche durante i giorni di esposizione dei Lotti. Compilando e firmando il modulo di registrazione e di attribuzione del cartellino numerato, vengono accettate le presenti condizioni generali. Aste Bolaffi si riserva il diritto di richiedere ai partecipanti all'asta informazioni e documenti ai fini di una corretta identificazione oltre a delle informazioni sulle referenze bancarie. In particolari situazioni Aste Bolaffi si riserva il diritto di richiedere ai partecipanti all'asta di versare dei depositi a garanzia del saldo prezzo di vendita e delle commissioni d'asta. Aste Bolaffi potrà, a sua esclusiva discrezione, vietare a partecipanti non graditi o non idonei l'ingresso in sala. Qualora il partecipante agisca in nome e per conto di un'altra persona fisica o giuridica dovrà essere esibita idonea procura prima dello svolgimento dell'asta. Ad ogni modo, Aste Bolaffi si riserva la facoltà di non far partecipare all'asta procuratori o intermediari di terzi qualora, a suo insindacabile giudizio, non ritenga dimostrato il potere di rappresentanza. I cartellini numerati devono essere utilizzati per indicare le offerte al banditore durante l'asta. Nell'ipotesi di dubbi riguardo al prezzo di aggiudicazione o all'effettivo aggiudicatario è necessario attirare immediatamente l'attenzione del banditore. Tutti i lotti venduti saranno fatturati al nome ed all'indirizzo rilasciati al momento dell'assegnazione della paletta numerata e non potranno essere trasferiti ad altri nomi e indirizzi. Aste Bolaffi non accetta alcun reclamo o contestazione per l'eventuale perdita o smarrimento della paletta. Al termine dell'asta la paletta deve essere restituita al banco registrazioni.

5 - Partecipazione per corrispondenza, tramite collegamento telefonico, online

Con l'invio e la sottoscrizione degli appositi moduli, il partecipante accetta di prendere parte all'asta di riferimento e si impegna a corrispondere il prezzo di aggiudicazione e le commissioni d'asta qualora la/le sua/sue offerta/e abbia/no successo. Il partecipante si impegna inoltre a controllare, al termine dell'asta, se la/le sua/le sue offerta/e è/sono andata/e a buon fine sollevando Aste Bolaffi da ogni responsabilità in

tal senso. Contestazioni dovute a negligenza o errore nella compilazione di offerte scritte per corrispondenza non saranno accettate. Aste Bolaffi declina ogni responsabilità nei confronti di chi partecipa all'asta mediante collegamento telefonico e/o online nel caso di mancata esecuzione della partecipazione dovuta a eventuali disguidi che possono occorrere durante o precedentemente il collegamento telefonico e/o internet.

6 - Aggiudicazione dei lotti

I lotti verranno aggiudicati al miglior offerente. Aste Bolaffi si riserva il diritto di annullare l'aggiudicazione in caso di eventuali contestazioni di terzi che rivendichino la proprietà o la demanialità del Lotto. Non si accettano offerte inferiori al prezzo di base. Il prezzo di partenza sarà quello indicato come base, salvo quando non sia pervenuta prima dell'apertura dell'asta un'offerta diversa e più alta, nel qual caso il prezzo di partenza sarà quello dello scatto successivo a tale offerta. In caso di uguali offerte per corrispondenza avrà la precedenza quella giunta per prima e in ogni caso esse hanno priorità su offerte uguali in sala. Gli scatti delle offerte saranno regolati a discrezione del banditore. Lo scatto minimo sarà di € 25,00. Il banditore si riserva il diritto di ritirare, aggiungere, raggruppare o dividere i lotti, nonché il diritto di rifiutare un'offerta in sala o inviata per iscritto. Il banditore si riserva il diritto di ritirare un lotto dall'asta qualora le offerte non raggiungano il prezzo di riserva concordato con il Venditore.

7 - Commissioni d'asta per vendita di lotti con regime IVA del margine

L'art. 45 della legge 342 del 21 novembre 2000 prevede l'applicazione del regime del margine alle vendite concluse in esecuzione ai contratti di commissione definiti con: (a) soggetti privati; (b) soggetti passivi d'imposta che hanno assoggettato l'operazione al regime del margine; (c) soggetti che non hanno potuto detrarre l'imposta ai sensi degli artt. 19, 19-bis, e 19-bis2 del D.P.R. n. 633/72 (che hanno venduto il bene in esenzione ex-art. 10, 27- quinquies); (d) soggetti che beneficiano del regime di franchigia previsto per le piccole imprese nello Stato di appartenenza. Nessun particolare simbolo verrà usato per identificare i lotti venduti nel regime del margine. Per tale regime, in caso di aggiudicazione o vendita, sarà addebitata all'acquirente una commissione di acquisto a favore di Aste Bolaffi nella misura che segue:


Asta di auto e moto classiche: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione la commissione fissa del 15%.

Asta numismatica e filatelica: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione le seguenti commissioni d'asta: 22% sulla quota del prezzo al martello fino a € 250.000; 20% sulla quota compresa fra € 250.001 e € 500.000; 18% oltre i € 500.001.

Per tutte le altre aste: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione le seguenti commissioni d'asta: 25% sulla quota del prezzo al martello fino a € 100.000; 22,5% sulla quota compresa fra € 100.001 e € 250.000; 20% sulla quota compresa fra € 250.001 a € 500.000; 18% oltre i € 500.001.

La commissione di acquisto a favore di Aste Bolaffi è comprensiva di IVA.

8 - Commissioni d'asta per vendita lotti con IVA ordinaria

Il simbolo  dopo il numero di lotto indica un regime di fatturazione con IVA ordinaria e con commissioni d'asta diverse da quelle normalmente in uso per i lotti in regime del margine. Tali commissioni variano a seconda del luogo in cui il bene viene spedito:

- beni che rimangono all'interno dell'UE:

- Commissioni d'asta per soggetti non passivi IVA: 15% (auto e moto classiche); 18% (tutte le altre categorie).
- Commissioni d'asta per soggetti passivi IVA: uguali a quelle applicate in caso di IVA del margine.
- IVA sul prezzo di aggiudicazione alle seguenti aliquote:


• libri	4%
• francobolli	10%
• tutte le altre categorie	22%;
4. IVA al 22% sulle commissioni.	

- beni che vengono spediti al di fuori dell'UE:

Le maggiorazioni rimangono uguali a quelle applicate in caso di IVA del margine.

Rimborso IVA. I clienti non soggetti passivi IVA extra europei possono ottenere un rimborso dell'IVA sul prezzo di aggiudicazione presentando un documento ufficiale (bolletta doganale) che comprovi l'uscita del bene dal territorio dell'Unione Europea entro 90 giorni dalla consegna del bene. I clienti soggetti passivi IVA non residenti, aventi sede in Paesi dell'Unione Europea o extra UE, possono chiedere il rimborso sia dell'IVA sul prezzo di aggiudicazione sia dell'IVA al 22% calcolata sulle commissioni d'asta, presentando un documento ufficiale (CMR o bolletta doganale) che provi l'uscita del bene dal territorio dell'Unione Europea entro 90 (novanta) giorni di calendario dalla consegna del bene. In caso di spedizione del bene al di fuori dell'Unione Europea a cura della casa d'aste, l'IVA rimborsabile sopra riportata non verrà messa in fattura.

9 - Lotti in regime di Temporanea Importazione

Il simbolo  dopo la base d'asta indica lo stato di Temporanea importazione dello stesso nel territorio italiano. I lotti acquistati in regime di Temporanea importazione non potranno essere ritirati immediatamente dagli acquirenti

che dovranno invece attendere la chiusura della pratica di Temporanea importazione gestita direttamente dalla casa d'aste.

10 - Pagamento

Il pagamento dovrà essere effettuato per i presenti in sala alla consegna dei lotti e per gli acquirenti per corrispondenza, per collegamento telefonico e online entro 7 (sette) giorni di calendario dal ricevimento della fattura tramite contanti nei limiti stabiliti dalla legge, assegni bancari e/o circolari, bancomat, carte di credito (solo su circuiti American Express - MasterCard - Visa) ovvero bonifico bancario. In caso di pagamento tramite carta di credito American Express e PayPal sarà dovuta una maggiorazione pari al 3,50% (tre-virgola-cinque-per-cento) del prezzo di aggiudicazione o di vendita. Non saranno accettati pagamenti provenienti da soggetti diversi dall'acquirente. Verranno conteggiati interessi di mora su tutti gli importi non pagati nei termini regolari ad un tasso annuo pari al 5% (cinque-per-cento). Aste Bolaffi potrà concedere eventuali dilazioni di pagamento in base a eventuali accordi, che dovranno comunque essere formalizzati prima dell'asta. Aste Bolaffi emetterà fattura contestualmente alla aggiudicazione del/dei lotto/lotti ovvero alla vendita degli stessi con le altre modalità previste dalle presenti Condizioni Generali. Per il caso di mancato saldo del prezzo di vendita da parte dell'acquirente o di ogni altra somma dovuta ad Aste Bolaffi entro 30 (trenta) giorni di calendario dalla fine del mese di emissione della relativa fattura, Aste Bolaffi avrà facoltà di risolvere di diritto il contratto di vendita ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., dandone comunicazione scritta all'acquirente, fatto salvo il diritto di risarcimento del danno causato per l'inadempienza. Le eventuali rate pagate dall'acquirente prima della risoluzione del contratto di vendita resteranno acquisite dalla casa d'aste a titolo di indennità ai sensi dell'art. 1526 cod. civ. fermo restando il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

11 - Ritiro e consegna dei lotti venduti

Impregiudicato quanto previsto al successivo articolo 21 e sino al completo pagamento del prezzo dovuto, i lotti sono conservati presso la sede di Aste Bolaffi e assicurati con idonea copertura a cura e spese di Aste Bolaffi. L'obbligo di consegna dei lotti venduti è subordinato all'integrale tacitazione di ogni credito di Aste Bolaffi verso l'acquirente. Aste Bolaffi non assume l'obbligo di provvedere alla spedizione del lotto oggetto di aggiudicazione o vendita il quale dovrà essere ritirato presso il luogo ove i locali di Aste Bolaffi. La consegna del lotto all'Acquirente avverrà a cura e spese di quest'ultimo, non oltre 5 (cinque) giorni lavorativi dal giorno della vendita. Qualora l'acquirente non ritiri il lotto entro tale termine Aste Bolaffi avrà titolo di addebitare all'acquirente un importo pari all'1% del prezzo di vendita per ogni mese di ritardo nel ritiro del lotto. A pagamento avvenuto e laddove richiesto, i lotti potranno essere spediti per assicurata a rischio e a spese dell'acquirente.

12 - Esportazione dei lotti

Le spese doganali e di esportazione sono a carico dell'acquirente. Le richieste di rilascio dell'attestato di libera circolazione per l'esportazione, in osservanza delle disposizioni legislative vigenti in materia, saranno formulate dalla casa d'aste per conto dell'acquirente alle competenti autorità ed enti. L'acquirente sarà tenuto a pagare il corrispettivo al momento del ricevimento della fattura. Per ottenere l'autorizzazione all'esportazione sono necessarie, a titolo indicativo, 10/12 settimane. I lotti in regime di Temporanea Importazione e di provenienza estera autorizzati a permanere nel territorio italiano per un periodo temporale definito, sono sottratti alle relative disposizioni di tutela previste dal Codice dei Beni Culturali. Per tale motivo non sarà necessaria la richiesta di attestato di libera circolazione per l'uscita dal territorio italiano. I lotti importati temporaneamente non potranno essere ritirati dagli acquirenti, ma dovranno essere spediti, a spese di questi ultimi, a cura della casa d'aste.

13 - Assenza di garanzia sui lotti

Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 23 che segue, i lotti sono venduti da Aste Bolaffi per conto del Venditore nello stato in cui essi si trovano al momento dell'asta con ogni eventuale vizio, difetto, imperfezione, danneggiamento e/o mancanza di qualità. Ogni asta è preceduta da pubblica esposizione che permette agli eventuali compratori di esaminare di persona o attraverso rappresentanti di fiducia i lotti e accertarne l'autenticità, lo stato di conservazione, la provenienza, le caratteristiche, le qualità e gli eventuali vizi e difetti. Ogni potenziale acquirente si impegna ad esaminare il lotto prima dell'acquisto laddove avesse intenzione di accertare che lo stesso sia conforme alle descrizioni ed alle immagini del catalogo e, se del caso, a richiedere il parere di uno studioso o di un esperto indipendente, per accertarne l'autenticità, provenienza, attribuzione, origine, data, età, periodo, origine culturale ovvero fonte, condizione. Su richiesta e per solo orientamento, Aste Bolaffi fornisce rapporti scritti ("condition reports") che possono integrare le informazioni del catalogo. Conseguentemente Aste Bolaffi, fatto salvo il caso in cui siano stati tacuiti all'acquirente in malafede eventuali difetti o vizi della cosa, non fornisce alcuna garanzia contrattuale in ordine alla vendita dei lotti neppure per evizione trattandosi di vendita a rischio e pericolo del compratore ai sensi e per gli effetti dell'art. 1488, comma 2, cod. civ.

14 – Limitazione di responsabilità di Aste Bolaffi

Fatto salvo il caso di dolo o colpa grave, Aste Bolaffi ovvero i suoi dipendenti, collaboratori, amministratori o consulenti non saranno responsabili per atti od omissioni relativi alla preparazione o alla conduzione dell'asta o per qualsiasi questione relativa alla vendita dei lotti. Fatto salvo il caso di dolo o colpa grave, Aste Bolaffi non risponde in alcun caso per danni indiretti o consequenziali, per lucro cessante o per danni da perdita da chances. In ogni caso l'eventuale responsabilità di Aste Bolaffi e/o del Venditore nei confronti dell'acquirente in relazione all'acquisto di un lotto da parte di quest'ultimo è limitata al corrispondente prezzo di aggiudicazione e di vendita e alla commissione d'acquisto pagati dall'acquirente.

15 – Perizie e attestati

Aste Bolaffi si riserva la facoltà di rilasciare perizie/extensions laddove richiesto dall'acquirente. In ogni caso le perizie non vengono rilasciate da Aste Bolaffi in relazione a lotti nella cui descrizione del catalogo viene menzionato che gli stessi sono corredati da certificato fotografico. Si specifica inoltre che l'eventuale concessione di perizie/extensions non modifica i termini di pagamento esposti all'articolo 10 che precede né costituisce una qualsiasi forma di garanzia sui lotti venduti. Nei soli casi previsti dall'art. 64 del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 Aste Bolaffi, su richiesta dell'acquirente, consegna all'acquirente una dichiarazione contenente tutte le informazioni disponibili sulla autenticità del lotto, o, in alternativa, sulla probabile attribuzione e sulla provenienza dello stesso.

16 – Cataloghi Asta numismatica

I cataloghi utilizzati come riferimento sono i seguenti: Bol. (Catalogo Bolaffi delle monete e delle banconote - Regno di Sardegna, Regno d'Italia e Repubblica italiana), Bol. Vat. (Catalogo Bolaffi delle monete della Città del Vaticano) Bab. (Babelon), Bartolotti, Biaggi, Bohering Calciati, Casolari, B.M.C. (British Museum Catalogue), Ciani, C.N.I. (Corpus Nummorum Italicorum), Cra. (Crapanzano/Giulianini), Cra. Vol. II (Crapanzano/Giulianini vol. II), Cravf. (Crawford), Coh. (Cohen), Crippa, Dav. (Davenport), Di Giulio, D.O.C. (Dumbarton Oaks Collection), Friedb. (Friedberg), Gad. (Gadoury), Galeotti, Gig. (Gigante), Gav. (Gavello) Guadàn, Gulbenkian, Haeb. (Haeblerlin) Heiss, Herzfelder, Jenkins e Lewis, Krause, Mesio, Müller, Mont. (Montenegro), Mont. Ve. (Montenegro Venezia), Muntoni, M.zu.A. (Miller zu Aicholds), Pag. (Pagani), Pozzi, Rav. (Ravegnani Morosini), R.I.C. (Roman Imperial Coinage), Rizzo, Seaby, Sears, Schl. (Schlumberger), Sim. Simonetti. Asta filatelica: La numerazione si riferisce a quella dei Cataloghi Bolaffi e Sassone per gli Antichi Stati italiani, Italia Regno, Repubblica e Paesi italiani; al catalogo Yvert-Tellier e all'Unificato per l'Europa e all'Yvert-Tellier e Stanley Gibbons per l'Oltremare. Il riferimento ad altri cataloghi sarà specificamente indicato.

17 – Termini utilizzati nei cataloghi

Asta arredi e dipinti antichi:

Guido Reni: a nostro parere opera autentica dell'artista. Guido Reni (attribuito): a nostro parere probabilmente opera almeno in parte, dell'artista. Guido Reni (bottega): a nostro parere opera realizzata nella bottega dell'artista, ma da autore non identificato. Guido Reni (cerchia): a nostro parere opera di un autore non identificato, prodotta durante la vita dell'artista citato. Guido Reni (seguace): a nostro parere opera di un autore non identificato non necessariamente suo allievo, eseguita anche in epoche successive. Guido Reni (stile): a nostro parere opera eseguita nello stile dell'artista in epoca contemporanea o quasi. Guido Reni (maniera o scuola): a nostro parere opera eseguita nello stile dell'artista da un autore non identificato ma che ne subisce l'influenza, anche in un periodo di molto successivo alla morte dell'artista. Da Guido Reni: a nostro parere copia di un dipinto conosciuto dell'artista. Firma/ Datato/ Iscritto: a nostro parere la firma e/o la data e/o l'iscrizione è di mano dell'artista. Reca firma/reca data/reca iscrizione: a nostro parere firma/data/iscrizione sembrano essere di altra mano e/o di altra epoca. Aste Bolaffi si riserva il diritto di esprimere la propria opinione relativa all'autore, attribuzione, origine, datazione, provenienza e condizione dei lotti in catalogo. È in ogni caso un parere e non è da considerarsi in alcun modo un expertise.

Asta filatelica:

- ★ nuovo © usato ↖ frontespizio
- ★ nuovo linguellato △ frammento
- ✉ lettera-aerogramma ⊗ senza gomma

Asta numismatica:

Ac (Acmonital) **Ae** (Bronzo) **Ag** (Argento) **Al** (Alluminio) **An** (Antimonio) **Au** (Oro) **Ba** (Bonzital) **Cn** (Cupronichel) **Cu** (Rame) **El** (Elettro) **It** (Italm) **M.b.** (Metallo bianco) **Ma** (Metallo argentato) **Md** (Metallo dorato) **Mi** (Mistura) **Ni** (Nichel) **Ott.** (Ottone) **Pb** (Piombo) **Pe** (Peltro) **Pl** (Platino) **Sn** (Stagno) **Zn** (Zinco)

Asta gioielli:

Gioiello di Cartier. Questa dicitura implica che a nostro parere l'oggetto è, per firme, caratteristiche, punzioni, attribuibile alla maison indicata. Resta inteso che ogni rappresentazione scritta o verbale fornita da Aste Bolaffi, incluse quelle contenute nel catalogo, in relazioni, commenti o valutazioni concernenti qualsiasi carattere di un lotto, quale paternità, autenticità, provenienza, attribuzione, origine, data, età, periodo, origine culturale ovvero fonte, la sua qualità, ivi compreso il prezzo o il valore, riflettono esclusivamente valutazioni in buona fede di Aste Bolaffi e possono essere riviste e modificate in qualsiasi momento da Aste Bolaffi. L'acquirente

quindi non può fare quindi alcun affidamento su tali rappresentazioni.

18 – Verifica di interesse culturale

Aste Bolaffi, a sua esclusiva discrezione, potrà procedere a un'aggiudicazione temporanea dei lotti che, prima o durante l'asta, dovessero essere oggetto della comunicazione di avvio del procedimento per la dichiarazione di interesse culturale di cui all'articolo 14 e ss. del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 (il "Codice dei Beni Culturali"). Nel caso di aggiudicazione temporanea Aste Bolaffi provvederà a denunciare la vendita al Ministero competente ex art. 59 Codice dei Beni Culturali. La vendita sarà sospensivamente condizionata alla intervenuta dichiarazione della natura di "bene culturale" ed al mancato esercizio da parte del Ministero competente del diritto di prelazione nel termine di sessanta giorni dalla data di ricezione della denuncia ovvero nel termine maggiore di centottanta giorni di cui all'art. 61, comma 2, del Codice del Codice dei Beni Culturali. In pendenza di tali termini il lotto non potrà essere consegnato all'acquirente.

19 – Diritto di seguito

Il Decreto Legislativo 13 febbraio 2006, n. 118 in attuazione della Direttiva 2001/84/CE, ha introdotto nell'ordinamento giuridico italiano il diritto degli autori di opere d'arte e di manoscritti, ed ai loro aventi causa, a percepire un compenso sul prezzo di ogni vendita dell'originale successiva alla prima (c.d. "diritto di seguito"). Il "diritto di seguito" è dovuto solo se il prezzo della vendita non è inferiore a euro 3.000,00. Esso è così determinato: • 4% per la parte del prezzo di vendita compresa tra euro 0 e euro 50.000,00; • 3% per la parte del prezzo di vendita compresa tra euro 50.000,01 e euro 200.000,00; • 1% per la parte del prezzo di vendita compresa tra euro 200.000,01 e euro 350.000,00; • 0,5% per la parte del prezzo di vendita compresa tra euro 350.000,01 e euro 500.000,00; • 0,25% per la parte del prezzo di vendita superiore a euro 500.000,00. Aste Bolaffi è tenuta a riscuotere e versare il "diritto di seguito" alla Società italiana degli autori ed editori (S.I.A.E.). I lotti contrassegnati con il simbolo (*) sono soggetti al "diritto di seguito" nella percentuale sopra indicata per un importo totale comunque non superiore a euro 12.500,00. Oltre al prezzo ed alle commissioni di acquisto e alle altre spese, l'aggiudicatario o l'acquirente si impegna a pagare il "diritto di seguito", che spetterebbe al conferente pagare in base all'art. 152, 1 comma, Legge 22 aprile 1941, n. 633. Il "diritto di seguito" sarà addebitato in accordo con l'articolo 10 che precede.

20 – Assenza del diritto di recesso

L'offerta e la vendita on line dei lotti da parte di Aste Bolaffi costituiscono un contratto a distanza disciplinato dal Capo I, Titolo III (artt. 45 e ss.) del Codice del Consumo e dal Decreto Legislativo 9 aprile 2003, n. 70, contenente la disciplina del commercio elettronico. L'art. 59, comma 1, lett. m) del Codice del Consumo esclude il diritto di recesso per i contratti conclusi in occasione di un'asta pubblica, quale è l'asta organizzata da Aste Bolaffi e a cui è data la possibilità di partecipare anche online. Pertanto, è escluso il diritto di recesso in relazione ai lotti aggiudicati con tale modalità.

21 – Vendita con riserva della proprietà

I lotti sono aggiudicati ovvero venduti da Aste Bolaffi con riserva della proprietà ai sensi dell'articolo 1523 cod. civ. e pertanto la proprietà degli stessi si trasferirà in capo all'acquirente solo al momento dell'integrale pagamento del prezzo dovuto per la compravendita. Il rischio di perimento o di danneggiamento dei lotti si trasferirà all'acquirente al momento della consegna dei lotti stessi. L'obbligo di consegna dei lotti venduti è in ogni caso subordinato al previo integrale pagamento da parte dell'acquirente del prezzo dovuto e di ogni altra somma dovuta ad Aste Bolaffi in base alle presenti Condizioni Generali.

22 – Vendite post-asta

Nei trenta giorni successivi alla data dell'asta, Aste Bolaffi offre la possibilità di aggiudicarsi online i lotti ancora invenduti nella sezione "Compra Subito" del sito www.astebolaffi.it, dove è possibile effettuare un'offerta vincolante per i lotti ancora disponibili al prezzo della base d'asta più la tradizionale commissione. Aste Bolaffi si riserva il diritto di rifiutare l'offerta ricevuta.

23 – Garanzia legale per i consumatori

Nell'ipotesi in cui il Venditore che abbia conferito ad Aste Bolaffi l'incarico di vendere il lotto sia un "professionista" ai sensi di quanto previsto dall'art. 18, comma 1, lett. b) del Codice del Consumo (D. Lgs. 6 settembre 2005 n. 206) ai lotti aggiudicati o venduti per il tramite di Aste Bolaffi si applicherà la garanzia legale di conformità prevista dagli artt. 128-135 del Codice del Consumo (di seguito la "Garanzia Legale"). La Garanzia Legale è riservata ai soli consumatori che siano persone fisiche e che partecipino all'asta o alla vendita per fini che non rientrano nel quadro di una loro attività commerciale, industriale, artigianale o professionale. Considerato che i lotti sono "beni usati" ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 134, comma 2, del Codice del Consumo, il Venditore è responsabile nei confronti del consumatore per qualsiasi difetto di conformità esistente al momento della consegna del prodotto e che si manifesti entro 1 (un) anno da tale consegna. Il difetto di conformità deve essere denunciato ad Aste Bolaffi o al Venditore, a pena di decadenza dalla garanzia, nel termine di due mesi dalla data in cui è stato scoperto. Salvo prova contraria, si presume che i difetti di conformità che si manifestano entro i 6 (sei)

mesi dalla consegna del lotto esistessero già a tale data, a meno che tale ipotesi sia incompatibile con la tipologia del lotto o con la natura del difetto di conformità. A partire dal settimo mese successivo alla consegna del prodotto, sarà invece onere del consumatore provare che il difetto di conformità esisteva già al momento della consegna dello stesso. Per poter usufruire della Garanzia Legale, il consumatore dovrà quindi fornire innanzitutto prova della data dell'acquisto e della consegna del lotto. È opportuno, quindi, che il consumatore, a fini di tale prova, conservi la fattura di acquisto o il DDT ovvero qualsiasi altro documento che possa attestare la data di effettuazione dell'acquisto e la data della consegna. Si presume che il lotto acquistato sia conforme al contratto di vendita laddove il lotto stesso: (i) sia idoneo all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo; (ii) sia conforme alla corrispondente descrizione fatta in catalogo, in perizie o rapporti di Aste Bolaffi o nella documentazione di accompagnamento; (iii) presenti le qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto anche delle dichiarazioni fatte nel catalogo o nella pubblicità o; (iv) sia idoneo all'uso particolare voluto dal consumatore purché da questi portato a conoscenza di Aste Bolaffi prima della aggiudicazione o vendita e che Aste Bolaffi abbia accettato. Sono esclusi dal campo di applicazione della Garanzia Legale eventuali guasti o malfunzionamenti determinati da fatti accidentali o da responsabilità del consumatore ovvero da un uso o una conservazione del lotto non conforme alla sua destinazione d'uso e/o a quanto previsto nella documentazione allegata al lotto. Non sussiste inoltre alcuna Garanzia Legale se al momento della aggiudicazione o della vendita, il consumatore era a conoscenza del difetto di conformità ovvero non poteva ignorarlo con l'ordinaria diligenza o se il difetto di conformità deriva da informazioni o materiali forniti dall'acquirente. Ogni asta è preceduta da pubblica esposizione che permette agli eventuali compratori di esaminare di persona o attraverso rappresentanti di fiducia i lotti e accertarne l'autenticità, lo stato di conservazione, la provenienza, le caratteristiche, le qualità e gli eventuali vizi e difetti. In caso di difetto di conformità debitamente denunciato nei termini, il consumatore-acquirente ha diritto: (i) in via primaria, alla riparazione o sostituzione gratuita del lotto, a sua scelta, salvo che il rimedio richiesto sia oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso rispetto all'altro; (ii) in via secondaria (nel caso cioè in cui la riparazione o la sostituzione siano impossibili o eccessivamente onerose ovvero la riparazione o la sostituzione non siano state realizzate entro termini congrui ovvero la riparazione o la sostituzione precedentemente effettuate abbiano arrecato notevoli inconvenienti al consumatore) alla riduzione del prezzo o alla risoluzione del contratto, a sua scelta. Il rimedio richiesto è eccessivamente oneroso se impone al Venditore spese irragionevoli in confronto ai rimedi alternativi che possono essere esperiti, tenendo conto (i) del valore che il lotto avrebbe se non vi fosse il difetto di conformità; (ii) dell'entità del difetto di conformità; (iii) dell'eventualità che il rimedio alternativo possa essere esperito senza notevoli inconvenienti per il consumatore.

24 – Legge applicabile

Le presenti Condizioni Generali ed ogni contratto di vendita con Aste Bolaffi e/o il Venditore sono retti a tutti gli effetti dalla legge italiana.

25 – Foro competente

Per ogni controversia inerente alle presenti Condizioni Generali ed ogni contratto di vendita con il Venditore e/o Aste Bolaffi, ivi incluse quelle relative alla interpretazione, esecuzione, risoluzione o validità, sarà competente in via esclusiva il Foro Torino, fatta eccezione per il caso in cui l'acquirente sia un "consumatore" dall'art. 18, comma 1, lett. a) del Codice del Consumo (D. Lgs. 6 settembre 2005 n. 206) nel quale caso sarà competente il foro di residenza o di domicilio del consumatore stesso. Ai sensi dell'art. 141-sexies, comma 3 del Codice del Consumo, Aste Bolaffi informa l'acquirente che rivesta la qualifica di "consumatore" che laddove venga presentato un reclamo o una richiesta in relazione alla quale non sia stato tuttavia possibile risolvere la controversia così insorta, Aste Bolaffi fornirà le informazioni in merito all'organismo o agli organismi di Alternative Dispute Resolution per la risoluzione extragiudiziale delle controversie relative ad obbligazioni derivanti da un contratto concluso in base alle presenti Condizioni Generali di Vendita (i c.d. organismi ADR, come indicati agli artt. 141-bis e ss. del Codice del Consumo), precisando se intenda avvalersi o meno di tali organismi per risolvere la controversia stessa. Aste Bolaffi informa inoltre che è stata istituita una piattaforma europea per la risoluzione on-line delle controversie dei consumatori (c.d. piattaforma ODR). La piattaforma ODR è consultabile al seguente indirizzo <http://ec.europa.eu/consumers/odr/>; attraverso la piattaforma ODR l'utente consumatore potrà consultare l'elenco degli organismi ADR, trovare il link al sito di ciascuno di essi e avviare una procedura di risoluzione on-line della controversia in cui sia coinvolto.

CON L'INVIO DEL PROPRIO ORDINE D'ACQUISTO, L'OFFERTA IN SALA, L'OFFERTA TELEFONICA OPPURE ON LINE IL CLIENTE ACCETTA INTEGRALMENTE ED IN VIA IRREVOCABILE TUTTE LE CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA SOPRAELENATE DICHIARANDO AL CONTEMPO DI AVERNE PRESA VISIONE.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS

1 – Introduction

These Terms and Conditions govern the sale by public auction, private negotiation or by any other means of any type of goods or collectables by Aste Bolaffi S.p.A. auction house, with registered office at Via Cavour no. 17, Turin, share capital of 10,567.00 Euro fully paid-up, VAT number 09591610010, Register of Companies no. TO-1064393, PEC (certified email) address astebolaffi@pec.bolaffi.it (hereinafter "Aste Bolaffi"). The lots offered for sale, except in exceptional cases, are the property of third parties (hereinafter "Seller") who have irrevocably entrusted the sale of the lots to Aste Bolaffi which acts only as an intermediary. Information about the auction may be included in the catalogue or announced in the saleroom before or during the sale. The terms and conditions of sale are subject to updates that will immediately be posted on www.astebolaffi.it. If there are any discrepancies between the text of the Terms and Conditions published in the auction catalogue and those published on the Aste Bolaffi website, the on-line version will take precedence.

2 – Catalogues

Aste Bolaffi shall not be held liable with regard to illustrations, descriptions, values and estimates of the lots contained in the catalogues and in any other illustrative materials. Illustrations, descriptions, values and estimates are provided purely as a guide and only serve to clearly identify the lot and bidders should not rely on them as statement of fact. The illustrations, descriptions, values and estimates are made to the best of Aste Bolaffi's knowledge and do not in any way constitute guarantees or promises of quality in accordance with Articles 1490 and 1497 of the Italian Civil Code. Lots may be sold at prices that are higher or lower than the estimated values indicated in the catalogues. At the sole discretion of Aste Bolaffi estimated values are subject to change. The estimated values published in the catalogue do not include Aste Bolaffi's buyer's premium, the costs of droit de suite (artist's resale royalty), customs and export duties and fees and VAT (if any). All copyrights related to images, illustrations, text, captions and descriptions in Aste Bolaffi catalogues are and will remain the exclusive property of Aste Bolaffi. Such images, illustrations, text, captions and descriptions may not be used or reproduced by the buyer and/or third parties without Aste Bolaffi's prior written consent.

3 – Inspection of lots prior to the auction

Prospective buyers are able to examine lots before the auction on days and during the times established at Aste Bolaffi's discretion. Individuals may handle lots on display at their own risk. Some large or heavy items may be dangerous if handled incorrectly and may only be handled with the assistance of Aste Bolaffi Staff.

4 – Participation in the saleroom

In order to improve auction procedures, all potential buyers are required to obtain a numbered bidding paddle before the start of the public auction for use when making bids. Buyers may also pre-register during the pre-auction viewing days. By completing and signing the registration form and being given a numbered paddle, buyers accept these Terms and Conditions. Aste Bolaffi reserves the right to ask bidders for information and documents for identification purposes as well as information regarding bank references. In some situations, Aste Bolaffi reserves the right to require bidders to pay a deposit to guarantee the payment of the sale price and auction commission. Aste Bolaffi may, in its sole discretion, ban unwelcome or unsuitable bidders from entering the saleroom. If a bidder is acting in the name and on behalf of another person or entity a suitable power of attorney must be shown before the auction takes place. Aste Bolaffi reserves the right to refuse agents or brokers of third parties to participate in an auction if, in its opinion, power of attorney has not been demonstrated. A bidding paddle must be used to indicate bids to the auctioneer during the auction. In the event of any doubts regarding the hammer price or the successful bidder, participants should attract the auctioneer's attention immediately. All lots sold will be invoiced to the name and address provided when the bidding paddle is assigned and may not be transferred to other name and/or address. Aste Bolaffi will not accept any complaint or claim for paddle loss or theft. At the end of the auction, the paddle must be returned to the registration desk.

5 – Participation by mail, via telephone or online

By submitting and signing the designated forms, the participant agrees to take part in the relevant auction and agrees to pay the hammer price and buyer's premium if his or her offer(s) is or are successful. The participant also agrees to verify at the end of the auction if his or her offer(s) has or have been successful, exempting Aste Bolaffi from any liability in this regard. Claims due to negligence or error in the filling out of written offers will not be accepted. Aste Bolaffi declines all liability to persons participating in the auction by telephone and or online in the

event of non-participation due to any errors that may occur during or prior to the telephone and/or internet connection.

6 – Awarding of lots

Lots will be awarded to the highest bidder. Aste Bolaffi reserves the right to cancel an award in the event of any third-party disputes claiming private or State ownership of the Lot. We do not accept bids below the starting price. Lots will open at the bid indicated as the starting price, except when a higher offer has been received prior to the opening of the auction; in this case the lot will open at the subsequent bidding increment after that offer. In the event of equal absentee bids, which take priority over bids made in the saleroom, the bid which arrived first shall take precedence. Bidding increments will be regulated at the discretion of the auctioneer. The minimum increment will be € 25.00. The auctioneer reserves the right to withdraw, add, combine or divide lots, and the right to refuse a bid in the saleroom or a written offer. The auctioneer reserves the right to withdraw a lot from the auction if bids do not reach the reserve price agreed with the Seller.

7 – Auction fees for the sale of lots with the VAT margin scheme

The Article 45 of Italian Law 342 of 21 November 2000 provides the application of margin scheme to sales where commission charges applied: with: (a) private persons; (b) taxable persons which have subjected the transaction to the margin scheme; (c) persons who have not been able to deduct tax in accordance with Articles 19, 19-bis and 19-bis2 of Italian Presidential Decree no. 633/72 (who have sold the asset in exemption pursuant to Articles 10 and 27-quinquies); (d) persons covered by the exemption arrangements provided for small businesses in the State they belong to. No particular symbol will be used to identify the lots sold in the margin scheme. As regards this scheme, in the event of award or sale, the buyer will be charged a buyer's premium in favour of Aste Bolaffi according to the following percentages:


Auction of classic cars and motorcycles: in addition to the hammer price, the buyer shall pay a fixed buyer's premium of 15% on each lot.

Numismatic and philatelic auctions: in addition to the hammer price, the buyer shall pay the following buyer's premium on each lot: 22% on the portion of the hammer price up to € 250,000; 20% on the portion between € 250,001 and € 500,000; 18% on portions over € 500,001.

For all other auctions: in addition to the hammer price, the buyer shall pay the following buyer's premium on each lot: 25% on the portion of the hammer price up to € 100,000; 22.5% on the portion between € 100,001 and € 250,000; 20% on the portion between € 250,001 and € 500,000; 18% on portions over € 500,001.

The buyer's premium in favour of Aste Bolaffi is inclusive of VAT.

8 – Auction fees for the sale of lots with standard VAT

The  symbol after the lot number indicates standard VAT and a buyer's premium that differs from that normally used for lots sold in the margin scheme. These premiums vary depending on where the goods are shipped:

- goods that remain within the EU:

1. Buyer's premium rate for VAT exempt buyers: 15% (classic cars and motorcycles); 18% (all other categories).
2. Buyer's premium rate for VAT payers: the same as those applied for the VAT margin scheme.
3. VAT on the hammer price at the following rates:


- books 4%
- stamps 10%
- all other categories 22%;
- 4. VAT on buyer's premium payable at 22%.

- goods that are shipped outside the EU:

The buyer's premium rates are the same as those applied for the VAT margin scheme.

VAT refund. Non-European buyers that are exempt from paying VAT are eligible for a refund of the VAT paid on the hammer price if they present an official document (customs declaration) attesting to the export of the goods from the European Union within 90 days of delivery. Non-resident buyers that are VAT payers, domiciled in European Union countries or non-EU countries, can request a refund of the VAT paid on the hammer price and the 22% VAT calculated on the buyer's premium, by presenting an official document (CMR or customs declaration) attesting to the export of the goods from the European Union within 90 (ninety) calendar days after delivery. If the goods are shipped outside the European Union by the auction house, the aforementioned refundable VAT will not be included on the invoice.

9 – Lots being sold under Temporary Import regime

The symbol  after the starting price indicates its Temporary import status within Italy. Lots purchased under the Temporary import regime cannot be collected immediately by the buyer, who must wait the closing of the Temporary import procedure directly managed by the auction house.

10 – Payment

Payment must be made by buyers in the saleroom at the time of delivery of the lots and for buyers participating by written offers, via telephone or online within 7 (seven) calendar days from receipt of the invoice. Payments can be made in cash (within the limits permitted by law), by cheque or banker's draft, debit card, credit card (only American Express, MasterCard and Visa circuits) or by bank transfer. If payment is made by American Express credit card or PayPal, a surcharge of 3.50% (three point five zero per cent) is payable on the hammer price or sale price. Payments will not be accepted from anyone other than the buyer. Default interest will be charged on all amounts that are not paid according to the terms at an annual rate of 5% (five per cent). Aste Bolaffi may grant extended payment terms. Extended payment terms must be agreed and formalised prior to the auction. Aste Bolaffi will issue an invoice to a successful bidder using the procedures provided for in these Terms and Conditions. In the event of non-payment of the purchase price or any other amount due by the buyer to Aste Bolaffi within thirty (30) calendar days from the end of the month in which the invoice is issued, Aste Bolaffi shall be entitled to rescind the sales contract pursuant to Art. 1456 of the Italian Civil Code by giving written notice to the buyer, without prejudice to its right to compensation for the damage caused by the non-fulfilment. Any instalments paid by the buyer before the sales contract is rescinded will be retained by the auction house as compensation pursuant to Art. 1526 of the Italian Civil Code without prejudice to compensation for further damages.

11 – Collection and delivery of sold lots

Without prejudice to the provisions in Article 21 below and until full payment of the amount due has been received, the lots shall be kept at Aste Bolaffi's premises and insured with adequate coverage at the expense of Aste Bolaffi. The obligation to deliver the lots sold is subject to full settlement of all sums due to Aste Bolaffi by the buyer. Aste Bolaffi does not assume the obligation to arrange shipment of lots, which must be picked up from the Aste Bolaffi premises. The lot will be delivered to the Buyer at the latter's expense and care, no later than 5 (five) working days from the date of sale. If the buyer fails to collect the lot within this deadline Aste Bolaffi shall be entitled to charge the buyer an amount equal to 1% of the sale price for each month of delayed collection of the lot. Upon receipt of payment and when requested the lots may be shipped by registered mail at the risk and expense of the buyer.

12 – Exporting lots

Customs and export costs shall be borne by the buyer. Applications to the relevant authorities and entities for the issuance of the certificate of free circulation for export, in accordance with the applicable legislation on such matters, will be made by the auction house on behalf of the buyer. The buyer is required to pay the expenses upon receipt of the invoice. Approximately 10-12 weeks are required to obtain the export licence. Lots in the Temporary Import regime and coming from abroad are authorised to remain in Italy for a determinate amount of time and are exempt from the relevant safeguard provisions in the Code of Cultural Heritage. For this reason it will not be necessary to apply for a free circulation certificate to leave Italy. Temporarily imported lots cannot be collected by buyers, but must be shipped by the auction house at the expense of the buyer.

13 – No guarantees on lots

Without prejudice to the provisions in Article 23 below, all lots are sold "as is" by Aste Bolaffi on behalf of the Seller with any flaws, defects, imperfections, damage and/or lack of quality present at the time of the auction. Each auction is preceded by a public viewing that allows potential buyers to examine the lots in person or through trusted representatives, and establish their authenticity, state of conservation, provenance, characteristics, qualities and possible defects and flaws. Each potential buyer is responsible for inspecting a lot before purchasing to ensure that it complies with the descriptions and pictures in the catalogue and, where appropriate, seeking the opinion of a scholar or an independent expert to verify its authenticity, provenance, attribution, origin, date, age, period, cultural origin or source and condition. Upon request and for guidance only, Aste Bolaffi can provide written reports ("condition reports") that can supplement the catalogue information. Except in cases where defects or material flaws have intentionally been concealed from the buyer, Aste Bolaffi gives no contractual guarantee regarding the sale of the lots even against loss of rights of title since the sale is at the risk and danger of the buyer pursuant to and with the effects of Article 1488, paragraph 2, of the Italian Civil Code.

14 – Limitation of Aste Bolaffi's liability

Except in the case of wilful misconduct or gross negligence, Aste Bolaffi and its employees, assistants, directors or consultants shall not be liable for acts or omissions re-

lating to the preparation or management of the auction or any matter relating to the sale of the lots. Except in the case of wilful misconduct or gross negligence, Aste Bolaffi shall not under any circumstances be liable for indirect or consequential damages, for lost profits or damages from loss of opportunities. Any possible liability of Aste Bolaffi and/or of the Seller with respect to the buyer in connection with the purchase of a lot by the latter shall be limited to the corresponding hammer price and purchase price and the buyer's premium paid by the buyer.

15 – Expert reports and certificates

Aste Bolaffi reserves the right to issue expert reports/extensions when requested by the buyer. Expert reports are not issued by Aste Bolaffi in relation to lots whose catalogue description states that they are accompanied by a certificate. It is hereby specified that any grant of expert reports/extensions does not change the payment terms set out in Article 10 above or constitute any form of guarantee regarding sold lots. Only in the cases provided for by Art. 64 of Italian Legislative Decree no. 42 of 22 January 2004, Aste Bolaffi, upon request from the buyer shall provide the buyer with a statement containing all information available on the authenticity of the lot or on its probable attribution and provenance.

16 – Numismatic auction catalogues

The catalogues used as references are as follows: Bol. (Aste Bolaffi catalogue of coins and banknotes - Kingdom of Sardinia, the Kingdom of Italy and Italian Republic), Bol. Vat. (Aste Bolaffi catalogue of Vatican City coins) Bab. (Babelon), Bartolotti, Biaggi, Bohering Calciati, Cottages, BMC (British Museum catalogue), Ciani, CNI (Corpus Nummorum Italicorum), Cra. (Crapanzano/Giulianini), Cra. Vol. II (Crapanzano/Giulianini vol. II), Crawford, Coh. (Cohen), Crippa, Dav. (Davenport), Di Giulio, D.O.C. (Dumbarton Oaks Collection), Friedb. (Friedberg), Gad. (Gadoury), Galeotti, Gig. (Gigante), Gav. (Gavello) Guadàn, Gulbenkian, Haeb. (Haeberlin) Heiss, Herzfelder, Jenkins and Lewis, Krause, Mesio, Müller, Mont. (Montenegro), Mont. Ve. (Montenegro Venezia), Muntoni, M.zu.A. (Miller zu Aicholds), Pag. (Pagani), Pozzi, Rav. (Ravegnani Morosini), R.I.C. (Roman Imperial Coinage), Rizzo, Seaby, Sears, Schl. (Schlumberger), Sim. Simonetti. Philatelic auction: The numbering refers to that of Bolaffi and Sassone catalogues for the Ancient Italian States, Kingdom of Italy, Italian Republic and Italian countries, to the Yvert-Tellier catalogue and to the Unificato for Europe and to the Yvert-Tellier and Stanley Gibbons catalogue for Overseas. Any reference to other catalogues will be indicated specifically.

17 – Terms used in catalogues

Furniture and paintings auction: Guido Reni: in our opinion authentic work by the artist. Guido Reni (attributed): in our opinion probably work at least partly done by the artist. Guido Reni (workshop): in our opinion work created in the artist's workshop, but by an unidentified artist. Guido Reni (circle): in our opinion the work of an unidentified artist, produced during the lifetime of the cited artist. Guido Reni (follower): in our opinion the work of an unidentified artist, not necessarily a pupil of the cited artist, potentially produced at a later date. Guido Reni (style): in our opinion a work executed in the style of the artist in contemporary or quasi-contemporary times. Guido Reni (manner or school): in our opinion a work executed in the style of the artist by an unidentified artist but who is influenced by him/her, even in a period well after the artist's death. From Guido Reni: in our opinion a copy of a known painting of the artist. Signed/Dated/Inscribed: in our opinion the signature and/or date and/or inscription is by the artist's hand. Bears signature/bears date/bears inscription: in our opinion the signature/date/inscription appears to be of another hand and/or of other era. Aste Bolaffi reserves the right to express its own opinion related to the artist, attribution, origin, dating, provenance and condition of the lots in the catalogue. It is, in any case, an opinion and should not be considered in any way an expert judgement.

Philatelic auction:

- ♦♦ mint
- ⊗ cancelled
- △ front cover
- ★ hinged
- △ fragment
- ⊠ letter-aerogramme
- ⊞ without gum

Numismatic auction: Ac (Acmonital), **Ae** (Bronze), **Ag** (Silver), **Al** (Aluminium), **An** (Antimony), **Au** (Gold), **Ba** (Bronzital), **Cn** (Copper-nickel), **Cu** (Copper), **El** (Electro), **It** (Italm), **M.b.** (White metal), **Ma** (Silver-plated metal), **Md** (Gilded metal), **Mi** (Mixture), **Ni** (Nickel), **Ott.** (Brass), **Pb** (Lead), **Pe** (Pewter), **Pl** (Platinum), **Sn** (Tin), **Zn** (Zinc)

Jewellery auction: Cartier Jewel. This wording implies that in our opinion the object is, due to signatures, characteristics, marks, attributable to the maison indicated. It is understood that any written or verbal representation provided by Aste Bolaffi, including those contained in the catalogue, reports, comments or appraisals concerning any characteristic of a lot, such as authorship, authenticity, provenance, attribution, origin, date, age, period, cultural origin or source, its quality, including the price or value, solely reflect assessments made in good faith by Aste Bolaffi and can be reviewed and changed at any time by

Aste Bolaffi. The buyer shall not treat these assessments as statement of fact or place any reliance on such representations.

18 – Verification of cultural interest

Aste Bolaffi in its sole discretion may temporarily award lots that, before or during the auction, are subjected to the notification of the start of a procedure for the declaration of cultural interest referred to in Article 14 et seq. of Italian Legislative Decree no. 42 of 22 January 2004 (the "Code of Cultural Heritage"). In the event of temporary award Aste Bolaffi will report the sale to the relevant Ministry pursuant to Art. 59 of the Code of Cultural Heritage. The sale completion will be subject to the ruling made by the relevant Ministry regarding the status of the property as a "cultural heritage item" and the failure by the Ministry to exercise its right to pre-emption within sixty days of the receipt of the report or within the longer term of one hundred and eighty days referred to in Art. 61, paragraph 2, of the Code of Cultural Heritage. Pending these terms, the lot cannot be released to the buyer.

19 – Droit de suite (Artist's Resale Royalty)

Italian Legislative Decree no. 118 of 13 February 2006, implementing Directive 2001/84/EC, introduced into Italian law the right of authors of works of art and manuscripts, and their successors, to receive a fee on the price of each sale of the original work subsequent to the first sale (so-called "droit de suite"). The "droit de suite" is due only if the sale price is not less than 3,000.00 Euro. It is calculated as follows: · 4% for the portion of the sale price from € 0 to € 50,000.00; · 3% for the portion of the sale price from € 50,000.01 to € 200,000.00; · 1% for the portion of the sale price from € 200,000.01 to € 350,000.00; · 0.5% for the portion of the sale price from € 350,000.01 to € 500,000.00; · 0.25% for the portion of the sale price exceeding € 500,000.00. Aste Bolaffi is required to collect and remit the "droit de suite" to the Italian Society of Authors and Publishers (SIAE). Lots marked with the symbol "***" are subject to the "droit de suite" in the above-specified percentages for a total amount not exceeding € 12,500.00. In addition to the price and the buyer's premium and other expenses, the buyer agrees to pay the "droit de suite", which should be paid to the Seller under Article 152, paragraph 1, of Italian Law no. 633 of 22 April 1941. The "droit de suite" will be charged in accordance with Article 10 above.

20 – Absence of the right of withdrawal

Online offers and sale of lots online by Aste Bolaffi constitute a distance contract governed by Chapter I, Title III (Arts. 45 et seq.) of the Consumer Code and Italian Legislative Decree no. 70 of 9 April 2003, containing the provisions governing e-commerce. Article 59, paragraph 1, sub-para. m) of the Consumer Code excludes the right of withdrawal as regards contracts concluded in a public auction, as the auctions organised by Aste Bolaffi are, which also provide the opportunity of participating online. Therefore, there is no right of withdrawal in relation to lots auctioned in this manner.

21 – Sale with retention of title

Lots are awarded or sold by Aste Bolaffi with retention of title under Article 1523 of the Italian Civil Code and the ownership of the lots will be transferred to the buyer only when the full purchase/sale price has been received. The risk of loss or damage of lots will be transferred to the buyer upon their delivery. The obligation to deliver sold lots is subject to the prior payment of the price due and of any other amount due to Aste Bolaffi in full by the buyer according to these Terms and Conditions.

22 – Post-auction sales

In the thirty days following the auction date, Aste Bolaffi offers the chance to purchase any lots still unsold online in the "Compra Subito (Buy Now)" section of the website www.astebolaffi.it, where it is possible to make a binding offer for the lots that are still available, at the auction starting price plus the traditional buyer's premium. Aste Bolaffi reserves the right to refuse the offer received.

23 – Legal warranty for consumers

If the Seller of a lot is a "professional" pursuant to the provisions of Art. 18, paragraph 1, sub-para. b) of the Consumer Code (Italian Legislative Decree no. 206 of 6 September 2005), a legal warranty of conformity will be applied to the lot awarded or sold through Aste Bolaffi under Articles 128-135 of the Consumer Code (hereinafter "Legal Warranty"). The Legal Warranty is reserved only to buyers who are natural persons and participate in the auction or sale for purposes that do not fall under the categories of trade, industry, craft or other professional activities. Since all lots are "pre-owned goods" pursuant to and for the purposes of Art. 134, paragraph 2, of the Consumer Code, the Seller is liable to the buyer for any lack of conformity which exists at the time of delivery of the product and that become apparent within 1 (one) year from the date of delivery. The lack of conformity must be reported to Aste Bolaffi or to the Seller, under penalty of forfeiture of the warranty, within two months from the date it was discovered. Unless proved otherwise, any lack of conformity which becomes apparent within six months

of delivery of the lot shall be presumed to have existed at the time of delivery unless this presumption is incompatible with the type of lot or the nature of the lack of conformity. From the seventh month after the delivery of the product, it will instead be the burden of the buyer to prove that the lack of conformity already existed at the time of delivery. In order to use the Legal Warranty, the buyer will need to provide evidence of the date of purchase and delivery of the lot. It would be advisable for buyers to keep the purchase invoices, delivery notes and any other documents relating to the purchase and delivery of lots. It is assumed that the purchased lot is in accordance with the sales contract when the lot: (i) is suitable for the use that goods of the same type are normally used for; (ii) complies with the corresponding description given in the catalogue, in expert reports or reports by Aste Bolaffi or in any accompanying documentation; (iii) provides the usual quality and performance of goods of the same type that the buyer can reasonably expect, also taking into account the statements made in the catalogue or advertising material; (iv) is suitable for the particular purpose desired by the buyer as long as this was made known to Aste Bolaffi before the auction or sale and Aste Bolaffi accepted this. Any failures or malfunctions due to accidental events or the responsibility of the buyer are excluded from the scope of the Legal Warranty, as well as any use or storage of the lot that does not comply with its intended use and/or the provisions in the documentation accompanying the lot. Furthermore, there is no Legal Warranty of any kind, if at the time of the award or sale, the buyer was aware of the lack of conformity or could not have failed to be aware of it with ordinary due diligence or if the lack of conformity stems from information or materials provided by the buyer. Each auction is preceded by a public viewing that allows potential buyers to examine the lots in person or through trusted representatives and establish their authenticity, state of conservation, provenance, characteristics, qualities and possible defects and flaws. In the event of a lack of conformity duly reported within the terms, the buyer shall be entitled: (i) primarily, to the free repair or replacement of the lot, according to his/her choice, except when the requested remedy is impossible or excessively expensive to perform compared to the other option; (ii) secondly, (i.e. where the repair or replacement is impossible or prohibitively expensive or the repair or replacement has not been carried out within a reasonable time or the previous repair or replacement caused significant inconvenience to the buyer) to a price reduction or termination of the contract, according to his/her choice. The requested remedy is too expensive if it imposes unreasonable costs on the Seller in comparison to alternative remedies that may be exercised, taking into account (i) the value that the lot would have if it were not for the lack of conformity; (ii) the extent of the lack of conformity; (iii) the possibility that the alternative remedy may be completed without significant inconvenience to the buyer.

24 – Applicable law

These Terms and Conditions and every sales contract with Aste Bolaffi and/or the Seller shall be governed in all respects by Italian law.

25 – Jurisdiction

Any dispute relating to these Terms and Conditions and any sales contract with the Seller and/or Aste Bolaffi, including those relating to their interpretation, execution, termination or validity, shall be referred exclusively to the Court of Turin, except in cases where the buyer is a "consumer" under Art. 18, paragraph 1, sub-para. a) of the Consumer Code (Italian Legislative Decree no. 206 of 6 September 2005) in which case it will be settled by the court of residence or domicile of the consumer. Pursuant to Art. 141-sexies, paragraph 3 of the Consumer Code, Aste Bolaffi informs the buyer who qualifies as a "consumer" that when a complaint or application is submitted in relation to which it has not been possible to resolve the dispute in question, Aste Bolaffi will provide the information about the Alternative Dispute Resolution body or bodies for out-of-court settlements of disputes relating to obligations arising from a contract concluded under these Terms and Conditions (the so-called ADR bodies, as specified in Articles 141-bis et seq. of the Consumer Code), specifying whether or not it intends to resort to the use of such bodies to resolve the dispute. Aste Bolaffi also states that a European platform for the on-line resolution of consumer disputes (so-called ODR platform) has been established. The ODR platform can be viewed at the following web address <http://ec.europa.eu/consumers/odr/>; through the ODR platform the consumer user can consult the list of ADR bodies, find the link to the website of each of them and start an online resolution procedure of the dispute in which they are involved.

WHEN SUBMITTING ABSENTEE BID, SALEROOM BID, TELEPHONE OR ONLINE BID, THE BIDDERS CONFIRMS THAT THEY HAVE READ AND ACCEPTED ALL THE TERMS AND CONDITIONS OF SALE AS LISTED ABOVE.



PROSSIME ASTE

Upcoming auctions

IMMOBILI

Real estate

Torino, 14 ottobre - *October 2020*

FRANCOBOLLI

Stamps

Torino, 22-23 ottobre - *October 2020*

MANIFESTI CINEMATOGRAFICI

Cinema Posters

Internet live, 28 ottobre - *October 2020*

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

Modern and contemporary art

Torino, 10 novembre - *November 2020*

DESIGN

Design

Torino, 17 novembre - *November 2020*

VINI E DISTILLATI

Fine wines and spirits

Torino, 19 novembre - *November 2020*

SPORT MEMORABILIA

Sport memorabilia

Torino, 1 dicembre - *December 2020*

MONETE E BANCONOTE

Coins and banknotes

Torino, 3-4 dicembre - *December 2020*

LIBRI RARI E AUTOGRAFI

Rare books and autographs

Torino, 15 dicembre - *December 2020*

ASTE BOLAFFI