



ASTE BOLAFFI

360 RUOTE

CICLOMOTORI, SCOOTER
& MOTOCICLETTE

Torino, 27 aprile 2021

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

Stampa | *Print*

Tipografia Sosso

Logistica | *Logistic*

Saturno Torino

ESPERTI | *SPECIALISTS*

Francobolli

Stamps

francobolli@astebolaffi.it

Matteo Armandi

Giovanna Morando

Alberto Ponti

Monete, banconote e medaglie

Coins, banknotes and medals

monete@astebolaffi.it

Gabriele Tonello

Carlo Barzan

Alberto Pettinaroli

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

Christina Penza assistente | *assistant*

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*

Pier Giuseppe Ortalda 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

Erika Bonetto

ebonetto@astebolaffi.it

Chiara Cauduro

ccauduro@gruppobolaffi.com

Giuseppe Ibba

gibba@astebolaffi.it

Amministratore sistema informatico

System administrator

Maurizio Tuninetti

mtuninetti@gruppobolaffi.com consulente | *consultant*





360 RUOTE
**CICLOMOTORI,
SCOOTER
& MOTOCICLETTE**
Mopeds, Scooters & Motorcycles

ASTA | AUCTION

Martedì 27 aprile 2021

Tuesday 27 April 2021

Garage Bolaffi, Torino

ore 16.00 | 4 pm

lotti 1-186 | lots 1-186

ESPOSIZIONE | VIEWING

dal 12 al 27 aprile, dalle 10.00 alle 18.00.

Sabato dalle 11.00 alle 17.00 (domenica chiuso)

from 12 to 27 April 2021, from 10 am to 6 pm.

Saturday from 11 am to 5 pm (close on Sunday)

Garage Bolaffi

Corso Verona 34D, Torino

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





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 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 19% 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 aggiuntiva 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 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 19% 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.





CICLOMOTO



CICLOMOTORI,
SCOOTER
& MOTOCICLETTE

Mopeds, Scooters & Motorcycles

lotti | lots 1 - 186

OTORICIC

1**ACHILLES 175 SPORT
1954**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 3283 - #Motore: 1293704
Non immatricolata, priva di documenti.

La Achilles era una casa della Germania Ovest, produttrice di motorini e scooter a partire dal 1953 fino al 1957, i motorini erano dotati di motore monocilindrico a 2 tempi con cilindrata di 48 cc mentre gli scooter avevano, a seconda dei modelli, una cilindrata che variava da 98 a 175 cc sempre con motore Sachs. Quando la fabbrica chiuse i battenti nel 1957 tutte le attrezzature vennero acquistate dalla britannica Norman Cycles. Un'occasione per acquistare uno scooter davvero raro e molto originale.

Restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 3283 - Engine No. 1293704
Not registered, without papers.

Achilles was a West German manufacturer of mopeds and scooters from 1953 to 1957. The mopeds were equipped with single-cylinder 2-stroke engines with a displacement of 48 cc, while the scooters had, depending on the model, a displacement ranging from 98 cc to 175 cc with Sachs engines. When the factory closed its doors in 1957, all the equipment was bought by the British company Norman Cycles. An opportunity to buy a truly rare and very original scooter. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



2

AERMACCHI ZEFFIRO 1960



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: #501456 - #Motore: 501456
Non immatricolata, con documenti.

Incoraggiata dal successo dello scooter con ruote alte, nel dicembre del 1955 la Aermacchi, rinnova la gamma presentando il modello denominato Zeffiro, con cilindrata di 125 cc, forcella telescopica e tubo di scarico che funge da forcellone oscillante, nella piena tradizione Aermacchi dell'epoca. Prodotto in circa 3.000 esemplari nel modello da 125 cc e 2.500 per il modello equipaggiato con il motore da 150 cc. Il modello proposto in Asta è un 150 cc. Un classico dell'interpretazione scooteristica a ruote alte.

Restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 501456 - Engine No. 501456
Not registered, with papers.

In December 1955, encouraged by the success of the high-wheeled scooter, Aermacchi renewed the range by presenting the Zeffiro model, with a displacement of 125 cc, telescopic fork and exhaust pipe acting as a swingarm, in the full Aermacchi tradition of the time. About 3,000 examples were produced of the 125 cc model and 2,500 of the model equipped with the 150 cc engine. The model offered in the Auction is a 150 cc. A classic of high-wheel scooter interpretation. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



3

AERMACCHI GHIBLI U 1953-1955



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 450

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 12521324 - #Motore: 12521324
Non immatricolata, con documenti.

L'Aeronautica Macchi, con stabilimento in Varese, al termine del secondo conflitto mondiale dovendo riconvertire i propri impianti, decise di dedicarsi alla costruzione di motocicli e, tra questi, non potevano certamente mancare gli scooter; dopo i primi modelli, denominati Macchi 125, nel 1953 viene presentato il modello Ghibli dal quale deriva una versione denominata U (Utilitario), con caratteristiche giuste per ottenere successo commerciale: telaio in lamiera e tubi, motore 125 cc monocilindrico a 2 tempi molto robusto, ruote alte da 17". Successo confermato da una produzione totale di 12.200 esemplari. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 12521324 - Engine No. 12521324
Not registered, with papers.

At the end of the Second World War, Aeronautica Macchi, with its factory in Varese, had to reconvert its plants and decided to devote itself to the construction of motorbikes and, among these, scooters were a must. In 1953, after the first models, called Aermacchi 125, the Ghibli was presented, from which derived a version called U (Utilitario - Utilitarian), with the right features to achieve commercial success: sheet metal frame and tubes, 125 cc single-cylinder 2-stroke engine, very robust, high 17" wheels. Success confirmed by a total production of 12,200 units. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



4

AERMACCHI CIGNO 125 N 1952-1953



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 1250 7996 - #Motore: 1250 7996
Non immatricolata, priva di documenti.

Il modello 125 N, detto Cigno per le sue forme sinuose che lo fanno rassomigliare ad un cigno, viene presentato nella sua veste definitiva al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano nel novembre del 1950 riscuotendo i pareri favorevoli dei visitatori. Equipaggiato da un motore monocilindrico a 2 tempi da 125 cc con una potenza massima di 4,5 CV ed una ciclistica decisamente confortevole grazie alle ottime sospensioni con bracci oscillanti all'anteriore ed al posteriore un forcellone oscillante che svolgeva anche la funzione da tubo di scarico, con ruote alte da 17" ne vennero prodotti 8000 esemplari. Il Cigno che vi proponiamo è restaurato con cura sia nella meccanica che nella ciclistica ed è privo di documenti. Dal restauro non è stato presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 1250 7996 - Engine No. 1250 7996
Not registered, without papers.

The 125 N model, known as the Swan because of its sinuous shape that makes it resemble a swan, was presented in its final form at the Milan Bicycle and Motorcycle Show in November 1950 to the approval of visitors. Equipped with a single-cylinder two-stroke engine of 125 cc with a maximum power of 4.5 hp and a very comfortable frame thanks to the excellent suspension with swingarms at both the front and rear that also served as an exhaust pipe, with high wheels of 17". 8,000 units were produced. The Swan we are proposing has been carefully restored in both the mechanics and frame. There are no documents. It has presumably never been used since its restoration. We recommend a general mechanical check before use.



5

AERMACCHI CHIMERA 250 1957-1965



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.500

STIMA
ESTIMATE
€ 3.500 - 5.000

#Telaio: * 200 140 *
Non immatricolata, priva di documenti.

Il Chimera, disegnato da Alfredo Bianchi e dal Conte Mario Revelli de Beaumont e presentato al Salone della Moto di Milano nel 1955, era spinto da motori a quattro tempi monocilindrici orizzontali con cilindrata da 175 e 250 cc, abbinati ad una ciclistica con carenatura integrale e monoammortizzatore posteriore alloggiato sotto la sella. La Chimera 250 fu prodotta in 177 esemplari. Una motocicletta dal design davvero unico. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. * 200 140 *
Not registered, without papers.

The Chimera, designed by Alfredo Bianchi and Count Mario Revelli de Beaumont and presented at the Milan Motorcycle Show in 1955. It was powered by a four-stroke single-cylinder horizontal engine with displacements of 175 cc and 250 cc, combined with a frame with integral fairing and rear single shock absorber housed under the seat. The Chimera 250 was produced in 177 units. A motorbike with a unique design. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.







6

AERMACCHI BICILINDRICA 250 CC 1953



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.600

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Telaio: 2500 419 - #Motore: 2500 419
Non immatricolata, priva di documenti.

L'Aermacchi 250 bicilindrica nasce nel 1952 per opera del famoso progettista Lino Tonti, che molto ingegnosamente accoppiò due unità termiche a due tempi del modello 125N, detto Cigno, ottenendo un brillante motore di 10 CV, accoppiato ad un cambio a 4 velocità. Prodotta in 150 esemplari. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo. Il mezzo da collezione ideale per qualche divertente gita fuoriporta.

VIN No. 2500 419 - Engine No. 2500 419
Not registered, without papers.

The Aermacchi 250 twin-cylinder was created in 1952 by the famous designer Lino Tonti, who very ingeniously coupled two two-stroke thermal units of the 125N model, known as the Cigno (Swan), obtaining a brilliant 10 hp engine, coupled to a 4-speed gearbox. 150 units were produced. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use. The ideal collector's vehicle for some fun outings.



7**ALPINO
MOTOBICI SRL 48
1948**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: P 010.370 - #Motore: 0048/133 64
Non immatricolata, priva di documenti.

La ditta Alpino Motobici Srl di Stradella, in provincia di Pavia, inizia la propria attività nel 1946 per opera di Pietro Trespidi con la propria produzione con un motore ausiliario da applicare alle biciclette e, grazie alle soluzioni innovative, riesce subito a conquistare importanti posizioni di mercato nonostante i concorrenti siano di assoluto rilievo con nomi quali Cucciolo e Mosquito. Dopo alcuni anni compie i primi passi motociclistici presentando il modello di 48 cc con motore monocilindrico a 2 tempi e cambio a tre velocità. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. P 010.370 - Engine No. 0048/133 64
Not registered, without papers.

The company Alpino Motobici Srl of Stradella, in the province of Pavia, was begun by Pietro Trespidi in 1946 with its own production, with an auxiliary engine to be applied to bicycles and, thanks to its innovative solutions, it immediately managed to conquer important market positions despite the fact that competitors were of absolute importance with names such as Cucciolo and Mosquito. After a few years, it took its first motorbike steps by presenting the 48 cc model with a single-cylinder 2-stroke engine and three-speed gearbox. This example was restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

8**AMF GLORIA
1963**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 250

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 4928
Non immatricolata, con documenti.

La Ditta Alfredo Focesi è stata fondata a Milano nel 1921 per produrre biciclette, che commercializzava con i marchi Gloria, Insuperabile, MACFA ed Airlog. Con il marchio Gloria, vennero commercializzate, dal 1949 le biciclette dotate di micromotore ausiliario con trasmissione a rullo alle quali fecero seguito alcuni modelli di moto leggere. Un prodotto tanto raro quanto piacevole da condurre. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 4928
Not registered, with papers.

The Alfredo Focesi Company was founded in Milan in 1921 to produce bicycles, which it marketed under the Gloria, Insuperabile, MACFA and Airlog makes. Under the Gloria make, bicycles equipped with an auxiliary micromotor with roller transmission were marketed from 1949, followed by some models of light motorbikes. A product as rare as it is pleasant to ride. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

9**AMF GLORIA**
1951

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 250

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 2521
Non immatricolata, priva di documenti.

Le biciclette prodotte dalla Ditta Alfredo Focesi con il marchio Gloria nelle versioni da corsa ottennero molti successi agonistici ed addirittura un Campionato del Mondo con il marchio Gloria, e forti di questi successi abbinarono ai loro telai dei micromotori ausiliari con trasmissione a rullo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 2521
Not registered, without papers.

The bicycles produced by the Alfredo Focesi Company, with the Gloria make in the racing versions, achieved many racing successes and even a World Championship under the same Gloria make. On the strength of these successes, they combined their frames with auxiliary micromotors with roller transmission. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

10**ANCORA**
1950-1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 61 702
Non immatricolata, priva di documenti.

La Società milanese Ancora, derivazione della Tacchini, Pracchi & C, viene fondata nel 1919 con oggetto sociale la costruzione di Cicli Motocicli, Accessori e loro parti. Tra i vari modelli prodotti spiccava un motorino spinto da un motore a 2 tempi di 49 cc con due marce e trasmissione a catena, abbinato ad un robusto telaio, dotato di forcella elastica, freni a tamburo e ruote da 26" con prestazioni accreditate per una velocità massima di 50 km/h. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 61 702
Not registered, without papers.

The Milan-based Ancora Company, an offshoot of Tacchini, Pracchi & C, was founded in 1919 with the object of manufacturing bicycles, motorbikes, accessories and spare parts. Among the various models produced was a moped powered by a 49 cc two-stroke engine with two gears and chain drive, combined with a sturdy frame, equipped with an elastic fork, drum brakes and 26" wheels with a performance accredited to a maximum speed of 50 km/h. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

11

ARDENT 50 BABY 1945-1949



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 250

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

Non immatricolata, priva di documenti.

Antony Grignard era un piccolo costruttore francese che agli inizi degli anni '50 si cimentò nella costruzione di scooter con il marchio Ardent. Tra i vari modelli proposti, tutti con ruote di ridotto diametro, spiccava il Baby, dotato di una mini carenatura e spinto da un motore AMG VAP 4 a 2 tempi con cilindrata di 48 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

Antony Grignard was a small French manufacturer who tried his hand at building scooters under the Ardent make in the early 1950s. Among the various models offered, all with small-diameter wheels, the Baby stood out, equipped with a mini fairing and powered by a 48 cc AMG VAP 4 2-stroke engine. A restored model that has presumably never been used since. A general mechanical check is recommended before use.



12

ARIEL LEADER 250 1960



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 11127 - #Motore: 11127
Non immatricolata, con documenti.

Nel 1958 la casa britannica Ariel Motorcycles presentò la propria idea di scooter con il modello Leader dotato di propulsore bicilindrico a 2 tempi, con teste in alluminio, cambio a 4 velocità, telaio monoscocca stampato ed equipaggiato con un ampio parabrezza e notevoli pannelli laterali. Fu il primo veicolo a due ruote ad essere equipaggiato di indicatori di direzione di serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 11127 - Engine No. 11127
Not registered, with papers.

In 1958, the British company Ariel Motorcycles presented its scooter concept with the Leader model featuring a twin-cylinder 2-stroke engine with aluminium heads, 4-speed gearbox, moulded monocoque frame and equipped with a large windscreen and substantial side panels. It was the first two-wheeler to be equipped with direction indicator lights as standard. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



13**ARIZ ARIZ**
1952

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 10785
Non immatricolata, priva di documenti.

La Motori ARIZ di Armido Rizzetto iniziò la produzione di micromotori nei primi anni '50 e nel corso degli anni depositò diversi brevetti per questi propulsori. Il modello proposto in Asta è dotato di un motore da 48cc, monocilindrico a due tempi con trasmissione a rullo, installato su un robusto telaio provvisto di sospensione anteriore a parallelogramma. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 10785
Not registered, without papers.

Armido Rizzetto's Motori ARIZ Company started producing micromotors in the early 1950s and, over the years, filed several patents for these engines. The model offered in the auction is equipped with a 48cc, single-cylinder 2-stroke engine with roller transmission, installed on a sturdy frame with parallelogram front suspension. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

14**ATALA**
CR MOTOR ITALIA
1967

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 120 * 318 - #Motore: 120 * 318
Non immatricolata, con documenti.

La Atala Società velocipedi venne fondata a Milano nel 1907 da Angelo Bianchi, e divenne famosa per la costruzione di biciclette. Nel 1938 venne acquisita dal padovano Cesare Rizzato, un abile telaista ed altrettanto abile imprenditore, che iniziò ad affiancare anche i motori ausiliari alla produzione di biciclette per poi passare alle moto vere e proprie. Il 2000 Motor è dotato di motore monocilindrico a 2 tempi, 49 cc disposto anteriormente, con trasmissione a rullo ceramico con il telaio tubolare. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 120 * 318 - Engine No. 120 * 318
Not registered, with papers.

The velocipede company, Atala Società was founded in Milan in 1907 by Angelo Bianchi and became famous for building bicycles. In 1938, it was taken over by Cesare Rizzato from Padua, a skilled frame builder and equally skilled entrepreneur, who began to add auxiliary motors to the production of bicycles and then moved on to real motorbikes. The 2000 Motor is equipped with a single-cylinder, 2-stroke, 49 cc engine arranged at the front, with a ceramic roller transmission and a tubular frame. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

15

BENELLI LASER 1985



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: EML * 10660 *
Non immatricolata, priva di documenti.

La Benelli di Pesaro, fu fondata nel 1911 da Teresa Boni Benelli che, rimasta vedova, voleva assicurare un futuro ai 6 figli che avevano manifestato grande passione per la meccanica e scarsa propensione per continuare ad occuparsi delle attività agricole di famiglia. A metà degli anni '80 visto il crescente interesse per gli scooter, quasi tutte le case motociclistiche si attivarono per proporre uno o più prodotti di questa categoria con il loro marchio; Benelli non fu insensibile e nel 1985 presentò la sua idea di scooter, denominato Laser, con il motore monocilindrico a due tempi da 50 cc, una filante ed avveniristica carrozzeria avvolgente e le ruote da 10". Rimase in produzione fino al 1991. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. EML * 10660 *
Not registered, without papers.

Benelli of Pesaro was founded in 1911 by Teresa Boni Benelli who, as a widow, wanted to ensure a future for her six children who had shown a great passion for mechanics and little inclination to continue the family's agricultural activities. In the mid-1980s, given the growing interest in scooters, almost all motorbike manufacturers took steps to offer one or more products in this category with their own make. Benelli was not insensitive to this and, in 1985, presented its idea of a scooter, called the Laser, with a single-cylinder 2-stroke 50 cc engine, a sleek and futuristic wraparound body and 10" wheels. It remained in production until 1991. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



BENELLI LEONCINO 125 1951-1962



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 750

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: L25708SS - # Motore: L16907
Non immatricolata, priva di documenti.

Dopo il secondo conflitto mondiale servivano modelli per risollevarsi e in Benelli si pensa alla moto della rinascita: leggera, a 2 tempi, robusta, con telaio monotrave e tanta sostanza, come nelle tradizioni di tutti i prodotti con il marchio Benelli. Nel 1950 viene presentato il modello denominato Leoncino e fu un grandissimo successo in quanto ne vennero costruiti ben 40.682 nelle varie versioni da 125 cc e nelle evoluzioni da 150 cc negli anni dal 1951 al 1962. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. L25708SS - Engine No. L16907
Not registered, without papers.

After the Second World War, models were needed to recover from that tragic period and Benelli came up with the motorbike of rebirth: light, 2-stroke, robust with a single-beam frame and lots of substance, as in the tradition of all products bearing the Benelli make. In 1950, the model called 'Leoncino' was presented, which was a great success as 40,682 were built in the various 125 cc versions and the 150 cc evolutions between 1951 and 1962. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



17**BENELLI LETIZIA 98**
1952

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.100

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: L4066 - #Motore: L2566
Non immatricolata, priva di documenti.

La Benelli di Pesaro fu l'ultima delle 5 grandi firme motociclistiche italiane a riprendere la produzione dopo il secondo conflitto mondiale in quanto purtroppo i suoi stabilimenti furono quelli maggiormente devastati dalla bufera bellica. Giovanni, uno dei cinque fratelli pesaresi, studia un mezzo che permetta una veloce ripresa delle vendite. Nasce nel 1949 il modello denominato Letizia, dal nome della terzogenita di Giovanni; la cilindrata definitiva sarà di 98 cc. La produzione durò oltre 15 anni: complessivamente vennero costruiti 3.161 Letizia 98 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. L4066 - Engine No. L2566
Not registered, without papers.

Benelli in Pesaro was the last of the five major Italian makes to resume motorbike production after the Second World War, as its factories were unfortunately the most devastated by the war. Giovanni, one of the five Pesaro brothers, designed a vehicle that would allow a quick resumption of sales. In 1949, the 'Letizia' model was born, named after Giovanni's third daughter. The final displacement was 98 cc. Production lasted over 15 years: 3,161 Letizia 98 cc motorbikes were built. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
 € 6.500

STIMA
ESTIMATE
 € 8.000 - 12.000

#Telaio: 15-1324 - #Motore: 15-1324
 Non immatricolata, priva di documenti.

Il modello VLM (Valvole Laterali Militare) 500, la cui produzione venne avviata nel 1940, era destinato alle forze militari e dotato di un motore monocilindrico verticale a 4 tempi di 493 cc a valvole laterali, con telaio monoculla in tubi di acciaio, sospensione anteriore con forcella a parallelogramma ed al posteriore forcellone oscillante con ammortizzatori a frizione regolabile. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 15-1324 - Engine No. 15-1324
 Not registered, without papers.

The VLM (Valvole Lateral Militare - Military Side Valves) 500 model, production of which began in 1940, was intended for the military and equipped with a 493 cc vertical single-cylinder, 4-stroke engine with side valves, a single-cradle steel tube frame, front suspension with a parallelogram fork and swingarm with adjustable friction dampers at the rear. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





19**BERNARDET B 49**
1949**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 500**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500#Motore: 8860
Non immatricolata, priva di documenti.

Negli anni '30 il marchio Bernardet, con stabilimento produttivo nei pressi di Parigi, è attivo nella produzione di sidecar ma, alla fine del 1948 i tre fratelli René, Robert e Roger iniziarono a pensare alla riconversione delle loro produzioni verso qualcosa di maggiormente redditizio ed il pensiero non poté non andare verso il settore degli scooter; il primo modello è denominato B49 dotato di motore Ydral da 125cc . Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 8860
Not registered, without papers.*

In the 1930s, the Bernardet make, with its production plant near Paris, was active in the production of sidecars but, at the end of 1948, the three brothers René, Robert and Roger began to think about converting their production to something more profitable, and their thoughts turned towards the scooter sector. The first model was called B49, equipped with a 125cc Ydral engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

20**BERNARDI MOZZI**
MOTOR
REVIVAL
1984**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 100**STIMA**
ESTIMATE
€ 300 - 600#Motore: 0538
Non immatricolata, con documenti.

La Bernardi Mozzi Motor, di Zola Predosa (BO) azienda attiva nella produzione e commercializzazione ricambi per motocicli, negli anni '80 si cimentò nella costruzione di alcuni ciclomotori, con telai rinforzati di derivazione ciclistica. Il modello Revival è motorizzato con un propulsore di 50 cc a trasmissione automatica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 0538
Not registered, with papers.*

The company, Bernardi Mozzi Motor, from Zola Predosa (Bologna), active in the production and sale of spare parts for motorbikes, ventured into the construction of some mopeds in the 1980s, with reinforced frames derived from cycling. The Revival model is powered by a 50 cc engine with automatic transmission. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

21

BETA 175 SPORT 1955



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 9973 - #Motore: TV * 15966*
Non immatricolata, priva di documenti.

Nel 1904, a Firenze, Enzo Bianchi ed Arrigo Tosi fondarono la Beta, il cui nome deriva dalle iniziali dei nomi e cognomi dei due soci. I primi prodotti non potevano che essere biciclette ma ben presto vennero affiancate le moto e la produzione esplose negli anni '50. Tra i vari modelli di successo, nel 1955, viene presentato il modello Sport con motore a 2 tempi da 175cc con piglio decisamente sportivo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 9973 - Engine No. TV * 15966*
Not registered, without papers.

In 1904, in Florence, Enzo Bianchi and Arrigo Tosi founded Beta, whose name comes from the initials of the Christian and surnames of the two partners. The first products were only bicycles, but soon motorbikes were added and production exploded in the 1950s. In 1955, among the various successful models, the Sport model was presented with a two-stroke 175cc engine with a decidedly sporty look. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Non immatricolata, priva di documenti.

La Bianchi viene fondata nel 1855 da Edoardo Bianchi, la prima bicicletta a motore nasce nel 1902 con il nome di "motocicletto" e sarà la prima di una lunghissima serie di moto che hanno contribuito a scrivere pagine gloriose del nostro motorismo, tanto a livello sportivo quanto a livello commerciale. La Motori Dardo, azienda bolognese produttrice di micromotori ausiliari "applicabili a qualsiasi bicicletta senza alcuna modifica" come recitava la pubblicità di questi prodotti, produceva motori, di 50 cc a due tempi, dal peso contenuto in appena 5,5kg, trasmissione a rullo, con buone prestazioni e consumi contenuti. Il modello proposto è applicato su una bella bicicletta Bianchi ed è ottimamente conservato. Un bel micromotore dalle prestazioni brillanti. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

In 1855, Bianchi was founded by Edoardo Bianchi, and the first motor bicycle was born in 1902 under the name of 'Motocicletto' and was the first in a very long series of motorbikes that contributed to writing glorious pages of Italian motoring, at both sporting and commercial level. Motori Dardo, a Bolognese company producing auxiliary micromotors, 'applicable to any bicycle without any modification', as the advertising for these products stated, produced 50 cc two-stroke engines, weighing just 5.5 kg, with roller transmission - good performance and low consumption. The proposed model is a beautiful Bianchi motorized bicycle and very well preserved. An attractive micromotor with brilliant performance. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



23**BIANCHI SPARVIERO**
1968

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 350

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 521280
Non immatricolata, priva di documenti.

La Bianchi, importante industria ciclistica e motociclistica, come moltissime aziende dell'epoca, si attrezzò per venire incontro alle forti richieste di motorizzazione a prezzi accessibili e presentò nel 1968 un motorino denominato Sparviero, con un propulsore di 50cc monocilindrico a 2 tempi accreditato per una velocità massima di 60 km/h e consumi davvero contenuti. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 521280
Not registered, without papers.*

Bianchi, an important cycling and motorcycling company, like many other companies of the time, equipped itself to meet the strong demand for affordable motorisation and, in 1968, presented a scooter called the 'Sparviero', with a 50cc single-cylinder 2-stroke engine credited with a top speed of 60 km/h and very low fuel consumption. Restored and presumably never used since. Recommended a general mechanical check before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: TH 94390
Non immatricolata, priva di documenti.

La casa costruttrice Bianchi, negli anni '60, spinta dal grande interesse del mercato per il settore degli scooter, nel 1960 presentò il proprio modello denominato Orsetto con una cilindrata del primo prototipo di 75 cc, poi aumentata ad 80 cc per le versioni definitive. Questo scooter si distingue per la linea accattivante e filante, con la carrozzeria interamente carenata. Originale scooter di interpretazione Bianchi. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. TH 94390
Not registered, without papers.

In 1960, driven by the market's great interest in scooters, Bianchi presented its own model called the 'Orsetto' (Bear) with a 75 cc capacity for the first prototype, later increased to 80 cc for the definitive versions. This scooter is distinguished by its attractive and streamlined line, with complete fairing bodywork. Original Bianchi interpretation scooter. Restored and presumably never used since. Recommended general mechanical check before use.



25**BIANCHI STELVIO 250**
1950**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 3.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 4.000 - 6.000

Motore: 85190 - Immatricolata

Alla fine del secondo conflitto mondiale il desiderio di ripresa dovette fare i conti con la difficile situazione economica generale ed anche i mezzi che venivano proposti dovevano avere delle caratteristiche ben definite: essere economici ed affidabili. Bianchi non si fece attendere e nel 1947 presentò la Stelvio 250, con linee simili alla plurivittoriosa Freccia d'Oro 250 dell'anteguerra. Il motore monocilindrico di 250cc a 4 tempi con cambio a 4 velocità era alloggiato, con funzione portante in un telaio a culla aperta, con all'anteriore una forcella telescopica ed al posteriore una coppia di ammortizzatori a compasso. Ottimamente conservato, corredato di documenti e funzionante. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 85190 - Registered

At the end of the Second World War, the desire for recovery had to come to terms with the difficult general economic situation, and the vehicles on offer had to have well-defined characteristics: they had to be economical and reliable. Bianchi was not long in coming and, in 1947, presented the Stelvio 250, with lines similar to the multi-winner Freccia d'Oro 250 of the pre-war era. The 250cc single-cylinder 4-stroke engine with 4-speed gearbox was housed in an open cradle frame, with a telescopic fork at the front and a pair of telescopic shock absorbers at the rear. Very well preserved, documented and in working order. A general mechanical check is recommended before use.



26**BIANCHI TONALE 175 GRAN LUSSO
1957**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.250

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Motore: 235709 - Immatricolata

La Bianchi, azienda sempre orientata alla progettazione e commercializzazione di moto affidabili e robuste, continuò a mantenere queste qualità quando presentò, nel 1954, il modello denominato Tonale, spinto da un motore 4 tempi verticale con raffreddamento ad aria ed avviamento a pedale, cambio a 4 velocità, telaio a doppia culla in tubi d'acciaio con forcella telescopica e sospensione posteriore con forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici. Proposta in tre versioni: Turismo, Gran Turismo e Gran Lusso. Ottimamente conservato, corredato di documenti e funzionante. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 235709 - Registered

Bianchi, a company always oriented towards the design and marketing of reliable and sturdy motorbikes, whose qualities continued to be maintained when it presented, in 1954, the 'Tonale' model, powered by a vertical 4-stroke engine with air cooling and pedal start, 4-speed gearbox, double cradle frame in steel tubes with telescopic fork and rear suspension with swingarm with hydraulic shock absorbers. Available in three versions: Turismo, Gran Turismo and Gran Lusso. Very well preserved, with documents and in working order. A general mechanical check is recommended before use.



27**BSA SUNBEAM 250**
1964**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Telaio: 23 201 - #Motore: 13686
Non immatricolata, priva di documenti.

La Birmingham Small Arms Company esordisce nel mercato degli scooter alla fine del 1958 con il modello Sunbeam di 250 cc che verrà contemporaneamente commercializzato anche dalla Triumph con il nome di Tigress. Il modello da 250 cc è dotato di propulsore a 4 tempi, bicilindrico parallelo con distribuzione monoalbero a camme in testa ed è accreditato per una velocità massima di 110 km/h. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 23 201 - Engine No. 13686
Not registered, without papers.

The Birmingham Small Arms Company entered the scooter market at the end of 1958 with the 250 cc Sunbeam model, which was also marketed by Triumph as the Tigress. The 250 cc model was equipped with a 4-stroke, parallel twin-cylinder engine with single overhead camshaft timing and was credited with a top speed of 110 km/h. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 4.500

#Telaio: 56 514 - #Motore: 36 155
Non immatricolata, priva di documenti.

La società Aero Caproni di Trento, fondata nel 1940 dall'Ing. Gianni Caproni di Taliedo con attività finalizzata a trasporti aerei ed a costruzioni aeronautiche, alla fine della guerra, estese le proprie finalità verso le costruzioni meccaniche; nel 1958 viene presentato un modello denominato Capriolo 75 al quale viene affiancato poco dopo il modello denominato TV (Turismo Veloce) più elegante e sportivo, con la sella lunga il manubrio basso e le prestazioni più brillanti ottenute grazie ad alcune migliorie sul propulsore monocilindrico a 4 tempi di 75 cc accreditato per una potenza di 4,5 CV e coadiuvato da una ciclistica con telaio a culla forcella teleidraulica ed al posteriore un forcellone oscillante con ammortizzatori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 56 514 - Engine No. 36 155
Not registered, without papers.

The company Aero Caproni of Trento, founded in 1940 by the engineer Gianni Caproni of Taliedo, whose activity was aimed at air transport and aeronautical constructions but, at the end of the Second World War, extended its objectives to include mechanical constructions. In 1958, the 'Capriolo 75' model was presented, which was soon joined by the TV (Turismo Veloce - Fast Tourism) model, more elegant and sporty in appearance, with a long seat, low handlebars and more brilliant performance obtained thanks to some improvements on the single-cylinder 4-stroke 75 cc engine, credited with a power of 4.5 hp and assisted by a frame with cradle frame, telehydraulic fork and swingarm with shock absorbers at the rear. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



29**CAPRONI CAPRIOLO 75 CC**
1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 4.500

#Telaio: 11798 - # Motore: 11936
Non immatricolata, con documenti.

La Aero Caproni di Trento esordisce nel settore motociclistico nel 1950 presentando un modello di 48 cc monocilindrico a 4 tempi dotato di parecchie soluzioni originali che riscosse un discreto successo; tre anni più tardi compie un altro salto di qualità presentando il modello 75 con soluzioni tecniche originali, come l'albero motore disposto longitudinalmente che trasmette il moto al cambio di velocità a 4 marce attraverso una coppia conica. Anche per la ciclistica le soluzioni sono originali con il telaio in lamiera stampata. Una bella motoleggera, accattivante nell'estetica e piacevolissima da guidare. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 11798 - Engine No. 11936
Not registered, with papers.

The company Aero Caproni of Trento made its debut in the motorbike sector in 1950 with a 48 cc single-cylinder 4-stroke model with many original solutions that was quite successful. Three years later, it made another leap in quality with the presentation of the model 75 and, even in this case, there were many original technical solutions, such as the crankshaft arranged longitudinally, which transmits motion to the 4-speed gearbox through a bevel gear. Even for the frame, the solutions are original with the frame in stamped sheet metal. A beautiful light motorbike, attractive and very pleasant to ride. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



30**CAPRONI CAPRIOLO CENTO50**
1953-1956

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.400

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 5.000

#Telaio: 00573 - #Motore: 00514
Non immatricolata, priva di documenti.

La Aero Caproni di Trento, con la scelta di cimentarsi nella produzione di motociclette si impegnò con assoluta serietà nel proporre mezzi originali ed all'avanguardia, tant'è che alla Fiera Internazionale del Ciclo e Motociclo di Milano nel 1953 presenta il modello denominato Capriolo Cento50 dotato di un particolarissimo motore a 4 tempi bicilindrico boxer, a cilindri contrapposti, con una cilindrata di 150 cc, definito il più piccolo motore "flat twin" dell'epoca. Anche dal punto di vista estetico questo modello era decisamente originale per il suo telaio a culla in lamiera stampata di sezione quadra. Rimase in produzione fino al 1956 e venne prodotto in oltre 500 esemplari. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 00573 - Engine No. 00514
Not registered, without papers.

The company Aero Caproni of Trento decided to try its hand at motorbike production and made a serious effort to offer original and cutting-edge technological motorbikes. At the 1953 International Bicycle and Motorcycle Exhibition in Milan, the company presented the model called 'Capriolo Cento50', equipped with a very special 4-stroke twin-cylinder boxer engine with opposed cylinders and a displacement of 150 cc, defined as the smallest "flat twin" engine of the time. This model was also highly original from an aesthetic point of view due to its square-section pressed-metal cradle frame. It remained in production until 1956 and more than 500 units were produced. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



31**CAPRONI VIZZOLA NSU CAVIMAX 250
1955**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

Non immatricolata, priva di documenti.

La Aero Caproni nell'immediato dopoguerra inizia, come tante altre aziende del comparto, a costruire motocicli, dopo i primi modelli, sigla un accordo con la tedesca NSU per la fornitura di propulsori da montare sui telai di propria produzione nello Stabilimento di Vizzola Ticino. Il Cavimax monta un propulsore monocilindrico a due Tempi di 250 cc, che lo rende decisamente brillante ed assai piacevole da guidare. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

Immediately after the war, the Aero Caproni, like many other companies in the sector, began to build motorbikes. After the first models, it signed an agreement with the German company NSU to supply engines to be mounted on the frames it produced at its Vizzola Ticino plant. The Cavimax is fitted with a single-cylinder two-stroke 250 cc engine, which makes it decidedly brilliant and very pleasant to ride. Restored and presumably never used since. Recommended a general mechanical check before use.



32**CARNIELLI
MOTOGRAZIELLA
1975**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 00 1963
Non immatricolata, priva di documenti.

La storica Azienda Carnielli, fondata da Teodoro Carnielli, specializzata nella lavorazione del ferro, inizia ben presto ad occuparsi della progettazione e della produzione di biciclette diventando uno dei maggiori produttori nazionali. Negli anni '70 propone un mezzo decisamente originale, chiamato Motograziella, una minimoto pieghevole, dotata di motore Sachs da 50cc, adatta ad essere trasportata ovunque e davvero versatile. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 00 1963
Not registered, without papers.

The historical Carnielli Company, founded by Teodoro Carnielli, specialised in ironworking and soon began to deal with the design and production of bicycles, becoming one of the largest national manufacturers. In the 1970s, the company came up with a highly original bike called 'Motograziella', a folding mini-bike equipped with a 50cc Sachs engine, suitable for transportation anywhere and truly versatile. This example was restored and presumably never used since then. Recommended a general mechanical check before use.

33**CECCATO
CICLOMOTORE 49
1949**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 36241 - #Motore: 8100
Non immatricolata, priva di documenti.

La Ceccato & C S.p.A. fondata nel 1938 da Pietro Ceccato a Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza per produrre compressori per autoveicoli ed impianti di purificazione delle acque, nel diversificare le produzioni, si orientò verso i settori più disparati, tra cui i ciclomotori; nel 1949 escono dagli stabilimenti vicentini i primi modelli di motori ausiliari per bicicletta che precedono l'avvio delle produzioni di ciclomotori ed in seguito di moto leggere. Il modello Ciclomotore 49 è dotato di un robusto telaio monotrave (brevettato) con serbatoio incorporato e forcella a parallelogramma ed è spinto da un motore a 2 tempi da 49 cc e trasmissione a rullo metallico. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No.36241 - Engine No. 8100
Not registered, without papers.

The company Ceccato & C S.p.A. was founded in 1938 by Pietro Ceccato, in the province of Vicenza, to produce compressors for motor vehicles and water purification systems. While diversifying its production, it turned to the most varied sectors, also mopeds. In 1949, the first models of auxiliary engines for bicycles left the Vicenza factories, preceding the start of production of mopeds and, later, light motorbikes. The Ciclomotore 49 model had a sturdy single-beam frame (patented) with built-in fuel tank and parallelogram fork and was powered by a 49 cc 2-stroke engine with metal roller transmission. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

34**CECCATO 150 GT**
1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.200

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 100025 - #Motore: S100025
Non immatricolata, priva di documenti.

La Ceccato & C S.p.A. forte dei successi commerciali nel settore dei ciclomotori e motociclette nella seconda parte degli anni '50 lancia una mot di 150 cc. Il 150 GT era dotato di un motore monocilindrico a 4 tempi da 150cc con distribuzione ad aste e bilancieri che, coadiuvato da una ciclistica generosa, con telaio a semi doppia culla in tubi d'acciaio, forcella telescopica e forcellone oscillante con due ammortizzatori telescopici, ruote da 19" e freni a tamburo lo fecero diventare una piacevole motoleggera. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo. Corredato di targa originale.

VIN No. 100025 - Engine No. S100025
Not registered, without papers.

The company Ceccato & C S.p.A., on the strength of its commercial success in the moped and motorbike sector in the second half of the 1950s, launched a 150 cc engine. The 150 GT was equipped with a 150cc single-cylinder 4-stroke engine with distribution to rods and rockers that, assisted by a generous frame, with a semi-double cradle frame in steel tubes, telescopic fork and swingarm with two telescopic shock absorbers, 19" wheels and drum brakes made it a pleasant light motorbike. Restored and presumably never used since. Recommended general mechanical check before use. Equipped with original number plates.



35**CONDOR A580**
1951

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.500

STIMA
ESTIMATE
€ 3.500 - 5.000

#Telaio: 201738 51 + 93738 - #Motore: 5838
Immatricolata, con documenti.

La Condor Werke AG, azienda svizzera, fondata nel 1893 che divenne fornitrice di mezzi motorizzati per l'Esercito elvetico per poi successivamente produrre e proporre sul mercato moto anche per ambiti civili. Da sempre fedele all'architettura boxer per il propulsore - esteticamente assai simile al bicilindrico contrapposto più famoso, vale a dire quello BMW, propose il modello A nelle cilindrata di 350 e 580 cc; il modello che proponiamo in asta è un A 580 un classico pezzo della rara produzione motociclistica elvetica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 201738 51 + 93738 - Engine No. 5838
Registered, with papers.

The Con Condor Werke AG was a Swiss company founded in 1893 and became a supplier of motorised vehicles for the Swiss Army and later produced and marketed motorbikes for civilian use. Always faithful to the boxer architecture for the engine - aesthetically very similar to the most famous opposed twin-cylinder engine of BMW - it proposed the A model in 350 cc and 580 cc displacements. The model we propose in the auction is an A 580, a classic piece of rare Swiss motorbike production. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



36

**COLNAGO BICI CON
MOTORE WICO
BONTAMAG
1960-1970**



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 1109-131973
Non immatricolata, priva di documenti.

Ernesto Colnago nasce nel 1932, a 13 anni falsifica i documenti per iniziare a lavorare nella Fabbrica Biciclette Gloria a Milano.

Nel 1954 nasce la storia imprenditoriale Colnago nella piccola officina di Via Garibaldi 10 a Cambiagio, in provincia di Milano e diventa ben presto famoso per la costruzione di telai per biciclette da corsa, ottenendo grandi successi ed una forte pubblicità, la produzione venne estesa anche ai telai opportunamente predisposti per l'applicazione di micromotori ausiliari. Il modello proposto monta un motore Wico di fabbricazione inglese. Ottime condizioni. Da anni presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 1109-131973
Not registered, without papers.*

*Ernesto Colnago was born in 1932. At the age of 13, he forged documents in order to start work in the Gloria Bicycle Factory in Milan.
In 1954, Colnago's entrepreneurial history began in the small workshop located in 10 Via Garibaldi in Cambiagio, in the province of Milan, and he soon became famous for building frames for racing bicycles, achieving great success and strong publicity. Production was extended to include frames suitably prepared for the application of auxiliary micromotors. The proposed model is fitted with a Wico engine of English manufacture. Excellent condition. For years presumably never used. A general mechanical Check is recommended before use.*

lotto | lot 35

DELAGE 175 CORSA 1929



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 9.000

STIMA
ESTIMATE
€ 12.000 - 15.000

#Telaio: 12063 - # Motore: 31878
Non immatricolata, priva di documenti.

Il marchio Delage venne fondato nel 1905 da Louis Delage a circa 150 km da Parigi. Dedicato anche alla produzione di motociclette e commercializzate con il marchio Claude Delage. Si trattava di biciclette a motore dotate di propulsori a 4 tempi con varie cilindrata ma con uno spiccato orientamento verso la cubatura di 175 cc. La moto proposta in asta è una rarissima 175 cc da competizione, dotata di un inedito motore e con ciclo a 2 tempi e carburatore laterale, sapientemente restaurata in tempi recenti, perfettamente funzionante. Esempio rarissimo restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 12063 - Engine No. 31878
Not registered, without papers.

The Delage brand name was founded in 1905 by Louis Delage, about 150 km from Paris. For about half a century, it was dedicated to the production of luxury and racing cars, aeroplanes and, for very limited numbers, motorbikes that were produced in the Clichy factory and marketed under the Claude Delage name. These were motor bicycles equipped with 4-stroke engines with various displacements but with a strong orientation towards the 175 cc cubature. The motorbike on offer at auction is an extremely rare 175 cc racing bike, equipped with a brand new engine and a 2-stroke cycle and side carburettor, skilfully restored in recent times and in perfect working order. An extremely rare example from this famous French car manufacturer, with innovative technical and engine solutions - a motorbike for true connoisseurs. Restored and presumably never used since. Recommended a general mechanical check before use.



38

**D.M.S.
CASABLANCA**
1960-1970



lotto | lot 37



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: Type C - #Motore: 339
Non immatricolata, priva di documenti.

La Moteur D.M.S. di Casablanca è un'azienda meccanica che negli anni '50 produceva micromotori ausiliari da applicare a telai di biciclette. Il modello Tipo C monta motore monocilindrico a 2 tempi da 49 cc con trasmissione a rullo, abbinato ad un robusto telaio in lamiera stampata. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. Type C - Engine No. 339
Not registered, without papers.

Moteur D.M.S. of Casablanca is a mechanical company that produced auxiliary micromotors for bicycle frames in the 1950s. The Type C model has a 49 cc single-cylinder 2-stroke engine with roller transmission, combined with a sturdy pressed metal frame. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 176948 - #Motore: 2528
Non immatricolata, priva di documenti.

La DKW, celebre costruttore di motociclette ed automobili, viene fondata a Chemnitz, in Sassonia, nel 1916. Tra i vari modelli a due ruote prodotti figura anche un ciclomotore, denominato 110, spinto da un propulsore a 2 tempi di 50 cc di propria produzione. Il ciclomotore proposto è ottimamente restaurato e rappresenta un interessante pezzo della gloriosa produzione teutonica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 176948 - Engine No. 2528
Not registered, without papers.

DKW, a famous manufacturer of motorbikes and cars, was founded in Chemnitz, Saxony, in 1916. Among the various two-wheeled models produced was a moped called the 110, powered by a 50 cc two-stroke engine of its own production. The proposed moped is beautifully restored and represents an interesting piece of glorious Teutonic production. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



40**DKW HOBBY 74 CC**
1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 450**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 27 196 - #Motore: 28 638
Non immatricolata, priva di documenti.

Presentato nel 1954 dalla casa tedesca, si contraddistingueva per le ruote da 16 pollici, la trasmissione automatica con variatore, equipaggiato di un propulsore monocilindrico a 2 tempi da 74 cc con potenza dichiarata di 3 CV, prodotto in 5403 esemplari, questo modello era particolarmente amato dall'utenza femminile anche per il design innovativo, decisamente originale il sistema per accedere al gruppo propulsore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 27 196 - Engine No. 28 638
Not registered, without papers.

Introduced in 1954 by the German manufacturer, it was distinguished by its 16-inch wheels, automatic transmission with variator, equipped with a single-cylinder 2-stroke 74 cc engine with a declared power of 3 hp. Produced in 5,403 units, this model was particularly popular with women also for its innovative design, and a very original system to access the power unit. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



41**DKW VICTORIA
1961**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.300

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 3.500

#Telaio: 115 1002876 - #Motore: 80301005644
Non immatricolata, con documenti.

La DKW nell'immediato dopoguerra seguendo quelle che erano le esigenze del mercato, iniziò la propria produzione di ciclomotori senza renderli anonimi ed uniformati all'estetica di altri concorrenti. Tra questi modelli originali il Victoria è certamente uno dei più riusciti, con una carrozzeria davvero futuristica, spinto da un robustissimo e potente motore monocilindrico a 4 tempi da 50 cc interamente prodotto in DKW accreditato per una potenza massima di ben 4 CV ed una coppia degna di un motore di cilindrata più generosa. La produzione di questo ciclomotore fu abbastanza esigua e questo modello è decisamente ricercato. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 115 1002876 - Engine No. 80301005644
Not registered, with papers.

DKW, in the immediate post-war period, following the needs of the market, which was to have economic and robust vehicles that could move people, began its production of mopeds, but in perfect DKW style, without making them anonymous and standardized to the aesthetics of other competitors. Among these original models, the Victoria was certainly one of the most successful, with a futuristic bodywork and powered by a strong and powerful single-cylinder 4-stroke engine of 50 cc, entirely produced in DKW, with accredited maximum power of 4 hp and a torque worthy of an engine of more generous displacement. The production of this moped was quite small and this model is highly sought after. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





42**DUCATI CUCCILO T3**
1949**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 350**STIMA**
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 111 806 - #Motore: 5158
Non immatricolata, priva di documenti.

Il Cucciolo è un micromotore prodotto dalla Ducati dal 1945 al 1958 inizialmente prodotto su licenza SIATA (Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie) di Torino. In breve il Cucciolo divenne il simbolo di un'epoca ed i successi commerciali furono ben superiori alle più rosee aspettative; i primi due modelli, denominati Tipo 1 (T1) e Tipo 2 (T2) erano semplici micromotori applicati su telai di biciclette, nel 1949 venne presentato il T3 dotato di telaio a trave prodotto dalle Industrie Aeronautiche Caproni. Il modello proposto in asta è un T3 con il motore da 48 cc prima serie con valvole scoperte. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 111 806 - Engine No. 5158
Not registered, without papers.

The Cucciolo was a micromotor produced by Ducati from 1945 to 1958, initially under licence from SIATA (Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie) of Turin. Aldo Farinelli designed a robust, fuel-efficient 4-stroke micromotor for use on bicycles in 1943. This allowed SIATA to resume production in the post-war period, and the success of sales prompted the company to look for a manufacturing partner, which it found in Ducati of Bologna. The first two models, called Type 1 (T1) and Type 2 (T2) were simple micromotors mounted on bicycle frames. In 1949, the T3 was presented with a beam frame produced by Industrie Aeronautiche Caproni. This model was restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



43**DUCATI 98 TS**
1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 900**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 2997 - #Motore: 2223
Non immatricolata, priva di documenti.

La Ducati nel periodo a cavallo tra gli anni '50 e '60, per venire incontro alle esigenze degli utenti, che cercavano mezzi per muoversi versatili, economici robusti ed affidabili, propose alcuni modelli di moto con cilindrata 98 cc dotati di motori monocilindrici a 4 tempi con distribuzione monoalbero a camme in testa abbinati ad un telaio in acciaio a culla aperta, con potenti freni a tamburo, forcella anteriore telescopica ed ammortizzatori idraulici. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 2997 - Engine No. 2223
Not registered, without papers.

Ducati, in the period between the 1950s and 1960s, in order to meet the needs of users who were looking for versatile, economical, robust and reliable means of transport, proposed some models of motorbikes with 98 cc displacement equipped with single-cylinder 4-stroke engines with single overhead camshaft distribution combined with an open cradle steel frame, with powerful drum brakes, telescopic front fork and hydraulic shock absorbers. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Telaio: 500191 - #Motore: 500191
Non immatricolata, priva di documenti.

Al Salone di Milano del gennaio 1952 lo scooter che desta il più elevato interesse è il Cruiser della Ducati, un modello all'avanguardia, dotato di una meccanica sofisticata, con il motore monocilindrico a 4 tempi di 175 cc con distribuzione ad aste e bilancieri, accreditato per una potenza di 7,5 CV, cambio con convertitore idraulico e avviamento elettrico. Anche la carrozzeria non è da meno, con scocca portante disegnata dal noto Carrozziere torinese Ghia. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.



VIN No. 500191 - Engine No. 500191
Not registered, without papers.

At the Milan Motor Show in January 1952, the scooter that aroused the most interest was the Ducati Cruiser, an cutting-edge model, equipped with sophisticated mechanics, a 175 cc single-cylinder 4-stroke engine with a distribution of rods and rockers, credited with a power of 7.5 hp, gearbox with hydraulic converter and electric starter. Also, the bodywork was no less important, with a load-bearing body designed by the well-known Turin coachbuilder Ghia. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



45**DUCATI TV 125**
1956-1960**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 900**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 1373 - #Motore: 1430
Non immatricolata, priva di documenti.

La Ducati nel periodo a cavallo tra gli anni '50 e '60, per venire incontro alle esigenze degli utenti, che cercavano mezzi per muoversi versatili, economici robusti ed affidabili, propose alcuni modelli di moto con cilindrata di 125cc dotati di motori monocilindrici a 4 tempi con distribuzione monoalbero a camme in testa, robusto telaio in acciaio e potenti freni a tamburo montati su ruote da 17". Questi modelli, denominati 125 T (Turismo) e TV (Turismo Veloce), furono prodotti complessivamente in oltre 10000 unità, un vero record per la Fabbrica bolognese che rimase imbattuto fino al 1992. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 1373 - Engine No. 1430
Not registered, without papers.

In the period between the 1950s and 1960s, Ducati, in order to meet the needs of users who were looking for versatile, economical, sturdy and reliable means of transport, proposed some models of motorbikes with 125cc displacement equipped with single-cylinder 4-stroke engines with single overhead camshaft timing. These models were called 125 T (Turismo - Tourism) and TV (Turismo Veloce - Fast Tourism), and over 10,000 units were produced, a record for the Bolognese factory that remained unbeaten until 1992. Restored and presumably never used since. We recommend a general mechanical check before use.



46**DURKOPP DIANA**
1957**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 195 - #Motore: 115188
Non immatricolata, priva di documenti.

Alternativa in chiave teutonica alla Vespa ed alla Lambretta, prodotto dalla Durkoppwerke, azienda fondata nel 1901, lo scooter Diana è equipaggiato con un motore di 194 cc e sviluppa una velocità massima dichiarata di 95 km/h. Dotato di accensione elettrica, un'autentica finezza per l'epoca, il Diana si distingueva anche per la qualità della componentistica impiegata. Uno scooter raro ed interessante. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 195 - Engine No. 115188
Not registered, without papers.

A Teutonic alternative to the Vespa and Lambretta, produced by Durkoppwerke, a company founded in 1901. The Diana scooter was equipped with a 194 cc engine and developed a declared top speed of 95 km/h. Equipped with electric ignition, a real refinement for the time, the Diana was also distinguished by the quality of the components used. A rare and interesting scooter. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



47

DA PONTE
ENGINEERING
EASY BIKE
1993



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Motore: 2668
Non immatricolata, priva di documenti.

Elegante bicicletta elettrica del 1993 prodotta dalla Da Ponte Engineering, conservata, in condizioni eccellenti, provvista di borse laterali. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 2668
Not registered, without papers.*

An elegant electric bicycle from 1993 produced by Da Ponte Engineering, well-preserved, in excellent condition, equipped with side bags. A general mechanical check is recommended before use.

48**FABBRICA ZEPÀ DI
PANARARI CARLO
MIGNON ZETA 4
1985**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 10136 - #Motore: 10136
Non immatricolata, con documenti.

La ZePa di Carlo Panarari, con sede a Reggio Emilia è un'azienda meccanica produttrice di biciclette a motore. Il modello Mignon Zeta 4 è dotato di motore ausiliario di 50 cc, a 2 tempi, con accensione a strappo installato su un telaio rinforzato, pieghevole per agevolare il trasporto e dotato di una sospensione anteriore con forcella telescopica. Conservato e da anni presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 10136 - Engine No. 10136
Not registered, with papers.

ZePa di Carlo Panarari, based in Reggio Emilia, is a mechanical company that produces motorised bicycles. The model Mignon Zeta 4 is equipped with an auxiliary 50 cc 2-stroke engine, with recoil ignition installed on a reinforced frame, folding for easy transport and equipped with front suspension with telescopic fork. Preserved and for years presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.

49**FBM GABBIANO
1956**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: G * 8951 *
Non immatricolata, priva di documenti.

La FBM, Fabbrica Bolognese Motocicli, è stata fondata nel 1951 da Vittorio Minarelli e Franco Morini, due valenti tecnici specializzati in motori a 2 tempi. Nel 1952 iniziarono la progettazione del modello Gabbiano 125 con motore disposto orizzontalmente, inserito in un telaio in lamiera stampata. Questo modello, grazie alle sue doti di affidabilità e versatilità, ebbe un buon successo commerciale ed ancora oggi è ricercato dai collezionisti. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. G * 8951 *
Not registered, without papers.

FBM (Fabbrica Bolognese Motocicli) was founded in 1951 by Vittorio Minarelli and Franco Morini, two skilled technicians specialising in 2-stroke engines. In 1952, they began designing the Gabbiano 125 model with a horizontally arranged engine in a pressed sheet metal frame. This model, thanks to its reliability and versatility, had good commercial success and is still sought after by collectors today. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

50

FICHTEL & SACHS 98
1948



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Motore: 385650
Non immatricolata, priva di documenti.

La Fichtel & Sachs, industria tedesca fondata nel 1886 per produrre cuscinetti a sfera ed altri particolari meccanici, superato, con non pochi problemi, il primo periodo bellico, nel tentativo di risollevarsi, iniziò, dal 1929 a produrre dei motori monocilindrici a 2 tempi per ciclomotori e piccole motociclette ed una volta superato anche il secondo conflitto mondiale riprese queste produzioni incentivata dalla grande richiesta di mobilità che proveniva sia in ambito nazionale che internazionale. Il modello 98 cc ha motore a 2 tempi. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 385650
Not registered, without papers.*

Fichtel & Sachs, a German company founded in 1886 to produce ball bearings and other mechanical parts, overcame the First World War period with many problems and, in an attempt to recover, began producing single-cylinder 2-stroke engines for mopeds and small motorbikes in 1929. Once the Second World War was over, it resumed production, encouraged by the great demand for mobility that came from both national and international markets. The 98 cc model has a 2-stroke engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



51**GARELLI
BICICLETTA ATALA
MOTORIZZATA
1950**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: B 1478 - #Motore: 367610
Non immatricolata, priva di documenti.

Il micromotore Mosquito, ideato e prodotto dalla Meccanica Garelli è stato uno dei massimi protagonisti della motorizzazione, non solamente nella nostra nazione. L'idea è semplice e geniale allo stesso tempo: un semplice e robusto motore con un rullo per trasmettere la forza motrice che può essere applicato ad un telaio da bicicletta per trasformarla in un agile e veloce mezzo di trasporto. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. B 1478 - Engine No. 367610
Not registered, without papers.

The 'Mosquito' micromotor, designed and produced by Meccanica Garelli, was one of the leading lights of motorisation, and not just in our country. The idea was simple and ingenious at the same time: a simple and robust engine with a roller to transmit the driving force that can be applied to a bicycle frame to transform it into an agile and fast means of transport. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

52**GARELLI
BICICLETTA 2000
MOTORIZZATA
1970-1980**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 825487
Non immatricolata, priva di documenti.

Il micromotore Mosquito, ideato e prodotto dalla Meccanica Garelli è stato uno dei massimi protagonisti della motorizzazione, non solamente nella nostra nazione. La bicicletta marca 2000 motorizzata è dotata di un originale telaio pieghevole ed equipaggiata con il Motore Modello 38-B da 38 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 825487
Not registered, without papers.

The Mosquito micromotor, designed and produced by Meccanica Garelli, was one of the leading lights of motorisation, and not only in our country. The motorized 2000 brand bicycle has an original folding frame and is equipped with the 38-B model 38 cc engine with patented automatic centrifugal clutch by Centrimatic. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

53

GARELLI BICICLETTA HERMENSEN MOTORIZZATA 1960-1970



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 21904 - #Motore: 345880
Non immatricolata, priva di documenti.

La ditta C&P Candiani & Paladin di Padova, proprietaria del Marchio Hermenson attiva dalla seconda metà degli anni '10 per la fabbricazione di eleganti e robuste biciclette colse al volo l'occasione di poter produrre telai rinforzati per poter ospitare micromotori ausiliari e produsse diversi modelli ai quali si potevano applicare motori Itom e Mosquito Garelli: il modello proposto è motorizzato Garelli. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 21904 - Engine No. 345880
Not registered, without papers.

The company C & P Candiani & Paladin of Padua, owner of the Hermenson brand name, active since the second half of the 2010s for the manufacture of elegant and robust bicycles, seized the opportunity to produce reinforced frames to accommodate auxiliary micromotors and produced several models to which you could apply Itom engines and Mosquito Garelli micromotors. The proposed model is Garelli powered. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.

54

GARELLI VELOMOSQUITO 1960-1970



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Non immatricolata, priva di documenti.

Il Velo Mosquito è stato l'evoluzione più completa del concetto di bicicletta motorizzata: era provvisto di un telaio più robusto rispetto ad una bicicletta, equipaggiato con due potenti freni a tamburo, sella molleggiata, motore da 35 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Una grande icona dei micromotori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

The Velo Mosquito was the most complete evolution of the motorised bicycle concept: it had a stronger frame than a bicycle, equipped with two powerful drum brakes, a sprung saddle, and a 35 cc engine with the patented automatic centrifugal coupling by Centrimatic. A great icon of micromotors. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

55**GARELLI
VELOMOSQUITO 110
1945**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 059741 - #Motore: 874741
Non immatricolata, priva di documenti.

L'idea è semplice e geniale allo stesso tempo: un semplice e robusto motore con un rullo per trasmettere la forza motrice che può essere applicato ad un telaio da bicicletta per trasformarla in un agile e veloce mezzo di trasporto. Motore da 49 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 059741 - Engine No. 874741
Not registered, without papers.

The idea was simple and ingenious at the same time: a simple and robust motor with a roller to transmit the driving force that can be applied to a bicycle frame to transform it into an agile and fast means of transport. A 49 cc engine with Centrimatic patented automatic centrifugal coupling. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

56**GARELLI
MOSQUITO
1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 49350 - #Motore: 36170
Non immatricolata, priva di documenti.

Velo Mosquito è stato l'evoluzione più completa del concetto di bicicletta motorizzata: era provvisto di un telaio più robusto rispetto ad una bicicletta, equipaggiato con due potenti freni a tamburo, sella molleggiata, motore da 35 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Una grande icona dei micromotori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 49350 - Engine No. 36170
Not registered, without papers.

The Velo Mosquito was the most complete evolution of the motorised bicycle concept: it had a stronger frame than a bicycle, equipped with two powerful drum brakes, a sprung saddle, and a 35 cc engine with Centrimatic's patented automatic centrifugal coupling. A great icon of micromotors. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

57

**OFFICINA MECCANICA
MARCHI & FABBRI
CIGNO MOSQUITO
38 B 1960-1970**



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 765332
Non immatricolata, priva di documenti.

Il ciclomotore Cigno, prodotto dalla Officina Meccanica Marchi & Fabbri di Borgo Buggiano, in provincia di Pistoia ed è dotato di un originale telaio con forcella a parallelogramma all'anteriore e molleggio posteriore registrabile ed è equipaggiato con il Motore Modello 38-B da 38 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 765332
Not registered, without papers.

The Cigno moped was produced by the Officina Meccanica Marchi & Fabbri of Borgo Buggiano, in the province of Pistoia. It has an original frame with a parallelogram fork at the front and adjustable rear suspension, and is equipped with the Model 38-B 38 cc engine with the Centrimatic patented automatic centrifugal clutch. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

58

**GARELLI
MOSQUITO 38 B
1952**



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 894990
Non immatricolata, priva di documenti.

Velo Mosquito è stato l'evoluzione più completa del concetto di bicicletta motorizzata. Il Mosquito 38 B è dotato di un originale telaio BMG costruito su licenza da Industria Meccanica Napoletana con il motore Modello 38-B da 38 cc dotato di innesto centrifugo automatico brevettato Centrimatic. Un pezzo di storia micromotoristica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 894990
Not registered, without papers.

The Velo Mosquito was the most complete evolution of the motorised bicycle concept. The Mosquito 38 B is fitted with an original BMG frame built under licence from Industria Meccanica Napoletana with the Model 38-B 38 cc engine equipped with the Centrimatic patented automatic centrifugal coupling, a piece of micromotor history. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

59**GARELLI CAPRI 125**
1961-1968

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: AH 10214 - #Motore: 1045640
Non immatricolata, priva di documenti.

La Garelli, Azienda lombarda attiva dall'inizio del '900 come produttrice di biciclette e micromotori, nel 1961 si fonde con la Agrati, un gruppo industriale di notevoli dimensioni che già produceva componenti per biciclette. In quel periodo iniziarono a produrre uno scooter, denominato Capri, proposto in varie cilindrata con una produzione complessiva di qualche migliaio di unità, molte destinate all'esportazione. In particolare il 125 cc fu importata in UK col nome SUPER e in USA col nome De Luxe, in una nuova versione slimstyle. Il Capri con cilindrata di 125 cc è abbastanza raro, un'ottima occasione da non lasciarsi sfuggire. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. AH 10214 - Engine No. 1045640
Not registered, without papers.

Garelli, a Lombard company that had been active since the beginning of the 1900s as a manufacturer of bicycles and micromotors, merged in 1961 with Agrati, a large industrial group that already produced bicycle components. At that time, they began producing a scooter called the 'Capri', which was offered in various capacities with a total production of a few thousand units, many of which were destined for export. In particular, the 125 cc was exported to the UK under the name 'SUPER' and to the USA under the name 'De Luxe', in a new slimline style version. The Capri with 125 cc displacement is quite rare, an excellent opportunity not to be missed. Restored and presumably never used since. We recommend a general mechanical check before use.



60**GARELLI COMO**
1961-1966**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 350**STIMA**
ESTIMATE
€ 500 - 1.500

#Telaio: 18114

Non immatricolata, priva di documenti.

Sul finire del 1961 la Agrati Garelli, spinta dal successo commerciale dello scooter Capri, decise di immettere sul mercato un altro modello, denominato Como che, con le ruote alte, da 16" ed un brillante motore a 2 tempi di 50 cc alloggiato in una scocca portante in lamiera si poneva a metà strada tra uno scooter ed una moto; questo modello riscosse un ottimo successo tant'è che ne vennero prodotti circa 20.000. Prima serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 18114**Not registered, without papers.*

Towards the end of 1961, Agrati Garelli, encouraged by the commercial success of the Capri scooter, decided to put another model on the market, called 'Como' that, with its high 16" wheels and brilliant 50 cc 2-stroke engine housed in a sheet metal body, was halfway between a scooter and a motorbike; this model was so successful that about 20,000 were produced. First series. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



61**GARELLI CAPRI 80**
1959-1961**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 400**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 02509 - #Motore: A 80 12425
Non immatricolata, priva di documenti.

La Agrati ditta che già produceva telai, assemblava ciclomotori per la Garelli ed aveva in produzione propri motoscooter "Capri" dal 1959, che utilizzava per alcune versioni motori Garelli. Dopo il 61, in seguito all'acquisizione da parte della Agrati della Garelli, il Capri fu prodotto nelle varie cilindrata con marchio Garelli. Il Capri con cilindrata di 80 cc è abbastanza raro, un'ottima occasione da non lasciarsi sfuggire. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 02509 - Engine No. A 80 12425
Not registered, without papers.

The Agrati Company, which already produced frames, assembled mopeds for Garelli and had its own 'Capri' scooter in production since 1959, which used Garelli engines for some versions. After 1961, following Agrati's acquisition of Garelli, the Capri was produced in various displacements under the Garelli brand name. The Capri with a displacement of 80 cc is quite rare, an excellent opportunity not to be missed. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 450

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 12 164 - #Motore: * 1129758 *
Non immatricolata, con documenti.

Il Capri fu prodotto dal 1959 prima dalla Agrati, e dopo il 1961, dalla Agrati Garelli con marchio Garelli. Si tratta dello scooter più longevo del motorismo italiano: la produzione fu sospesa nel 1987, forte anche di una vocazione all'esportazione. Basti pensare che ci furono modelli esclusivamente prodotti per il mercato argentino e finlandese. Il Capri con cilindrata di 70 cc è ricercato dai collezionisti. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 12 164 - Engine No. * 1129758 *
Not registered, with papers.

The Capri was produced from 1959, first by Agrati, and after 1961 by Agrati Garelli under the Garelli brand name. It is the most long-lived scooter in Italian motoring. Production was suspended in 1987, and was also exported. Suffice it to say that there were models exclusively produced for the Argentine and Finnish markets. The 70 cc Capri is sought after by collectors. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



GILERA G50

1962-1968



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 350

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 003 * 008615 - #Motore: *003*8604*
Non immatricolata, priva di documenti.

La Gilera, una delle più blasonate aziende italiane costruttrici di motoveicoli, a seguito delle nuove normative previste per il nuovo Codice della Strada per i veicoli da 50cc, colse questa opportunità presentando, nel 1962, il proprio modello di scooter, chiamato G50, esteticamente assai simile alla Vespa ma tecnicamente assai differente, il motore era a 4 tempi, posizionato dal lato sinistro (all'opposto della concorrente made in Piaggio) così come la pedivella di accensione; rimase in produzione fino al 1968 con 15000 veicoli prodotti, molti di questi destinati all'esportazione. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 003 * 008615 - Engine No. *003*8604*
Not registered, without papers.

Gilera, one of Italy's most famous motorbike manufacturers, took the opportunity to introduce its own model scooter in 1962, called the G50, which was aesthetically very similar to the Vespa but technically very different. It had a 4-stroke engine, positioned on the left-hand side (opposite to the competitor made by Piaggio) as well as a crank; it remained in production until 1968 with 15,000 vehicles produced, many of them for export. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 450

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

Non immatricolata, priva di documenti.

Nel 1977 il designer Paolo Martin venne incaricato dal Direttore Generale della Gilera, Ing. Vianson di disegnare uno scooter che avesse qualcosa di originale da poter proporre ad un mercato in continua ascesa; il risultato fu davvero interessante: telaio portante in lamiera scatoletta, con trattamento di cataforesi antiruggine, con coperture in plastica antiurto facilmente rimovibili e sostituibili, ampia e completa strumentazione, forcella telescopica ed un mono ammortizzatore idraulico al posteriore, motore di 50 cc monocilindrico 2 tempi con frizione automatica e variatore di velocità. Venne presentato nel 1982 e riscosse un discreto successo di vendite. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

In 1977, designer Paolo Martin was commissioned by the General Manager of Gilera, Mr. Vianson, to design a scooter that had something original to offer to a growing market; the result was really interesting, the frame in boxed sheet metal, with cataphoresis rustproof treatment, with shockproof plastic covers easily removable and replaceable, large and complete instrumentation, telescopic fork and a hydraulic single shock absorber at the rear, 50 cc single-cylinder 2-stroke engine with automatic clutch and speed variator. It was presented in 1982 and had quite a good sales success. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



65**GILERA 150 SPORT**
1952-1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 3.500

#Motore: 182-8707*
Non immatricolata, priva di documenti.

La gloriosa casa fondata da Giuseppe Gilera a Milano nel 1909 si distinse particolarmente per le raffinatezze tecniche e stilistiche dei propri modelli, sia economici che sportivi; Gilera conquistò il mercato delle moto leggere ed economiche presentando, nel 1949, il modello da 125 cc, monocilindrica a 4 tempi dalla potenza abbastanza modesta a cui fece seguito, nel 1952 la versione da 150 cc con motore completamente rivisto rispetto alla precedente e proposta in due versioni, Turismo, con la sospensione anteriore a parallelogramma e Sport con la forcella telescopica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 182-8707*
Not registered, without papers.

The magnificent company founded by Giuseppe Gellera in Milan in 1909 distinguished itself particularly for the technical and stylistic refinements of its models, both economic and sporting. At the end of the Second World War, Gilera did not miss the opportunity to conquer the market for light and economical motorbikes and began by presenting, in 1949, the 125 cc model, a single-cylinder 4-stroke engine with fairly modest power, which was followed in 1952 by the 150 cc version with a completely revised engine compared to the previous eighth of a litre and offered in two versions, the 'Turismo', with parallelogram front suspension and the 'Sport' with a telescopic fork. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



66**GILERA GIUBILEO**
1962

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 001/34366 - #Motore: 001/34366
Non immatricolata, priva di documenti.

Lanciata nel 1959 per celebrare il cinquantenario dalla fondazione, la serie Giubileo aveva la cilindrata ridotta a 98 cc con aggiornamenti meccanici tra i quali lo spostamento delle aste di comando dei bilancieri da destra a sinistra, un'ampia alettatura di raffreddamento nella parte inferiore del carter motore; per la parte ciclistica era dotata di forcella telescopica e forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici e ruote da 17", tutti questi elementi decretarono il successo di questo modello con una produzione complessiva di 60000 unità. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 001/34366 - Engine No. 001/34366
Not registered, without papers.

Launched in 1959 to celebrate the fiftieth anniversary of its foundation, the Giubileo series had its displacement reduced to 98 cc with mechanical updates including the shifting of the rocker arms from the right to the left, a large cooling fin in the lower part of the crankcase; as for the frame, it was equipped with a telescopic fork and swingarm with hydraulic shock absorbers and 17" wheels, which decreed the success of this model with a total production of 60,000 units. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

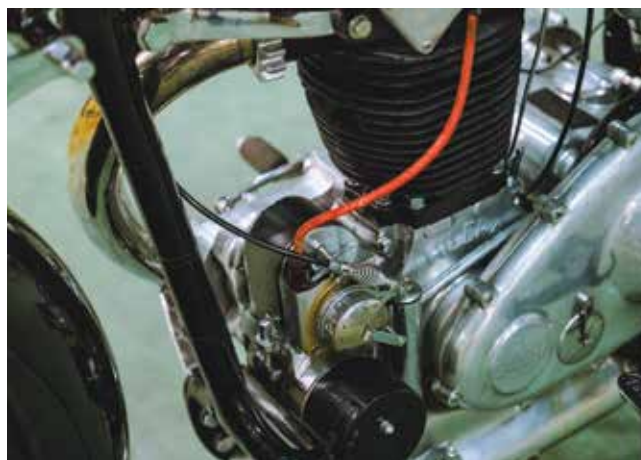
STIMA
ESTIMATE
€ 10.000 - 15.000

#Telaio: 14 366 - #Motore: 14 366
Immatricolata, con documenti.

La Gilera, dopo la prima guerra mondiale, iniziò a costruire un modello da 500cc, monocilindrico a 4 tempi con valvole laterali con la quale vinse diverse gare. Nel 1935, la famosa 500 cc venne aggiornata con un modello più prestante, con la distribuzione a valvole in testa, denominato VT (Valvole in Testa) o anche "quattro bulloni" per il numero di bulloni che serravano il gruppo termico testa cilindro; ben presto questo propulsore, vista la potenza sviluppata ed i conseguenti problemi meccanici che insorsero, necessitò di un intervento di rinforzo al gruppo termico e nacque il modello "otto bulloni". Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 14 366 - Engine No. 14 366
Registered, with papers.

Gilera was founded in Milan in 1909 by Giuseppe Gellera. After the First World War, he began to build a 500cc model, a single-cylinder 4-stroke engine with side valves with which he won several races. In 1935, the famous 500 cc side-valve engine was updated with a much more powerful model, with an overhead valve timing system, called VT (Valvole in Testa - Overhead Valve), also "four bolts" because of the number of bolts that tightened the cylinder head assembly. Very soon, this engine, given the power developed and consequent mechanical problems that arose, needed a radical intervention to reinforce its own cylinder head thermal unit and the "eight bolts" model was born, which were the bolts needed to contain this great (for the time) power. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.









BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 4.000 - 6.000

#Telaio: 216603 - #Motore: 216603
Non immatricolata, priva di documenti.

La gloriosa casa motociclistica fondata da Giuseppe Gellera nel 1909 a Milano è da sempre sinonimo di prestazioni e raffinatezze tecniche e stilistiche. Gli innumerevoli successi nelle competizioni a tutti i livelli hanno poi contribuito a crearne una vera e propria icona a livello globale. Nell'immediato dopoguerra iniziò a produrre una serie di motociclette di 250 cc denominate Nettuno, con il classico motore monocilindrico verticale a 4 tempi, distribuzione ad aste e bilancieri e due valvole in testa, alla ciclistica un robusto telaio monotrave in tubi d'acciaio, sospensione anteriore a parallelogramma ed al posteriore forcellone oscillante con una coppia di ammortizzatori disposti orizzontalmente. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 216603 - Engine No. 216603
Not registered, without papers.

The magnificent motorbike manufacturer founded by Giuseppe Gellera in Milan in 1909 has always been synonymous with performance and technical and stylistic refinement. The countless successes in competitions at all levels contributed to create a true icon at global level. Immediately after the Second World War, it began to produce a series of 250 cc motorbikes called 'Nettuno', with the classic single-cylinder vertical 4-stroke engine, distribution with rods and rockers and two overhead valves; the frame a robust single-beam steel tube frame, front suspension parallelogram and swingarm at the rear with a pair of shock absorbers arranged horizontally. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



GUAZZONI 175 SPORT 1954



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 0247 - #Motore: 0247
Non immatricolata, con documenti.

L'Officina Meccanica Guazzoni viene fondata a Milano nel 1935 da Aldo Guazzoni, un ventisettenne meccanico e commerciante; dopo i primi modelli costruiti montando meccaniche Calthorpe e MM, nel 1950 inizia la produzione di una 250 monocilindrica a 2 tempi costruita su commissione dalla bolognese FBM e l'anno seguente debutta il modello di 175 cc sempre monocilindrico a 2 tempi, che viene proposto nelle versioni Turismo, Sport e Super Sport, con manubrio abbassato e freno a tamburo anteriore ventilato. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 0247 - Engine No. 0247
Not registered, with papers.

Officina Meccanica Guazzoni was founded in Milan in 1935 by Aldo Guazzoni, a 27-year-old mechanic and dealer. After the first models built with Calthorpe and MM mechanics, production began in 1950 of a 250cc single-cylinder 2-stroke engine built on commission from FBM of Bologna and, the following year, a 175 cc model debuted, always with single-cylinder 2-stroke, which was proposed on the Turismo, Sport and Super Sport, with lowered handlebars and ventilated front drum brake. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.



70

**GILERA
BY MOTOVESPA
VALE 50 SPECIAL
1982**



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 50044
Non immatricolata, con documenti.

La Motovespa, consociata iberica della Gilera, produsse su licenza Piaggio alcuni ciclomotori. Tra questi spiccava il Vale, che riprendeva le caratteristiche del Bravo prodotto in Italia, ed era proposto in due versioni, Standard e Special; quest'ultima versione, si distingueva per l'adozione del comodo portapacchi anteriore e per le ruote in lega leggera a quattro razze. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 50044
Not registered, with papers.

Motovespa, Gilera's Iberian subsidiary, produced a number of mopeds under licence from Piaggio, including the 'Vale', based on the characteristics of the 'Bravo' produced in Italy and came in two versions, Standard and Special. The Special version was distinguished by its convenient front luggage rack and four-spoke light alloy wheels. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

lotto | lot 69

71**HONDA P50**
1969

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 36086 - #Motore: A 11 860
Non immatricolata, con documenti.

Il P50 è il classico ciclomotore dell'epoca, ma interpretato in chiave Honda, vale a dire impreziosito con soluzioni tecniche all'avanguardia, che rendono, da sempre, i prodotti a marchio affidabili ed assai piacevoli da condurre. Con il telaio in acciaio stampato, la sospensione anteriore "leading-link" ed un motore di 49 cc a 4 tempi (mentre la quasi totalità dei ciclomotori dell'epoca era equipaggiata con motori a 2 tempi) posizionato a sinistra della ruota posteriore, con il gruppo trasmissione integrato nel mozzo ruota. Un piccolo, ma significativo pezzo della storia Honda. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 36086 - Engine No. A 11 860
Not registered, with papers.

The P50 was the classic moped of the time, but interpreted in a Honda key, i.e. embellished with state-of-the-art technical solutions that have always made the brand name's products; reliable and very pleasant to ride. With a pressed steel frame, "leading-link" front suspension and a 49 cc 4-stroke engine (while most mopeds of the time were equipped with 2-stroke engines) positioned to the left of the rear wheel, with the transmission unit integrated into the wheel hub. A small but significant piece of Honda history. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

72**IMN PAPERINO**
SUPER
1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 54076 - #Motore: 703454
Non immatricolata, priva di documenti.

La IMN (Industria Meccanica Napoletana), fondata negli anni '20 come Cantiere Navale di Baia di Pozzuoli, nel 1950 inizia a produrre il micromotore Mosquito su licenza Garelli e nel frattempo progetta un proprio telaio monotrave aperto in lamiera stampata e commercializza il veicolo completo con il nome di BMG (Bici Mosquito Garelli); Nel 1952 nasce il ciclomotore Paperino, che utilizza ancora il propulsore del Mosquito e, due anni più tardi vengono presentati il Super Paperino ed il Super Paperino Sport, equipaggiato con un motore a 2 tempi e cambio a tre velocità di produzione IMN. Un pezzo raro dell'unica azienda motociclistica partenopea. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 54076 - Engine No. 703454
Not registered, without papers.

IMN (Industria Meccanica Napoletana), founded in the 1920s as Cantiere Navale di Baia di Pozzuoli, in 1950, it began to produce the Mosquito micromotor under licence from Garelli and, in the meantime, it designed its own open single girder frame in stamped sheet metal and marketed the complete vehicle under the name BMG (Bici Mosquito Garelli). 1952 saw the birth of the 'Paperino' moped, which still used the Mosquito engine and, two years later, the Super Paperino and Super Paperino Sport were presented, equipped with a 2-stroke engine and three-speed gearbox manufactured by IMN; a rare piece from the singular Neapolitan motorbike company. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

73**INDIAN SCOUT 750**
1950**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 12.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 15.000 - 18.000

#Telaio: 74116785 - #Motore: 14710
Non immatricolata, con documenti.

Il Marchio Indian è uno dei marchi più antichi e leggendari di tutto il panorama motociclistico mondiale, fondato nel 1897 da George M. Hendee come officina produttrice di biciclette, con il socio Carl Oscar Hedstrom, un vulcanico ingegnere, non si fecero sfuggire l'occasione di proporre, e furono tra i primi, una bicicletta motorizzata che ben presto divenne una moto a tutti gli effetti. La 741 B da 750 cc, di origine militare, è stata prodotta nel 1941, poi immatricolata come motocarozzetta nel 1950 è conforme alla circolazione anche in modalità motociclo. Un'occasione imperdibile per acquistare un simbolo del motociclismo mondiale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 74116785 - Engine No. 14710
Not registered, with papers.

The Indian brand name is one of the oldest and most legendary brands in the world of motorcycling. Founded in 1897 by George M. Hendee as a bicycle workshop, with his partner Carl Oscar Hedstrom, a volcanic engineer, did not miss the opportunity to propose, among the first, a motorized bicycle that soon became a motorbike in all respects. The 750 cc 741 B, of military origin, was produced in 1941, then registered as a motorbike in 1950 and is roadworthy in motorbike mode. An unmissable opportunity to acquire a symbol of world motorcycling. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



74**INNOCENTI
LAMBRETTINO SX
1955-1961**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 21/8 * 100861 *
Non immatricolata, priva di documenti.

Il ciclomotore Lambretta 48, conosciuto con il nome "Lambrettino" fu l'unico ciclomotore prodotto dalla milanese Innocenti ad avere le ruote alte, si contraddistingueva per il suo motore brillante che gli permetteva di raggiungere la velocità di 60 km/h con consumi decisamente contenuti nell'ordine di 1 litro ogni 80 km. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 21/8 * 100861 *
Not registered, without papers.

The moped Lambretta 48, known by the name "Lambrettino" was the only moped produced by the Milan Innocenti company to have high wheels. It was distinguished by its brilliant engine that allowed it to reach a speed of 60 km/h with very low consumption, in the order of 1 litre per 80 km. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

75**INNOCENTI
LAMBRETТА 48
1958**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 150

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 062519 - #Motore: 48AO73249
Non immatricolata, priva di documenti.

Il ciclomotore Lambretta 48 fu presentato nel 1955 ed aveva come caratteristica peculiare, il telaio in lamiera stampata, le ruote da 22" ed un brillante motore monocilindrico a 2 tempi con cambio a due velocità. Ne vennero prodotte due serie. Seconda serie del 1958 Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 062519 - Engine No. 48AO73249
Not registered, without papers.

The Lambretta 48 moped was presented in 1955 and had a stamped sheet metal frame, 22" wheels and a brilliant single-cylinder 2-stroke engine with two-speed gearbox. Two series were produced; the second series from 1958. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

76**INNOCENTI LAMBRETTA 125 B**
1949

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

Motore: 44 565
Non immatricolata, priva di documenti.

Seguendo pienamente la propria filosofia produttiva, a soli due anni dalla nascita, la Lambretta cambia radicalmente la sua forma e viene presentata in due versioni: la 125 B senza carenatura presenta notevoli migliorie per aumentarne il confort e la guidabilità quali le ruote da 8", il manubrio di forma più razionale con il comando del cambio a manopola e l'applicazione della sospensione posteriore. Verniciata di colore azzurro metallizzato, colore che venne introdotto per la prima volta proprio su questo modello. Un'ottima occasione per acquistare un pezzo rappresentativo degli anni '50. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 44 565
Not registered, without papers.

Fully in line with its production philosophy, just two years after its birth, the Lambretta radically changed its shape and was presented in two versions, one of which, the 125 B without fairing, had significant improvements to increase comfort and driveability, such as 8" wheels, a more rational handlebar with a gear knob control and the application of rear suspension. Painted in metallic blue, a colour that was first introduced on this model. An excellent opportunity to acquire a representative piece from the 1950s. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



77**INNOCENTI LAMBRETTA 125 LD**
1956

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 497015 - #Motore: 40 702
Non immatricolata, con documenti.

I primi progetti di scooter da produrre nell'Opificio lombardo della Innocenti risalgono al 1945, l'occupazione da parte delle truppe alleate ritardò il programma produttivo sino all'autunno del 1947, quando debutterà il modello A seguito, dopo circa un anno, dal modello B dotato della ruote da 8". Nel 1954 viene presentato un modello denominato LD, versione carenata della più economica "D", che presenta alcune migliorie meccaniche come il differente comando del cambio ed anche dal punto di vista ciclistico viene dotata di sospensione posteriore con ammortizzatore idraulico. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 497015 - Engine No. 40 702
Not registered, with papers.

The first scooter projects to be produced in the Innocenti factory in Lombardy date back to 1945, but the occupation by allied troops delayed the production programme until the autumn of 1947, when the A model made its debut, followed about a year later by the B model with 82 wheels. In 1954, the LD model was presented, a fairing version of the more economical "D", which had some mechanical improvements such as a different gearbox control and, from the frame point of view, was equipped with rear suspension with hydraulic shock absorber. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



78**INNOCENTI LAMBRETTA 150D**
1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 3.500

#Telaio: 06563 - #Motore: 5801
Non immatricolata, con documenti.

Naturale evoluzione della C, la Lambretta D nasce nel dicembre del 1951, inizialmente con cilindrata di 125 cc, poi maggiorata, a partire dal 1954, a 150 cc. Dotata di numerose migliorie meccaniche per renderla maggiormente prestante ed affidabile, anche la ciclistica beneficerà di queste evoluzioni attraverso l'adozione dell'ammortizzatore posteriore idraulico. Il modello proposto è restaurato ed è equipaggiato con il bauletto posteriore originale da postino. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 06563 - Engine No. 5801
Not registered, with papers.

Natural evolution of the C, the Lambretta D was born in December 1951, initially with 125 cc displacement, then increased, starting from 1954, to 150 cc. Equipped with numerous mechanical improvements to make it more powerful and reliable, the frame also benefited from these developments through the adoption of the hydraulic rear shock absorber. The proposed model is restored and equipped with the original rear "postman's box". Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





lotto | lot 78



lotto | lot 78



lotto | lot 78

79**INNOCENTI LAMBRETTA 125 F**
1953-1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 125 F Y 990/90Y - #Motore: 143842 125 F
Non immatricolata, priva di documenti.

La costante ricerca di nuove fasce di mercato da contattare porta l'Innocenti a proporre nel gennaio del 1953 un nuovo modello decisamente economico, che verrà proposto a prezzi davvero competitivi, denominato Lambretta 125 F. Esteticamente è assai simile al modello precedente E, ma con diverse migliorie, tra queste l'adozione dell'avviamento a pedale in sostituzione dell'avviamento a strappo. Il motore ruota in senso longitudinale al telaio con grande razionalizzazione della trasmissione finale, le sospensioni sono state riviste con particolare attenzione alla barra di reazione posteriore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 125 F Y 990/90Y - Engine No. 143842 125 F
Not registered, without papers.

The constant search for new market segments to contact led Innocenti to propose a new model in January 1953, decidedly economical, which would be offered at very competitive prices, called the Lambretta 125 F. Aesthetically it was very similar to the previous model E but with several improvements, among them the adoption of the pedal starter in place of the recoil starter. The engine rotates longitudinally to the frame with great rationalisation of the final drive; the suspension has been overhauled with particular attention to the rear reaction bar. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



INNOCENTI LAMBRETTA 50 SPECIAL 1970-1971



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 50D * 507898 * DGM 55200M
#Motore: 50 * 504361
Non immatricolata, priva di documenti.

La Lambretta 50, nelle varie versioni ha rappresentato un importante modello per la Innocenti, tant'è che fu in grado di insidiare commercialmente il successo della Vespa 50, proposta in due versioni, J (Junior) con le ruote da 9" e DL (De Luxe) con le ruote da 10" entrambe equipaggiate con il motore da 50 cc a 2 tempi accreditato per una potenza massima di 1,5 CV. Un classico da non lasciarsi sfuggire. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 50D * 507898 * DGM 55200M
Engine No. 50 * 504361
Not registered, without papers.

The Lambretta 50, in its various versions, was an important model for Innocenti, so much so that it was able to commercially undermine the success of the Vespa 50; offered in two versions, J (Junior) with 9" wheels and DL (De Luxe) with 10" wheels, both equipped with the 50 cc 2-stroke engine credited with a maximum power of 1.5 hp. A classic not to be missed. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



81**INNOCENTI LABRETTA 50 C LUI**
1968-1969

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 20/9 * 576152 * DGM 56290 *
#Motore: J50 575942 *
Non immatricolata, priva di documenti.

Dopo qualche lustro di produzione con cilindrata maggiori Innocenti si dedica ai modelli con il motore da 50 cc: questo modello denominato Lui 50, dotato di un motore a 2 tempi da 50 cc con cambio a 3 marce azionato dalla manopola posta sul manubrio sinistro. Per la carrozzeria il progetto viene affidato a Bertone ed il risultato è davvero sorprendente ed avveniristico con un ottimo successo e nel biennio '68 '69 ne vengono prodotti 27812. Il modello proposto è un prima serie CL del 1968. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 20/9 * 576152 * DGM 56290 *
Engine No. J50 575942 *
Not registered, without papers.

After a few decades of production with larger displacements, Innocenti devoted itself to models with a 50 cc engine. This model called Lui 50, equipped with a 50 cc 2-stroke engine with a 3-speed gearbox operated by the knob on the left handlebar. As regards the bodywork, the project was entrusted to Bertone and the result was truly amazing and futuristic with great success, and in the two years 1968/1969 27,812 were produced. The proposed model is a first series CL from 1968. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



INNOCENTI LAMBRETTA 125 DL MACCHIA NERA 1969-1971



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 2281 006309 DGM 64390 M

#Motore: 125 LI S* 006074*

Non immatricolata, priva di documenti.

La serie DL è l'evoluzione della famosa serie LI SX disegnata dal famoso Carrozziere Bertone.

Le principali modifiche rispetto ai modelli precedenti riguardano l'assetto di guida più sportivo, l'albero motore rinforzato ed il faro anteriore di forma quadrangolare. La Lambretta proposta in asta è una DL soprannominata Macchia Nera per l'originale adesivo posto sullo scudo anteriore ed è l'ultima Lambretta prodotta negli stabilimenti di Milano, dove ne furono prodotte in totale 15.300 unità. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 2281 006309 DGM 64390 M

Engine No. 125 LI S* 006074*

Not registered, without papers.

The DL series was the evolution of the famous LI SX series designed by the famous coachbuilder Bertone. The main changes compared to the previous models were the sportier riding position, the reinforced crankshaft and the quadrangular front headlight. The Lambretta offered at auction is a DL nicknamed 'Macchia Nera' (Black Spot) due to the original sticker on the front shield and was the last Lambretta produced in the Milan factory, where 15,300 units were produced. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 622 321 - #Motore: 150LI * 78137 *
Non immatricolata, con documenti.

A metà del 1958 le Lambretta 125 e 150 sono oggetto di un'opera di ammodernamento e stilizzazione, adotteranno la stessa carrozzeria della 175 TV ed una meccanica completamente rivista e rinforzata, con particolare attenzione al gruppo frizione cambio e prenderanno il nome di LI, con una produzione complessiva di ben 142982 esemplari. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 622 321 - Engine No. 150LI * 78137 *
Not registered, with papers.

In mid 1958, the Lambretta 125 and 150 underwent modernisation and stylisation, adopting the same bodywork as the 175 TV with completely revised and reinforced mechanics, with particular attention to the clutch/gearbox unit, and were given the name LI, with a total production of 142,982 examples. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.800

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Telaio: 7244 - #Motore: 7251
Non immatricolata, priva di documenti.

I primi progetti di scooter da produrre nell'Opificio lombardo della Innocenti risalgono al 1945, l'occupazione da parte delle truppe alleate ritardò il programma produttivo sino all'autunno del 1947, quando debutterà il modello A con cambio a 3 velocità comandato a pedale, telaio in lamiera stampata e tubi e ruote da 7". Questo modello è assai ricercato in quanto rimase in produzione un solo anno ed i numeri prodotti furono decisamente minori delle versioni successive. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 7244 - Engine No. 7251
Not registered, without papers.

The first scooter projects to be produced in Innocenti's Lombardy factory date back to 1945, but the occupation by the allied troops delayed the production programme until the autumn of 1947, when the A model made its debut with a 3-speed gearbox controlled by a pedal, a pressed sheet metal and tubular frame and 7" wheels. This model is highly sought-after as it only remained in production for one year and the numbers produced were much smaller than later versions. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



85**ISOMOTO ISOSCOOTER 125 CC III SERIE**
1950-1957

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 18954 - #Motore: 21294
Non immatricolata, priva di documenti.

Azienda nata come produttore di caloriferi e frigoriferi con il marchio Isothermos, fu acquistata dall'Ingegn. Renzo Rivolta e nell'immediato dopoguerra convertì la sua produzione verso il settore motociclistico acquistando i diritti di produzione di uno scooter, non molto fortunato dal punto di vista commerciale, denominato Furetto; la svolta avviene con la presentazione del modello Isoscooter rimasto in produzione dal 1950 al 1957, dotato di un originale propulsore monocilindrico a Due Tempi a cilindro sdoppiato, cambio a 3 velocità e ruote da 12". Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 18954 - Engine No. 21294
Not registered, without papers.

The company was founded as a manufacturer of heaters and refrigerators under the Isothermos brand name. Renzo Rivolta, in the immediate post-war period, converted its production to the motorbike sector by acquiring the production rights for a scooter, not commercially very successful, called 'Furetto'. The turning point came with the presentation of the Isoscooter model, which remained in production from 1950 to 1957, equipped with an original single-cylinder two-stroke engine with split cylinder, three-speed gearbox and 12" wheels. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



86**ISOMOTO 125 B**
1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

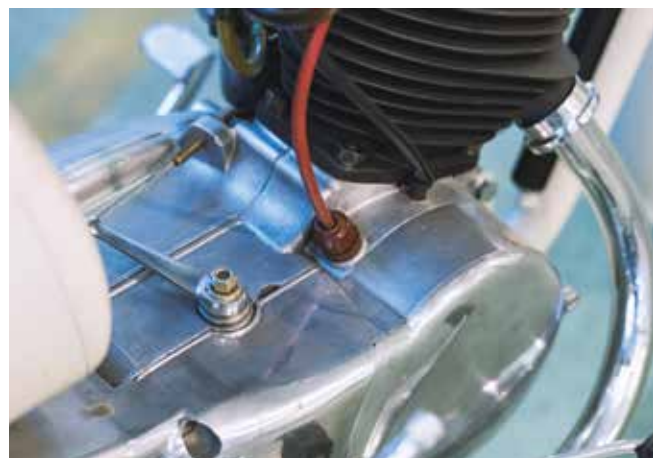
STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 54475 - #Motore: 99259
Non immatricolata, con documenti.

Con il marchio Isomoto nel 1954 viene prodotto un modello denominato B e comunemente chiamato GT, si tratta dell'evoluzione del primo Isomoto del quale mantiene il classico motore di 125 cc a 2 tempi con cilindro sdoppiato e la ciclistica si contraddistingue per gli ammortizzatori posteriori a vista e le ruote da 14". Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 54475 - Engine No. 99259
Not registered, with papers.

In 1954, the Isomoto brand name produced a model called B, and commonly called GT, it was the evolution of the first Isomoto where it kept the classic 125 cc 2-stroke engine with split cylinder, and the frame was distinguished by the rear shock absorbers and the 14" wheels. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



87**ITALJET LEOPOLDO
TARTARINI TIFFANY
1985**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 27036 - #Motore: 2940
Non immatricolata, con documenti.

Leopoldo Tartarini, grande personaggio del motociclismo, valido e versatile pilota con al suo attivo moltissime vittorie ed un Giro del Mondo in sella ad una Ducati, dopo aver interrotto la carriera agonistica si dedicò alle moto e, nel 1960 creò il suo marchio, denominato dapprima Emmezeta per poi diventare Italjet. Il motorino proposto in asta è un Tiffany del 1985 ed è dotato di motore di derivazione Piaggio, monocilindrico a 2 tempi da 50 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 27036 - Engine No. 2940
Not registered, with papers.

Leopoldo Tartarini, a great personality in the motorcycling world, was at first a valid and versatile rider with many victories to his credit and a World Tour on a Ducati. After interrupting his racing career, he devoted himself to motorbikes and, in 1960, created his own brand name, first called Emmezeta and then Italjet. The moped offered at auction is a 1985 Tiffany, equipped with a 50 cc single-cylinder 2-stroke engine derived from Piaggio. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

88**ITALJET PACK 2
1980-1985**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 28852
Non immatricolata, priva di documenti.

Il marchio Italjet non poteva che seguire la filosofia del fondatore e quindi distinguersi proponendo dei motorini molto più che originali, fuori dagli schemi. Uno di questi prodotti è senza ombra di dubbio il modello denominato Pack, dotato di motore a 2 tempi di 49cc a trasmissione automatica, con telaio pieghevole per poterlo trasportare facilmente ovunque: Design originalissimo tanto da essere inserito nella collezione del MOMA di New York. Il Pack proposto è in condizioni pari al nuovo, acquistato negli anni '80 non è mai messo in funzione. Da non perdere. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 28852
Not registered, without papers.

Italjet brand could only follow the founder's philosophy and therefore distinguish itself by offering very original, unconventional motorbikes. One of these products was undoubtedly the Pack model, equipped with a 49cc 2-stroke engine with automatic transmission, with an easy-to-carry folding frame: very original design and was included in the MOMA collection in New York. The Pack proposed is in as-new condition, purchased in the 1980s and never put into operation. Not to be missed. A general mechanical check is recommended before use.

89

ITOM BICICLETTA WILIER MOTORIZZATA 1957



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 33684 - #Motore: 1562
Non immatricolata, priva di documenti.

L'ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, azienda fondata nel 1948 dall'Avvocato Corrado Corradi iniziò a Torino la propria produzione di micromotori ausiliari da applicare alle biciclette e ciclomotori per poi trasferirsi, con la crescita del business, negli stabilimenti di Sant'Ambrogio a pochi chilometri dal capoluogo sabardo. Il modello che proponiamo in Asta è una bicicletta Wilier motorizzata con un propulsore Itom MP 48 disposto posteriormente, dietro la sella. Una grande opportunità per portarsi a casa una bellissima bici motorizzata anche piacevole da utilizzare. Restaurata e da allora presumibilmente mai utilizzata. Consigliata una revisione meccanica prima dell'utilizzo.

VIN No. 33684 - Engine No. 1562
Not registered, without papers.

ITOM, an acronym for Industria Torinese Meccanica, a company founded in 1948 by the lawyer Corrado Corradi, started in Turin with the production of auxiliary micromotors for bicycles and mopeds and then moved, as the business grew, to the factory in Sant'Ambrogio, a few kilometres from the Savoy capital. The model we are proposing for auction is a Wilier bicycle powered by an Itom MP 48 engine positioned at the rear, behind the saddle. A great opportunity to take home a beautiful motorized bike that is pleasant to use. Restored and presumably never used since. A mechanical overhaul is recommended before use.

90

ITOM TOURIST 1952



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 11622
Non immatricolata, priva di documenti.

Il micromotore Tourist, prodotto dalla Itom è stato tra i più versatili motori ausiliari con trasmissione a rullo prestandosi ad essere applicato in posizione centrale tra i pedali su molti telai ciclistici con estrema facilità. Il Tourist è installato su un telaio dotato di sospensione anteriore a parallelogramma ed ha il serbatoio posizionato sul tubo superiore del telaio. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 11622
Not registered, without papers.

The Tourist micromotor, produced by Itom, was one of the most versatile auxiliary motors with roller transmission, lending itself to the easy application in a central position between the pedals on many bicycle frames. The Tourist was installed on a frame with parallelogram front suspension and the fuel tank positioned on the top tube of the frame. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

91

IWL PITTY 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.400

STIMA
ESTIMATE
€ 3.500 - 5.000

#Telaio: 1001 8305 - #Motore: 2009 779
Non immatricolata, priva di documenti.

Industriewerke Ludwigsfelde, IWL con sede produttiva a Berlino Est nel periodo bellico era impegnata nella costruzione degli aerei della Luftwaffe; a fine conflitto colse l'opportunità di motorizzazione di massa a prezzi accessibili per mettere in commercio il proprio scooter denominato Pitty nel 1959, un modello davvero originale con un'ampia e protettiva carenatura anteriore, una comoda sella biposto ed il motore disposto davanti alla ruota posteriore. Riscosse un lusinghiero successo commerciale e ne furono prodotti in totale 11.293. Un classico davvero appetibile e guidabile con piacere. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 1001 8305 - Engine No. 2009 779
Not registered, without papers.

Industriewerke Ludwigsfelde, IWL, with production headquarters in East Berlin, was involved in the construction of Luftwaffe aircraft during the Second World War. At the end of the war, it seized the opportunity for mass motorization at affordable prices in order to market its own scooter called 'Pitty' in 1959. This was a truly original model with a large and protective front fairing, a comfortable two-seater saddle and the engine placed in front of the rear wheel. It was a commercial success with 11,293 produced. A truly desirable classic and a pleasure to ride. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



92

ITOM IDEAL
1952



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 250

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 03394 - #Motore: 53184
Non immatricolata, priva di documenti.

Il modello Ideal con telaio monotrave con forcellone oscillante in lamiera stampata, forcella a parallelogramma con molla centrale è spinto da un propulsore Itom da 48 cc a 2 tempi. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 03394 - Engine No. 53184
Not registered, without papers.

The Ideal model with its single-beam frame, and swingarm in pressed sheet metal, a parallelogram fork with central spring powered by a 48 cc 2-stroke Itom engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

93**JAWA 450 CZ**
1960-1965

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 450.01.51953
Non immatricolata, priva di documenti.

La Jawa è un'azienda motociclistica fondata a Praga nel 1929, le motociclette prodotte sono da sempre state improntate alla massima semplicità, tant'è che per la parte motoristica vennero principalmente sviluppati propulsori a due tempi. Il modello 450 CZ monta un motore monocilindrico a 2 tempi di 175 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 450.01.51953
Not registered, without papers.*

Jawa is a motorbike company founded in Prague in 1929, the motorbikes produced have always been marked by the utmost simplicity, so much so that mainly two-stroke engines were developed. The 450 CZ is equipped with a 175 cc single-cylinder 2-stroke engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

94**LAVERDA LAVERDINO**
1964

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: *2877 *IGM 3617 OM
Non immatricolata, priva di documenti.

La Laverda Motocicli fu fondata nel 1949 a Breganze, in provincia di Vicenza, per opera di Francesco Laverda, all'epoca Direttore Tecnico dell'azienda di famiglia che da quasi un secolo produceva macchine agricole. La produzione motociclistica si distinse subito per le caratteristiche innovative dei modelli ed anche quando entrò nel settore dei ciclomotori lo fece in maniera decisamente originale, presentando, nel 1964 un motorino monomarcia di 50 cc a 2 tempi denominato Laverdino. Questo motorino aveva due caratteristiche davvero interessanti: il serbatoio in fibra plastica ed entrambi i freni a disco con comando meccanico. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. *2877 *IGM 3617 OM
Not registered, without papers.*

Laverda Motocicli was founded in 1949 in Breganze, in the province of Vicenza, by Francesco Laverda, at that time Technical Director of his family business, which had been manufacturing agricultural machinery for almost a century. Laverda's motorbike production immediately distinguished itself for the innovative features of its models, and when it entered the moped sector it did so in a decidedly original way. In 1964, it presented a 50 cc 2-stroke single gear moped called 'Laverdino', which had interesting features such as the plastic fibre fuel tank and disc brakes with mechanical control. A restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use. No documents.

95**LAVERDA 49**
1961**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 700**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: * 63940 *
Non immatricolata, priva di documenti.

La Laverda Motocicli, con sede a Breganze, in Provincia di Vicenza è un famoso marchio motociclistico italiano, sinonimo di grandi prestazioni con brillanti successi sportivi ed innovazione e, come moltissime aziende attive negli anni '50, colse la forte domanda di motorizzazione popolare di quel periodo presentando una sua proposta di scooter e, al Salone della Moto di Milano nel 1959 presentò il modello 49, spinto da un propulsore monocilindrico a 4 tempi alloggiato in un telaio in lamiera stampata e ruote de 9". Prodotto in circa 2000 esemplari, molti di questi furono destinati all'importazione e oggi è diventato un oggetto abbastanza raro e ricercato. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. * 63940 *
Not registered, without papers.

Laverda Motocicli, based in Breganze, in the province of Vicenza, was a famous Italian motorbike brand name, synonymous with high performance, brilliant sporting successes and innovation. Like many companies active in the 1950s, it grasped the strong demand for popular motorization of that period by presenting its own scooter proposal and, at the Milan Motorcycle Show, in 1959, it presented the 49 model, powered by a single-cylinder 4-stroke engine housed in a pressed sheet metal frame, and 9" wheels. Around 2,000 units were produced, many of which were destined for export. Today, it has become quite a rare and sought-after object. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

Non immatricolata, priva di documenti.

La Lohner ha una storia ultrasecolare, fondata nel 1821 nei pressi di Vienna, costruiva ed assemblava carrozze, fu tra i pionieri della motorizzazione sia elettrica con la Lohner Porsche del 1900 che termica con la costruzione di diversi motori per svariati utilizzi. Nel 1948 lancia sul mercato lo scooter Sissy di 49 cc molto ben curato con una spaziosa sella biposto, che era un'autentica novità per l'epoca. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

Lohner has a history of well over a century; founded in 1821 near Vienna, Lohner built and assembled carriages, and was one of the pioneers in the field of electric motors with the Lohner Porsche of 1900, as well as thermal motors for various uses. In 1948, it launched the 49 cc 'Sissy' scooters on the market, which was a real novelty at the time. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





97

**LEGNANO
CICLOMOTORE
1960-1970**



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 19530
Non immatricolata, priva di documenti.

La Legnano è stata una delle più famose case produttrici di biciclette italiane: il marchio nasce ufficialmente nel 1927 dopo una serie di vicissitudini ed avvicendamenti ai vertici aziendali con vari cambi di proprietà. La produzione delle famose biciclette viene poi affiancata alla produzione di ciclomotori con il montaggio dei motori ausiliari di svariati costruttori. Questo Ciclomotore Legnano è dotato di motore Ceccato e di telaio in lamiera di acciaio, freni a tamburo e sospensione anteriore a parallelogramma. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 19530
Not registered, without papers.

Legnano was one of the most famous Italian bicycle manufacturers, the brand name was officially founded in 1927 after a series of vicissitudes and changes at the top with various changes of ownership. The production of the famous bicycles was then joined by the production of mopeds with the assembly of auxiliary engines of various manufacturers. This Ciclomotore Legnano is equipped with a Ceccato engine and a sheet steel frame, drum brakes and parallelogram front suspension. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

lotto | lot 96



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 15/5294 - #Motore: 1030447
Non immatricolata, priva di documenti.

La Lohner, azienda meccanica austro ungarica fondata da Ludvig Lohner, divenne famosa per le produzioni aeronautiche, nel periodo post bellico spostò i propri interessi anche verso la motorizzazione terrestre iniziando, nel 1957, a produrre scooter. Il modello proposto, denominato L 125 è dotato di un propulsore monocilindrico di 125cc a 2 tempi montato su una originale carrozzeria in lamiera dalle linee arrotondate. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 15/5294 - Engine No. 1030447
Not registered, without papers.

Lohner, an Austro-Hungarian mechanical company founded by Ludvig Lohner, became famous for its aeronautical productions. In the post-war period, it shifted its interests towards land motorisation, and started to produce scooters in 1957. The model proposed, called L 125, is equipped with a 125 cc single-cylinder 2-stroke engine mounted on an original sheet-metal frame with rounded lines. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



99**MAGALI
MAGALY
1950-1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 213116
Non immatricolata, priva di documenti.

Magali era un costruttore meccanico francese di Avignone: sin dai primi del '900, iniziò la propria attività con le biciclette per poi evolversi con l'applicazione di micromotori ausiliari. Il Magaly è dotato di motore AMG VAP4 di produzione francese, monocilindrico a 2 tempi con cilindrata di 48cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 213116
Not registered, without papers.*

Magali was a French mechanical manufacturer based in Avignon. Since the early 1900s it began its activity with bicycles and then evolved with the application of auxiliary micromotors. The Magaly is equipped with a French-made AMG VAP4 single-cylinder 2-stroke engine with a displacement of 48cc. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

100**MALANCA
1964**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 00 308
Non immatricolata, priva di documenti.

Mario Malanca inizia la sua attività a Bologna nel 1956, inizialmente come costruttore di mozzoni ruota ed altre parti staccate per motocicli per poi passare alla costruzione di motocicli completi con il marchio Malanca. Uno dei primi modelli di ciclomotori con trasmissione a rullo equipaggiati da motori 50 cc monocilindrici a 2 tempi di produzione Malanca. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 00 308
Not registered, without papers.*

Mario Malanca started his business in Bologna in 1956, initially as a manufacturer of wheel hubs and other detached parts for motorbikes, before moving on to the construction of complete motorbikes under the Malanca brand name. One of the first models of mopeds was with roller transmission equipped with 50 cc single-cylinder 2-stroke engines made by Malanca. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

101**MALANCA VISPETTA**
1962**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 400**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 0012582 - #Motore: Tipo FM3MR
Non immatricolata, con documenti.

La Malanca, nel 1962, presenta uno scooter di 50 cc chiamato Vispetta, motorizzato con il collaudatissimo motore Franco Morini a tre marce e trasmissione finale a catena. Un'ottima occasione per acquistare un classico scooter italiano. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 0012582 - Engine No. Tipo FM3MR
Not registered, with papers.

Malanca in 1962, presented a 50 cc scooter called 'Vispetta', powered by the tried and tested Franco Morini three-speed engine with final chain drive. An excellent opportunity to buy a classic Italian scooter. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.



102

MANET TATRAM 125 CC 1964-1965



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 119 326 - #Motore: 1966
Non immatricolata, priva di documenti.

La Manet, azienda cecoslovacca, fondata nel dopoguerra per produrre motocicli di piccola cilindrata, nel 1964 presenta il modello Tatram, dotato di motore monocilindrico a 2 tempi che sviluppava una potenza di 7 CV a 5300 giri/min. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 119 326 - Engine No. 1966
Not registered, without papers.

The Manet, a Czechoslovakian company, founded after the war to produce small motorbikes. In 1964, it presented the 'Tatram' model, equipped with a single-cylinder 2-stroke engine that developed a power of 7 hp at 5300 rpm. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



103**MAV JOLLY 45**
1951

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 6408
Non immatricolata, priva di documenti.

La MAV, Motori Ausiliari Velocipedi, azienda fondata a Milano nel 1951 per produrre un micromotore a rullo, denominato Jolly, a 2 tempi, con cilindrata di 45cc e potenza massima di 1,4CV a 4500 giri /minuto; grazie alla sua versatilità e facilità di applicazione questo micromotore poteva adattarsi a quasi tutti i telai di bicicletta in commercio all'epoca. Il modello che proponiamo è un Jolly 45 montato su un telaio in lamiera stampata e con sospensione anteriore a parallelogramma.

Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 6408
Not registered, without papers.

MAV, Motori Ausiliari Velocipedi, was a company founded in Milan in 1951 to produce a roller micromotor, called Jolly, 2-stroke, with a displacement of 45cc and maximum power of 1.4 hp at 4500 rpm. Thanks to its versatility and ease of application, this micromotor was able to be adapted to almost all bicycle frames on the market at the time. The model we propose is a Jolly 45 mounted on a stamped sheet metal frame with parallelogram front suspension. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

104**MAW BICICLETTA**
HW MOTORIZZATA
1950-1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio A53FN10 - # Motore: 109479
Non immatricolata, priva di documenti.

La Maw, acronimo di Magdeburger Armaturenwerke, società costruttrice di micromotori, con sede a Magdeburgo nella Germania Est, era produttrice di armamenti durante il periodo bellico. Si riqualificò convertendo le produzioni da militari a civili e in particolare verso la motorizzazione di massa. Il modello proposto è una bicicletta HW dotata di un originale freno anteriore a pattino comandato a bacchetta, spinta da un motore ausiliario MAW da 49,7 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. A53FN10 - Engine No. 109479
Not registered, without papers.

MAW, a manufacturer of micromotors based in Magdeburg in East Germany, stands for Magdeburger Armaturenwerke, a manufacturer of armaments during the Second World War. It retrained itself by converting production from military to civilian and especially towards mass motorization. The proposed model is a HW bicycle with an original front brake controlled by a rod, and powered by a 49.7 cc MAW auxiliary engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

105**MI-VAL 125 T
1950**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 73 506 - #Motore: 73 506
Non immatricolata, priva di documenti.
La Minganti - Valtrompia S.p.A, azienda bresciana, puntò su un motociclo denominato 125T, ispirato sia a livello estetico che meccanico ad un classico della motorizzazione popolare di quel tempo, la DKW RT125. Dotato di un motore monocilindrico a 2 tempi di 125 cc, con una potenza dichiarata di 4,8CV ed una velocità massima di 80 km/h, per la ciclistica il classico telaio monoculla in tubi di acciaio con una forcella anteriore telescopica ed al posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori a canocchiale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 73 506 - Engine No. 73 506
Not registered, without papers.

La Minganti - Valtrompia S.p.A, the Brescia-based company focused on a motorbike called the 125T, inspired both aesthetically and mechanically by a popular motoring classic of the time, the DKW RT125. Equipped with a 125 cc single-cylinder 2-stroke engine, with a declared power of 4.8 hp and top speed of 80 km/h. The frame has the classic single-cradle frame made of steel tubes with a telescopic front fork and swingarm at the rear with two telescope shock absorbers. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



106**MI-VAL 125**
1952**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 700**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 5619 - # Motore: 5619
Non immatricolata, priva di documenti.

La Minganti - Valtrompia S.p.A, conosciuta come MI-VAL era una azienda meccanica bresciana decisamente attiva ed all'avanguardia nel settore delle moto leggere con modelli chiaramente ispirati alla tedesca DKW e spinti da motori a 2 tempi, uno dei modelli più significativi della produzione della MI-VAL fu il 125 T, un classico pezzo della scuola motoristica italiana dell'epoca, robusto ed affidabilissimo e davvero piacevole da guidare. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 5619 - Engine No. 5619
Not registered, without papers.

Minganti - Valtrompia S.p.A, known as MI-VAL, was a Brescia mechanical company decidedly active with cutting-edge technology in the field of light motorbikes with models clearly inspired by the German DKW, powered by 2-stroke engines, one of the MI-VAL most significant models of the production was the 125 T, a classic piece of the Italian motoring school of the time, robust, reliable and very pleasant to ride. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



107**MONDIAL 175 SPRINT
1958**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.200

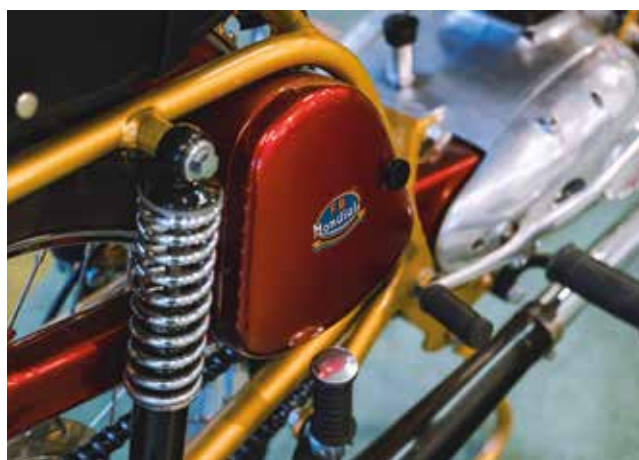
STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.500

#Telaio: 3815 - #Motore: SP 3815
Non immatricolata, priva di documenti.

Negli anni '50 la Mondial, nota azienda milanese fondata nel 1929 dai Fratelli Boselli e diventata famosa per aver vinto ben 5 Titoli Mondiali di Velocità, forte di questa pubblicità, riesce a capitalizzare con buoni risultati di vendita per i vari modelli presenti a listino; negli anni '50 la cilindrata più diffusa è la 175cc ed, al Salone di Milano del 1956, la Mondial presenta il suo nuovo motore a 4 tempi, con distribuzione ad aste e bilancieri, prodotto dalla ditta Michelini di Bologna e che verrà montato, a partire dal 1957, sulla 175 Super Turismo; nel 1958 la gamma viene ampliata ed entra in produzione il 175 Sprint con cambio a quattro velocità. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 3815 - Engine No. SP 3815
Not registered, without papers.

In the 1950s, Mondial, a well-known Milan company founded in 1929 by the Boselli brothers and famous for winning 5 World Speed Titles, was able to capitalise on the publicity generated by them with good sales results for the various models in its price list. In the 1950s, the most popular engine was the 175cc and, at the Milan Motor Show in 1956, Mondial presented its new 4-stroke engine, with distribution by rods and rockers produced by the Michelini company of Bologna, which was mounted, starting in 1957, on the 175 Super Turismo. In 1958, the range was extended and the 175 Sprint with a four-speed gearbox went into production. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.200

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: * 3214 * - #Motore:* 3214 *
Non immatricolata, priva di documenti.

Prodotta dal 1955 è la Mondial che ha avuto la produzione maggiore. Lo slogan era "un prodotto superiore venduto al prezzo di una moto qualunque". Veniva denominata come modello Champion. La prima serie della Lusso venne prodotta fino al 1959 e successivamente sostituita con la serie T e la serie L e in seguito dalla Mondial Nova. Motore monocilindrico a 4 tempi e 4 marce montato su un telaio tubolare a culla aperta. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. * 3214 * - Engine No.* 3214 *
Not registered, without papers.

Produced since 1955, it is the Mondial model with the highest production. The slogan was "a superior product sold at the price of an ordinary motorbike". It was called the Champion model. The first series of the Lusso was produced until 1959 and later replaced by the T series and L series and then by the Mondial 'Nova'. A single-cylinder 4-stroke 4-speed engine mounted on an open cradle tubular frame. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



109

MONDIAL SCUGNIZZO 75 1959



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 1403 - #Motore: 1403
Non immatricolata, priva di documenti.

La Mondial nel 1959 presenta un modello denominato Scugnizzo, con motore di 75 cc a 2 tempi, decisamente brillante ma dai consumi contenuti, sella lunga e manubrio basso e chiara connotazione sportiva, ne furono prodotti circa 1.000. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 1403 - Engine No. 1403
Not registered, without papers.

In 1959, Mondial presented a model called 'Scugnizzo', with a 75 cc 2-stroke engine, decidedly brilliant but with low consumption, a long saddle, low handlebars and a clear sporty connotation; about 1,000 were produced. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



110**MOTEUR
MARQUETTE DIJON
1950-1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 3031 - #Motore: 660829
Non immatricolata, priva di documenti.

La Moteur Marquet era una società con sede a Dijon, tra le sue varie attività nel settore meccanico si occupò anche della costruzione di micromotori ausiliari, semplici ed economici, da applicare con estrema facilità a telai di derivazione ciclistica. Il modello proposto è dotato di un motore monocilindrico a 2 tempi con trasmissione a rullo ed è abbinato ad un telaio di derivazione ciclistica dotato di rinforzi con forcella telescopica e due freni a tamburo per aumentarne la stabilità e la sicurezza, è dotato di alcuni componenti non originali (sella e silenziatore in alluminio). Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 3031 - Engine No. 660829
Not registered, without papers.

Moteur Marquet was a company based in Dijon, and among its various activities in the mechanical sector, it was also involved in the construction of simple and economical auxiliary micromotors that could be easily fitted to frames derived from cycling. The model proposed is equipped with a single-cylinder 2-stroke engine with roller transmission, combined with a frame derived from cycling with reinforcements with telescopic fork and two drum brakes to increase stability and safety. It is equipped with some non-original components (saddle and aluminium silencer). Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

111**MOTO GUZZI
GALLETTO
1952-1966**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

Non immatricolata, priva di documenti.

Nella primavera del 1950 la Moto Guzzi presenta la propria interpretazione del concetto di scooter: con ruote da 17" viene chiamato Galletto ed ha l'obiettivo di unire i vantaggi dello scooter con quelli della moto. In effetti il Galletto è dotato di carenatura protettiva, ha una comoda posizione di guida, la ruota di scorta e conserva la tipica stabilità delle moto con ruote alte. Il primo modello è dotato di motore monocilindrico a 4 tempi di 160cc disposto orizzontalmente, con cambio a tre velocità. Due anni più tardi viene presentata la seconda serie, con cilindrata maggiorata a 175 ed è questo il modello proposto in Asta. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

In the spring of 1950, Moto Guzzi presented its own interpretation of the scooter concept with 17" wheels called the 'Galletto'. The intention of the Mandello company was to combine the advantages of the scooter with those of the motorbike and, in fact, the Galletto was equipped with a protective fairing, a comfortable riding position, spare wheel and maintained the typical stability of motorbikes with high wheels. The first model was equipped with a 160 cc single-cylinder 4-stroke engine arranged horizontally, with a three-speed gearbox. Two years later, the second series was presented, with an increased displacement of 175cc - this is the model offered in the auction. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

112**MOTO GUZZI TROTTER SUPER
1967**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: CE 78 BBO - #Motore: 1
Non immatricolata, priva di documenti.

Il Moto Guzzi Trotter rappresenta il primo modello di ciclomotore prodotto dalla Casa di Mandello del Lario; di concezione molto semplice, con il telaio rigido, forcella telescopica in lamiera stampata, conformato a V, il che lo rendeva adatto anche alle donne, e mosso da un motore monocilindrico a 2 tempi di 40 cc, fu prodotto dal 1966 al 1973. Il grande successo di vendita fu di sostegno per la Moto Guzzi che stava attraversando un periodo difficile con il passaggio di proprietà dalla famiglia Parodi alla SEIMM. Con la stampigliatura n° 1, di probabile preserie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. CE 78 BBO - Engine No. 1
Not registered, without papers.

The Moto Guzzi Trotter was the first moped produced by the Mandello del Lario Company. A very simple conception, with a rigid frame, telescopic fork in stamped sheet metal, V-shaped, which made it suitable for women, and powered by a 40 cc single-cylinder 2-stroke engine. It was produced from 1966 to 1973 and its great sales success was a support for Moto Guzzi, which was going through a difficult period with the transfer of ownership from the Parodi family to SEIMM. Stamped No. 1, probably pre-series. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

Non immatricolata, priva di documenti.

Sul finire degli anni '50 la cilindrata di 125 cc era la favorita del mercato in quanto permetteva alle case di proporre modelli economici da utilizzare e da acquistare e con prestazioni sufficienti. La Moto Guzzi non poteva certamente perdere questa grande occasione e nel 1959 presenta il modello denominato Stornello, con due versioni: Turismo e Sport. Telaio a doppia culla aperto in tubi d'acciaio, forcella telescopica, forcellone oscillante e ammortizzatori teleidraulici, motore monocilindrico a 4 tempi di 125cc inclinato in avanti di 25°. Ottimamente restaurato, funzionante e dotato di documenti. Un'ottima occasione per acquistare un classico delle motoleggere italiane di fine anni '50. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

At the end of the 1950s, the 125 cc displacement was the market's favourite as it allowed manufacturers to offer models that were inexpensive to buy and use, with sufficient performance. Moto Guzzi certainly could not miss this great opportunity and, in 1959, presented the model called 'Stornello', with two versions: Turismo and Sport. Open double-cradle frame with steel tubes, telescopic fork, swingarm and telehydraulic shock absorbers, a 125cc single-cylinder 4-stroke engine inclined forward by 25°. Very well restored, running and with documents. An excellent opportunity to buy a classic Italian motorcycle of the late 1950s. A general mechanical check is recommended before use.



114**MOTO GUZZI MOTOLEGGERA 65 B**
1949**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 2.000

#Telaio: 1413587 - #Motore: 1413587
Non immatricolata, con documenti.

La Moto Guzzi si cimentò con grande successo anche nel settore delle piccole cilindrata presentando la Motoleggera 65 cc nell'anno 1946; fu sin da subito un grande successo commerciale, gli ingredienti erano semplici ed assai efficaci: telaio monotubo in acciaio, ruote alte, sospensione anteriore a parallelogramma e posteriore con forcellone oscillante e doppia molla agente in compressione, il tutto spinto da un brillante propulsore monocilindrico di 65 cc, 2 tempi con ammissione a disco rotante e cambio a tre marce con comando manuale e leva posta sulla destra a fianco del serbatoio. Il modello B è davvero piacevole da guidare, un classico della rinascita a due ruote del nostro Paese. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 1413587 - Engine No. 1413587
Not registered, with papers.

The Moto Guzzi ventured with great success into the field of small displacement motorbikes presenting the 65 cc Motorcycle in 1946, which was immediately a great commercial success, the ingredients were simple and very effective: A single-tube steel frame, high wheels, front suspension with a parallelogram and rear suspension with a swingarm and double compression spring, all powered by a brilliant 65 cc single-cylinder, 2-stroke engine with rotating disc intake and three-speed gearbox with manual control and lever located on the right next to the tank. The Model B is a real pleasure to ride, a classic of our country's two-wheel renaissance. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



115**MOTO GUZZI NUOVO CARDELLINO LUSO**
1957-1961**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 900**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: B032EA - IGM 1171 OM - #Motore: B032 EA
Non immatricolata, priva di documenti.

Nel 1957 il famoso Cardellino prende il nome di Nuovo Cardellino, nome scelto per rimarcare le modifiche apportate per aggiornare e rendere maggiormente appetibile questo iconico modello di motoleggera, presentato in due versioni, Turismo e Lusso, con la classica cilindrata di 75 cc. Le sospensioni rimangono la collaudatissima forcella anteriore telescopica con molla centrale agente in compressione ed, al posteriore il forcellone oscillante con molle agenti in compressione ed ammortizzatori a compasso regolabili: questa fu l'ultima versione ad avere le sospensioni con queste caratteristiche. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. B032EA - IGM 1171 OM - Engine No. B032 EA
Not registered, without papers.

In 1957, the famous Goldfinch took the name of 'New Goldfinch', a name chosen to highlight the changes made to update and make more attractive this iconic model of a light motorbike, presented in two versions, Tourism and Luxury. With the classic displacement of 75 cc, the suspension remained with the proven telescopic front fork with central spring acting in compression and swingarm at the rear with springs acting in compression and adjustable compass shock absorbers; this was the last version to have the suspension with these characteristics. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



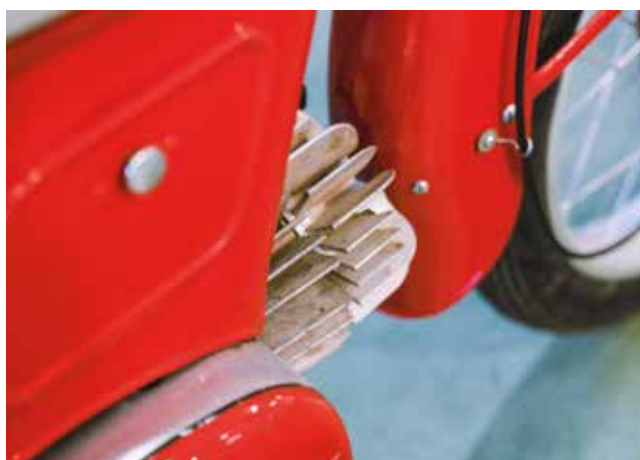
116**MOTO GUZZI ZIGOLO**
1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 600**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

Non immatricolata, priva di documenti.

Il Moto Guzzi Zigolo fu il primo tentativo di proporre una moto carrozzata: nato nel 1953 come veicolo economico che potesse prestarsi all'utilizzo quotidiano, inizialmente proposto con il motore da 98 cc monocilindrico a 2 tempi venne poi affiancato dalla versione da 150 cc più prestante. Il modello proposto è un 98 Lusso del 1954 che si contraddistingueva per la verniciatura in rosso ed i pannelli cromati al serbatoio. Un'occasione per acquistare un classico delle moto leggere della gloriosa casa di Mandello del Lario che proprio quest'anno festeggia il centenario dalla sua fondazione. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

The Moto Guzzi Zigolo was the first attempt to propose a motorbike with bodywork, born in 1953 as an economical vehicle for everyday use, initially proposed with the 98 cc single-cylinder 2-stroke engine, which was later joined by the more powerful 150 cc version. The model on offer is a 98 Lusso from 1954, which was distinguished by its red paintwork and chrome panels on the tank. An opportunity to buy a classic model of the light motorbikes of the glorious Mandello del Lario Company, which this year celebrates the centenary of its foundation. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



117**MOTO GUZZI GTV BITUBO
1938**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

STIMA
ESTIMATE
€ 9.000 - 12.000

#Telaio: 83786 - #Motore: V42524
Iscrizione Registro Storico FMI #08198
Immatricolata, con documenti.

La Moto Guzzi si distinse sin da subito per la produzione di prestanti motociclette, già nel 1934 iniziarono le produzioni dei nuovi modelli denominati V (che indicava Valvole in testa) e grazie a questa ed altre soluzioni le prestazioni aumentarono notevolmente, con una potenza accreditata di 22 CV a 4500 giri/minuto ed una velocità massima di circa 120 km/h. Il telaio era in tubi d'acciaio con la sospensione anteriore dotata di una forcella a parallelogramma con molla centrale ed al posteriore due unità ammortizzanti "a compasso" con frizioni elastiche e freni a tamburo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 83786 - Engine No. V42524
Entry in Historical Register FMI No. 08198
Registered, with papers.

Moto Guzzi, distinguished itself for the first models had 4-stroke engines with opposed-valve distribution, but by 1934 production of new models called Vs (overhead valves) had already begun, and thanks to this and other solutions, performance increased considerably, with a claimed power output of 22 hp at 4500 rpm and a top speed of around 120 km/h. The frame was made of steel tubes with the front suspension equipped with a parallelogram fork with central spring and at the rear two "compass" shock absorbers with elastic clutches and drum brakes. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.







118**MOTO GUZZI GTS**
1935**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 6.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 8.000 - 12.000

#Telaio: 21984 - #Motore: S 39405
Immatricolata, con documenti.

I primi modelli della Moto Guzzi avevano motori a 4 tempi con la distribuzione a valvole contrapposte con un geniale sistema che prevedeva la valvola di aspirazione laterale e quella di scarico in testa. Il telaio era in tubi d'acciaio con la sospensione anteriore dotata di una forcella a parallelogramma con molla centrale ed al posteriore due unità ammortizzanti "a compasso" con frizioni elastiche di brevetto Moto Guzzi e freni a tamburo. Il modello GTS è un classico intramontabile dello stile Moto Guzzi famoso in tutto il mondo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 21984 - Engine No.S 39405
Registered, with papers.

The first Moto Guzzi models had 4-stroke engines with opposing valve timing with an ingenious system that provided for a side intake valve and an exhaust valve at the head. The frame was made of steel tubes with the front suspension equipped with a parallelogram fork with central spring and at the rear two "compass" shock absorber units with Moto Guzzi-patented elastic clutches and drum brakes. The GTS model is a timeless classic of the Moto Guzzi style famous throughout the world. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



119**MOTO MORINI TRESETTE SPRINT
1958**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.250

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 4.000

Motore: AMB TS 40534
Immatricolata, con documenti.

Tra i modelli della Moto Morini di maggior successo possiamo collocare la serie 175, presentata nel 1953. L'ultimo modello della fortunatissima serie delle sportive stradali di 175cc si chiamò Tresette, presentata a fine anni '50 insieme alla versione Sprint, con alcune migliorie meccaniche quali pistone ad alta compressione, carburatore con diametro maggiorato e scarico rivisto per aumentarne la potenza raggiungendo 22 CV al regime stratosferico di 10.000 giri/minuto. Generosa la parte ciclistica, con telaio a culla aperta in tubi d'acciaio e reparto sospensioni con forcella telescopica ed un forcellone con una coppia di ammortizzatori idraulici e due freni a tamburo con l'anteriore a doppia camma, il tutto per un peso di 125 kg. Restaurato, funzionante e in buone condizioni. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. AMB TS 40534
Registered, with papers.

Among the Moto Morini's most successful models, we can certainly place the 175 series, presented in 1953. The last model of the very successful series of sporty road 175 cc engines was called 'Tresette', presented at the end of the 1950s together with the Sprint version, the latter of which had some mechanical improvements such as high compression piston, carburettor with increased diameter and revised exhaust to increase the power to reach 22 hp at the stratospheric speed of 10,000 rpm. All this liveliness was well supported by a generous frame - an open cradle frame in steel tubes and a telescopic fork and swingarm with a pair of hydraulic shock absorbers and two drum brakes with the front double cam, all weighing 125 kg. Restored, in working order and in good condition. A general mechanical check is recommended before use.



120**MOTO MORINI SBARAZZINO 100 CC
1956**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: IGM 10670 M D * 12130*
Non immatricolata, priva di documenti.

La Moto Morini, iniziò le proprie produzioni con modelli economici, contraddistinti da notevole affidabilità, per poi affiancare anche molti modelli sportivi che riscossero notevoli successi in tutte le nazioni ed in molte specialità. Tra i modelli economici spicca lo Sbarazzino, presentato nel 1956, dotato di un motore di 98 cc monocilindrico a 4 tempi, accreditato per una potenza massima di 6,5 CV, alloggiato in un telaio la cui parte anteriore era in tubi e quella posteriore in lamiera stampata e ruote da 17". Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. IGM 10670 M D * 12130*
Not registered, without papers.

Moto Morini, began its production with economic models, distinguished by considerable reliability, and then added many sporting models that enjoyed considerable success in all countries and in many specialities. Among the economic models the 'Sbarazzino' stands out, presented in 1956, and equipped with a 98 cc single-cylinder 4-stroke engine, credited with a maximum power of 6.5 hp, housed in a frame whose front part was made of tubes and the rear of stamped sheet metal, and 17" wheels. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



121**MOTO MORINI 175 GRANTURISMO
1956**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: A 25217 - #Motore: A 28777
Non immatricolata, priva di documenti.

La Moto Morini venne fondata nel 1937 a Bologna da Alfonso Morini, il quale decise di mettersi in proprio dopo una collaborazione durata dodici anni con Mario Mazzetti per produrre la moto denominata MM 125 cc. I primi modelli sono spinti da motori a 2 tempi e molti di questi vengono impiegati con successo nelle competizioni. Alfonso era un pilota e credeva molto nelle competizioni sia per lo sviluppo delle moto che per la pubblicità che ne derivava; negli anni '50 vengono introdotti i primi modelli con il propulsore a 4 tempi e, tra questi, uno dei modelli che riscosse maggior successo fu il 175 Turismo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. A 25217 - Engine No. A 28777
Not registered, without papers.

Moto Morini was founded in 1937 in Bologna by Alfonso Morini, who decided to set up his own business after twelve-year collaboration with Mario Mazzetti to produce the motorbike called MM 125 cc. The first models were powered by 2-stroke engines and many of these were successfully used in competitions. Alfonso Morini was a motorcycle racer and believed a great deal in competitions both for the development of motorbikes and for the publicity that came with it. In the 1950s, the first models with 4-stroke engines were introduced and, among these, one of the most successful models was the 175 Turismo. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



122**MOTOBECANE
MOBYLETTE
1949-1997**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 2280 770
Non immatricolata, priva di documenti.

Il celebre motorino Mobylette, abbreviato in Moby, prodotto dalla francese Motobecane fu uno dei principali autori della rimessa in movimento dell'immediato dopoguerra ed i numeri prodotti ne sono testimoni, con una produzione totale di circa 14 milioni, fu presentato nel 1949 e rimase in produzione fino al 1997. Tutto semplificato al massimo, l'essenziale e nulla di più, un motore a 2 tempi da 50 cc con trasmissione primaria a cinghia trapezoidale e finale a catena, con alcune versioni dotate di variatore centrifugo di velocità a due rapporti. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 2280 770
Not registered, without papers.

The famous 'Mobylette' scooter, abbreviated to Moby, produced by the French company Motobecane was one of the main players of post-war revival and the numbers produced bear witness to that, with a total production of about 14 million. It was presented in 1949 and remained in production until 1997. The recipe was very simple, everything simplified as much as possible, the bare essentials and nothing more; a 50 cc 2-stroke engine with primary drive by V-belt and final drive by chain, with some versions equipped with a two-speed centrifugal speed variator. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

123**MOTOBI
PICNIC 75 CC
1961**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 300 749 - #Motore: Tipo Moto B-SSC
Non immatricolata, priva di documenti.

La MotoBi di Pesaro nacque a seguito dell'allontanamento di Giuseppe Benelli dall'Azienda di cui fu uno dei fondatori. Le MotoBi si distinguono sia dal punto di vista commerciale, con il lancio di motocicli robusti ed affidabili, che dal punto di vista sportivo con la conquista di molti titoli sia nazionali che internazionali per quanto riguarda gli scooter, al Salone del Motociclo di Milano del 1959, da 16", denominato Picnic nella cilindrata di 75 cc, spinto da un propulsore monocilindrico a 4 tempi alloggiato nel telaio con il gruppo termico rivolto all'indietro ed il cambio - a tre velocità con azionamento a manopola posizionato sul lato opposto al motore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 300 749 - Engine No. Tipo Moto B-SSC
Not registered, without papers.

MotoBi of Pesaro was started up following Giuseppe Benelli's departure from the company of which he was one of the founders. MotoBi distinguished itself both from a commercial point of view, with the launch of robust and reliable motorbikes, and from a sporting one with the conquest of many national and international titles in several disciplines, and also with regard to scooters. At the Milan Motorcycle Show in 1959, the company presented a 16" high-wheeled scooter called 'Picnic' with 75 cc displacement, powered by a single-cylinder 4-stroke engine housed in the frame with the combustion unit facing backwards and the three-speed gearbox with knob operation positioned on the side opposite the engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.750

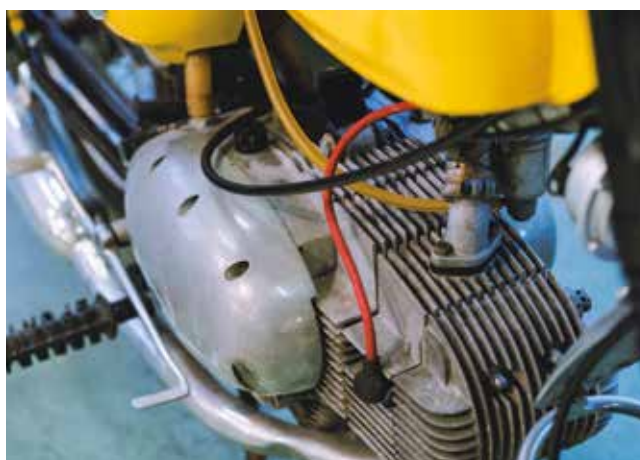
STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Telaio: IGM 1894 Ø IS 436993
#Motore: 7227 G.O.B.E.N. S 125
Non immatricolata, con documenti.

La produzione Motobi si distinse sempre dalla "cugina" Benelli per le scelte tecniche e stilistiche come nel caso di uno dei modelli più famosi, Spring Lasting, presentato al Salone della Moto di Milano nel 1952, dotato di un motore a 2 tempi di 200 cc bicilindrico orizzontale e dall'insolita forma ovoidale. Restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. IGM 1894 Ø IS 436993
Engine No. 7227 G.O.B.E.N. S 125
Not registered, with papers.

Motobi's production always stood out from its Benelli "cousin" for its technical and stylistic choices, as in the case of one of its most famous models, Spring Lasting, presented at the Milan Motorcycle Show in 1952, and equipped with a 200 cc twin-cylinder 2-stroke horizontal engine with an unusual ovoid shape. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



125**MOTOM 48 LL**
1957

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.100

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 1A 39904
Non immatricolata, priva di documenti.

La Motom inizia la produzione dei famosi motorini a 4 tempi della fortunata serie 48 nel 1948: motorini semplici, economici e robusti, tutto quello che serviva per mettere in movimento la Nazione a costi contenuti. Il modello 48 LL detto Superelle ha il classico telaio monotrave in lamiera stampata ma dotato di forcella telescopica, il motore è il classico monocilindrico a 4 tempi con valvole in testa, 48 cc e con potenza di 2,2 CV, il cambio è a tre rapporti al manubrio e comando a fili. Verniciato con il classico colore verde Motom. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1A 39904
Not registered, without papers.

Motom began production of the famous 48 series of 4-stroke mopeds in 1948. Simple, inexpensive and robust mopeds, everything needed to get the nation moving at a reasonable cost. The 48 LL model, also known as 'Superelle', had the classic single-beam frame made of pressed sheet metal but was equipped with a telescopic fork. The engine was the classic 48 cc single-cylinder 4-stroke engine with overhead valves, and a power of 2.2 HP, a three-speed gearbox with handlebar and wire control. Painted in classic Motom green. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

126**MOTOM 48 LL**
1962

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.100

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 12 L 122962 - #Motore: 252282
Non immatricolata, con documenti.

La Motom viene fondata nel 1945 a Milano, per opera della famiglia De Angeli Frua spinta dalla volontà di diversificare le proposte produttive oltre agli impianti di lavorazione tessile. Il modello 48 LL detto Superelle ha il classico telaio monotrave in lamiera stampata ma dotato di forcella telescopica, il motore è il classico monocilindrico a 4 tempi con valvole in testa, 48 cc e con potenza di 2,2 CV, cambio a tre velocità con leva al manubrio e comando a fili. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 12 L 122962 - Engine No. 252282
Not registered, with papers.

Motom was founded in Milan in 1945 by the De Angeli Frua family, driven by the desire to diversify production proposals in addition to their textile processing plants. The 48 LL model, also known as 'Superelle', has the classic single-beam frame in pressed sheet metal but equipped with a telescopic fork, the engine is the classic 48 cc single-cylinder 4-stroke engine with overhead valves, and a power of 2.2 hp, three-speed gearbox with lever on the handlebar and wire control. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

127**MOTOM 12 A**
1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.500

#Telaio: 37007 - #Motore: 130 625
Non immatricolata, con documenti.

All'interno della produzione di motorini a 4 tempi della fortunata serie 48, motorini semplici, economici e robusti, si ritagliò una posizione di tutto rispetto il modello n 12 A con il telaio monotrave in lamiera stampata e sospensione anteriore a parallelogramma. Il motore è monocilindrico a 4 tempi con valvole in testa, 48 cc e con potenza di 2,2 CV, cambio a tre velocità con leva al manubrio e comando a bacchette metalliche, Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 37007 - Engine No. 130 625
Not registered, with papers.

Within the production of the successful 48 series of 4-stroke mopeds - simple, inexpensive and robust mopeds, the model No. 12 A with its single-beam pressed-metal frame and parallelogram front suspension achieved a respectable position. The engine is a 48 cc single-cylinder 4-stroke with overhead valve, and 2.2 hp, three-speed gearbox with lever on the handlebar and metal rod control. This model has been restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

128**MOTOM DELFINO 150**
1952

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

#Motore: 30A * 5892 *
Non immatricolata, priva di documenti.

La Motom, al Salone di Milano del 1950 presentò un modello da 150 cc denominato Delfino e che seguiva i dettami dell'epoca cercando di riunire le caratteristiche di una moto con le ruote alte, da 15", ed una stabilità di un certo livello a quelle di uno scooter quindi la comodità e versatilità di alcune dotazioni tipo le pedane poggiapiedi - ; dotato di telaio monotrave tubolare, sospensione anteriore a biellette e molle elicoidali e posteriore con forcellone oscillante, motore da 163 cc monocilindrico a 4 tempi con due valvole in testa comandate da aste e bilancieri, raffreddamento forzato mediante ventola e cambio a 4 marce comandato da una doppia leva posizionata all'interno della pedana sinistra. Prima serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 30A * 5892 *
Not registered, without papers.

Motom presented a 150 cc model called 'Delfino' at the Milan Motor Show in 1950, which followed the dictates of the time by trying to combine the characteristics of a motorbike with 15" high wheels and a certain level of stability with those of a scooter and therefore comfort and versatility, such as footrests. It was equipped with a single tubular beam frame, front suspension with connecting rods and coil springs and rear suspension with swingarm, a 163 cc single-cylinder 4-stroke engine with two overhead valves controlled by rods and rockers, forced cooling by means of a fan and 4-speed gearbox controlled by a double lever located inside the left footrest. First series. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

129**MOTOM 98 TS**
1950-1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 5.000

#Telaio: A * 3448 *
Non immatricolata, priva di documenti.

La Motom nel 1950 presenta un modello davvero avveniristico, chiamato 98 T; il progettista di questa moto è l'Ingegnere Pietro Remor. Davvero originalissimo il telaio, in lamiera stampata e dal peso di solo 6 kg, con una sospensione anteriore a braccio oscillante che comprendeva anche il parafrangente; singolare il tunnel centrale che nascondeva il propulsore, nella parte superiore si trova un capiente vano portaoggetti. L'estetica davvero originale valse al Motom 98 l'esposizione al MOMA di New York, alla Triennale di Milano ed un premio al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 2015. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. A * 3448 *
Not registered, without papers.

Motom in 1950 presented a truly futuristic model called the 98 T. The designer of this motorbike was engineer Pietro Remor, already famous for having designed the Rondine 500 GP with the OPRA brand name that later became Gilera and then MV with a whole dynasty of victorious GP motorbikes. The frame was truly original, in stamped sheet metal and weighing only 6 kg, with a swingarm front suspension that also included the mudguard; the central tunnel that hid the engine was unusual, with a large storage compartment in the upper part. The truly original aesthetics earned the Motom 98 an exhibition at the MOMA in New York, the Triennale in Milan and a prize at the Concorso d'Eleganza di Villa d'Este in 2015. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





lotto | lot 129



lotto | lot 129

130**MV AGUSTA CHICCO
1961****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 600**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 710528
Non immatricolata, con documenti.

La gloriosa casa motociclistica Meccanica Verghera, conosciuta in tutto il mondo con MV Agusta, dopo aver abbandonato la produzione di scooter nel 1954, sul finire degli anni '50, incoraggiata dalle forti richieste di un mercato in ascesa, riprese il filone scooteristico presentando la propria interpretazione con il Chicco 155, un veicolo sobrio ma elegante, scocca portante, ruote a sbalzo, intercambiabili, dotato di motore monocilindrico orizzontale a 2 tempi, accreditato per una potenza di 5,8 CV a 5200 giri/min ed una velocità di 75 km/h. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 710528
Not registered, with papers.

The magnificent motorbike manufacturer Meccanica Verghera, known throughout the world as MV Agusta, after abandoning the production of scooters in 1954, encouraged by the strong demand of a growing market, resumed the scooter line at the end of the 1950s, presenting its own interpretation with the 'Chicco' 155, a sober but elegant vehicle, with a load-bearing body, cantilever wheels, interchangeable, equipped with a single-cylinder horizontal 2-stroke engine, credited with a power of 5.8 hp at 5200 rpm and a speed of 75 km/h. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



131**MV AGUSTA B**
1951**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 600**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.500

#Telaio: 20800/8 - #Motore: 20811/8
Non immatricolata, priva di documenti.

Il glorioso marchio MV Agusta presenta nel 1949 il suo primo modello di scooter, denominato 125 B, adottando schemi motoristici interessanti schemi motoristici come il comando del cambio, sempre a 4 marce, a pedale, il telaio in tubi anziché in lamiera stampata; finezza degna di nota è l'indicatore luminoso della marcia inserita. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 20800/8 - Engine No. 20811/8
Not registered, without papers.

The magnificent MV Agusta brand presented in 1949 its first scooter model, the 125 B, adopting interesting cycling solutions such as pedal-operated 4-speed gearbox and a tubular frame instead of a pressed sheet metal one. The gear indicator light was a noteworthy feature. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



132**MV AGUSTA OVUNQUE 125**
1951-1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 700**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 750911 - #Motore: 75146
Non immatricolata, priva di documenti.

La Meccanica Verghera (MV) Agusta, oltre ad essere diventata famosa per i successi sportivi si distinse anche nel campo della motorizzazione di massa, con il lancio di diversi prodotti quali moto leggere e scooter, in questo campo spicca il modello Ovunque 125, spinto da un motore a 2 tempi, monocilindrico di 125 cc, presentato nel 1951 e chiaramente ispirato alla famosa Lambretta 125 C. Un'ottima occasione per acquistare un raro scooter con il glorioso marchio MV. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 750911 - Engine No. 75146
Not registered, without papers.

Meccanica Verghera (MV) Agusta, as well as becoming famous for its sporting successes, also distinguished itself in the field of mass motorization, with the launch of various products such as light motorbikes and scooters. In this field, the 'Ovunque' 125 model stands out, powered by a 2- 125 cc single-cylinder 2-stroke engine, presented in 1951 and clearly inspired by the famous Lambretta 125 C. An excellent opportunity to buy a rare scooter with the glorious MV brand. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



133**MV AGUSTA 83 TURISMO**
1958

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.250

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.000

Motore: 835509
Immatricolata, con documenti.

MV Agusta nell'immediato dopoguerra, si organizzò per produrre dei motocicli di cilindrata relativamente ridotta, economici ed affidabili; lo studio relativo alla cilindrata ideale diede un numero insolito: 83, quella era secondo i tecnici di Cascina Costa la cilindrata ideale per un modello economico e versatile e così nel 1958 venne presentato il modello 83 in due versioni: Turismo e Sport, con telaio monotrave, forcella telescopica, forcellone oscillante ed ammortizzatori idraulici, con un motore monocilindrico a 4 tempi leggermente inclinato, con una potenza massima di 4,2 CV ed un cambio a 3 velocità veniva accreditato per una velocità massima di 80 km/h. Conservato, funzionante e in ottime condizioni. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 835509
Registered, with papers.*

MV Agusta, in the immediate post-war period, organised itself to produce relatively small, economical and reliable motorbikes. The study of the ideal displacement gave an unusual number: 83. According to the Cascina Costa technicians, that was the ideal displacement for an economical and versatile model and so, in 1958, the 83 model was presented in two versions: Turismo and Sport, with a single-beam frame, telescopic fork, swingarm and hydraulic shock absorbers, with a single-cylinder 4-stroke engine slightly inclined, with a maximum power of 4.2 hp and a 3-speed gearbox; it was credited with a top speed of 80 km/h. Preserved, in working order and in excellent condition. A general mechanical check is recommended before use.



134**MV AGUSTA 250 B**
1969**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 2.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 3.500 - 5.000

#Telaio: 2110304 - # Motore: B 2110337
Immatricolata, con documenti.

La Meccanica Verghera, conosciuta in tutto il mondo come MV ma ancor più per i suoi 37 Titoli Mondiali Velocità conquistati dalle sue motociclette, negli anni '60 stava vivendo un periodo molto positivo in quanto le vendite erano fortemente trainate dai successi agonistici, nell'ampliare la propria gamma presentò un modello da 250 cc bicilindrico a 4 tempi con distribuzione ad aste e bilancieri inserito in un telaio monotrave in tubi d'acciaio con forcella telescopica e forcellone oscillante con una coppia di ammortizzatori idraulici. Le prestazioni dichiarate, con una velocità massima di 135 km/h la collocarono al top prestazionale della sua categoria. Personalizzata dal proprietario con alcune parti non originali. Ben conservata e funzionante. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 2110304 - Engine No. B 2110337
Registered, with papers.

Meccanica Verghera, known throughout the world as MV, but even more for its 37 World Speed Titles won by its motorbikes, was experiencing a very positive period in the 1960s as sales were strongly driven by racing successes. In expanding its range, it presented a 250 cc model with a twin-cylinder 4-stroke engine with pushrod and rocker arm timing inserted into a single girder frame made of steel tubes with a telescopic fork and swingarm with a pair of hydraulic shock absorbers. Its claimed performance, with a top speed of 135 km/h, placed it at the top of its class. Customised by the owner with some non-original parts. Well preserved and in working order. A general mechanical check is recommended before use.



135**MV AGUSTA PULLMAN 125**
1953-1957**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 900**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 51976032 - #Motore: 520692
Non immatricolata, priva di documenti.

La MV Agusta, a gennaio del 1953, al Salone Internazionale dell'Automobile di Bruxelles propone il modello denominato Pullman, che ricalca le linee del suo predecessore, con telaio a culla aperta "monotubo" in acciaio ed il motore da 125 cc monocilindrico verticale a 2 tempi, la posizione decisamente arretrata del motore lasciava parecchio spazio per le gambe del conduttore, a tutto vantaggio del comfort, lo resero il modello di maggior successo della famosa casa di Verghera di Samarate con un totale di circa 27000 esemplari prodotti. Esemplare della seconda serie, del 1954, che si contraddistingueva per l'adozione del cambio comandato a pedale. Restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 51976032 - Engine No. 520692
Not registered, without papers.

In January 1953, at the Brussels International Motor Show, MV Agusta proposed the model called 'Pullman', which followed the lines of its predecessor, with a steel "monotube" open cradle frame and a 125 cc single-cylinder vertical 2-stroke engine. The decidedly backward position of the engine left plenty of legroom for the rider, to the benefit of comfort, and made it the most successful model of the famous Verghera di Samarate Company with around 27,000 units produced. A model from the second series, from 1954, was distinguished by its pedal-operated gearbox. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



136**MWV FLINK**
1952
BASE D'ASTA
 STARTING PRICE
 € 500

STIMA
 ESTIMATE
 € 1.000 - 1.500

#Motore: 015868
 Non immatricolata, priva di documenti.

La Motoren Werke Varel con sede a Varel, in Germania, era un'azienda meccanica che nell'immediato dopoguerra iniziò la propria produzione di micromotori ausiliari da applicare alle biciclette. Uno di questi modelli era denominato Flink, dotato di motore monocilindrico a 2 tempi da 43cc disposto anteriormente con la leva di spostamento del motore ed azionamento della trasmissione posta sulla sinistra. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 015868
 Not registered, without papers.*

Motoren Werke Varel, based in Varel, Germany, was a mechanical company that, immediately after the Second World War, began producing auxiliary micromotors for use on bicycles. One of these models was called 'Flink', equipped with a single-cylinder 2-stroke 43cc engine placed at the front with the engine movement lever for operating the transmission placed on the left. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

137**NASSETTI BRUNETTA**
1953
BASE D'ASTA
 STARTING PRICE
 € 100

STIMA
 ESTIMATE
 € 300 - 600

#Motore: 11021
 Non immatricolata, priva di documenti.

La Nassetti Officina Elettromeccanica di Precisione viene fondata a Milano con lo scopo di produrre accessori per aeronautica; negli anni '50 inizia a produrre micromotori, denominati Il Pellegrino e "Brunetta" dapprima con trasmissione a rullo e successivamente con trasmissione a catena, con il proprio marchio; nonostante i vari modelli ed il successo commerciale dell'epoca per via delle caratteristiche di questi motori, oggi è assai difficile trovare dei ciclomotori Nassetti, Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 11021
 Not registered, without papers.*

Nassetti Officina Elettromeccanica di Precisione was founded in Milan with the aim of producing accessories for the aeronautics industry. In the 1950s, it began to produce micromotors, called "Pellegrino" and "Brunetta", first with roller transmission and then with chain transmission, under its own brand name. Despite the various models and the commercial success of the time due to the characteristics of these engines, today it is very difficult to find Nassetti mopeds. A general mechanical check is recommended before use.

138**NER-A-CAR B**
1923

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 13.000

STIMA
ESTIMATE
€ 15.000 - 20.000

#Telaio: 3679

Non immatricolata, priva di documenti.

Fondata dall'americano Carl A. Neracher a Syracuse New York nel 1918, con una base produttiva nel Regno Unito, le sue motociclette si distinsero immediatamente per le soluzioni decisamente ardite adottate quali un telaio formato da un longherone metallico inferiore in lamiera stampata simile a quello di un'auto ed un sistema di sterzo indiretto con giunto sferico posto al centro al centro del mozzo ruota, sistema rimasto l'unico di questa tipologia sino all'arrivo della Yamaha GTS1000 del 1993. Equipaggiata da un motore monocilindrico verticale a 2 tempi con cilindrata di 285 cc con trasmissione con variatore di velocità. Esposte a molti Concorsi d'Eleganza Internazionali. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 3679

Not registered, without papers.

Founded by American Carl A. Neracher in Syracuse, New York in 1918, with a production base in the United Kingdom, his motorbikes were immediately distinguished by the very bold solutions adopted such as a frame formed by a lower metal beam in stamped sheet metal similar to that of a car and an indirect steering system with ball joint placed in the centre of the wheel hub, a system that remained the only one of its kind until the arrival of the Yamaha GTS1000 in 1993. Equipped with a 285 cc vertical single-cylinder 2-stroke engine and transmission with variable speed drive. Often exhibited at many International Concours d'Elegance. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.







139**NSU PRIMA**
1957

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.100

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 20 50900 - #Motore: 329039
Non immatricolata, con documenti.

Nel 1951 la famosa casa motociclistica NSU siglò un accordo di licenza con la Innocenti per produrre la Lambretta LD nel proprio stabilimento tedesco di Neckarlsulm. L'accordo era quinquennale ma ben presto i tedeschi si resero conto che, dal punto di vista commerciale ed anche del prestigio era molto meglio sviluppare un proprio prodotto piuttosto che costruirne uno su licenza e così progettaronò uno scooter secondo il proprio punto di vista, il modello venne denominato Prima e fu presentato al Salone internazionale del Motociclo di Bruxelles nel 1956, dotato di equipaggiamento interessante, avviamento elettrico, motore da 150cc a due tempi accreditato per una potenza massima di 6,2 CV e cambio a tre marce. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 20 50900 - Engine No. 329039
Not registered, with papers.

In 1951, the famous motorbike manufacturer NSU signed a licence agreement with Innocenti to produce the Lambretta LD in their Neckarlsulm factory in Germany. The agreement was for five years, but the Germans soon realised that from a commercial and prestige point of view it was much better to develop their own product than to build one under licence – they therefore designed a scooter from their own point of view. The model was called 'Prima' and was presented at the Brussels International Motorcycle Show in 1956, with interesting equipment: electric starter, 150cc two-stroke engine credited with a maximum power of 6.2 hp and three-speed gearbox. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



140**NSV GRILLO**
1970-1980

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 1553
Non immatricolata, priva di documenti.

La Società bolognese NSV (Nanni Società Velomotori) iniziò la produzione di micromotori ausiliari con trasmissione a rullo nei primi anni '50, tra questi il più famoso era denominato Grillo, un propulsore a 2 tempi di 49,9 cc con potenza di 1,4 CV, accreditato per una velocità di 40 km/h ed un consumo di 1 litro ogni 78 km. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1553
Not registered, without papers.

The Bolognese Company NSV (Nanni Società Velomotori) began producing auxiliary micromotors with roller transmission in the early 1950s. The most famous was the 'Grillo', a 49.9 cc two-stroke engine with 1.4 hp power, credited with a speed of 40 km/h and a consumption of 1 litre per 78 km. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

141**PALMIERI & GULINELLI**
GUIZZO 150
1962

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

Non immatricolata, priva di documenti.

La Palmieri & Gulinelli nasce a Bologna agli inizi degli anni '50 con l'attività di stampaggio di telai per ciclomotori ed altri componenti in lamiera; Nel 1957 presenta uno scooter denominato Guizzo, dotato di motore monocilindrico, 50 cc a 2 tempi di produzione Franco Morini e, nel 1959, incoraggiata dal buon successo commerciale, rinnova la gamma e presenta il Guizzo 150, del quale verranno prodotti oltre 2.000 esemplari. Il modello proposto è un terza serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

Palmieri & Gulinelli was founded in Bologna in the early 1950s with the activity of moulding frames for mopeds and other sheet metal components. In 1957, it presented a scooter called 'Guizzo', equipped with a 50 cc single-cylinder 2-stroke engine produced by Franco Morini and, in 1959, encouraged by its good commercial success, it renewed the range and presented the Guizzo 150, of which over 2,000 units were produced. The proposed model is a third series. This model has been restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 700

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: PG 1276
Non immatricolata, priva di documenti.

La Palmieri & Gulinelli nasce a Bologna agli inizi degli anni '50 con l'attività di stampaggio di telai per ciclomotori ed altri componenti in lamiera; Nel 1957 presenta uno scooter denominato Guizzo, dotato di motore monocilindrico, 50 cc a 2 tempi di produzione Franco Morini e, nel 1959, incoraggiata dal buon successo commerciale, rinnova la gamma e presenta il Guizzo 150, del quale verranno prodotti oltre 2000 esemplari. Il modello proposto è un prima serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. PG 1276
Not registered, without papers.*

Palmieri & Gulinelli was founded in Bologna in the early 1950s with the activity of moulding frames for mopeds and other sheet metal components. In 1957, it presented a scooter called 'Guizzo', equipped with a 50 cc single-cylinder 2-stroke engine produced by Franco Morini and, in 1959, encouraged by its good commercial success, it renewed the range and presented the Guizzo 150, of which over 2,000 examples were produced. The proposed model is a first series. This model has been restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



143**PALMIERI & GULINELLI GUIZZO 150**
1959**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 500**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Motore: PGS 2518
Non immatricolata, priva di documenti.

La Palmieri & Gulinelli nasce a Bologna agli inizi degli anni '50 con l'attività di stampaggio di telai per ciclomotori ed altri componenti in lamiera; nel 1957 presenta uno scooter denominato Guizzo, dotato di motore monocilindrico, 50 cc a 2 tempi di produzione Franco Morini e, nel 1959, incoraggiata dal buon successo commerciale, rinnova la gamma e presenta il Guizzo 150, del quale verranno prodotti oltre 2000 esemplari. Il modello proposto è un seconda serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. PGS 2518
Not registered, without papers.

Palmieri & Gulinelli was started up in Bologna in the early 1950s with the activity of moulding frames for mopeds and other sheet metal components. In 1957, it presented a scooter called 'Guizzo', equipped with a 50 cc single-cylinder 2-stroke engine produced by Franco Morini and, in 1959, encouraged by its good commercial success, it renewed the range and presented the Guizzo 150, of which over 2,000 examples were produced. The proposed model is a second series. This model has been restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



144**PARILLA 98**
1958

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 700 272 - #Motore: 700 272
Non immatricolata, con documenti.

La Parilla viene fondata a Milano nel 1946 da Giovanni Parrilla, un tecnico nato in Spagna nel 1912 emigrato prima in Calabria e poi in Lombardia. L'attività primaria si occupava di assemblaggio e manutenzioni apparati elettrici per motori diesel; Giovanni, seguito poi dal fratello minore Angelo, non si fece sfuggire l'occasione di partecipare alla motorizzazione del Paese dell'immediato dopoguerra ed iniziò a progettare e costruire motociclette sia a 2 che a 4 tempi. Questa 98 è una bella occasione per entrare in possesso di una magnifica e brillante motoleggera. Provvista di documenti di circolazione. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 700 272 - Engine No. 700 272
Not registered, with papers.

Parilla was founded in Milan in 1946 by Giovanni Parrilla, a technician born in Spain in 1912 who emigrated first to Calabria and then to Lombardy. The primary activity was the assembly and maintenance of electrical equipment for diesel engines. Giovanni, followed by his younger brother Angelo, did not miss the opportunity to participate in the motorisation of the country immediately after the war and began to design and build both 2- and 4-stroke motorbikes. This 98 is a great opportunity to own a magnificent and brilliant motorbike. Complete with logbook. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



145**PARILLA 175 TURISMO SPECIAL
1954**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.200

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Motore: 401085
Non immatricolata, priva di documenti.

La Parilla si avvale della collaborazione di valenti tecnici tra i quali l'Ing. Cesare Bossaglia, ed è proprio di Bossaglia la firma del progetto della Turismo Special 175 cc presentata nel 1953: Una bella occasione per entrare in possesso di questa magnifica e brillante motoleggera con il caratteristico levriero in corsa stilizzato sul parafango. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 401085
Not registered, without papers.*

Parilla availed itself of the collaboration of skilful technicians including engineer Cesare Bossaglia, who was responsible for the design of the Turismo Special 175 cc presented in 1953. This is a good opportunity to take possession of this magnificent and brilliant light motorbike with its characteristic racing greyhound stylised on the mudguard. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



146**PARILLA SLUGHI 125**
1960**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.100**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.500

#Telaio: 11 * 0327* - #Motore: Parilla PB 2
Non immatricolata, priva di documenti.

La Parilla, stante la forte richiesta di motorizzazione leggera, mise in produzione un modello denominato Slughi (levriero del deserto) che, come parecchi prodotti dell'epoca coniugava le caratteristiche di versatilità e comodità degli scooter con la stabilità ed il piacere di guida delle motociclette. Presentato al Salone di Milano nel 1957, lo Slughi 99 venne affiancato dal modello 125, con motore a 2 tempi e capace di prestazioni più brillanti. Una grande occasione per acquistare un raffinato motociclo dal design avveniristico. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 11 * 0327* - Engine No. Parilla PB 2
Not registered, without papers.

La Parilla, in view of the strong demand for light motorisation, put into production a model called 'Slughi' (desert greyhound) that, like many products of the time, combined the versatility and comfort of scooters with the stability and riding pleasure of motorbikes. Presented at the Milan Motor Show in 1957, the Slughi 99 was joined by the 125 model, with a 2-stroke engine capable of more brilliant performance. A great opportunity to buy a refined motorbike with a futuristic design. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



147**PIATTI PIATTY 125**
1963

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.500

STIMA
ESTIMATE
€ 7.000 - 9.000

#Telaio: 40474 - #Motore: 10474
Non immatricolata, con documenti.

Il Piatty fu disegnato dall'italiano Vincenzo Piatti nel 1952 e prodotto dal 1955 in Belgio da una storica carrozzeria, la D'léteren. Fu prodotto fino al 1957 quando alcune difficoltà economiche bloccarono la produzione. In seguito fu prodotto su licenza in Inghilterra anche dalla Cyclemaster. Con un'estetica davvero originale, ampiamente carenato e dotato di un motore in lega leggera a 2 tempi di 125 cc con cilindro orizzontale e con carrozzeria monoscocca autoportante. Ne furono prodotti circa 800 in Belgio e circa 16.000 nel Regno Unito, oggi questi scooter sono abbastanza rari e ricercati dai collezionisti di tutto il mondo. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 40474 - Engine No. 10474
Not registered, with papers.

The Piatty was designed by the Italian engineer Vincenzo Piatti in 1952 and produced from 1955-1957 in Belgium by historical coachbuilder D'léteren. It was produced until economic difficulties stopped production, in 1957. Later, it was also produced under licence in England by Cyclemaster. It had a very original look, a large fairing and a 125 cc 2-stroke light alloy engine with horizontal cylinder and a self-supporting monocoque body. About 800 units were produced in Belgium and around 16,000 in England. Today, these scooters are quite rare and sought after by collectors all over the world. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





lotto | lot 147



lotto | lot 147



lotto | lot 147



lotto | lot 147

148**PEUGEOT
MINIMOTOR
1950-1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: B 25350
Non immatricolata, priva di documenti.

La Peugeot Motorcycles, divisione a due ruote del colosso automobilistico francese, ha una tradizione ultrasecolare in campo motociclistico e non si fece ovviamente sfuggire l'occasione di commercializzare biciclette con il proprio marchio dotate di micromotori ausiliari con trasmissione a rullo. Il modello Minimotor ha il motore collocato nella parte posteriore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. B 25350
Not registered, without papers.*

Peugeot Motorcycles, the two-wheeled division of the French automobile giant, has over a century's tradition in the motorbike field and obviously did not miss the opportunity to market bicycles under its own brand name equipped with auxiliary micromotors with roller transmission. The Minimotor model has the engine located at the rear. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

149**PEUGEOT BICILETTA
MOTORIZZATA
MOREL
1977**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Non immatricolata, priva di documenti.

Il marchio Peugeot, amoso per una vastissima gamma di veicoli a due e quattro ruote ha una solida tradizione anche nel campo ciclistico, numerose furono le applicazioni di micromotori ausiliari con trasmissione a rullo su biciclette Peugeot, che vantavano dei telai molto robusti ed adatti a questi scopi. Questa bicicletta a motore è dotata di un motore Morel sul quale è stato installato un carburatore Dell'Orto non originale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

The Peugeot brand, famous for a very wide range of two- and four-wheeled vehicles, has a solid tradition in the cycling field as well. There were many applications of auxiliary micromotors with roller transmission on Peugeot bicycles, which boasted very robust frames suitable for these purposes. This motorised bicycle is fitted with a Morel engine on which a non-original Dell'Orto carburettor was installed. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

150**PEUGEOT 102 MT**
1977

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: * 7793542 - #Motore: 6166613
Non immatricolata, con documenti.

La Peugeot fu una delle grandi aziende francesi ad investire nella produzione dei ciclomotori nell'immediato dopoguerra, dopo il lancio del primo modello, denominato 101, nel 1967 viene presentato il 102, che ricalca le stesse caratteristiche del concorrente Mobylette, tutto improntato all'essenziale, il 102 non era dotato di variatore ma conservava la caratteristica frizione centrifuga, con trasmissione primaria a cinghia trapezoidale e secondaria a catena. Proposto in vari modelli, il 102 MT ha rispetto alla versione precedente la forcella telescopica, il freno anteriore a tamburo ed i parafranghi in acciaio inox. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. * 7793542 - Engine No. 6166613
Not registered, with papers.

Peugeot was one of the great French companies to invest in the production of mopeds immediately after the war. In 1967, after the launch of its first model, called 101, they presented the 102, which followed the same characteristics of the competitor Mobylette, all based on the essentials, the 102 was not equipped with a variator but retained the characteristic centrifugal clutch, with primary transmission with V-belt and secondary chain. Offered in various models, the 102 MT had a telescopic fork, front drum brake and stainless steel mudguards compared to the previous version. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

151**PEUGEOT CONFORT**
1984

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 9620 804 - #Motore: 8422 882
Non immatricolata, con documenti.

Nella seconda metà degli anni '80 la Peugeot rinnovò la propria gamma di ciclomotori proponendo delle evoluzioni sia estetiche che tecniche rispetto alle fortunate serie 102, 103 e 105, il nuovo modello, denominato Confort con il motore derivato dal 105 aveva la caratteristica di avere, nella zona centrale, il pianale che poteva essere utile come appoggiapiedi ed era dotato di un robusto portapacchi anteriore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 9620 804 - Engine No. 8422 882
Not registered, with papers.

In the second half of the 1980s, Peugeot renewed its range of mopeds proposing both aesthetic and technical evolutions compared to the successful 102, 103 and 105 series. The new model, called 'Confort', with the engine derived from the 105, had as a characteristic, in the central area, the platform that could be useful as a footrest and was equipped with a robust front luggage rack. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

152**PEUGEOT S 57C**
1957-1962**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 200**STIMA**
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 125550
Non immatricolata, priva di documenti.

Negli anni '50 iniziò la diffusione degli scooter ed anche la Peugeot si presentò sul mercato con la propria interpretazione. Nel 1957 presentò un nuovo modello, denominato S57C, di 125cc, dal design classico che si differiva dal precedente modello per le linee arrotondate. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 125550
Not registered, without papers.*

In the 1950s, scooters started to become popular and Peugeot entered the market with its own interpretation. In 1957, it presented a new 125cc model, the S57C, with a classic design that differed from the previous model in its rounded lines. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



153**PEUGEOT 55**
1955**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 400**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 1.500

#Telaio: 104046
Non immatricolata, con documenti.

Peugeot, un marchio attualmente assai conosciuto ed affermato nel campo scooteristico, ma affonda le sue radici negli anni '50 e precisamente nel 1953, quando venne presentato lo scooter denominato S 55 dotato di ampia carrozzeria, con motore di 125 cc e cambio a tre marce con comando a pedale. Il S 55 è un'ottima occasione per acquistare un classico della scuola scooteristica d'oltralpe. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 104046
Not registered, with papers.

Peugeot, a brand that is currently well known and established in the scooter field, but has its roots in the 1950s, in 1953 to be precise, when the S 55 scooter was presented with a large frame, a 125 cc engine and three-speed gearbox with foot control. The S 55 is an excellent opportunity to buy a classic of the transalpine scooter school. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



154**PEUGEOT TIPO 55 C**
1947-1950**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 700**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 3.000

#Telaio: 553202 - #Motore: 553202
Non immatricolata, priva di documenti.

Alla fine del secondo conflitto mondiale praticamente tutte le case costruttrici di motocicli presentarono moltissimi modelli che per riuscire ad avere successo sul mercato dovevano essere economici ed affidabili. La Peugeot propose una gamma di modelli, denominati 55 con motori a 2 tempi da 125cc, cambio a 3 velocità ed un telaio in tubi d'acciaio abbinato ad una sospensione anteriore a parallelogramma con molla centrale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 553202 - Engine No. 553202
Not registered, without papers.

At the end of the Second World War, practically all motorbike manufacturers presented a large number of models, which had to be economical and reliable in order to be successful on the market. Peugeot offered a range of models, called 55s, with 125cc 2-stroke engines, 3-speed gearboxes and a tubular steel frame combined with parallelogram front suspension with central spring. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



155**PIAGGIO TOLEDO SC**
1980-1990

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Non immatricolata, priva di documenti.

Nel 1982 la Piaggio Gilera inizia a produrre un ciclomotore denominato Toledo che è la versione italiana del celebre Vespino progettato e prodotto dalla Moto Vespa SA, consociata iberica della Piaggio, il Toledo ricalca in quasi tutto il ciclomotore Bravo ad eccezione del manubrio, che è carenato ed assai simile a quello della Vespa. La forcella telescopica aumenta il comfort di marcia. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

In 1982, Piaggio Gilera began production of a moped called 'Toledo', which is the Italian version of the famous Vespino designed and produced by Moto Vespa SA, Piaggio's Iberian subsidiary. The Toledo is almost identical to the Bravo moped except for the handlebars, which have a fairing and are very similar to those on the Vespa. The telescopic fork increases ride comfort. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.500

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 7.000

Non immatricolata, priva di documenti.

Originalissimo scooter costruito da un abile artigiano toscano, dalle fonti bibliografiche pare essere stato prodotto in soli due esemplari nel 1949 e, con buona probabilità, quello proposto sarebbe l'unico rimasto. Dalle linee davvero originali, è equipaggiato da un motore monocilindrico di 98cc a 2 tempi con raffreddamento ad aria forzata. Un'occasione davvero imperdibile per i cultori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

This highly original scooter was built by a skilled Tuscan craftsman. According to bibliographic sources, only two examples were produced in 1949 and, in all likelihood, this is the only one left. With its truly original lines, it is equipped with a 98cc single-cylinder 2-stroke engine with forced air cooling. A truly unmissable opportunity for connoisseurs. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





157**PZ PANARARI ZENO
SCOIATTOLO
1994**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 1031
Non immatricolata, con documenti.

La ditta Pizeta di Panarari Zeno in Reggio Emilia, produttrice di biciclette motorizzate in anni relativamente recenti, motorizzati con propulsori da 40 cc a 2 tempi per i modelli spinti da motori termici per i modelli Scoiattolo e Cerbiatto e da un motore elettrico per la versione Ecosprint che si distinguono per la forcella elastica coperta da brevetto, che assicura un notevole comfort di marcia ed anche per la particolarità della trasmissione cardanica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1031
Not registered, with papers.

The Pizeta di Panarari Zeno Company in Reggio Emilia, manufacturer of motorised bicycles in relatively recent years, powered by 40 cc 2-stroke engines for the models driven by heat engines for the 'Scoiattolo' and 'Cerbiatto' models and an electric motor for the 'Ecosprint' version, all distinguished by the patented elastic fork, which ensured a high level of ride comfort, and the particularity of the cardan transmission. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

158**RAPID OFFICINE
MECCANICHE
R.A. 48
1953-1955**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 1278
Non immatricolata, priva di documenti.

La Officine Meccaniche Rapid viene fondata a Milano per la produzione di micromotori a rullo, il primo modello, denominato Rapid R.A. 48 viene presentato nel 1953, è un monocilindrico orizzontale, a 2 tempi con cilindrata di 48 cc accreditato per 1,2 CV, una velocità massima di 40 - 45 km/h ed un consumo di 1,5 litri di miscela ogni 100 km, due anni più tardi viene presentato il modello Rapid R.A. 2 con la potenza aumentata a 1,6 CV, con telaio in lamiera stampata e sospensione anteriore a parallelogramma e la peculiarità di avere un cambio a due velocità, una vera novità per questo tipo di propulsori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1278
Not registered, without papers.

The Officine Meccaniche Rapid Company was founded in Milan for the production of roller micromotors. The first model, the 'Rapid' R.A. 48 was presented in 1953, which was a horizontal, 48 cc displacement, single-cylinder 2-stroke engine with a maximum speed of 40-45 km/h and a consumption of 1.5 litres of mixture per 100 km. Two years later, the Rapid R. A. 2 model was presented with power increased to 1.6 CV, with a pressed sheet metal frame and front parallelogram suspension and a two-speed gearbox, a real innovation for this type of engine. The A. 2 was presented two years later with an increased output of 1.6 hp, a pressed-metal frame, parallelogram front suspension and the special feature of a two-speed gearbox, a real innovation for this type of engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

159**RALEIGH 600**
1929-1930**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 6.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 8.000 - 12.000

#Telaio: 34097 - #Motore: 96768
Non immatricolata, priva di documenti.

Raleigh è uno dei più antichi marchi britannici di costruttori di motociclette, fondata nel 1887 da Sir Frank Bowden a Nottingham, inizialmente dedicatasi alla costruzione di biciclette divenendo l'azienda leader con produzioni annue che raggiunsero punte di oltre 100.000 bici, con l'arrivo dei primi motori colse questa interessante occasione di crescita e passò alla costruzione delle motociclette equipaggiandole con i migliori motori disponibili all'epoca, tra i quali il JAP, prodotto a Tottenham. Il modello proposto monta un propulsore JAP 4HP di 600 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 34097 - Engine No. 96768
Not registered, without papers.

Raleigh is one of the oldest British motorbike manufacturers, founded in 1887 by Sir Frank Bowden in Nottingham, initially dedicated to the construction of bicycles, becoming the leading company with annual production that reached peaks of over 100,000 bikes. With the arrival of the first engines, Raleigh took the interesting opportunity for growth and moved to the construction of motorbikes by equipping them with the best engines available at the time, including the JAP, produced in Tottenham, London. The model on offer is fitted with a 600 cc 4HP JAP engine. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



160**RUMI SCOIATTOLO**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.350**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 4.000

#Telaio: 13831 - #Motore: * 313909 *
Non immatricolata, con documenti.

La Moto Rumi, nata a Bergamo negli anni '50 dall'estro di Donnino Rumi, propose la sua visione di scooter, con un mezzo che univa la praticità dello scooter alle prestazioni caratteristiche di casa Rumi, il nuovo modello si chiamava Scoiattolo, dotato di telaio monoscocca in lamiera stampate, forcella telescopica ed ammortizzatore posteriore idraulico; motore bicilindrico orizzontale a 2 tempi, alimentato da un carburatore da 15 mm, con cambio a tre marce, che divennero quattro nelle ultime versioni, ed accreditato per una potenza massima di 6 CV che lo rendeva un mezzo decisamente brillante ed assai piacevole da guidare. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 13831 - Engine No. * 313909 *
Not registered, with papers.

The Moto Rumi Company, founded in Bergamo in the 1950s from the inspiration of Donnino Rumi, proposed its vision of a scooter, with a vehicle that combined the practicality of the scooter with the performance characteristics of Rumi. The new model was called 'Scoiattolo' (Squirrel), equipped with a monocoque frame in stamped sheet metal, telescopic fork and hydraulic rear shock absorber; horizontal two-cylinder 2-stroke engine, fed by a 15 mm carburettor, a three-speed gearbox, which became four-speed in the later versions, and credited with a maximum power of 6 HP that made it a decidedly brilliant and very pleasant ride. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





161**RUMI FORMICHINO I SERIE**
1954-1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.700

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 4.000

#Telaio: 21474 - #Motore: 21 608
Non immatricolata, con documenti.

Nacque nel 1954, sulla scia dei successi di Piaggio e Innocenti, il Formichino. Da un artista non ci si poteva che aspettare qualcosa di unico e questo scooter aveva la carrozzeria portante realizzata in alluminio formata da una parte anteriore che comprendeva forcella, faro e serbatoio, mentre nella parte posteriore si trovava il piano d'appoggio della sella. Il Formichino adottava il collaudato e potente motore della famosa "Turismo", bicilindrico a due tempi con cilindri disposti orizzontalmente ed alimentati da un carburatore, era in grado di regalare a questo scooter ottime prestazioni. Un'imperdibile occasione per acquistare un bel pezzo che potrebbe essere esibito nel salotto di casa ma anche ottimo per fare qualche piacevole giro. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 21474 - Engine No. 21 608
Not registered, with papers.

The 'Formichino' (Ant) was born in 1954, following in the footsteps of Piaggio and Innocenti. From the inspiration of artist Donnino Rumi you could only expect something unique, and this scooter had a load-bearing frame made of aluminium consisting of a front part that included the fork, headlight and tank, while the rear contained the seat. The Formichino adopted the tried and tested powerful engine of the famous 'Turismo', a twin-cylinder two-stroke with cylinders arranged horizontally and fed by a carburettor, which gave this scooter excellent performance. An unmissable opportunity to buy a beautiful piece that could be displayed in the living room but also great for some pleasant rides. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





162**RUMI SPORT**
1952**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 3.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 4.000 - 6.000

#Telaio: 7762 - # Motore: *2*7228*
Immatricolata, con documenti.

La Moto Rumi, nata a Bergamo negli anni '50 dall'estro e dal genio di Donnino Rumi, grazie alla componentistica raffinata ed alle soluzioni tecniche d'avanguardia per l'epoca divenne ben presto un marchio decisamente ambito, famoso per la sua motoleggera dalle prestazioni strabilianti, dotate di sibilanti motori bicilindrici a due tempi con i cilindri disposti orizzontalmente ed i carter motore "tagliati" orizzontalmente, una vera raffinatezza per l'epoca, copiata poi dai giapponesi in epoche più recenti per le loro moto da GP e sportive. Il modello offerto ha alcuni particolari non originali quali i due carburatori ed il faro posteriore. Conservato, funzionante e in ottime condizioni. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 7762 - Engine No. *2*7228*
Registered, with papers.

The Moto Rumi Company founded in Bergamo in the 1950s from the inspiration and genius of artist Donnino Rumi. Thanks to the refined components and cutting-edge technical solutions of the time, soon became a much sought-after brand name, famous for its light motorbikes with amazing performance, equipped with a hissing-type twin-cylinder 2-stroke engine with the cylinders arranged horizontally and the crankcases "cut" horizontally, a real refinement for the time, then copied by the Japanese in more recent times for their GP and sports motorbikes. The model offered has some non-original details such as the two carburetors and rear light. Preserved, in working order and in excellent condition. A general mechanical check is recommended before use.



163**SERTUM VT 250**
1949**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 6.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 8.000 - 12.000

#Telaio: 80471 - #Motore: 50460
Non immatricolata, priva di documenti.

La Officine Meccaniche Fausto Alberti, fondata a Milano nel 1922 avente per oggetto sociale la produzione di motori per usi industriali e motonautici, iniziò a produrre motocicli con il Marchio Sertum (nome suggerito dal suocero del Signor Fausto che, nei primi anni del 1900 costruiva biciclette con questo nome) nel 1932 con il modello di 175 cc monocilindrico. Nel 1949 presenta la VT 250 (Valvole in Testa) una bella e robusta bicilindrica di 250 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 80471 - Engine No. 50460
Not registered, without papers.

The Officine Meccaniche Fausto Alberti Company, founded in Milan in 1922 with the aim of producing engines for industrial and motorboat use, began producing motorbikes under the Sertum brand name (a name suggested by Mr. Fausto's father-in-law who built bicycles under this name in the early 1900s) in 1932 with the 175 cc single-cylinder model. In 1949, they presented the VT 250 (Valvole in Testa), a beautiful and robust 250 cc twin-cylinder model. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



164**SIM PEGASO 48 S**
1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 350

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 16173 - #Motore: * 59/15419 *S
Non immatricolata, priva di documenti.

La SIM (Società Italiana Motori) fondata a Milano da alcuni ex dipendenti Motom era particolarmente attiva nella costruzione di ciclomotori a 4 tempi; nel 1955 presentarono un interessante ciclomotore denominato Pegaso, con una robusta ciclistica assemblata dalla consociata OMP di Parma con una forcella telescopica all'anteriore ed una coppia di ammortizzatori che agivano su un forcellone oscillante. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 16173 - Engine No. * 59/15419 *S
Not registered, without papers.

The SIM (Società Italiana Motori) Company, founded in Milan by former Motom employees, was particularly active in the construction of 4-stroke mopeds. In 1955, they presented an interesting moped called 'Pegaso', with a robust frame assembled by OMP of Parma, with a telescopic front fork and a pair of shock absorbers acting on a swingarm. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

165**SIM PEGASO 48 T**
1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 300

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Motore: 57/9710 * S
Non immatricolata, priva di documenti.

La SIM (Società Italiana Motori) fondata a Milano da alcuni ex dipendenti Motom era particolarmente attiva nella costruzione di ciclomotori a 4 tempi; nel 1955 presentarono un interessante ciclomotore denominato Pegaso. Il motore, costruito a Milano aveva caratteristiche interessanti quali cilindro in alluminio e canna riportata in ghisa, distribuzione a valvole parallele azionate da aste e bilancieri, cambio a tre marce, frizione a secco era accreditato di 1,7 CV a 5000 giri / min. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 57/9710 * S
Not registered, without papers.

The SIM (Società Italiana Motori) Company, founded in Milan by former Motom employees, was particularly active in the construction of 4-stroke mopeds. In 1955, they presented an interesting moped called the 'Pegaso'. The engine, built in Milan, had interesting characteristics such as an aluminium cylinder with a cast iron liner, parallel valve timing driven by rods and rockers, a three-speed gearbox and a dry clutch. It produced 1.7 hp at 5000 rpm. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

166**SIMSON SR 4-2 STAR**
1970-1979

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

Motore: 1121198908/Ø - 1016
Non immatricolata, priva di documenti.

La Simson, famosissima azienda tedesca fondata nel 1854 da fratelli Lob e Moses Simson, iniziò la propria attività producendo armi. Nelle varie attività di diversificazione delle produzioni, per il comparto a due ruote, dopo un iniziale avvio produttivo con motociclette di media cilindrata motorizzate con propulsori a 4 tempi, nel 1964 debuttarono nelle piccole cilindrata con un modello denominato SR 4 - 1 con motore a 2 tempi di 50 cc accreditato per una potenza massima di 2 CV a cui fece seguito, la stagione successiva il modello SR4 -2 Star con il motore "superquadro" ed altre migliorie che fecero incrementare la potenza a 3,4 CV. Davvero una grande occasione per acquistare un pezzo interessante di questo glorioso marchio tedesco. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1121198908/Ø - 1016
Not registered, without papers.

Simson, a very famous German company founded in 1854 by brothers Lob and Moses Simson. It began its activity producing weapons. In the various activities of production diversification, in the two wheels market after an initial production start-up with medium-sized motorbikes powered by four-stroke engines, in 1964, they debuted in the small displacement sector with the SR 4 - 1 model with a 50 cc 2-stroke engine accredited with a maximum power of 2 HP. This was followed the next season by the SR4 -2 Star model with the "superquadro" engine and other improvements that increased the power to 3.4 HP. Truly a great opportunity to acquire an interesting piece of this glorious German brand name. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



167**SOCVEL STEFÀ**
1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 450**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: Tipo "C" - Serie 1034-N7471 - #Motore: 317
Non immatricolata, con documenti.

La fabbrica Socvel fu fondata in Francia a Saint Etienne dal Signor Henry Lanoy nel 1951 per costruire veicoli a motore e presentò due modelli, accomunati dall'estetica decisamente originale e denominati Stefà I e Stefà II con differenti motorizzazioni e cilindrata, 98 cc a 2 tempi e due marce e 125 cc a 4 tempi e tre marce. Il modello proposto in asta è uno Stefà 125 II serie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. Tipo "C" - Serie 1034-N7471 - Engine No. 317
Not registered, with papers.

The Socvel factory was founded in Saint Etienne, France, by Henry Lanoy in 1951 to build motor vehicles and presented two models, united by the decidedly original aesthetics, called 'Stefà' I and Stefà II with different engines and displacements, 98 cc 2-stroke and 2 gears, and 125 cc 4-stroke and three gears. The model offered at auction is a Stefà 125 II series. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



168**SOLEX VELOSOLEX
3800
1966**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: *3879282 - #Motore: 4678284
Non immatricolata, priva di documenti.

Il Velosolex è stato prodotto dall'Azienda francese Solex in circa sei milioni di esemplari, davvero un record. Progettato dall'Ingegnere Marcel Mennenson, uno dei co-fondatori della Solex come mezzo di trasporto economico, consistente in un motore ausiliario da applicare alle biciclette in posizione anteriore ed il cui moto veniva trasferito alla ruota attraverso un rullo collegato direttamente all'albero motore. Spinto da un motore monocilindrico a due tempi da 49 cc ed accreditato di 0,795CV, l' S 3800 del 1966 che si contraddistingue dalle precedenti versioni per il rullo di maggior diametro (42 mm) che lo rendeva più brillante in salita. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. *3879282 - Engine No. 4678284
Not registered, without papers.

The Velosolex, was produced by the French Solex Company in a record six million units. Designed by engineer Marcel Mennenson, one of the co-founders of Solex, as an economical means of transport, which consisted of an auxiliary engine to be fitted to bicycles at the front and whose motion was transferred to the wheel via a roller connected directly to the drive shaft. Powered by a 49 cc single-cylinder 2-stroke engine and credited with 0.795 hp, the S 3800 of 1966 differed from previous versions as it had a larger diameter roller (42 mm), which made it more brilliant when climbing. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

169**SUN GENI
1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 350

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.500

#Telaio: YMS 554 - #Motore: 41ØB 8561
Non immatricolata, con documenti.

Lo scooter Geni, prodotto dalla britannica Sun Motorcycles Ltd motorizzato con un propulsore Villiers 6F a monocilindrico a 2 tempi da 98 cc dalle modeste prestazioni ma decisamente parco nei consumi, era dotato di una filante ma ben protettiva carrozzeria che proteggeva le gambe del pilota dal freddo e dalle intemperie. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. YMS 554 - Engine No. 41ØB 8561
Not registered, with papers.

The Geni scooter, produced by British Sun Motorcycles Ltd and powered by a 98 cc single-cylinder 2-stroke Villiers 6F engine with modest performance but decidedly economical consumption, was equipped with a sleek but well-protected frame that protected the rider's legs from the cold and all weathers. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

170**TERROT 250 M**
1927**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 5.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 7.000 - 10.000

#Telaio: 52 004 - #Motore: 12 432 12
Non immatricolata, priva di documenti.

Charles Terrot e Wilhelm Stücklen fondarono la loro azienda meccanica nel 1862 a Cannstatt in Germania e, dopo qualche anno Terrot spostò le produzioni a Dijon in Francia e, nel 1902 uscì la prima moto dallo stabilimento transalpino. Sin da subito le motociclette Terrot si guadagnarono un'ottima fama per le loro caratteristiche di affidabilità ed anche per le prestazioni. Fino al 1926 tutti i modelli montavano motori di altri costruttori, dopodiché decisero di produrre anche i propulsori diventando Costruttori a tutti gli effetti. Il modello M monta motore monocilindrico verticale, a 4 tempi con valvole laterali, trasmissione a catena e sospensione anteriore a parallelogramma. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 52 004 - Engine No. 12 432 12
Not registered, without papers.

Charles Terrot and Wilhelm Stücklen founded their engineering company in 1862 in Cannstatt, Germany. After a few years Terrot moved production to Dijon, France. In 1902, the first model left the transalpine factory. Right from the start, Terrot motorbikes gained a reputation for reliability and performance. Until 1926, all models were equipped with engines from other manufacturers, after which they decided to produce their own and became fully-fledged manufacturers. The M model has a vertical, single-cylinder, 4-stroke engine with side valves, chain drive and parallelogram front suspension. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





lotto | lot 170

171

TAUREA CICALA 1949-1953



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 2492
Non immatricolata, priva di documenti.

La ditta Taurea, con sede e stabilimento produttivo in Torino realizza un modello chiamato Cicala, partendo dalla base di un telaio di derivazione ciclistica spinto da un motore a 2 tempi di 48 cc, accreditato per una velocità massima di 40 km/h ed un consumo di 1 litro per 70 km. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 2492
Not registered, without papers.*

The Taurea Company, with head office and production plant in Turin, made a model called 'Cicala', based on a bicycle-derived frame powered by a 48 cc 2-stroke engine, credited with a top speed of 40 km/h and a consumption of 1 litre per 70 km. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

172**TERROT V.M. S2**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 600**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 3.000

#Telaio: 610 474
Non immatricolata, con documenti.

Terrot, famoso marchio francese di costruzioni veicoli fondato da Charles Terrot, da sempre attento a tutte le richieste provenienti dagli utenti, non rimase insensibile alla domanda di scooter e mezzi economici provenienti da tutta Europa nei primi anni '50 e si lanciò sul mercato con uno scooter denominato VMS di 125 cc, con motore monocilindrico a 2 tempi dotato di cambio a due velocità con azionamento a pedale ed estetica davvero originale, dotato di un'ampia carenatura ed un esteso parafango anteriore. Un pezzo ricercato da intenditori. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 610 474
Not registered, with papers.

Terrot, a famous French vehicle construction brand name, founded by Charles Terrot, always attentive to all requests from users, was not insensitive to the demand for scooters and economy vehicles from all over Europe in the early 1950s. It launched itself on the market with a 125 cc scooter called VMS, with a single-cylinder 2-stroke engine equipped with a two-speed gearbox with pedal operation and truly original aesthetics, featuring a large fairing and an extended front wing. A sought-after piece for connoisseurs. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



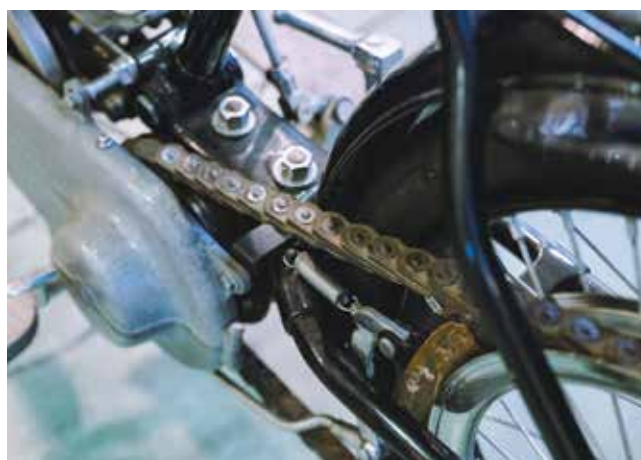
173**TERROT 250 A**
1922**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 6.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 8.000 - 12.000

#Telaio: 10359 - #Motore: 136208
Non immatricolata, priva di documenti.

Charles Terrot e Wilhelm Stücklen fondarono la loro azienda meccanica nel 1862 a Cannstatt in Germania e, dopo qualche anno Terrot spostò le produzioni a Dijon in Francia. Nel 1902 uscì la prima moto dallo stabilimento transalpino. Sin da subito le motociclette Terrot si guadagnarono un'ottima fama per le loro caratteristiche di affidabilità ed anche per le prestazioni. Il modello tipo A monta motore monocilindrico orizzontale, a 2 tempi, cambio a 2 velocità con trasmissione finale a cinghia e sospensione anteriore a balestra. Una rara occasione per acquistare una motocicletta con un Secolo di storia. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 10359 - Engine No. 136208
Not registered, without papers.

Charles Terrot and Wilhelm Stücklen founded their mechanical engineering company in 1862 in Cannstatt, Germany. After a few years, Terrot moved production to Dijon, France. In 1902, the first motorbike came out of the transalpine factory. Right from the start, Terrot motorbikes gained an excellent reputation for reliability and performance. The Type A model featured a single-cylinder, horizontal 2-stroke engine, 2-speed gearbox with belt final drive and leaf spring front suspension. A rare opportunity to buy a motorbike with a century of history. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



174**TERROT HOS 350 SPORT LUXE**
1930**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 8.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 10.000 - 15.000

#Telaio: 406263 - #Motore: 75604
Non immatricolata, priva di documenti.

La famosa casa motociclistica Terrot era particolarmente attiva negli anni '30 con una proposta davvero vastissima di modelli, per tutte le tasche, uno dei prodotti di maggior successo fu il modello denominato HOS con motore da 350 cc monocilindrico a 4 tempi a valvole laterali, cambio a 3 velocità, accreditato per una potenza di 4 CV; per la ciclistica un telaio monotrave in tubi d'acciaio ed una forcella a parallelogramma. Una fantastica occasione per acquistare una bella motocicletta d'oltralpe di quasi un secolo fa. Esempio restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 406263 - Engine No. 75604
Not registered, without papers.

The famous motorbike manufacturer Terrot was particularly active in the 1930s with a very wide range of models to suit all budgets. One of the most successful models was the HOS with a 350 cc single-cylinder 4-stroke engine with side valves, 3-speed gearbox, and credited with a power of 4 hp. It had a single girder frame in steel tubes and a parallelogram fork. A fantastic opportunity to acquire a beautiful transalpine motorbike from almost a century ago. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



175

TORPEDO
1950-1960



lotto | lot 174



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

Non immatricolata, priva di documenti.

La Torpedo, azienda costruttrice di telai per biciclette, è divenuta famosa a metà degli anni '50 per i suoi telai in lamiera stampata, molto robusti e che si prestavano particolarmente ad ospitare micromotori ausiliari. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, without papers.

The Torpedo Company was a manufacturer of bicycle frames and became famous in the mid-1950s for its stamped sheet metal frames, which were very robust and particularly suited to accommodate auxiliary micromotors. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

176**TULA T200 SIDECAR
1961**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

Non immatricolata, con documenti.

La TMZ, Tula Motorzikly Zavod, azienda inizialmente basata nella Germania Est, famosa per la costruzione di armamenti, negli anni '50 spostò le proprie unità produttive a Tula, in Russia e, come molte aziende di quel comparto, non rimase insensibile dal richiamo del mercato con una forte domanda di motorizzazione di massa a costi sostenibili. Avviò il proprio progetto di scooter con un modello, denominato T200, equipaggiato da un propulsore monocilindrico a 2 tempi di 200 cc alloggiato in una scocca in lamiera sulla quale sovente venivano abbinati dei carrozzini laterali. Un classico della produzione motociclistica russa. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Not registered, with papers.

TMZ (Tula Motorzikly Zavod), a company initially based in East Germany and famous for armaments construction, moved production to Tula, Russia, in the 1950s and, like many companies in that sector, it was not insensitive to the call of the market with its strong demand for mass motorization at sustainable costs. It started its own scooter project with the T200a model, equipped with a 200 cc single-cylinder 2-stroke engine housed in a sheet metal frame on which side carriages were often combined. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





177**VELOCETTE BY VELOCE LTD VICEROY
1961**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: S/580 - #Motore: SE 1123
Non immatricolata, con documenti.

Scooter dalla linea decisamente originale, presentato nel 1960 e dotato di un propulsore a 2 tempi di 250 cc, bicilindrico a cilindri contrapposti e posizionato anteriormente. Prodotto in 700 esemplari, oggi è uno scooter assai raro, un pezzo di design della classica scuola motociclistica britannica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. S/580 - Engine No. SE 1123
Not registered, with papers.

A scooter with a very original design introduced in 1960 and equipped with a 250 cc opposed-cylinder 2-stroke engine positioned at the front. Produced in 700 units, it is today a very rare scooter, a design piece of the classic British motorbike school. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



178**VELOCETTE BY VELOCE LTD VELOCETTE MKII
1955-1958****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 700**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 2.500

#Telaio: 3630/34 - #Motore: 200/7353/3
Non immatricolata, priva di documenti.

La Veloce Ltd era una casa motociclistica fondata nel 1904 a Birmingham che, nonostante le sue relativamente ridotte dimensioni rispetto alle concorrenti BSA, Norton e Triumph, si distinse per la produzione di motociclette affidabili e performanti, con alcuni modelli che riscosero brillanti successi agonistici. Le doti di affidabilità di queste moto valsero parecchie commesse commerciali anche in ambito pubblico e, tra queste, spiccava quella della British Police, che commissionò il modello LE (acronimo di Little Engine) dotato di propulsore bicilindrico a 4 tempi con cilindri contrapposti, raffreddamento ad acqua e cilindrata da 150 e 200 cc. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 3630/34 - Engine No. 200/7353/3
Not registered, without papers.

Veloce Ltd was an English motorbike manufacturer founded in 1904, in Birmingham, that, despite being relatively small in comparison to their competitors BSA, Norton and Triumph, were noted for producing reliable, high-performance motorbikes, with some models enjoying brilliant racing success. The reliability of these motorbikes earned them several commercial orders from the public sector, including one from the British Police, which commissioned the LE (Little Engine) model with a water-cooled, twin-cylinder 4-stroke engine with opposed cylinders and 150 and 200 cc displacements. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: S.E. 3-13796 - #Motore: 3031
Non immatricolata, priva di documenti.

La Velomotor Testi di San Lazzaro di Savena, in provincia di Bologna era un'azienda molto attiva nella produzione di ciclomotori sia turistici che sportivi; nel 1964 presentò un modello dal look decisamente corsaiolo denominato Grand Prix De Luxe, con semimanubri, forcella telescopica e motorizzato con un motore Minarelli P3 K, monocilindrico a 2 tempi da 50cc con cambio a tre marce con comando a manopola. Filtro aria non originale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. S.E. 3-13796 - Engine No. 3031
Not registered, without papers.

Velomotor Testi of San Lazzaro di Savena, in the province of Bologna, was a company very active in the production of both touring and sporting mopeds. In 1964, it presented a model with a decidedly racing look called Grand Prix De Luxe, with semi-handlebars, telescopic fork and powered by the Minarelli P3 K, a 50cc single-cylinder 2-stroke engine with three-speed gearbox with knob control. Non-original air filter. Restored and since then presumably never used. A general mechanical check is recommended before use.



180**VIATKA PX50-90**
1957

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 3.000 - 4.000

#Telaio: 040121958 - #Motore: 05849
Non immatricolata, con documenti.

La VPMZ (acronimo di Vjatskie Poljany Mechičeskij Zavod) conosciuta come Vjatka era una fabbrica russa fondata nel 1940 con lo scopo di produrre armi leggere; alla fine del periodo bellico riconvertì la produzione cercando settori merceologici redditizi e dopo svariati tentativi di produzione componenti meccanici, che non erano in grado di colmare il vuoto produttivo, il Governo decise che il nuovo obiettivo di rilancio doveva essere lo scooter. Clonarono quindi una Vespa 150 ed avviarono la produzione. Una ghiotta opportunità per acquistare la riedizione delle nostre Vespe in chiave sovietica. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 040121958 - Engine No. 05849
Not registered, with papers.

The VPMZ (acronym for Vjatskie Poljany Mechičeskij Zavod) Company, known as Vjatka, was a Russian factory founded in 1940 with the aim of producing light weapons. At the end of the war period, it reconverted production to look for profitable product sectors, and after several attempts to produce mechanical components, which were unable to fill the production gap, the Government decided that the new target for relaunch should be the scooter. Therefore, they cloned a Vespa 150 and started production. This is a great opportunity to buy a Soviet-style replica of our Vespas. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

181**VIBERTI VIVI**
1950-1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 250

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 1.000

#Telaio: 9100/1 - #Motore: 51/162043
Non immatricolata, priva di documenti.

La Viberti S.p.A, è un'importante azienda torinese produttrice di carrozzerie per autocarri, autobus e rimorchi che nel 1956 lancia sul mercato un nuovo ciclomotore denominato Vi.Vi. dalle iniziali di Viberti e Victoria, l'azienda fornitrice dei propulsori che equipaggiano questo ciclomotore. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 9100/1 - Engine No. 51/162043
Not registered, without papers.

The Viberti S.p.A. Company, an important Turin-based manufacturer of bodies for trucks, buses and trailers, launched a new moped named Vi.Vi., in 1956, from the initials of Viberti and Victoria, the company that supplied the engines for this moped. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 31 005 - #Motore: 12903
Non immatricolata, con documenti.

La CZ, azienda cecoslovacca produttrice di parti meccaniche e motociclette, divenuta famosa per i suoi modelli da fuoristrada, non rimase insensibile alle richieste del mercato per la categoria scooter ed agli inizi degli anni '60 presentò il proprio modello, denominato 501, al quale fece seguito il 502, spinto da un propulsore a due tempi raffreddato ad aria da 175cc accreditato per una potenza massima di 9,5 CV con cambio a 4 velocità. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 31 005 - Engine No. 12903
Not registered, with papers.

The CZ Company, a Czechoslovakian manufacturer of mechanical parts and motorbikes, became famous for its off-road models, and was not insensitive to market demands for the scooter category and, in the early 1960s, presented its own model, called 501, which was followed by the 502, powered by a 175 cc air-cooled 2-stroke engine accredited with a maximum power of 9.5 hp with 4-speed gearbox. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.



183**WFM OSA**
1959

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Telaio: 00 1763 - #Motore: 1869
Non immatricolata, priva di documenti.

La WFM (Warszawska Fabryka Motocykli, fondata a Varsavia nel 1951, avviò la produzione del primo modello nell'anno successivo, si trattava di una motocicletta da 125cc denominata M04 e fu un grande successo con una produzione di circa 27.000 unità, negli anni seguenti il M04 venne evoluto e negli anni '50 anche loro non rimasero insensibili al fenomeno scooter, nel 1955 lanciarono il modello OSA (Vespa in polacco) ma per un problema "ideologico" da parte delle autorità che non vedevano di buon occhio questo genere di veicoli, l'avvio delle produzioni venne ritardato sino al 1959. Il motore era un monocilindrico a 2 tempi da 150cc abbinato ad una carrozzeria davvero originale. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 00 1763 - Engine No. 1869
Not registered, without papers.

The WFM (Warszawska Fabryka Motocykli) Company, founded in Warsaw in 1951, started production of its first model the following year, a 125cc motorbike called the M04, which was a great success with a production of about 27,000 units. In the following years, the M04 was evolved and, in the 1950s, they did not remain insensitive to the scooter phenomenon. In 1955, they launched the model OSA (Vespa in Polish) but, because of an 'ideological' problem by the authorities, who did not see eye to eye this kind of vehicle, the start of production was delayed until 1959. The engine was a 150 cc single-cylinder 2-stroke engine combined with a truly original frame. A general mechanical check is recommended before use.



184**ZANETTI C50 BC2**
1968-1969

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 100

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Telaio: 280045988 - #Motore: C50/2 4598
Non immatricolata, priva di documenti.

La Zanetti di Bologna, nota azienda di costruzioni meccaniche, attraverso la propria Sezione Motori presenta nel 1968 un modello denominato Bicizeta dotata di un telaio di origine ciclistica, rinforzato e dotato di un pratico sistema a cerniera per renderlo smontabile in pochi secondi per poterlo agevolmente trasportare in pochissimo spazio. Il Bicizeta monta un motore a 2 tempi di 50 cc con avviamento a strappo e trasmissione a rullo, decisamente brillante. Un'ottima occasione per acquistare un originale e raro micromotore italiano. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 280045988 - Engine No. C50/2 4598
Not registered, without papers.

Zanetti of Bologna, a well known mechanical construction company, through its Motor Section, presented a model called 'Bicizeta' in 1968, with a frame of cycling origin, reinforced and equipped with a practical hinge system to be able to disassemble it in a few seconds in order to easily transport it in a very small space. The Bicizeta mounted a 50 cc 2-stroke engine with recoil starter and roller transmission, decidedly brilliant. An excellent opportunity to buy an original and rare Italian micromotor. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

185**ZANZI PIVIERE**
1953-1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 200

STIMA
ESTIMATE
€ 300 - 600

#Motore: 00673
Non immatricolata, priva di documenti.

La Officine Meccaniche Zanzi S.p.A. di Ivrea costruiva ciclomotori con caratteristiche decisamente avanzate per l'epoca, questi ciclomotori erano dotati di telaio in lamiera stampata e sospensione anteriore con forcella a quadrilatero e molla centrale. Il modello di punta, chiamato Piviere era dotato di motore a 2 tempi di 49 cc che sviluppava una velocità massima di 40 km/h, una pendenza massima superabile del 15% ed un consumo di 1 litro ogni 80 km. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 00673
Not registered, without papers.

The Officine Meccaniche Zanzi S.p.A. Company in Ivrea built mopeds with decidedly advanced features for the time. These mopeds had a pressed sheet metal frame and front suspension with a wishbone fork and central spring. The top model, called the 'Piviere' (Plover), was equipped with a 49 cc 2-stroke engine with a maximum speed of 40 km/h, a maximum gradient of 15% and a fuel consumption of 1 litre per 80 km. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

186**ZUNDAPP WERKE BELLA R 200**
1955**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.100**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.000 - 3.000

#Motore: 72336
Non immatricolata, priva di documenti.

La Zundapp Werke, nel 1954 presentò la propria idea di motorizzazione di massa a costi sostenibili con lo scooter Bella R200, che divenne ben presto un successo raggiungendo il ragguardevole traguardo di 26900 esemplari prodotti; semplice e versatile, con il suo motore monocilindrico a 2 tempi da 200cc ed un'estetica piacevole - assai simile alla Parilla Levriero e dotato di ampio vano portaoggetti ricavato nello spazio sotto sella lo rendevano particolarmente apprezzato dagli utenti e si prestava anche ad essere utilizzato per piacevoli gite fuori porta, quindi anche per divertimento e non soltanto per lavoro. Esemplare restaurato e da allora presumibilmente mai utilizzato. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 72336
Not registered, without papers.

Zundapp Werke, in 1954, presented its idea of mass motorization at sustainable costs with the Bella R200 scooter, which soon became a success, reaching the remarkable milestone of 26,900 units produced. Simple and versatile, with its 200 cc single-cylinder, 2-stroke engine and pleasing aesthetics - very similar to the Parilla Levriero and equipped with a large storage compartment in the space under the seat. It was particularly appreciated by users, often used for pleasant trips out of town, not only for work but also for fun. Restored and presumably never used since. A general mechanical check is recommended before use.

**FINE DELL'ASTA - End of auction**

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 la 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, condition report, valori ed alle stime dei lotti contenuti nei cataloghi ed in qualsiasi altro materiale illustrativo; tali illustrazioni, descrizioni, condition report, valori e stime sono puramente indicativi ed assolvono 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, condition report, 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 ai 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 palette 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 palette. Al termine dell'asta la palette 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/ 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:

1. Commissioni d'asta per soggetti non passivi IVA: 15% (auto); 19% (moto); 18% (tutte le altre categorie).

2. Commissioni d'asta per soggetti passivi IVA: uguali a quelle applicate in caso di IVA del margine.

3. 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 comprovino 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/estensions 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/estensions 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. (Haeberlin) 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. Firmato/ 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 (Acmonita) **Ae** (Bronzo) **Ag** (Argento) **Al** (Alluminio) **An** (Antimonio) **Au** (Oro) **Ba** (Bonziale) **Cn** (Cupronichel) **Cu** (Rame) **El** (Elettro) **It** (Italia) **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 centotanta 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 da 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 inventurati 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, tenuto 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, condition reports, values and estimates of the lots contained in the catalogues and in any other illustrative materials. Illustrations, descriptions, condition reports, 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, condition reports, 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 partic-

ipating 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); 19% (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 in 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.

NOME E COGNOME

RAGIONE SOCIALE

INDIRIZZO DI FATTURAZIONE

CITTÀ

CAP

EMAIL

TEL

C.F. / P.I.

Con l'invio e la sottoscrizione del presente modulo, accetto di prendere parte all'asta in oggetto e mi impegno a corrispondere il prezzo di acquisto previsto dalle Condizioni Generali di Vendita di Aste Bolaffi qualora le mie offerte scritte o telefoniche, abbiano successo. Allego al presente modulo fotocopia della mia carta di identità e codice fiscale. Prendo atto che l'incremento minimo per le offerte per corrispon-

denza è di 25 € e che il prezzo di aggiudicazione sarà maggiorato dei diritti d'asta ed eventuali spese (come da Condizioni Generali di Vendita paragrafo 6 - 7). Sono consapevole che le spese di spedizione del/dei lotto/i aggiudicato/i sono a carico dell'acquirente. Dichiaro di aver preso visione delle Condizioni di Vendita e delle Note Importanti consultabili sul catalogo dell'asta in oggetto e online sul sito

www.astebolaffi.it e di accettarle tutte integralmente.

- Si consiglia di spedire il presente modulo entro 24 ore dall'inizio dell'asta via mail all'indirizzo info@astebolaffi.it o via fax al numero 011-5620456. Aste Bolaffi non sarà tenuta responsabile della mancata partecipazione qualora il presente modulo non pervenisse in tempo.

 OFFERTE PER CORRISPONDENZA

Numero lotto e titolo	Offerta massima (esclusi i diritti d'asta)

 OFFERTE TELEFONICHE

Numero lotto e titolo	Offerta massima esclusi i diritti d'asta qualora non fossi raggiungibile

Con la presente, vi chiedo e autorizzo a contattarmi durante l'asta in oggetto per partecipare telefonicamente ai lotti indicati sopra. **Accetto implicitamente l'aggiudicazione alla base d'asta di ogni lotto per il quale ho chiesto la partecipazione telefonica.** Inoltre qualora non doveste riuscire a contattarmi, vi autorizzo ad acquistare i lotti indicati fino all'offerta massima riportata nella 2° colonna (opzione facoltativa) e se non riportata alla base d'asta. Prendo atto che non vengono accettate richieste di partecipazione telefonica per lotti con base d'asta inferiore a € 500. Sono consapevole che Aste Bolaffi S.p.a. declina ogni responsabilità nel caso di mancata esecuzione della partecipazione telefonica per malfunzionamento della linea e/o indisponibilità e/o altri impedimenti. Il sottoscritto acconsente alla registrazione, con ogni modalità, da parte di Aste Bolaffi S.p.a. o di suoi incaricati delle offerte fatte nel corso dell'asta mediante partecipazione telefonica al fine di migliorare la qualità del servizio e di garantire una verifica a posteriori del contenuto e del valore dell'offerta.

Con la presente, vi chiedo e autorizzo ad acquistare per mio conto i lotti sopra segnati, fino all'offerta massima compresa indicata nella tabella.

Consenso al trattamento dei dati personali - articoli 13 e 14 del Regolamento (UE) n. 2016/679 (di seguito il "Regolamento") I dati personali comunicati saranno trattati al solo fine di rendere possibile la partecipazione alle Aste Bolaffi S.p.A. e l'invio dei cataloghi ad esse relativi. Essi non saranno ceduti o comunicati a terzi per trattamenti diversi da

quelli appena citati e potrà esserne in qualunque momento richiesta, se ne ricorrano i presupposti di legge e secondo le modalità previste dal Regolamento, la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, nonché l'aggiornamento, la rettifica o, se vi è interesse, l'integrazione dei dati;

l'opposizione per motivi legittimi al trattamento stesso, nonché il diritto a chiedere la limitazione di trattamento dei dati e il diritto alla portabilità dei dati alla Titolare del trattamento dei dati: la Aste Bolaffi S.p.A., con sede legale in via Cavour n. 17/F - 10123 Torino. Il consenso è obbligatorio ai fini della partecipazione alle Aste Bolaffi.

DATA

FIRMA PER VISIONE E ACCETTAZIONE



PROSSIME ASTE

Upcoming auctions

GIOIELLI <i>Jewels</i>	Milano, 13 aprile - <i>April</i> 2021
OROLOGI <i>Watches</i>	Milano, 13 aprile - <i>April</i> 2021
FRANCOBOLLI <i>Stamps</i>	Torino, 15-16 aprile - <i>April</i> 2021
ARREDI, DIPINTI E OGGETTI D'ARTE <i>Furniture, paintings and works of art</i>	Torino, 22 aprile - <i>April</i> 2021
ARTE MODERNA <i>Modern art</i>	Torino, 12 maggio - <i>May</i> 2021
DESIGN <i>Design</i>	Torino, 13 maggio - <i>May</i> 2021
VINI PREGIATI E DISTILLATI <i>Fine wines and spirits</i>	Torino, 20 maggio - <i>May</i> 2021
OROLOGI <i>Watches</i>	Internet live, 25 maggio - <i>May</i> 2021
MONETE, BANCONOTE E MEDAGLIE <i>Coins, banknotes and medals</i>	Torino, 27-28 maggio - <i>May</i> 2021
LIBRI RARI E AUTOGRAFI <i>Rare books and autographs</i>	Torino, 9 giugno - <i>June</i> 2021



ASTE BOLAFFI