

ASTE BOLAFFI



CICLOMOTORI, SCOOTER
& MOTOCICLETTE

Torino, 18 ottobre 2022

ASTE BOLAFFI S.p.A.

Presidente e A.D.
Chairman and C.E.O.
Giulio Filippo Bolaffi

Consiglieri
Directors
Fabrizio Prete
Gabriele Tonello

Direttore finanziario
C.F.O.
Simone Manenti

Responsabile servizio clienti
Customer care manager
Filippo Guidotti

Responsabile Marketing
Marketing manager
Luca Marroni

Responsabile logistica
Logistics manager
Marco Buonfigli

Amministratore IT
IT administrator
Maurizio Tuninetti
consulente *consultant*

Amministrazione
Accounting
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

Logistica
Logistics
Ezio Chiantello
echiantello@astebolaffi.it
Giuseppe Ibba
gibba@astebolaffi.it
Simone Gennero
sgennero@astebolaffi.it
Fulvio Giannese
aste@astebolaffi.it
Roberto Massa Micon
rmassamicon@astebolaffi.it

Servizio clienti
Customer service
Erika Bonetto
ebonetto@astebolaffi.it
Chiara Cauduro
ccauduro@gruppobolaffi.com
Irene Toscana
itoscana@astebolaffi.it

Torino
Via Cavour 17
10123, Torino
Tel. +39 011-0199101
Fax +39 011-5620456
info@astebolaffi.it

THE BOLAFFI AUCTION GROUP

ASTE BOLAFFI

HARMERS
OF LONDON
ESTABLISHED 1918

SL
Soler
yLach

lotto | lot 126



TRADITION

Francobolli

Stamps

francobolli@astebolaffi.it

Matteo Armandi *Division co-chair*

Alberto Ponti *Division co-chair*

Giovanna Morando *Senior Specialist - Consultant*

Sport memorabilia

Sport memorabilia

memorabilia@astebolaffi.it

Matteo Armandi *Specialist*

Monete, banconote e medaglie

Coins, banknotes and medals

monete@astebolaffi.it

Gabriele Tonello *Division chair*

Carlo Barzan *Senior Specialist - Consultant*

Alberto Pettinaroli *Specialist*

Simone Tabusso *Junior Specialist - trainee*

VINTAGE

Cristiano Collari *Division chair*

Business Developer

Arredi, dipinti e oggetti d'arte

Furniture, paintings and works of art

arredi@astebolaffi.it

Umberta Boetti *Specialist*

Libri rari e autografi

Rare books and autographs

libri@astebolaffi.it

Annette Pozzo *Specialist*

Design

Design

design@astebolaffi.it

Alberto Serra *Specialist - Consultant*

PROSPECT

Curiosità

Oddities

Figurine

Cards

Fashion

Vintage

Fumetti

Comics

Giocattoli

Toys

info@astebolaffi.it

Tommaso Marchiaro *Coordinator*

PASSION

Tommaso Marchiaro *Division chair*

Gioielli

Fine Jewels

gioielli@astebolaffi.it

Maria Carla Manenti *Specialist - Consultant*

Orologi

Watches

orologi@astebolaffi.it

Enrico Aurili *Junior Specialist - Consultant*

Arti del Novecento

20th Century Art

arte@astebolaffi.it

Caterina Fossati *Specialist - Consultant*

Vini e distillati

Wines and spirits

vini@astebolaffi.it

Luisa Bianconi *Specialist*

Roberto Massa Micon *Cellarman*

Auto e moto classiche

Classic motor vehicles

motori@astebolaffi.it

Massimo Delbò *Specialist - Consultant*

Alessandro Drago *Specialist - Consultant*

Marco Simeone *Specialist - Consultant*

Ezio Chiantello *Specialist*

Pier Giuseppe Ortalda *Specialist - Consultant*

Fotografia e Manifesti

Photographs and posters

fotografie@astebolaffi.it

poster@astebolaffi.it

Francesca Benfante *Junior Specialist*

Laura Cerruti *Department assistant*

Erika Grasso *Department assistant*

Federica Selleri *Operations manager*

Ilaria Sgarbossa *Department assistant*

Antonella Finotto *Department assistant*

Matilde Malengo *Department assistant*

Christina Penza *Department assistant*

Michela Zanin *Department assistant*

Grafica

Graphic design

Housedada

Fotografia

Photographs

Edoardo Melchiori

Stampa

Printing

Tipografia Sosso



CICLOMOTORI, SCOOTER & MOTOCICLETTE

Mopeds, Scooter & Motorcycles

ASTA | AUCTION

Martedì 18 ottobre 2022

Tuesday 18 October 2022

Garage Bolaffi

Corso Verona 34D, Torino

ore 15.00 | 3 p.m.

lotti 1-134 | lots 1-134

ESPOSIZIONE | VIEWING

da venerdì 7 a martedì 18 ottobre 2022 (domenica esclusa)

from Friday 7 to Tuesday 18 October 2022 (Sunday excluded)

Lanificio di Torino

Via Bologna 220, Torino

ore 11.00-18.00 | 11 a.m.- 6 p.m.

INFORMAZIONI | ENQUIRIES

tel +39 011-0199101

fax +39 011-5620456

info@astebolaffi.it

ASTE BOLAFFI

www.astebolaffi.it

Catalogo completo su

Full catalogue on

www.astebolaffi.it





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.

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.

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. 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.

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.

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. 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.

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.

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.



CICLOMOTORI, SCOOTER & SIDECAR

Mopeds, Scooters & Sidecars

lotti | lots 1 - 22

CICLOMOTO

1**ATALA 48**
ANNI '50

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.200

#Telaio: B5578
48cc - 2Tempi - Senza 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 modello proposto ha il telaio tubolare rinforzato, freni a tamburo motore monocilindrico a 2 tempi, 48 cc disposto centralmente, con trasmissione a rullo ceramico. È restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. B5578
48cc - 2-Stroke - Without documents

Atala Società velocipedi 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 framebuilder and equally skilled entrepreneur, who began to add auxiliary engines to the production of bicycles and then moved on to real motorbikes. The proposed model has a reinforced tubular frame, drum brakes, a 48cc single-cylinder 2-stroke engine centrally arranged, with ceramic roller transmission. It is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.

2**GARELLI**
MOSQUITO A
ANNI '40

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 350

STIMA
ESTIMATE
€ 500 - 800

#Motore: 360686 - #Telaio: 20957
38cc - 2Tempi - Senza documenti

Il micromotore Mosquito, ideato e prodotto dalla Meccanica Garelli è stato uno dei massimi protagonisti della motorizzazione, e 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. Il modello proposto è basato sul motore Mosquito A montato su un telaio di produzione Alfa, con struttura rinforzata, sospensione anteriore a parallelogramma con molla centrale e freni a pattino con comando a fili flessibili. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 360686 - VIN No. 20957
38cc - 2-Stroke - Without documents

The Mosquito micromotor, designed and manufactured by Meccanica Garelli, was one of the leading lights of motorisation, and not just in our country. A straightforward idea and ingenious at the same time: a simple and robust engine with a roller to transmit the driving force that could be applied to a bicycle frame to transform it into an agile and fast means of transport. The proposed model was based on the Mosquito A motor mounted on an Alfa production frame, with a reinforced structure, parallelogram front suspension and a central spring, and shoe brakes with flexible wire control. A general inspection before use is recommended.

3**GARELLI
MOSQUITO B
ANNI '50**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 600 - 1.000

#Motore: 916886
38cc - 2Tempi - Senza documenti

Il Garelli Mosquito è stata l'evoluzione più completa del concetto di bicicletta motorizzata. Presentato nel 1946 con il modello 38 A dotato di un originale motore monocilindrico a 2 tempi di 38cc con trasmissione a rullo con il famoso innesto automatico brevettato "Centrimatic". Il Mosquito proposto è un 38B stato restaurato ed è equipaggiato con alcuni particolari non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 916886
38cc - 2-Stroke - Without documents

The Garelli Mosquito was the most complete evolution of the motorised bicycle concept. Presented in 1946 with the model 38A equipped with an original single-cylinder two-stroke 38cc engine with roller transmission and the famous patented "Centrimatic" automatic clutch. The Mosquito on offer is a restored 38B, equipped with some non-original parts. A general inspection before use is recommended.

4**GARELLI VELO
MOSQUITO 38 B
ANNI '50**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 600 - 1.000

#Motore: 870723
38cc - 2Tempi - Senza documenti

Il Garelli Velo Mosquito 38 B 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, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 870723
38cc - 2-Stroke - Without documents

The Garelli Velo Mosquito 38 B was the most complete evolution of the motorised bicycle concept. The Mosquito 38 B was fitted with an original BMG frame built under licence by Industria Meccanica Napoletana with the Model 38-B, a 38cc engine equipped with the patented Centrimatic automatic centrifugal clutch. A piece of micromotor history. Restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.

5

ITOM TOURIST 1958



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.200

#Motore: 42011 - #Telaio: 74618
50cc - 2Tempi - Con 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 proposto è installato su un telaio di origine ciclistica con sospensione anteriore a parallelogramma, molla centrale e freni a pattino con comando a filo flessibile, ed ha il serbatoio posizionato sul tubo superiore del telaio. Esemplare restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 42011 - VIN No. 74618
50cc - 2-Stroke - With documents

The Tourist micromotor, produced by ITOM, was one of the most versatile auxiliary motors with roller transmission, lending itself to being applied with ease in a central position between the pedals on many bicycle frames. The Tourist on offer is installed on a bicycle frame with parallelogram front suspension, central spring and shoe brakes with flexible wire control, and has the fuel tank positioned on the upper tube of the frame. Restored model in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



6**ITOM ALBA 48 TR**
ANNI '50

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.200

#Motore: 19888 - #Telaio: T2583
48cc - 2Tempi - Senza documenti

L'ITOM nell'inverno del 1953 presenta il modello Alba 48TR con telaio monotrave con forcellone oscillante in lamiera stampata ed ammortizzatore posizionato anteriormente, forcella a parallelogramma con molla centrale, spinto da un propulsore Itom da 48 cc a 2 tempi con trasmissione del moto attraverso un rullo. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 19888 - VIN No. T2583
48cc - 2-Stroke - Without documents*

In the winter of 1953 ITOM, presented the Alba 48TR model with a single-beam frame with a pressed-metal swinging arm and shock absorber positioned at the front, parallelogram fork with central spring, powered by a 48cc 2-stroke Itom engine with transmission of motion through a roller. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.

7**SOLEX VELOSOLEX**
1985

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.200

#Motore: 2971818 - #Telaio: 3001175
49 cc2Tempi - Con documenti

Il Velosolex è stato tra i prodotti più rappresentativi della spinta generata dalla necessità di muoversi nell'immediato dopoguerra. Prodotto dall'Azienda francese Solex in circa sei milioni di esemplari su progetto dell'Ingegnere Marcel Mennenson, uno dei co-fondatori della Solex, consistente in un motore ausiliario da applicare alle biciclette in posizione anteriore ed il cui moto viene 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 0,795 CV; in Italia veniva assemblato dalla S.I.F.A.C (Società Industriale di Fabbricazione per Automobili e Cicli) di Torino. L'esemplare proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 2971818 - VIN No. 3001175
49cc - 2-Stroke - With document*

The Velosolex was among the most representative products of the drive generated by the need to move in the immediate post-war period. Produced by the French company Solex in around six million units to a design by engineer Marcel Mennenson, one of the co-founders of Solex, it consisted of an auxiliary engine to be fitted to bicycles in the front position and whose motion was transferred to the wheel via a roller connected directly to the drive shaft. Powered by a 49cc single-cylinder two-stroke engine and credited with 0.795 hp, it was assembled in Italy by S.I.F.A.C. (Società Industriale di Fabbricazione per Automobili e Cicli) of Turin. The proposed example is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.

DERNY 98 ANNI '30



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 367819
98cc - 2Tempi - Senza documenti

La Derny, un marchio di motociclette fondato dal francese Roger Derny, con la collaborazione dei figli, tutti ciclisti, progettò e costruì una serie di biciclette a motore che venivano utilizzate come "lepri" nelle gare ciclistiche in circuito. Caratterizzate dal telaio simile ad una biciletta, dotato di notevoli rinforzi, con il serbatoio a barilotto posto al di sotto del manubrio, spinte da un motore monocilindrico a 2Tempi da 98cc con due marce divennero ben presto le motociclette ufficiali di questa disciplina ciclistica. Prodotta in circa 7000 esemplari è assai raro trovare un esemplare in queste condizioni, un'ottima occasione per acquistare una originalissima moto-bici. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 367819
98cc - 2-Stroke - Without documents*

Derny, a motorbike brand founded by Frenchman Roger Derny, with the collaboration of his sons, all of whom were cyclists, designed and built a series of motorised bicycles that were used as 'hares' in circuit bike races. Characterised by a bicycle-like frame with considerable reinforcements, with the barrel tank placed below the handlebars, powered by a single-cylinder two-stroke 98cc engine with two gears, which soon became the official motorcycles of this cycling discipline. Produced in about 7,000 examples, it is very rare to find a unit in this condition, an excellent opportunity to buy a very original motorised cycle. A general inspection before use is recommended.





AERMACCHI CIGNO N ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 4.500

#Motore: 2505B - #Telaio: 12504662
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Incoraggiata dal successo dello scooter con ruote alte, al Salone del Motociclo di Milano nel Novembre 1950 la Aermacchi presenta il modello denominato N soprannominato Cigno e destinato ad un pubblico molto vasto, dotato di motore monocilindrico a 2 tempi di 125 cc, con un originale sistema di sospensioni con forcella a bilanciere e tubo di scarico che funge da forcellone oscillante, nella piena tradizione Aermacchi dell'epoca. Il modello proposto è restaurato, in ottime condizioni ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 2505B - VIN No. 12504662
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Encouraged by the success of the high-wheeled scooter, at the Milan Motorcycle Show in November 1950 Aermacchi presented the N model nicknamed the Swan and intended for a very wide public, equipped with a 125cc single-cylinder 2-stroke engine, with an original suspension system with a rocker fork and exhaust pipe acting as a swinging arm, in the full Aermacchi tradition of the time. The proposed model is restored, in excellent condition and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



10

INNOCENTI LAMBRETTA A 1948



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.500

STIMA
ESTIMATE
€ 3.500 - 5.500

#Motore: 5012 - #Telaio: 5975
125cc - 2Tempi - Radiata, senza 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 , caratterizzato dalla classica sella quadrata in vera pelle, il manubrio sagomato, le ruote da 7", comando del cambio a tre velocità azionato da un pedale, freno posteriore nello stesso lato, sospensione anteriore a parallelogramma con manicotto in gomma deformabile. Il modello proposto è restaurato ed è un'ottima occasione per acquistare un pezzo rappresentativo degli anni '50. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 5012 - VIN No. 5975
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

The first scooter projects to be developed in Innocenti's Lombard Opificio (factory) date back to 1945; the occupation by the allied troops delayed the production programme until the autumn of 1947, when the model A made its debut, characterised by the genuine classic square leather saddle, shaped handlebars, 7" wheels, three-speed pedal-operated gear control, rear brake on the same side, parallelogram front suspension with deformable rubber sleeve. The proposed model is restored, an excellent opportunity to acquire a representative piece of the 1950s. A general inspection before use is recommended.



11**INNOCENTI LAMBRETТА C
1951**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: 52438 - #Telaio: 53619
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Lambretta è uno degli scooter più rappresentativi ed originali; costruita su concetti di semplicità ed affidabilità che sono stati i segreti di un enorme successo commerciale per l'azienda lombarda. Un posto di assoluto riguardo spetta al modello C, presentato nel 1950 che si differenzia dal modello precedente per alcune migliorie al motore ed ai comandi al manubrio. Il modello presentato in asta è restaurato ed in ottimo stato, davvero un'interessante occasione per acquistare uno scooter iconico. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 52438 - VIN No. 53619
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

The Lambretta is one of the most representative and original scooters, built on the concepts of simplicity and reliability that were the secrets of enormous commercial success for the Lombard Company. A place of absolute prominence goes to the C model, presented in 1950, which differs from the previous model with some improvements to the engine and handlebar controls. The model presented at auction is restored and in excellent condition, truly an interesting opportunity to acquire an iconic scooter. A general inspection before use is recommended.



12

INNOCENTI LAMBRETTA C ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.000 - 4.000

#Motore: 86579* - #Telaio: 111159*
125cc - 2Tempi - Con documenti

La Lambretta è uno degli scooter più rappresentativi ed originali; costruita su concetti di semplicità ed affidabilità che sono stati i segreti di un enorme successo commerciale per l'azienda lombarda. Tra i vari modelli che negli anni sono stati immessi sul mercato un posto di assoluto riguardo spetta al modello C, presentato nel 1950 che si differenzia dal modello precedente per alcune migliorie al motore ed ai comandi al manubrio. Il modello presentato in asta è ben conservato ed in ottimo stato, davvero una interessante occasione per acquistare uno scooter iconico. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 86579* - VIN No. 111159*
125cc - 2-Stroke - With documents

The Lambretta is one of the most representative and original scooters, built on concepts of simplicity and reliability that has been the secret of enormous commercial success for the Lombard Company. Among the various models that have come onto the market over the years, a special place belongs to the C model, presented in 1950, which differs from its predecessor with some improvements to the engine and handlebar controls. The model presented at auction is well preserved and in excellent condition, truly an interesting opportunity to acquire an iconic scooter. A general inspection before use is recommended.



INNOCENTI LAMBRETTA 125D ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: 54239 - #Telaio: 104089
125cc - 2Tempi - Con documenti

Naturale evoluzione della C, la Lambretta D nasce nel dicembre del 1951, inizialmente con cilindrata di 125 cc, dotata di numerose migliorie meccaniche per renderla maggiormente prestante ed affidabile. La ciclistica beneficerà di queste evoluzioni attraverso l'adozione del freno anteriore dotato di alette di raffreddamento, di sospensione anteriore con bielle oscillanti ed al posteriore con motore oscillante controllato da una barra di torsione in acciaio armonico. Il modello proposto è finemente restaurato. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 54239 - VIN No. 104089
125cc - 2-Stroke - With documents

A natural evolution of the C, the Lambretta D was born in December 1951, initially with 125cc displacement, equipped with numerous mechanical improvements to make it more powerful and reliable. Riding benefited from these evolutions through the adoption of a front brake equipped with cooling fins, front suspension with oscillating connecting rods and an oscillating motor at the rear controlled by a harmonic steel torsion bar. The proposed model is finely restored. A general mechanical check is recommended before use.



14

INNOCENTI LAMBRETTA LD 1961



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: 823056 - #Telaio: 535803
125cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

Nel 1954 la Innocenti presentò un nuovo modello di Lambretta denominato LD, versione carenata della più economica "D". Presentava alcune migliorie meccaniche come il differente comando del cambio ed anche dal punto di vista ciclistico viene dotata di sospensione posteriore con ammortizzatore idraulico. L'esemplare proposto è restaurato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 823056 - VIN No. 535803
125cc - 2-Stroke - Not register, with documents*

In 1954, Innocenti presented a new Lambretta model called the LD, a fairing version of the cheaper 'D'. It featured some mechanical improvements such as a different gearbox control and equipped with a rear suspension with hydraulic shock absorber. The example on offer is restored. A general inspection before use is recommended.



15

INNOCENTI LAMBRETTA J 125 1966



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 155651 - #Telaio: 155106
125cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

La costante ricerca di nuove fasce di mercato da conquistare con i propri scooter porta la Innocenti a proporre modelli sempre più performanti ed attraenti esteticamente; nel gennaio del 1964 presenta un nuovo modello denominato J (Junior) nella cilindrata di 125 cc, dotato del collaudatissimo motore monocilindrico a due tempi con la prima versione dotata di cambio a 3 marce per poi passare successivamente a 4 con la seconda versione presentata due anni più tardi. Il modello proposto è uno Junior seconda serie, restaurato, verniciato con il classico colore Azzurro 04T Pastel Blue, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 155651 - VIN No. 155106
125cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

The constant search for new market segments to conquer with its scooters led Innocenti to propose increasingly high-performance and aesthetically attractive models. In January 1964, it presented a new model called J (Junior) in 125cc displacement, equipped with the tried and tested single-cylinder two-stroke engine. The first version had a 3-speed gearbox, which was then switched to 4-speed with a second version presented two years later. The model on offer is a restored second-series Junior, painted in the classic 04T Pastel Blue colour and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



16

ISOMOTO SCOOTER 1952



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

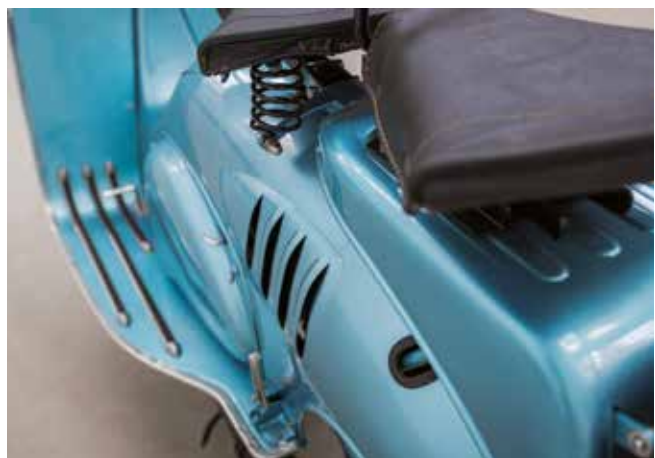
STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 22546
125cc - 2Tempi - Radiata, con 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 Iso Scooter 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". Il modello proposto è un terza serie, finemente restaurato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 22546
125cc - 2-speed - Not registered, with documents*

A company that started out as a manufacturer of heaters and refrigerators under the brand name Isothermos, it was bought by the engineer Renzo Rivolta and, in the immediate post-war period, converted its production towards the motorbike sector by purchasing the production rights of a scooter, not very fortunate from a commercial point of view, called Furetto; the turning point came with the presentation of the Isoscooter model that remained in production from 1950 to 1957, equipped with an original single-cylinder two-stroke engine with split cylinder, 3-speed gearbox and 12" wheels. The model on offer is a third series, finely restored. A general inspection before use is recommended.



17**MOTO GUZZI GALLETTO 192**
1955

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 92 BOH - #Telaio: 92 BOH
192cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

Il Galletto della Moto Guzzi viene presentato nella primavera del 1950 e, come tutte le moto prodotte a Mandello del Lario, è originale, a partire dalle ruote da 17", tentativo di unire i pregi della moto con quelli dello scooter. Il primo modello è dotato di un motore monocilindrico a 4 tempi di 160cc disposto orizzontalmente, successivamente le cilindrata saliranno prima a 175 e poi a 192cc. Il modello proposto è un 192cc del 1955, restaurato ed in ottime condizioni generali. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 92 BOH - VIN No. 92 BOH
192cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

The Moto Guzzi Galletto was presented in the spring of 1950 and, like all motorbikes produced in Mandello del Lario, was original, starting with the 17" wheels, an attempt to combine the merits of a motorbike with those of a scooter. The first model was equipped with a horizontally arranged 160cc single-cylinder 4-stroke engine, later the displacements rose first to 175cc and then to 192cc. The proposed model is a 192cc from 1955, restored and in excellent overall condition. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 4.500 - 8.000

125cc - 2 TEMPI
Radiata, senza documenti

La Moto Rumi si gettò nella mischia proponendo 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 ed era dotato di telaio monoscocca in lamiera stampata, 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. Era accreditato per una potenza massima di 6 CV che lo rendeva un mezzo decisamente brillante ed assai piacevole da guidare. Il modello proposto è restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

125cc - 2-Stroke
Not registered, without documents

Moto Rumi jumped into the fray by proposing its own vision of a scooter, which combined the practicality of the scooter with Rumi's characteristic performance. The new model was called Scoiattolo (Squirrel) and was equipped with a monocoque frame in pressed sheet metal, a telescopic fork and hydraulic rear shock absorber; a horizontal two-cylinder two-stroke engine, fed by a 15mm carburettor, with three-speed gearbox, which became four in the later versions. It was credited with a maximum power output of 6HP, making it a decidedly brilliant and very pleasant machine to ride. The proposed model is restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



19

RUMI FORMICHINO 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 3.000

STIMA
ESTIMATE

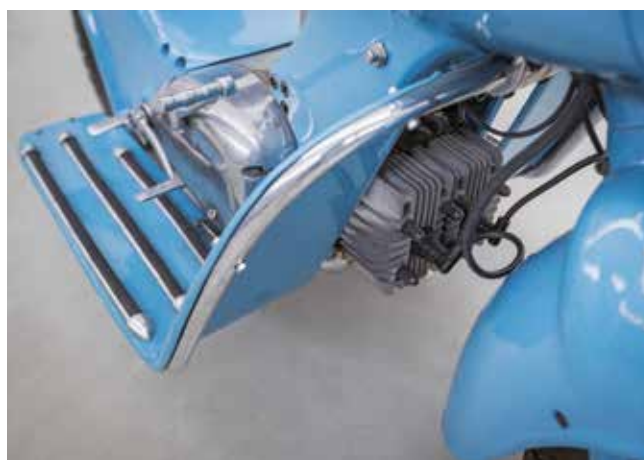
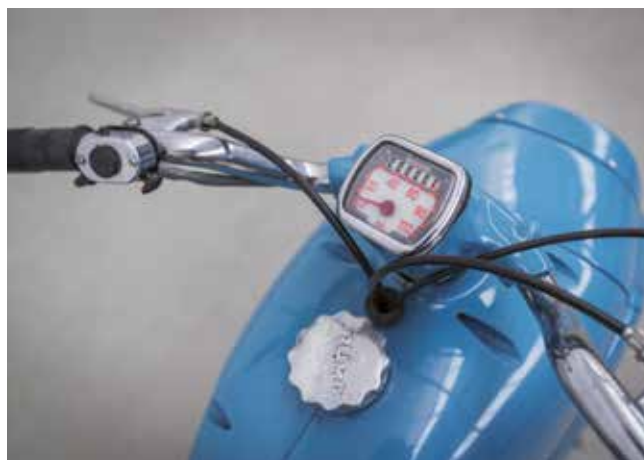
€ 5.000 - 10.000

#Telaio: 25580
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

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, in grado di regalare a questo scooter ottime prestazioni. Il Formichino proposto in asta è un modello del 1956 caratterizzato dalla porzione posteriore della carrozzeria divisa in due blocchi e dall'installazione del tachimetro contachilometri, è stato restaurato e verniciato con colori non originali, in ottimo stato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 25580
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

This scooter had a load-bearing frame made of aluminium and consisted of a front part that included the fork, headlight and tank, while the rear part housed the seat surface. The Formichino adopted the tried and tested and powerful engine of the famous 'Turismo', a twin-cylinder two-stroke engine with cylinders arranged horizontally and fed by a carburettor capable of giving this scooter excellent performance. The Formichino offered at auction is a 1956 model characterised by the rear portion of the bodywork divided into two blocks and the installation of a speedometer. It has been restored and painted in non-original colours and is in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



20

RUMI FORMICHINO 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.500

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: R125*4052 - #Telaio: 25841
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Nato nel 1954, sulla scia dei successi di Piaggio e Innocenti, il Formichino aveva la carrozzeria portante realizzata in alluminio formata da una parte anteriore che comprendeva forcella, fano 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 orizzontali in grado di regalare a questo scooter ottime prestazioni. Un'imperdibile occasione per acquistare un pezzo da esibire in salotto di casa ma anche ottimo per fare qualche piacevole giro. Esempio restaurato. Consigliato un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. R125*4052 - VIN No. 25841
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Launched in 1954, in the wake of the successes of Piaggio and Innocenti, the Formichino had a load-bearing frame made of aluminium consisting of a front part that included the fork, headlight and fuel tank, while the rear part housed the seat. The Formichino adopted the tried and tested powerful engine of the famous 'Turismo', a two-cylinder two-stroke engine with horizontal cylinders capable of giving this scooter excellent performance. An unmissable opportunity to buy a example to show off in your living room, but also great for a few pleasant rides. Restored unit. General inspection recommended before use.



21**JAWA 350 SIDECAR**
1978

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 634-7-018038 - #Telaio: 322651
350cc - 2Tempi - Radiata, senza 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. Nel 1973 presenta il modello denominato 634, bicilindrico a due tempi, con raffreddamento ad aria, cambio a 4 rapporti ed una potenza dichiarata di 28CV, montato su un telaio a doppia culla in tubi di acciaio, ruote da 18" sospensione anteriore con forcella telescopica ed al posteriore forcellone oscillante assistito da una coppia di ammortizzatori teleidraulici. Il modello proposto è ottimamente conservato e dotato di carrozino. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 634-7-018038 - VIN No. 322651
350cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Jawa is a motorbike company founded in Prague in 1929. The motorbikes produced have always been characterised by simplicity, so much so that mainly two-stroke engines were developed for the engine part. In 1973, it presented the model called the 634, a two-cylinder two-stroke air-cooled engine, with a four-speed gearbox with a declared power output of 28HP, mounted on a double-cradle steel tube frame, 18" wheels, front suspension with telescopic fork and at the rear a swinging arm assisted by a pair of telehydraulic shock absorbers. The proposed model is excellently preserved and equipped with sidecar. A general inspection before use is recommended.







BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 5.000

STIMA
ESTIMATE
€ 6.500 - 13.000

#Motore: W572 - A32163 - #Telaio: W572 - A32163
500cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Norton pur essendo di dimensioni inferiori alle concorrenti britanniche quali Matchless e AJS riuscì ugualmente a riscuotere grandi successi commerciali spinti dalla pubblicità proveniente dai successi agonistici. Nel 1948 viene presentato il modello denominato M18, la superbike dell'epoca, con il poderoso motore monocilindrico di 490 cc a corsa lunga con il famoso alesaggio di 79mm e 100mm di corsa che tanto diverrà famoso nel modello da competizione denominato Manx, distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da alberello e coppie coniche, con un telaio dotato della famosa forcella telescopica "Roadholder" Brevetto Norton e privo della sospensione posteriore. Il modello proposto è restaurato, in ottime condizioni, con alcuni componenti non originali ed è corredato del sidecar. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

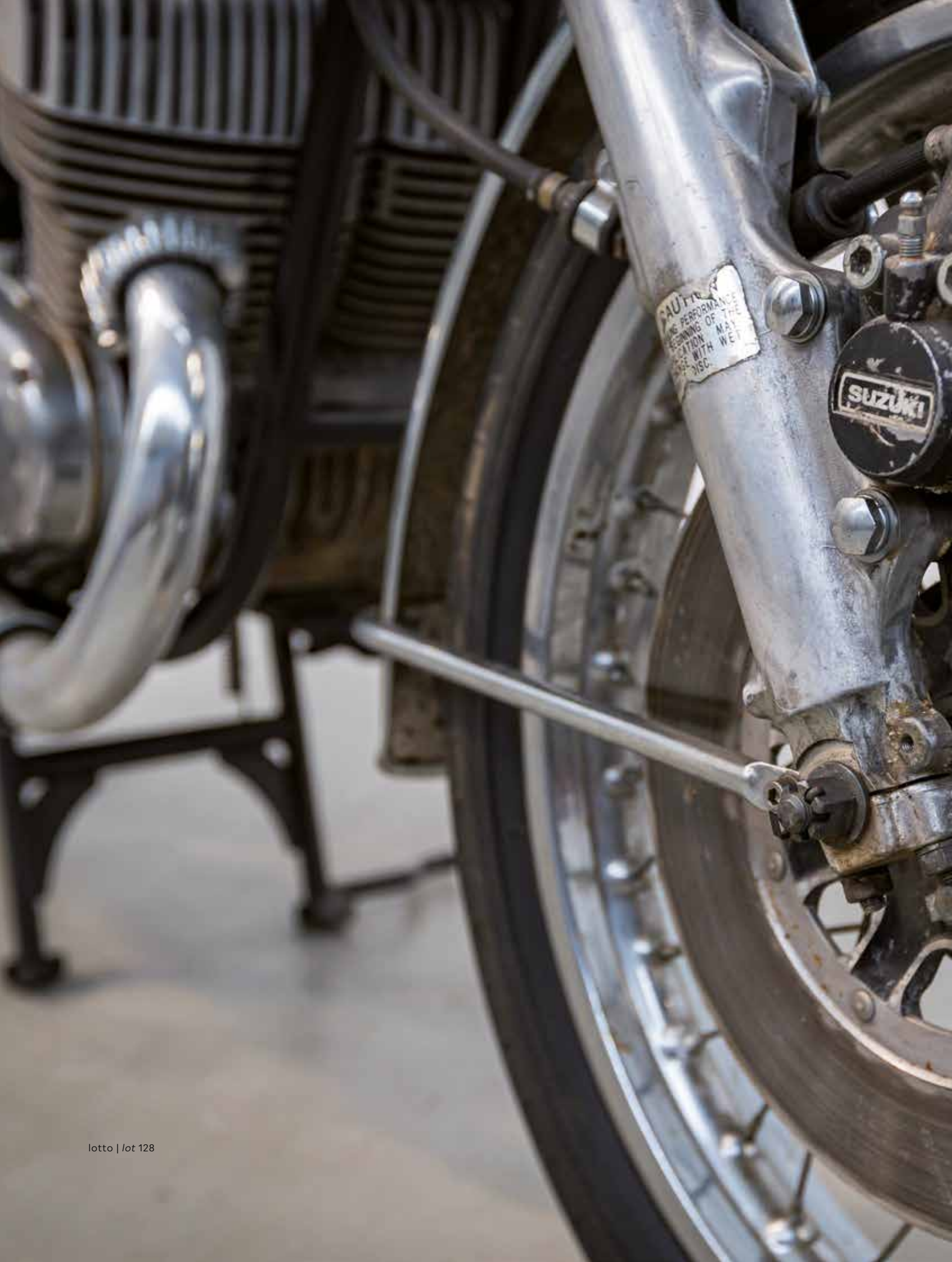
Engine No. W572 - A32163 - VIN No. W572 - A32163
500cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Norton despite being smaller than its British competitors such as Matchless and AJS, the company was still able to enjoy great commercial success, driven by the publicity generated by its racing success. In 1948, the model called M18 was presented, the superbike of the time, with the powerful 490cc single-cylinder long-stroke engine with the famous 79mm bore and 100mm-Stroke that became so famous in the competition model called Manx, with a single overhead camshaft distribution controlled by a shaft and bevel gear, and a frame equipped with the famous Norton-patented telescopic "Roadholder" fork and without rear suspension. The proposed model is restored, in excellent condition, with some non-original components and comes with the sidecar. A general inspection before use is recommended.





Norton



CAUTION
POOR PERFORMANCE
BEGINNING OF THE
SEASON MAY BE
CAUSED BY
OIL CHANGE WITH WET
DISC.

SUZUKI

MOTOCICLETTE

Motorcycles



lotti | *lots* 23 - 130

MOTOCIC

23**AERMACCHI ALA VERDE
1960**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.500

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 221060 - #Telaio: 221060
250cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La AerMacchi, nel 1959 presenta il modello denominato Ala Verde, come evoluzione sportiva dell'Ala Azzurra, con il caratteristico motore monocilindrico a 4 tempi con distribuzione da aste e bilancieri disposto orizzontalmente e potenziato attraverso l'adozione del carburatore da 24 mm, rapporto di compressione aumentato e valvola di aspirazione con diametro maggiorato. Il propulsore era montato a sbalzo sul classico telaio di tipo misto con tubi in acciaio e lamiera stampata, altra caratteristica AerMacchi assieme al serbatoio con una "gobba" nella parte anteriore ed il sellone con il codino incorporato. L'Ala Verde proposta è restaurata ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 221060 - VIN No. 221060
250cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

AerMacchi in 1959, it presented the model called the Ala Verde (Green Wing), as a sports evolution of the Ala Azzurra, with its characteristic single-cylinder 4-stroke engine with a rod and balance timing system arranged horizontally and boosted through the adoption of a 24mm carburettor, increased compression ratio and intake valve with a larger diameter. The engine was cantilever-mounted on the classic mixed-type frame with steel tubes and pressed sheet metal, another AerMacchi feature, together with the tank with a 'hump' at the front and the saddle with incorporated tail. The proposed Green Wing is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



Aer Macchi

Ala verde

Aer Macchi



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 18.000

STIMA
ESTIMATE
€ 22.000 - 35.000

#Motore: V642 - #Telaio:171024
250cc - 4Tempi - Senza documenti

A metà degli anni Cinquanta Aermacchi iniziò a produrre una motocicletta di 175 cc denominata "Chimera": il suo propulsore, con il cilindro disposto orizzontalmente, conteneva tutti i presupposti per offrire prestazioni assai più brillanti. La sua evoluzione portò alla progettazione di motociclette molto più performanti, denominate in omaggio alle origini aeronautiche, Ala azzurra, Ala bianca, Ala verde e Ala d'oro la versione corsa. Vinse moltissime gare nazionali con piloti privati e a livello internazionale con piloti come Alberto Pagani, Gilberto Milani e Renzo Pasolini. La moto proposta in asta è un esemplare totalmente originale del 1968, perfettamente conservato con certificazione storica ASI n. 015377. Una delle moto da GP più apprezzate dai piloti degli anni '70, estremamente affidabile, perfettamente funzionante e molto performante. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. V642 - VIN No.171024
250cc - 4-Stroke - Without documents

In the mid-1950s it began producing a 175 cc motorcycle called "Chimera": its engine, with its horizontally positioned cylinder, had all the attributes to turn in much more brilliant performances. Its evolution led to the design of far higher-performing motorcycles, which were named, in deference to their aeronautical origins, Ala azzurra, Ala bianca, Ala verde and Ala d'oro, the racing version. It did itself proud on the racetrack, winning numerous national races with independent riders and it also won at international level thanks to riders as Alberto Pagani, Gilberto Milani and Renzo Pasolini. The motorcycle offered for sale is a totally original 1968 model, perfectly conserved, with ASI historical certification (No. 015377). One of the 1970s riders's most appreciated GP bikes, extremely reliable, perfectly running and highly performing. A general inspection before use is recommended.





25

BENELLI 125 SPORT SPECIAL ANNI '60



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 10655 - #Telaio: 440559
125cc - 4Tempi - Con documenti

La Benelli di Pesaro, a fine anni '60 per venire incontro alle esigenze dei sedicenni neopatentati mise in produzione una 125 denominata Sport Special, motorizzata con un propulsore monocilindrico orizzontale dalla originalissima forma "a uovo", con cambio a 5 marce ed una potenza di 10CV dichiarati che corrispondevano a 130 Km/h. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 10655 - VIN No. 440559
125cc - 4-Speed - With documents

At the end of the 1960s, Benelli of Pesaro, to meet the needs of newly-licensed 16-year-olds, put into production a 125 called the Sport Special, powered by a horizontal single-cylinder engine with a highly original 'egg' shape, a 5-speed gearbox and a declared power output of 10HP corresponding to 130 km/h. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



26**BENELLI GENTLEMEN
1968**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 600 - 1.000

#Telaio: GO-BEN 30135
49cc - 2Tempi - Con documenti

Agli inizi degli anni '60 molte industrie motociclistiche nostrane iniziarono a produrre e commercializzare motorini con trasmissione automatica, caratterizzati dai costi contenuti sia di acquisto che di esercizio ed una certa affidabilità, l'ideale per piccoli spostamenti. Anche la famosa casa pesarese Benelli non rimase insensibile alle richieste del mercato e, nel 1966 presentò il modello denominato Gentlemen, di 49cc con telaio tubolare e forcella telescopica. Il Gentlemen proposto è restaurato ed in buone condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. GO-BEN 30135
49cc - 2-Stroke - With documents

At the start of the 1960s, many local motorcycle manufacturers began to produce and market mopeds with automatic transmission, characterised by low purchase and running costs and a certain reliability, ideal for small journeys. Even the famous Pesaro-based manufacturer Benelli did not remain insensitive to market demands and, in 1966, presented a model called the Gentlemen, a 49cc with a tubular frame and telescopic fork. The proposed Gentlemen is restored and in good condition. A general inspection before use is recommended.



27**BENELLI TORNADO 650**
1972

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: *5607* - #Telaio: EA *5366*
650cc - 4Tempi - Con documenti

La famosa azienda pesarese Benelli, fondata nel 1911 da Teresa Boni Benelli, dopo il successo di molti suoi modelli in differenti cilindrate, sul finire degli anni '60, sull'onda del boom del mercato motociclistico statunitense, decise di mettere in catalogo un nuovo modello. Il progetto del motore, bicilindrico a 4 tempi, con cambio a 5 marce, inizialmente di 350 cc e poi successivamente portata a 650 cc, con accensione a pedivella, fu affidato a Piero Prampolini, uno dei più valenti tecnici dell'epoca ed il telaio a doppia culla chiusa fu disegnato da Cesare Benelli. Ben presto venne aggiunto l'avviamento elettrico, già ampiamente diffuso sulle moto della concorrenza. Il Tornado proposto è restaurato, in ottime condizioni ed è stato personalizzato con alcuni componenti corsaioli quali i semimanubri e le pedane arretrate. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. *5607* - VIN No. EA *5366*
650cc - 4-Stroke - With documents

The famous Pesaro-based company Benelli was founded in 1911 by Teresa Boni Benelli. After the success of many of its models in different displacements, the company decided to put a new model in the catalogue at the end of the 1960s, in the wake of the boom in the US motorbike market: the design of the engine a twin-cylinder 4-stroke engine with a 5-speed gearbox. Initially, the 350cc, later increased to 650cc, with crank ignition, was entrusted to Piero Prampolini, one of the most talented technicians of the time, and the closed double cradle frame was designed by Cesare Benelli. Soon the electric starter, already widely used on rival motorbikes, was added. The proposed Tornado is restored, in excellent condition and was customised with some racing components such as the half-handlebars and rear footrests. A general inspection before use is recommended.





SUPER

52



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 600

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 152027 - #Telaio: 3041833422
42cc - 2Tempi - Senza documenti

La Bianchi, importante industria ciclistica e motociclistica, alla fine della seconda guerra mondiale quando era in corso la ricostruzione del paese e i mezzi di trasporto dovevano essere tanto economici quanto robusti, si attrezzò per venire incontro alle forti richieste di motorizzazione a prezzi accessibili e realizzò un velomotore, ovvero una bicicletta studiata per ospitare un micromotore di 42 cc, completo e funzionale che viene battezzato Aquilotto e che si pone a metà strada tra il motore ausiliario e il ciclomotore. L'Aquilotto possedeva entrambi i requisiti ed ebbe un notevole successo. Il modello proposto è uno Sport restaurato, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 152027 - VIN No. 3041833422
42cc - 2-Speed - Without documents

Bianchi, an important bicycle and motorbike manufacturer, at the end of World War II, when the reconstruction of the country was underway and means of transport had to be as cheap as they were robust, equipped itself to meet the strong demand for affordable motorisation and produced a velomotor, i.e. a bicycle designed to house a 42cc micromotor, complete and functional, which was christened the Aquilotto and was halfway between an auxiliary engine and a moped. The Aquilotto possessed both requirements and was a considerable success. The model on offer is a restored Sport, in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



29**BIANCHI BIANCHINA**
ANNI '50

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 94251 - #Telaio: 94251
125cc - 2Tempi - Con documenti

La Bianchi viene fondata nel 1855 da Edoardo Bianchi come fabbrica di biciclette; la prima bicicletta a motore nasce nel 1902 con il nome di "motocicletto" e sarà la prima di una lunghissima serie di motociclette prodotte dall'azienda lombarda. 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 presentò il suo modello di 125 cc denominato Bianchina, dotato di una robusta ciclistica con sospensione anteriore a parallelogramma e due unità telescopiche al posteriore. Il modello proposto è restaurato, dotato di alcune componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 94251 - VIN No. 94251
125cc - 2-Stroke - With documents

Bianchi was founded in 1855 by Edoardo Bianchi as a bicycle manufacturer. The first motor bicycle was born in 1902 under the name 'motocicletto' and would be the first in a very long series of motorbikes produced by the Lombard Company. At the end of the Second World War, the desire for recovery had to come to terms with the difficult general economic situation, and even the vehicles that were offered had to have well-defined characteristics: they had to be economical and reliable. Bianchi presented its 125cc model called 'Bianchina', equipped with a robust chassis with parallelogram front suspension and two telescopic units at the rear. The proposed model is restored, with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



30

BIANCHI MENDOLA 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

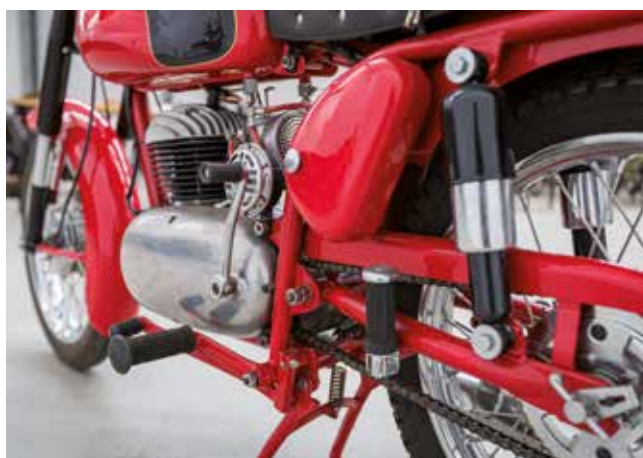
STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 174717 - #Telaio: 174717
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Bianchi viene fondata nel 1855 da Edoardo 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 Mendola, spinto da un motore 2 tempi verticale con raffreddamento ad aria ed avviamento a pedale, cambio a 4 velocità, telaio a culla in tubi d'acciaio con forcella telescopica e sospensione posteriore con forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici. Il modello proposto è un seconda serie del 1956 restaurato e completo. Impianto di scarico da sostituire. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 174717 - VIN No. 174717
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Bianchi was founded in 1855 by Edoardo Bianchi, a company always oriented towards the design and marketing of reliable and robust motorbikes. It continued to maintain these qualities when it presented the Mendola model in 1954, powered by a vertical 2-stroke engine with air cooling and foot-pedal starter, 4-speed gearbox, steel tube cradle frame with telescopic fork and rear suspension with swinging arm with hydraulic shock absorbers. The model on offer is a fully restored second series from 1956. Muffler's replacment needed. A general inspection before use is recommended.



31**BM DAI-DAI 50**
1972**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 125**STIMA**
ESTIMATE
€ 250 - 500

#Motore: DGM 67550M - #Telaio: BMZ*09480*
50cc - 2Tempi - Con documenti

Moto BM, azienda fondata nel 1952 da Bonvicini Marino a Rastignano Pianoro (Bo), dal 1953 al 1955 produce motoleggere di 75 cc modello Lusso quattro tempi, 100 cc Turismo e Lusso con motore NSU Fox quattro tempi, 125 cc Turismo quattro tempi e una 250 bicilindrica. Nel 1956 inizia la costruzione di ciclomotori e motoleggere. Il ciclomotore proposto è della serie Dai-Dai, motorizzato Minarelli, conservato e dotato di alcuni componenti non originali quali la marmitta ad espansione. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. DGM 67550M - VIN No. BMZ*09480*
50cc - 2-Stroke - With documents

Moto BM, a company founded in 1952 by Bonvicini Marino in Rastignano Pianoro (Bologna), from 1953 to 1955, it produced a 75cc 'Lusso' with a four-stroke engine, the 100cc Turismo and the Lusso with a NSU Fox four-stroke engine, a 125cc Turismo with a four-stroke and a 250cc two-cylinder. In 1956, the construction of mopeds and light motorbikes began. The moped on offer is from the Dai-Dai series, powered by Motori Minarelli, preserved and fitted with some non-original components such as the expansion muffler. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

STIMA
ESTIMATE
€ 9.000 - 12.000

#Motore: 4741
557cc - 4Tempi - Senza documenti

Birmingham Small Arms, meglio conosciuta come BSA, azienda fondata nel 1861 come produttore di armi leggere, nel periodo post bellico si attrezza per diversificare le proprie produzioni guardando con notevole interesse al comparto motocicli. Dopo i primi modelli di piccola cubatura, nel 1910 stupisce il mercato proponendo una moto con propulsore monocilindrico a 4 tempi, con valvole laterali e cilindrata di ben 500 cc successivamente maggiorata a 550 cc. con trasmissione finale a cinghia, freni a pattini agenti su una pista frenante concentrica e faro alimentato ad acetilene. Dal 1923 per la trasmissione finale viene utilizzata la catena ed è questa la caratteristica del modello presentato, restaurato nel 1980. Dotata di cesto in vimini e carte stradali coeve. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No 4741
557cc - 4-Stroke - Without documents

BSA (Birmingham Small Arms), a company founded in 1861 as a manufacturer of light arms, then equipped itself in the post-war period to diversify production by looking with considerable interest at the motorbike sector. In 1910, after the first small-capacity models, it amazed the market by proposing a motorbike with a single-cylinder 4-stroke engine, with side valves and displacement of no less than 500cc, later increased to 550cc with final drive-belt transmission, skid brakes acting on a concentric braking track and acetylene-fuelled headlight. Since 1923, the chain was used for the final drive belt that is a characteristic of the model presented, restored in 1980. Equipped with wicker basket and road maps. A general inspection before use is recommended.





B.S.A.

B.S.A. CYCLES LTD
PROPRIETORS

WALSLEY & CO
LIMITED
LONDON



BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 2.000

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 5.000

#Motore: XCIOT3910 - #Telaio: 22326
250cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

BSA, acronimo di Birmingham Small Arms, fondata nel 1861 come produttore di armi leggere, nel periodo bellico si attrezzò per produrre motociclette per l'Esercito, dotate di robusti motori monocilindrici a 4 Tempi e ben presto equipaggiarono tutte le divisioni delle Forze Armate inglesi. Le produzioni totali superarono le 100000 unità e nel periodo post bellico molte di queste motociclette vennero convertite per l'utilizzo civile. La C10 proposta in asta è stata prodotta nel 1939 e reimmatricolata per uso civile. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. XCIOT3910 - VIN No. 22326
250cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

BSA, an acronym for Birmingham Small Arms, founded in 1861 as a manufacturer of small arms, equipped itself during the war period to produce motorbikes for the Army, fitted with robust single-cylinder 4-stroke engines and soon equipped all divisions of the British Armed Forces. Total production exceeded 100,000 units and, in the post-war period, many of these motorbikes were converted for civilian use. The C10 at auction was produced in 1939 and re-registered for civilian use. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 4.500 - 8.000

#Motore: 87355 - #Telaio: YM203173
250cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

BSA, acronimo di Birmingham Small Arms, fondata nel 1861 come produttore di armi leggere, nel periodo bellico si attrezzò per produrre anche motociclette per l'Esercito, dotate di robusti motori monocilindrici a 4 Tempi e ben presto equipaggiarono tutte le divisioni delle Forze Armate inglesi. Le produzioni totali superarono le 100000 unità e nel periodo post bellico molte di queste motociclette vennero convertite per l'utilizzo civile. La M20 proposta è restaurata ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 87355 - VIN No. YM203173
250cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

BSA, an acronym for Birmingham Small Arms, founded in 1861 as a manufacturer of small arms, during the Second World War also equipped itself to produce motorbikes for the Army, fitted with robust single-cylinder 4-stroke engines and soon equipped all divisions of the British Armed Forces. Total production exceeded 100,000 units and in the post-war period many of these motorbikes were converted for civilian use. The proposed M20 is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 30239 - #Telaio: 30236
75cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Società Anonima per Azioni denominata Aero-Caproni-Trento, divenuta successivamente Aeromere S.p.A., estese le proprie finalità allargando l'oggetto sociale anche alle costruzioni meccaniche; nel 1958 viene presentato un modello denominato Capriolo 75 al quale viene affiancato poco dopo il modello denominato TV (Turismo Veloce) esteticamente 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, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 30239 - VIN No. 30236
75cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

The joint-stock company Aero-Caproni-Trento, later became Aeromere S.p.A., it extended its purpose by widening its corporate purpose to include mechanical construction. In 1958 a model called Capriolo 75 was presented, which was shortly afterwards joined by a model called TV (Turismo Veloce), more elegant and sporty in appearance, with a long saddle, low handlebars and brighter performance obtained thanks to some improvements on the single-cylinder 4-stroke 75cc engine, credited with a power of 4.5 bhp and assisted by a chassis with cradle frame, telehydraulic fork and swinging swingarm with shock absorbers at the rear. Restored model in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



36**CAPRONI CAPRIOLO 125 DE LUXE
ANNI '60****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 62729 - #Telaio: 62571
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Aeromere S.p.A. di Trento, nota industria sorta dalla fusione della Aero Caproni S.p.A. proseguì con la progettazione e la produzione di motociclette affidabili, dai consumi contenuti e con prestazioni entusiasmanti, tutte le caratteristiche adatte per avere successo nel periodo post bellico con il Paese pronto a ripartire. Al Salone del Motociclo di Milano del 1959 viene presentato il motociclo denominato Capriolo 125, spinto da un propulsore monocilindrico a 4 tempi di 125cc incastonato in un robusto telaio in lamiera stampata, in pieno stile Caproni, nelle versioni Gran Turismo, con il manubrio alto e De Luxe, dall'aspetto più sportivo ed il manubrio abbassato. Quello proposto in asta è finemente restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 62729 - VIN No. 62571
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Aeromere S.p.A. of Trento, a well-known industry that arose from the merger of Aero Caproni S.p.A., continued with the design and production of reliable, fuel-efficient motorbikes with exciting performance, all the characteristics needed to be successful in the post-war period when the country was ready to start up again. At the Milan Motorcycle Show in 1959, the motorbike known as the Capriolo 125 was presented, powered by a 125cc single-cylinder 4-stroke engine set in a sturdy stamped sheet metal frame, in true Caproni style, in the Gran Turismo version, with high handlebars, and the De Luxe, with a sportier look and lowered handlebars. The one at auction is finely restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 476943 - #Telaio: 4-10-1220
150cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

CZ, acronimo di Česká Zbrojovka, azienda cecoslovacca produttrice di armi leggere per l'esercito durante il primo conflitto mondiale, successivamente di parti meccaniche e motociclette, nel 1950 presenta il modello 150C dotato di motore monocilindrico orizzontale a 2 tempi, cambio a tre velocità montato su un telaio monoculla in tubi di acciaio con, all'anteriore una forcella telescopica con steli protetti da soffietti in gomma ed, al posteriore, la classica sospensione a ruota guidata. Da notare il singolare sistema molleggiante della sella con un leveraggio interagente su una molla a trazione con corsa regolabile. Il modello proposto è ben conservato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 476943 - VIN No. 4-10-1220
150cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

CZ, an acronym for Česká Zbrojovka, a Czechoslovakian company that produced light arms for the army during the First World War, later mechanical parts and motorbikes, in 1950, it presented the 150C model equipped with a horizontal single-cylinder two-stroke engine and three-speed gearbox mounted on a single-cradle steel tube frame with, at the front, a telescopic fork with stems protected by rubber bellows and, at the rear, the classic guided wheel suspension. Note the unique springing system of the saddle with an interacting linkage on a tension spring with adjustable travel. The proposed model is well preserved and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 202789 - #Telaio: 202891
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Ducati nel periodo a cavallo tra gli anni '50 e '60 propose alcuni modelli di moto con cilindrata di 125cc dotati di motore monocilindrico a 4 tempi con distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da un alberello e due coppie coniche, robusto telaio in acciaio e potenti freni a tamburo montati su ruote da 17". Nel 1957 viene presentato il modello Sport, che deriva dalle esperienze maturate nelle corse su strada della casa di Borgo Panigale. La 125 Sport presentata è restaurata ed è dotata di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 202789 - VIN No. 202891
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

In the period between the 1950s and 1960s, Ducati proposed several models of motorbikes with 125cc displacements equipped with a single-cylinder 4-stroke engine with a single overhead camshaft timing system controlled by a shaft and two bevel gear pairs, a sturdy steel frame and powerful drum brakes mounted on 17" wheels. In 1957, the Sports model was presented, derived from the Borgo Panigale company's road racing experience. The 125 Sport presented is restored and has some non-original components. A general inspection before use is recommended.



DUCATI 175 SPORT 1961



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 07045 - #Telaio: 07177
175cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La Ducati Meccanica, fondata nel 1926 a Borgo Panigale, nei pressi di Bologna, 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, senza peraltro dimenticare anche le versioni sportive che, in futuro diverranno il simbolo ed il successo della casa bolognese. Nel 1954 viene presentata la 175 nelle versioni Sport e Turismo diventando la prima Ducati di serie ad essere equipaggiate dal motore monoalbero a 4 tempi e distribuzione ad alberello e coppie coniche. Il modello proposto è uno Sport, restaurato ed equipaggiato di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 07045 - VIN No. 07177
175cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

Ducati Meccanica was founded in 1926 in Borgo Panigale, near Bologna, between the 1950s and 1960s, to meet the needs of users who were looking for versatile, economical, sturdy and reliable means of transport, without forgetting the Sport versions that would later become the symbol and success of the Bologna Company. In 1954, the 175 was presented in the Sport and Turismo versions, becoming the first production Ducati to be equipped with the single-shaft 4-stroke engine with shaft and bevel gear distribution. The proposed model is a Sport version, restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.





40**DUCATI 450 CORSA
ANNI '70****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 116507 - #Telaio: 450SX461228
450cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Ducati Meccanica presentò al Salone di Torino del 1971 la Desmo, con la famosa distribuzione desmodromica sulla quale non sono presenti le classiche molle di richiamo delle valvole ma il ritorno viene comandato da un sistema con camma e bilancieri: questo sistema divenne il segno distintivo delle Ducati sportive che, nelle versioni corsaiole delle varie cilindrata 250, 350 e 450cc divennero davvero competitive. Il 450 Corsa proposto in asta è conservato ed è equipaggiato con alcuni componenti non originali, quali l'avantreno con l'impianto frenante di derivazione Laverda SF. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 116507 - VIN No. 450SX461228
450cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Ducati Meccanica presented the Desmo at the Turin Motor Show in 1971, with the famous desmodromic distribution on which there are no classic valve return springs but the return was controlled by a system with a cam and rocker arms. This system became the hallmark of the sports Ducati that, in the racing versions of the various 250, 350 and 450cc displacements became truly competitive. The 450 Corsa offered at auction is preserved and equipped with some non-original components, such as the front end with the Laverda SF-derived braking system. A general inspection before use is recommended.



41**FB MONDIAL 125 LUSSO**
ANNI '50

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: L17085 - #Telaio: L17085
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La FB Mondial, fondata nel 1929 a Milano, si caratterizzò nel dopoguerra per la produzione di moto veloci e spesso vincenti nelle competizioni: il posto d'onore spetta sicuramente alla 125 Lusso. Prodotta dal 1955 è la Mondial che ha avuto la produzione maggiore. Si trattava di un prodotto di livello 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 dotato di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. L17085 - VIN No. L17085
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

FB Mondial, founded in 1929 in Milan, was characterised in the post-war period by the production of fast and often race-winning motorbikes: pride of place went to the 125 Lusso. Produced from 1955 onwards, it was the Mondial that had the highest production. It 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 and L series and then the Mondial Nova. 4-speed single-cylinder 4-stroke engines mounted on an open cradle tubular frame. Restored example with some non-original components. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 01235 - #Telaio: 01235
175cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Negli anni '50 la cilindrata più diffusa è la 175cc ed, al Salone di Milano del 1954, la Mondial presenta il suo nuovo motore a 4 tempi, progettato da Pietro Prampolini, con distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da catena racchiusa in una cartella posta sul lato sinistro del motore; negli anni seguenti la gamma viene ampliata ed entrano in produzione i modelli Turismo, Sprint, Sport, TV (Turismo Veloce), tutte con cambio a quattro velocità. L'esemplare proposto è un TV prima serie riconoscibile dal fissaggio con viti posizionate centralmente nella cartella, restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 01235 - VIN No. 01235
175cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

In the 1950s the most common displacement was the 175cc and, at the 1954 Milan Motor Show, Mondial presented its new 4-stroke engine, designed by Pietro Prampolini, with a single overhead camshaft timing system controlled by a chain enclosed in a folder on the left side of the engine; in the following years the range was extended and the Turismo, Sprint, Sport and TV (Turismo Veloce) models went into production, all with four-speed gearboxes. The proposed example is a TV first series recognisable by its fixing with screws positioned centrally in the folder, restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



43

FB MONDIAL 175 ST ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

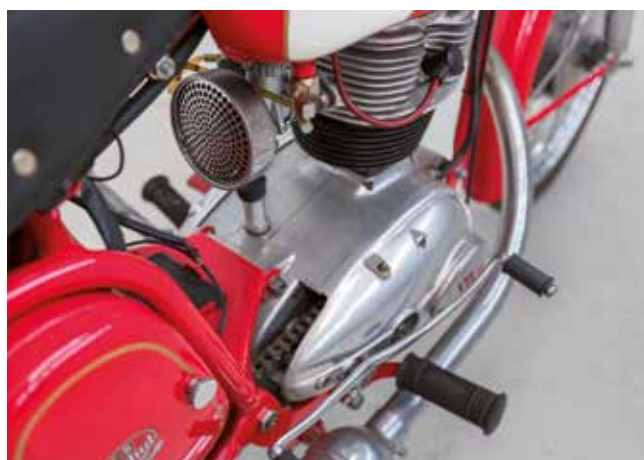
STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: ST2453 - #Telaio: ST2453
175cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

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 con cambio a quattro velocità. Il Super Turismo proposto è restaurato, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. ST2453 - VIN No. ST2453
175cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

At the 1956 Milan Motor Show, Mondial presented its new 4-stroke engine, with a rocker-rod timing system, produced by the Michelini company of Bologna, which, from 1957, was mounted on the 175 Super Turismo with four-speed gearbox. The proposed Super Turismo is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



GILERA NETTUNO 250 1949



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.500

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 1418759 - #Telaio: 212037
250cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La Gilera è da sempre sinonimo di prestazioni e raffinatezza tecnica. In questo solco nell'immediato dopoguerra iniziò a produrre una serie di motociclette di 250 cc denominata "Nettuno" con il classico monocilindrico verticale, 4 tempi, distribuzione ad aste e bilancieri, due valvole in testa. La ciclistica era dotata di un robusto telaio monotrave in tubi d'acciaio, sospensione anteriore a parallelogramma e posteriore a forcellone oscillante con due ammortizzatori orizzontali e molle a compasso. L'esemplare proposto è originale e restaurato con un'elegante livrea nera. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 1418759 - VIN No. 212037
250cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

Gilera has always been synonymous with performance and technical refinement. In this vein in the immediate post-war period, it began to produce a series of 250 cc motorbikes called the 'Neptune' with the classic vertical single-cylinder, 4-stroke engine, rod and balance timing system, two overhead valves. The chassis had a sturdy single girder steel tube frame, parallelogram front suspension and swinging arm rear suspension with two horizontal shock absorbers and compressed springs. The example on offer is original and restored with an elegant black livery. A general inspection before use is recommended.





GILERA
LA MARCA DEI PRIMATI
GILERA

45**GILERA SATURNO SPORT**
1949

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

STIMA
ESTIMATE
€ 10.000 - 15.000

#Motore: 269466 - #Telaio: 265722
500cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La gloriosa casa fondata da Giuseppe Gellera a Milano nel 1909 si distinse particolarmente per le raffinatezze tecniche e stilistiche dei propri modelli, sia economici che sportivi; tra questi ultimiviamoil Saturno, con il classico e brillante motore monocilindrico verticale di 500 cc con distribuzione ad aste e bilancieri inserito in una poderosa ciclisticaadiuvatada una robusta forcella telescopica ed al posteriore un forcellone oscillante con una coppia di ammortizzatori telescopici. Il modello proposto è stato restaurato e personalizzato con assetto sportivo, equipaggiato con alcuni particolari non originali, è in ottime condizioni. Consigliato un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 269466 - VIN No. 265722
500cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

The glorious company founded by Giuseppe Gellera in Milan in 1909 was particularly distinguished for the technical and stylistic refinements of its models, both economic and sporting; among the latter is the Saturno, with its classic and brilliant 500cc vertical single-cylinder engine with a rod and balance timing system inserted in a powerful chassis aided by a strong telescopic fork and at the rear a swinging arm with a pair of telescopic shock absorbers. The proposed model has been restored and customised with sports trim, equipped with some non-original parts, and is in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



46**GILERA B300**
ANNI '50**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Telaio: 31*9453
300cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Negli anni '50 la Gilera decise di proporre alcuni modelli che potessero riscuotere un certo interesse verso l'utenza per arginare le agguerrite concorrenti nella classe di cilindrata intermedia. Nel 1953 viene presentato il modello denominato B300, una semplice ed interessante bicilindrica a 4 Tempi di 300 cc nata dall'unione di due gruppi termici del modello 150, l'ultimo modello progettato dall'Ing. Pietro Remor prima del divorzio dalla casa lombarda. Il modello proposto in asta è conservato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 31*9453
300cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

In the 1950s, Gilera decided to offer a few models that would be of interest to users in order to stem the tide of fierce competition in the intermediate displacement class. In 1953, the model known as the B300 was presented, a simple and interesting 300cc twin-cylinder 4-stroke engine was born from the union of two thermic groups of the 150 model, the last model designed by engineer Pietro Remor before his divorce from the Lombard company. The model offered at auction is preserved and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



47

GILERA G 175 EXTRA ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 103*2418 - #Telaio: 103*2418
175cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La 175 Gilera fu presentata nel 1956, ultimo dei modelli della serie Giubileo, che rappresentava un ulteriore passo evolutivo verso la ricerca delle prestazioni senza sacrificare le doti di maneggevolezza ed economia d'esercizio. Il modello proposto è restaurato ed equipaggiato di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 103*2418 - VIN No.103*2418
175cc - 4-Stroke - Not registered, without documents*

The 175 Gilera was presented in 1956, the last of the Giubileo series models, which represented a further evolutionary step towards the pursuit of performance without sacrificing handling and economy. The proposed model is restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



48**GILERA 150 TURISMO**
1952

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: *191*6750 - #Telaio: *191*6750
150cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Nell'immediato dopoguerra era fortissima la domanda di motorizzazioni di tutte le tipologie e le case motociclistiche non si fecero sfuggire questa importante occasione. Gilera scese in campo dapprima con una 125, monocilindrica a 4 Tempi, con forcella stampata ed ammortizzatori posteriori a compasso, pratica, economica, affidabile, assai gradita all'utenza, al punto tale da convincere i vertici aziendali a presentare, nel 1952, il modello 150 cc ottenuto maggiorando l'alesaggio del motore 125cc da 54 a 60mm che riscosse un buon successo. Il modello proposto è un 150 Turismo equipaggiato dalla classica forcella a parallelogramma in lamiera stampata ed ammortizzatori posteriori a compasso, è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No.*191*6750 - VIN No.*191*6750
150cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

In the immediate post-war period there was huge demand for motorcycles of all types, and motorbike manufacturers did not miss this important opportunity. Gilera first took the field with a 125cc, single-cylinder 4-stroke engine, with moulded forks and rear compressed shock absorbers practical, economical, reliable, and very popular with users, to the point of convincing company management to present, in 1952, the 150cc model obtained by increasing the bore of the 125cc engine from 54 to 60mm which was a great success. The model on offer is a 150 Turismo equipped with the classic pressed-steel parallelogram fork and compass rear shock absorbers. It is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



49**GILERA G 175 ROSSO EXTRA
1958****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 1895255 - #Telaio: 1895255
175cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

In casa Gilera nel 1957 arrivò la Rosso Extra, la più potente di tutta la serie Giubileo, mossa dal classico motore monocilindrico a 4 tempi con due valvole e distribuzione ad aste e bilancieri inserito in una robusta ciclistica composta da telaio in tubi d'acciaio, forcella telescopica ed al posteriore, forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici. Il modello proposto in asta è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 1895255 - VIN No. 1895255
175cc - 4-Stroke - Not registered, with documents*

In 1957, the Gilera Rosso Extra arrived, the most powerful of the entire Giubileo series, powered by the classic single-cylinder 4-stroke engine with two valves and rocker and rod timing system inserted in a robust chassis composed of a steel tube frame, telescopic fork and, at the rear, a swinging arm with two hydraulic shock absorbers. The model at auction is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



50**GILERA GIUBILEO 98**
1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: *001*20245* - #Telaio: *001*20245*
98cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

Lanciata nel 1959 per celebrare il cinquantesimo anniversario 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 elementi che decretarono il successo di questo modello con una produzione complessiva di 60000 unità. Il modello proposto in asta è conservato ed in ottimo stato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. *001*20245* - VIN No. *001*20245*
98cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

Launched in 1959 to celebrate the 50th anniversary of its foundation, the Giubileo series had its displacement reduced to 98 cc with mechanical updates including moving the rocker arms from right to left. A large cooling fin in the lower part of the engine crankcase; the chassis was equipped with a telescopic fork and swinging arm with hydraulic shock absorbers and 17" wheels, all elements that decreed the success of this model with a total production of 60,000 units. The model at auction is preserved and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



51**GILERA GIUBILEO SUPER 202
ANNI '60**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Telaio: 201*698
202cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Gilera, per celebrare il cinquantenario presentò, nel 1959 un modello denominato Giubileo, una moto leggera dotata di un robusto e brillante motore monocilindrico a 4 Tempi, inizialmente con cilindrata di 175 cc, seguita poi, a breve distanza dalle cilindrata di 98, 125 e 150 cc per poi terminare la serie con il modello più performante, di 202 cc, ottenuti aumentando l'alesaggio del motore di 175 cc da 60 a 65 mm. Dotata di cambio a 5 velocità con una potenza accreditata di 11 CV ed una robusta ciclistica con forcella telescopica, forcellone oscillante con ammortizzatori, ruote da 17" sia all'anteriore che al posteriore ed una coppia di freni a tamburo con mozzo centrale, il tutto per 115 Km/h di velocità massima dichiarata. Quello proposto in asta è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 201*698
202cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Gilera, in 1959, to celebrate its 50th anniversary it presented a model called the Giubileo, a lightweight motorbike equipped with a robust and brilliant single-cylinder 4-stroke engine, initially with a displacement of 175cc, followed shortly after by displacements of 98, 125 and 150cc, and then ending the series with the highest performing model, of 202cc, obtained by increasing the bore of the 175cc engine from 60 to 65mm. Equipped with a 5-speed gearbox with a credited power of 11 BHP and a robust chassis with telescopic fork, swinging arm with shock absorbers, front and rear 17" wheels and a pair of drum brakes with central hub, all for a claimed top speed of 115 km/h. The one offered at auction is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



GILERA ARCORE 124 5V STRADA ANNI '60



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 600 - 1.500

#Motore: *101*80924* - #Telaio: *101*80924*
124cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Presentata nel 1966 come naturale evoluzione della Giubileo, la Gilera 124 5 V Strada, dotata di un brillante motore a 4 Tempi con distribuzione ad aste e bilancieri ed una robusta ciclistica con telaio in tubi trafilati in acciaio, ruote da 17" freni a tamburo con mozzo centrale diventa ben presto una delle ottavo di litro più ambite dai giovani. Il modello proposto è ottimamente conservato ed è dotato dei caratteristici semimanubri inclinati, adatti ad una guida sportiva. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. *101*80924* - VIN No. *101*80924*
124cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Presented in 1966 as a natural evolution of the Giubileo, the Gilera 124 5V Strada, equipped with a brilliant 4-stroke engine with rods and balancers distribution and a robust chassis with a drawn steel tube frame, 17" wheels, and drum brakes with a central hub, which soon became one of the most sought-after eight-litre models by young people. The proposed model is well preserved and has the characteristic sloping half-handlebars, suitable for sporty riding. A general inspection before use is recommended.



GILERA ARCORE 150 5V ANNI '70



BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: *112*1550* - #Telaio: *112*2422*
150cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Le versioni 125 e 150 della 5V Arcore, presentate al Salone di Milano del 1971, sostituirono i precedenti modelli monocilindrici a quattro tempi e cambio a cinque rapporti, di pari cilindrata, che avevano costituito un punto di forza della produzione Gilera nella seconda metà degli anni '60; in particolare, con il modello da 150cc era possibile accedere alla circolazione autostradale e questo ne faceva un modello appetibile anche ad un'utenza turistica a più vasto raggio. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. *112*1550* - VIN No. *112*2422*
150cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

The 125 and 150 versions of the 5V Arcore, presented at the 1971 Milan Motor Show, replaced the previous single-cylinder four-stroke models with a five-speed gearbox of the same displacement that had been a strong point of Gilera production in the second half of the 1960s. In particular, with the 150cc model it was possible to access motorway traffic and this made it an attractive model for a wider range of tourists. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



54**GUAZZONI 150 SV**
1957**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 2.500

STIMA
ESTIMATE

€ 3.500 - 5.500

#Motore: SV*516 - #Telaio: SV*516
150cc - 2Tempi - Radiata, 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 150 cc sempre monocilindrico a 2 tempi, che viene proposto nelle versioni Turismo, Sport e Super Sport, il modello Turismo presentato è conservato ed è un'occasione per acquistare una brillante motoleggera degli anni '50. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. SV*516 - VIN No. SV*516
150cc - 2-Stroke - Not registered, with documents*

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, in 1950, he began production of a 250cc single-cylinder 2-stroke engine built to order by the Bologna-based FBM firm and the following year saw the debut of the 150 cc model, also a single-cylinder 2-stroke engine, which was offered in Turismo, Sport and Super Sport versions. The Turismo model presented is preserved and is an opportunity to buy a brilliant 1950s motorbike. A general inspection before use is recommended.



55**HONDA CB 500 FOUR**
1972

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 2174807 - #Telaio: 2088359
500cc - 4Tempi - Senza documenti

Honda, ha progettato modelli destinati a diventare autentiche pietre miliari, quali ad esempio le mitiche quadricilindriche della serie Four con il primo modello di 750 cc, un vero successo planetario. Sulla scia della 750, nel 1971 venne proposto il modello da 500 cc con leggere migliorie rispetto alla sorella maggiore, soprattutto per quanto riguardava la distribuzione dei pesi rendendola davvero piacevole da guidare in ogni condizione, dal traffico cittadino fino alle andature più disinvolte. La 500 Four proposta è una K1 con motore completamente revisionato da una officina specializzata nel 2012 e dotato di alcuni particolari aftermarket di origine corsaia quali la sella, i semimanubri e lo scarico sportivo "quattro in uno". Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 2174807 - VIN No. 2088359
500cc - 4-Stroke - Without documents

Honda, the company has always designed models destined to become authentic milestones, such as the legendary four-cylinder four series with the first 750cc model, a true planetary success. In the wake of the 750, the 500cc model was proposed in 1971 with slight improvements over its big sister, especially in terms of weight distribution, making it truly enjoyable to ride in all conditions, from city traffic to more casual rides. The 500 Four on offer is a K1 with an engine that was completely overhauled by a specialist workshop in 2012 and fitted with some aftermarket parts of racing origin such as the saddle, half-handlebars and the 'four-in-one' sports exhaust. A general inspection before use is recommended.



56**HONDA VT 600 C SHADOW**
ANNI '90

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 750

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 2708819- #Telaio: 2702533
600cc - 4Tempi - Con documenti

Il mercato delle motociclette denominate Custom fino agli anni '80 era pressoché dominato dall'americana Harley Davidson, con i suoi possenti motori bicilindrici dal suono tanto caratteristico da imporre la registrazione come marchio depositato. Le industrie giapponesi si inserirono nel mercato proponendo moto dalle caratteristiche simili, sia esteticamente che per l'architettura dei motori bicilindrici a V di 45° ma con prezzi di molto inferiori e doti di affidabilità assolutamente sconosciute alle bicilindriche made in Milwaukee. Honda presentò la Shadow Custom nel 1988 nelle varie cilindrata da 125 fino a 1100cc. La Shadow proposta è una 600 alla quale sono stati installati alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 2708819 - VIN No. 2702533
600cc - 4-speed - With documents

Until the 1980s, the Custom motorcycle market was almost dominated by the American Harley Davidson, with its mighty twin-cylinder engines that sounded so distinctive that it was registered as a trademark. Japanese manufacturers soon entered the market offering motorbikes with similar characteristics, both aesthetically and in terms of the architecture of the 45° V-twin engines, but with much lower prices and reliability qualities absolutely unknown to the two-cylinder engines made in Milwaukee. Honda presented the Shadow Custom in 1988 in various displacements from 125cc to 1100cc. The proposed Shadow is a 600cc on which some non-original components have been installed. A general inspection before use is recommended.



57**ISOMOTO GT
ANNI '50**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: D162155 - #Telaio: 161924
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Azienda lombarda per la produzione di caloriferi e frigoriferi nell'immediato dopoguerra convertì la sua produzione verso il settore motociclistico con il proprio marchio denominato Isomoto iniziando a distinguersi dalla concorrenza per le originali soluzioni tecniche adottate, una fra tutte il motore a 2 tempi con cilindro sdoppiato. Tra i vari modelli proposti, 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 con cilindro sdoppiato; la ciclistica si contraddistingue per gli ammortizzatori posteriori a vista e le ruote da 14". Esemplare restaurato con alcuni componenti ancora da ultimare, privo della sella. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. D162155 - VIN No. 161924
125cc - 2-Speed - Not registered, without documents

A Lombard company founded to produce heaters and refrigerators, after the war converted its production to the motorbike sector under its own brand name Isomoto, which began to distinguish itself from the competition with the original technical solutions adopted, one of which was the 2-stroke engine with split cylinder. Among the various models offered, a unit named B and commonly called GT was produced in 1954. This was an evolution of the first Isomoto of which it retained the classic engine with split cylinder. The chassis was characterised by visible rear shock absorbers and 14" wheels. This restored example with some components still to be finished, missing seat. A general inspection before use is recommended.



58**ISOMOTO B**
ANNI '50-'60

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Telaio: 59905
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Isomoto, azienda nata a Bresso, in provincia di Milano, originariamente per produrre caloriferi e frigoriferi, nell'immediato dopoguerra convertì la produzione verso il settore motociclistico presentando diversi modelli di moto e scooter accomunati da un originale propulsore a 2 Tempi con cilindro sdoppiato, telaio tubolare e ruote dal diametro da 12" o da 14". Con il marchio Isomoto nel 1954 viene prodotto un modello denominato B e comunemente chiamato GT. 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 verniciato con colori non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 59905
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Isomoto, a company founded in Bresso, in the province of Milan. Originally produced heaters and refrigerators but, in the immediate post-war period they converted production towards the motorbike sector, presenting various models of motorbikes and scooters united by an original 2-stroke engine with split cylinder, tubular frame and 12" or 14" wheels. In 1954, under the Isomoto name, a model called B and commonly called GT was produced, an evolution of the first Isomoto of which it retained the classic 125cc 2-stroke engine with split cylinder and the chassis characterised by exposed rear shock absorbers and 14" wheels. This model is restored and painted in non-original colours. A general inspection before use is recommended.



59

ITOM IDEAL ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

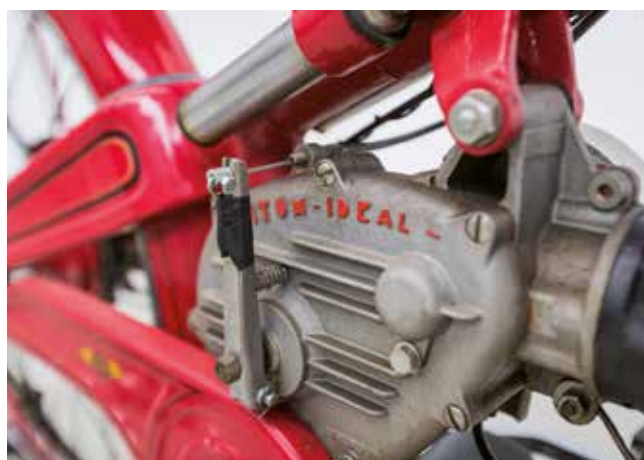
STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 50389 - #Telaio: 02869
50cc - 2Tempi - Senza 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 sabauda. Il modello Ideal con telaio monotrave, 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, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 50389 - VIN No. 02869
50cc - 2-Stroke - Without documents

ITOM (acronym for Industria Torinese Meccanica) was founded in 1948 by lawyer Corrado Corradi, and began its production of auxiliary micromotors for bicycles and mopeds in Turin and then moved, as the business grew, to the Sant'Ambrogio factory a few kilometres from the Savoy capital. The 'Ideal' model with its single girder frame, stamped sheet metal swing arm, parallelogram fork with central spring was powered by a 48cc 2-stroke ITOM engine. This restored unit is in excellent condition. A general mechanical check is recommended before use.



60

ITOM ESPERIA ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 300846 - #Telaio: 010910
49,5cc - 2Tempi - Senza documenti

ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, nel 1953 presenta il ciclomotore Esperia, dotato di un telaio monoscocca in lamiera stampata, sospensione anteriore con molle elicoidali, spinto da un motore di 49,5 cc a due tempi con cambio a due velocità comandato da manopola sul manubrio. Il modello proposto è restaurato e mancante di alcuni componenti quali le decalcomanie sul serbatoio del carburante. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 300846 - VIN No. 010910
49.5cc - 2-Stroke - Without documents*

ITOM, an acronym for Industria Torinese Meccanica, in 1953 presented the Esperia moped, equipped with a monocoque frame made of pressed sheet metal, front suspension with coil springs, and powered by a 49.5cc two-stroke engine with a two-speed gearbox controlled by a handlebar lever. The proposed model is restored and missing some components such as the decals on the fuel tank. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 124971IS - #Telaio: 124971*
50cc - 2Tempi - Senza documenti

L'ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, si concentrò anche su modelli di ciclomotori decisamente più sportivi sia nell'estetica che nelle prestazioni e, nel 1950, venne presentato il modello Sport, con linea filante ed il classico e collaudato motore di 50 cc, cambio a tre velocità con leva al manubrio e comando a fili. Esemplare restaurato e dotato di alcuni particolari non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 124971IS - VIN No. 124971
50cc - 2-Stroke - Without documents*

ITOM, an acronym for Industria Torinese Meccanica, also concentrated on moped models that were decidedly sportier in both appearance and performance and, in 1950, the Sport model was presented produced with sleek lines and the classic, tried-and-tested 50cc engine, three-speed gearbox with handlebar lever and wire control. Restored model with some non-original parts. A general inspection before use is recommended.



62

ITOM ASTOR SPORT 1959



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 157824 - #Telaio: 61278
50cc - 2Tempi - Con documenti

La Itom presentò nel 1954 il modello Astor, qui proposto nella versione Sport equipaggiato di alcuni componenti non originali, cambio a tre velocità con comando al manubrio, generosa ciclistica, leggero e maneggevole. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 157824 - VIN No. 61278
50cc - 2-Stroke - With documents*

Itom presented the Astor model in 1954, offered here in the Sport version equipped with some non-original components, three-speed gearbox with handlebar control, generous chassis, light and easy to handle. A general inspection before use is recommended.



63**ITOM ASTOR**
1963**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 175897 - #Telaio: 20638
50cc - 2Tempi - Con documenti

La Itom, fondata a Torino dall'Avv. Corrado Corradi nel 1948, presentò nel 1963 il modello Astor, un brillante ciclomotore con cambio a tre velocità con comando al manubrio, generosa ciclistica, leggero e maneggevole. Il modello proposto è equipaggiato di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 175897 - VIN No. 20638
50cc - 2-Stroke - With documents*

Itom, founded in Turin by the lawyer Corrado Corradi in 1948, presented the Astor model in 1963, a brilliant moped with a three-speed gearbox and handlebar control, a generous chassis, light and manoeuvrable. The proposed model is equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



64**ITOM SPORT**
1964**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500#Motore: 505538 - #Telaio: 69601
50cc - 2Tempi - Con documenti

La Itom, presentò nel 1963 del modello Astor, qui proposto nella versione Sport equipaggiato di alcuni componenti non originali e mancante delle decalcomanie su serbatoio e fianchetti laterali. Un brillantissimo ciclomotore con indole sportiva, cambio a tre velocità con comando al manubrio, generosa ciclistica, leggero e maneggevole, l'ideale per gite fuoriporta in sella ad uno storico motorino. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 505538 - VIN No. 69601
50cc - 2-Stroke - With documents

ITOM presented the Astor model in 1963, here in the Sport version equipped with some non-original components and missing the decals on the tank and side panels. A brilliant moped with a sporting character, three-speed gearbox with handlebar control, generous chassis, light and manoeuvrable, ideal for out-of-town trips on a historic moped. A general inspection before use is recommended.



65

ITOM ASTOR SUPER SPORT COMPETITION ANNI '60



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 155076 - #Telaio: 65393
50cc - 2Tempi - Senza documenti

ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, non era solo una fiorente industria che costruiva brillanti ed affidabili motorini che ben si prestavano alla motorizzazione di massa ma aveva anche una certa vocazione sportiva, che si realizzò con la presentazione del modello Astor, qui proposto nella versione Super Sport Competizione. Si tratta di un brillante ciclomotore con indole sportiva, cambio a tre velocità con comando al manubrio, generosa ciclistica, leggero e maneggevole, ideale per partecipare alle rievocazioni delle competizioni di un tempo. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 155076 - VIN No. 65393
50cc - 2-Stroke - Without documents

ITOM (acronym of Industria Torinese Meccanica) was not only a flourishing industry that built brilliant and reliable mopeds that were well suited to mass motorization, but also had a certain sporting vocation, which was manufactured with the presentation of the Astor model, here proposed in the Super Sport Competition version. This is a brilliant moped with a sporting character, three-speed gearbox with handlebar control, generous chassis, both light and manoeuvrable, ideal for taking part in the re-enactments of the competitions of yesteryear. A general inspection before use is recommended.





66**ITOM TABOR 70**
ANNI '60**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 501310 - #Telaio: 505348
70cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Itom iniziò la produzione di micromotori ausiliari per poi passare ai brillanti ed affidabili motorini che ben si prestavano alla motorizzazione di massa. Per un breve periodo produsse anche motocicli come il Tabor, con motore derivato dai modelli di 50cc. L'esemplare proposto e' completo ed originale. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 501310 - VIN No. 505348
70cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Itom began production of auxiliary micromotors and then moved on to the brilliant and reliable mopeds that were well suited to mass motorisation. For a short time it also produced motorcycles such as the Tabor, with an engine derived from the 50cc models. The model on offer is completed and original. non-original components. A general inspection before use is recommended.



67**ITOM ASTOR SIRIO**
ANNI '60**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000#Motore: 27882 - #Telaio: 1970501C
50cc - 2Tempi - Senza documenti

ITOM nel 1968 presentò il modello Sirio, dotato di telaio rinforzato, generose sospensioni, parafanghi in inox installati in posizione rialzata e marmitta anch'essa rialzata per evitare contatti con il terreno e l'ingresso di acqua nelle sessioni fuoristrada più impegnative. La linea è grintosa, così come il motore, dotato di cambio a 4 velocità con azionamento a pedale. Il Sirio proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 27882 - VIN No. 1970501C
50cc - 2-Stroke - Without documents

In 1968, ITOM presented the Sirio model, with a reinforced frame, generous suspension, and stainless steel mudguards installed in a raised position and a muffler that was also raised to prevent contact with the ground and water ingress in demanding off-road sessions. The line is sleek, as is the engine, equipped with a 4-speed gearbox with foot pedal control. The proposed Sirio is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



ITOM ASTOR FUORISTRADA ANNI '60



BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 303075 - #Telaio: 33115
50cc - 2Tempi - Senza documenti

ITOM, sul finire degli anni '60 non si fece sfuggire l'occasione di entrare nel mercato dei ciclomotori fuoristrada, specialità che stava prendendo piede nel nostro paese riscontrando un notevole interesse da parte dei giovani centauri. Nel 1969 presentò la versione a ruote artigliate del celebre modello Astor, denominata Fuoristrada, con telaio rinforzato, generose sospensioni, parafanghi in inox installati in posizione rialzata e marmitta anch'essa rialzata per evitare contatti con il terreno e l'ingresso di acqua nelle sessioni fuoristrada più impegnative. La linea grintosa, così come il motore, dotato di cambio a 4 velocità con azionamento a pedale contribuirono ad accrescere il fascino di questo bel ciclomotore. Il modello proposto è restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 303075 - VIN No. 33115
50cc - 2-Stroke - Without documents

ITOM, in the late 1960s, did not miss the opportunity to enter the off-road moped market, a speciality that was gaining ground in our country and attracting considerable interest from young centauri (motorbike riders). In 1969, it presented the claw-wheeled version of the famous Astor model, called Fuoristrada, with a reinforced frame, generous suspension, stainless steel mudguards installed in a raised position and a muffler that was also raised to avoid contact with the ground and water ingress in the most demanding off-road sessions. The racy styling, as well as the engine, equipped with a 4-speed gearbox with pedal actuation, contributed to the appeal of this fine moped. The model on offer is restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.







BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.200

#Motore: 07172 - #Telaio: 43244
50cc - 2Tempi - Con documenti

L'ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, aveva una gamma ampia di motori: l'offerta spaziava dai micromotori ai ciclomotori con trasmissione automatica affiancati poi dai modelli a tre e quattro velocità sia turistici che sportivi. Il modello denominato Automatic riscosse un discreto successo anche presso il pubblico femminile per la facilità di guida e per il telaio adatto alle signore. L'Automatic proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 07172 - VIN No. 43244
50cc - 2-Stroke - With documents

ITOM, an acronym for Industria Torinese Meccanica, had a wide range of engines: the offer ranged from micromotors to mopeds with automatic transmission, flanked by three- and four-speed models for both touring and sporting use. The model called the Automatic was also quite successful with the female public because of its ease of riding and its lady-friendly chassis. The Automatic on offer is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



70

ITOM NUOVO MONOMARCIA 1967



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Motore: 6189 - #Telaio: 601322
50cc - 2Tempi - Con documenti

L'ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, nel 1967 presentò il modello denominato Nuovo Monomarcia, dalla trasmissione automatica, comoda e pratica e con un originale serbatoio del carburante che avvolgeva il tubo di sostegno della sella. Esemplare conservato ed in ottimo stato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 6189 - VIN No. 601322
50cc - 2-Stroke - With documents*

In 1967, ITOM, an acronym for Industria Torinese Meccanica, presented a model called 'Nuovo Monomarcia', with automatic transmission, convenient and practical with an original fuel tank that wrapped around the seat support tube. Preserved model in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



71**ITOM AUTOMATIC AL
1975**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Telaio: 615795
50cc - 2Tempi - Con documenti

L'ITOM, acronimo di Industria Torinese Meccanica, nel 1974 presentò il modello denominato Automatic AL, dalla trasmissione automatica. Il modello presentato è stato riverniciato ed è sprovvisto di alcune decalcomanie. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 615795
50cc - 2-Stroke - With documents

In 1974, ITOM, acronym for Industria Torinese Meccanica, presented a model called Automatic AL, with automatic transmission. The model presented has been repainted and is missing some decals. A general inspection before use is recommended.



72**LAVERDA LAVERDA SF 2**
1974

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 17323 - #Telaio: 17323
750cc - 4Tempi - Con documenti

Ad inizio anni '70 gli uffici tecnici Moto Guzzi, Ducati e Laverda lavoravano costantemente per migliorare i propri prodotti ed attrarre nuovi clienti. In Laverda nel 1974 venne proposta l'evoluzione della fortunata serie SF, denominata SF2, dotata inizialmente, e per una ridottissima serie, di un freno a disco anteriore Brembo, che ben presto divennero due e che andavano a rimpiazzare l'ormai anacronistico freno a tamburo. Questa innovazione fu ben accolta dall'utenza e la SF2 mantenne ottimi livelli di vendite. La SF2 proposta è iscritta al Registro Storico FMI, ottimamente conservata ed equipaggiata di un cupolino sportivo. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 17323 - VIN No. 17323
750cc - 4-Stroke - With documents

At the start of the 1970s the technical departments of Moto Guzzi, Ducati and Laverda were constantly working to improve their products and attract new customers. In 1974, Laverda proposed the evolution of its successful SF series, called SF2, initially equipped, and for a very small series, with a Brembo front disc brake, which soon became two and replaced the now anachronistic drum brake. This innovation was well received by users and the SF2 maintained excellent sales levels. The proposed SF2 is entered in the FMI Historical Register (Italian Motorcyclist Federation), excellently preserved and equipped with a sports fairing. A general inspection before use is recommended.



73**LIBERIA YDRAL 125**
1956

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: 46479 - #Telaio: 7598
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Liberia, fabbrica francese fondata nel 1951 per produrre ciclomotori assemblandoli con motorizzazioni Sachs, ben presto strinse accordi commerciali con la Ydral, una fabbrica di motori fondata nel 1952 a Suresne nei pressi di Parigi. Nello stesso anno, venne presentato il primo modello di moto Liberia denominata A.125, equipaggiata con questo propulsore, era dotata di telaio in tubi a sezione mista con le classiche sospensioni a forcella telescopica e forcellone oscillante con una coppia di ammortizzatori teleidraulici. Nel 1955 viene presentato il modello denominato AJ55 con motore alimentato da un carburatore Dell'Orto da 18 mm ed è il modello presentato in Asta. Restaurato, in ottime condizioni, rappresenta un'occasione unica in quanto si tratta di una moto decisamente rara. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 46479 - VIN No. 7598
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Liberia, a French factory founded in 1951 to produce mopeds by assembling them with Sachs engines, soon made business agreements with Ydral, an engine factory founded in 1952 in Suresne near Paris. In the same year, the first model of the Liberia motorbike called the A125 was presented. Equipped with this engine, it had a mixed-section tubular frame with the classic telescopic fork suspension and swinging arm with a pair of telehydraulic shock absorbers. In 1955, the model called the AJ55 was presented with an engine powered by an 18mm Dell'Orto carburettor. Restored and in excellent condition, it represents a unique opportunity as it is a very rare motorbike. A general inspection before use is recommended.



74**MI-VAL 125 6G**
ANNI '50

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 75115 - #Telaio: 75115
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

MI-VAL, acronimo di Minganti Valtrompia, era un'azienda meccanica bresciana molto attiva nella produzione di moto leggere spinte da agili e prestanti propulsori a 2 tempi; tra le cilindratae proposte la 125 fu quella che sicuramente riscosse maggior successo sia a livello agonistico che commerciale. Il modello proposto è un 125 6 Giorni, in onore delle vittorie nelle competizioni così denominate, è dotato di telaio monoculla in tubi di acciaio, ruote da 19", forcella teleidraulica e sospensione posteriore a forcellone oscillante ed ammortizzatori idraulici. È restaurato ed è dotato di alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 75115 - VIN No. 75115
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

MI-VAL, an acronym for Minganti Valtrompia, was a mechanical company in Brescia, very active in the production of light motorbikes powered by agile and high-performance 2-stroke engines; among the displacements proposed, the 125 was certainly the most successful both at competitive and commercial level. The model on offer is a 125 6 Giorni, in honour of the victories in the competitions thus named; it has a single-cradle steel tube frame, 19" wheels, telehydraulic fork and rear suspension with swinging arm and hydraulic shock absorbers. It is restored and has some non-original components. A general inspection before use is recommended.



75**MI-VAL 125 GS**
ANNI '60**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 46556 - #Telaio: 51933
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

MI-VAL, acronimo di Minganti Valtrompia, era un'azienda meccanica bresciana molto attiva nella produzione di moto leggere spinte da agili e prestanti propulsori a 2 tempi; uno di questi modelli è il 125 GS dotato di telaio monoculla in tubi di acciaio, ruote da 19", forcella teleidraulica e sospensione posteriore a forcellone oscillante ed ammortizzatori idraulici. Il GS proposto è, restaurato con alcuni particolari non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 46556 - VIN No. 51933
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

MI-VAL, an acronym for Minganti Valtrompia, was a Brescia-based mechanical firm that was very active in the production of light motorbikes powered by agile, high-performance 2-stroke engines; one of these models was the 125 GS with a single-cradle steel tube frame, 19" wheels, telehydraulic fork and rear suspension with swinging arm and hydraulic shock absorbers. The proposed GS is restored with some non-original parts. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: P 466820 - #Telaio: LP 8557
250cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Moto Guzzi, nel 1934 inizia 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. Nel 1937 viene presentato il modello P con cilindrata di 250 cc e l'esemplare proposto è una trasformazione corsaiola del modello P, per celebrare la fantastica vittoria di Omobono Tenni al Lightweight TT del 1937, il telaio è in tubi d'acciaio con la sospensione anteriore dotata di una forcella a parallelogramma con molla centrale ed al posteriore due unità ammortizzanti "a ruota guidata", conservato ed in buone condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. P 466820 - VIN No. LP 8557
250cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Moto Guzzi, in 1934 production of new models called V (Valvole in Testa) began and thanks to this and other solutions performance increased considerably, with a claimed power output of 22 bhp at 4,500 rpm and a top speed of around 120 km/h. In 1937, the P model with a displacement of 250cc was presented and the example proposed is a racing transformation of the P model, to celebrate Omobono Tenni's fantastic victory at the Lightweight TT in 1937, The frame is made of steel tubing with the front suspension fitted with a parallelogram fork with central spring and at the rear two "guided wheel" shock absorber units, preserved and in good condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

STIMA
ESTIMATE
€ 8.500 - 15.000

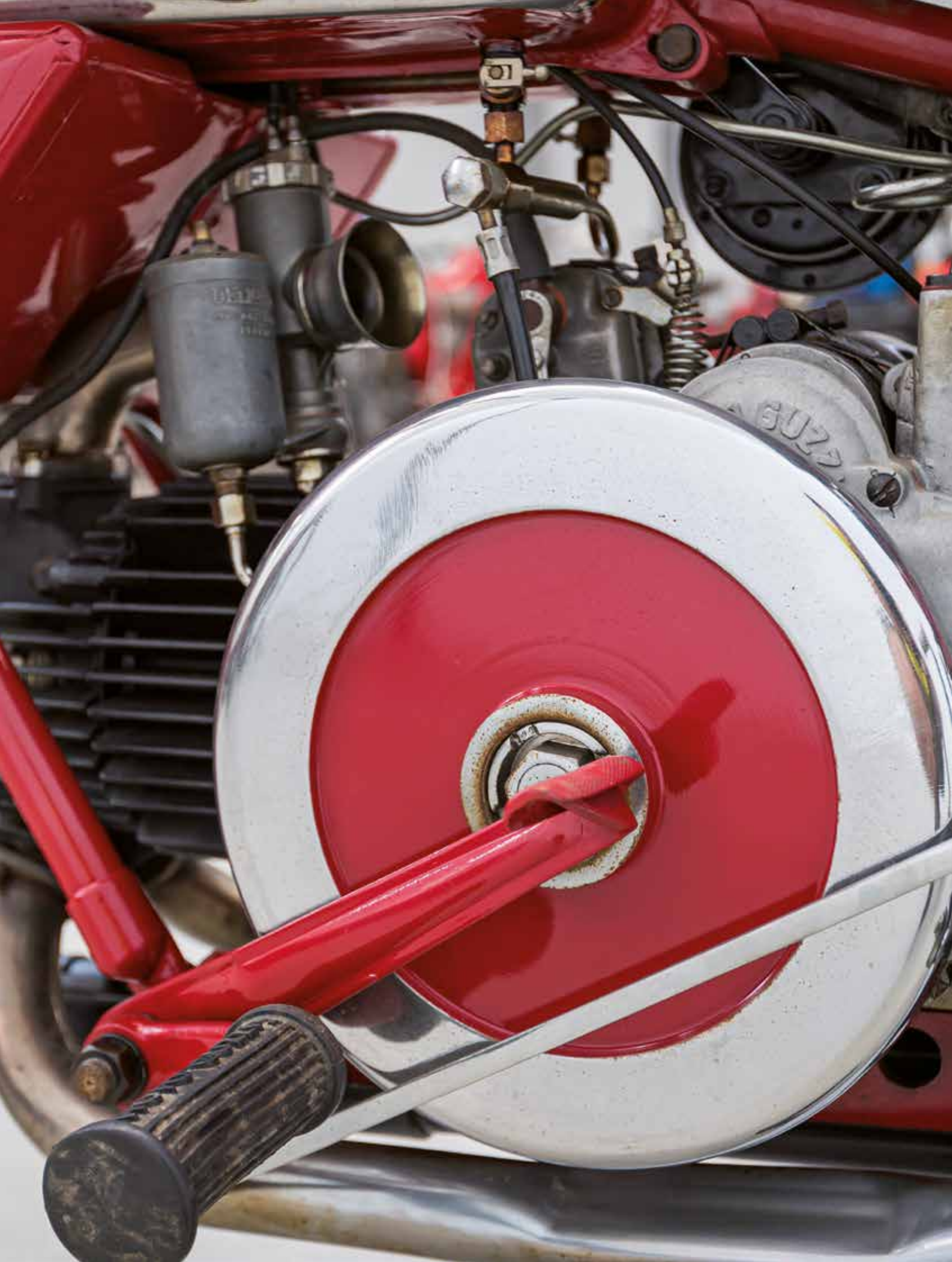
#Motore: V55255 - #Telaio: 14790
500cc - 4Tempi - Con documenti

In Moto Guzzi 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. Il modello proposto è un raro "bitubo" (così denominato per il doppio tubo di scarico), restaurato e in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. V55255 - VIN No. 14790
500cc - 4-Stroke - With documents

At Moto Guzzi already in 1934 started the production of the new models named V (Valvole in testa/overhead valves) began and thanks to this and other solutions, performance increased considerably, with a power accredited to 22 bhp at 4,500 rpm and a top speed of around 120 km/h. The frame was steel tubing with the front suspension fitted with a parallelogram fork with central spring and at the rear two 'compass' shock absorber units with elastic clutches and drum brakes. The proposed model is a rare 'bitubo' (so called because of the double exhaust pipe), restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.







BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 7.000

STIMA
ESTIMATE
€ 8.500 - 15.000

#Motore: S38856 - #Telaio: 28568
500cc - 4Tempi - 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 500 S è un classico intramontabile dello stile Moto Guzzi famoso in tutto il mondo. L'esemplare proposto è restaurato ed in ottime condizioni generali. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. S38856 - VIN No. 28568
500cc - 4-Stroke - With documents

The first Moto Guzzi models had 4-stroke engines with opposed-valve timing with an ingenious system involving a side intake valve and exhaust valve in the head. The frame was in steel tubing with the front suspension equipped with a parallelogram fork with central spring and two "compass" shock absorber units at the rear with Moto Guzzi-patented flexible clutches and drum brakes. The 500 S model is a timeless classic of the world-famous Moto Guzzi style. The proposed example is restored and in excellent overall condition. A general mechanical check is recommended before use.



79**MOTO GUZZI SUPERALCE
1947**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 5.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.500 - 11.000

#Motore: AV 72220 - #Telaio: 29938
500cc - 4Tempi - Con documenti

Nel periodo bellico, la Moto Guzzi progettò il modello Alce, che prestò servizio nel periodo dal 1939 al 1945 ed era l'evoluzione del modello G.T. 17 del 1932 che era già dotata del telaio elastico. A fine conflitto, nel 1946, venne presentato il modello denominato Superalce che presentava come principale innovazione la distribuzione a valvole in testa in luogo della precedente a valvole contrapposte ed il molleggio con la possibilità di indurimento per la guida con il passeggero ed anche i comandi vennero aggiornati adottando la leva del cambio con azionamento a pedale ed il comando dell'acceleratore a manopola in sostituzione del classico manettino a leva. Il Superalce proposto è iscritto al Registro Storico ASI, in ottimo stato di conservazione. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. AV 72220 - VIN No. 29938
500cc - 4-Stroke - With documents

During the war, Moto Guzzi designed the Alce model, which served from 1939 to 1945 and was an evolution of the G.T. 17 model of 1932 already equipped with a flexible frame. At the end of the war in 1946, the Superalce model was presented, whose main innovation was the overhead valve timing system in place of the previous opposed-valve system and springs with the possibility of hardening for riding with a passenger. The controls were also updated by adopting a pedal-operated gear lever and a twist-grip throttle control in place of the classic lever handle. The proposed Superalce is entered in the ASI (Italian Historical Autoclub register) and is in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



MOTO GUZZI MOTOLEGGERA 65 A 1948



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.200

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 27905 - #Telaio: A 27905
65cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Moto Guzzi di Mandello del Lario, famosissima casa produttrice di vittoriose motociclette si cimentò con grande successo anche nel settore delle piccole cilindrate 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 primo modello, denominato A è un classico della rinascita a due ruote del nostro Paese. Esemplare restaurato, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 27905 - VIN No. A 27905
65cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

Moto Guzzi of Mandello del Lario, the famous manufacturer of victorious motorbikes, successfully ventured into the small displacement sector by presenting the 65cc Motoleggera in 1946; it was an immediate commercial success. The ingredients were simple and highly effective: a single-tube steel frame, high wheels, parallelogram front suspension and rear suspension with swinging arm and double compression spring, all powered by a brilliant 65cc single-cylinder two-stroke engine with rotary disc intake and three-speed gearbox with manual control and lever located on the right next to the fuel tank. The first model, called the A, is a classic of our country's two-wheeler renaissance. Restored example in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



MOTO GUZZI AIRONE 250 1948



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.500 - 11.000

#Motore: M 91024 - #Telaio: 19933
250cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Moto Guzzi riprese nel 1948 il modello denominato Airone, presentato nel 1939, ed ammodernandolo per renderlo più attraente. Il famoso monocilindrico orizzontale vide l'adozione della testata in lega leggera, al reparto sospensioni venne adottata anteriormente una forcella telescopica rovesciata, con un originale piastra di ancoraggio e un generoso freno a tamburo; al posteriore forcellone oscillante con molle a spirale poste sotto il motore ed una coppia di ammortizzatori supplementari fissati al telaio. L'Airone proposto è restaurato ed in buone condizioni di conservazione. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. M 91024 - VIN No. 19933
250cc - 4-Stroke - Not registered, without documents*

In 1948, Moto Guzzi took up the model called Airone, presented in 1939, and modernised it to make it more attractive. The famous horizontal single-cylinder saw the adoption of a light alloy cylinder head, the suspension department adopted an inverted telescopic fork at the front, with an original anchor plate and a generous drum brake; at the rear a swinging arm with coil springs placed under the engine and a pair of additional shock absorbers fixed to the frame. The proposed Heron is restored and in good condition. A general inspection before use is recommended.



MOTO GUZZI AIRONE 250 SPORT 1952



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.500

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 12.000

#Motore: M 95363 - #Telaio: 22668
250cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La gloriosa casa di Mandello del Lario presentò nel 1948 la versione ammodernata del modello denominato Airone, presentato nel 1939. Il famoso monocilindrico orizzontale vide l'adozione della testata in lega leggera, al reparto sospensioni venne adottata anteriormente una forcella telescopica rovesciata, con un originale piastra di ancoraggio e un generoso freno a tamburo; al posteriore una coppia di ammortizzatori a frizione regolabili anche in marcia. L'airone proposto è un modello Sport, finemente restaurato ed in condizioni eccellenti. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. M 95363 - VIN No. 22668
250cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

In 1948, the glorious company from Mandello del Lario presented the modernised version of the model called Airone, which had been presented in 1939. The famous horizontal single-cylinder saw the adoption of a light alloy cylinder head, suspension was fitted with an inverted telescopic fork at the front, with an original anchor plate and a generous drum brake; at the rear a pair of friction dampers that could also be adjusted in gear. The proposed Heron is a Sport model, finely restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



83**MOTO GUZZI ZIGOLO**
1954

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Telaio: 92AAR
110cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Nel 1953 la Moto Guzzi presenta il modello denominato Zigolo, inizialmente con una cilindrata di 98cc che salirà successivamente a 110cc. Si tratta di un'originale moto carrozzata, spinta da un propulsore monocilindrico a 2 tempi derivato dal Cardellino con cilindro a canna cromata e disposto orizzontalmente. Un telaio con tubo centrale e carrozzeria parzialmente portante coadiuvata da una forcella telescopica ed al posteriore un forcellone oscillante con una coppia di ammortizzatori completano la moto. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni generali. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 95AAR
110cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

In 1953, Moto Guzzi presented the model called Zigolo, initially with a 98cc displacement that later rose to 110cc. This was an original bodywork motorbike, powered by a single-cylinder 2-stroke engine derived from the Goldfinch with a horizontally arranged chrome-plated cylinder. A frame with central tube and partially load-bearing bodywork assisted by a telescopic fork and at the rear a swinging arm with a pair of shock absorbers completed the bike. The proposed model is restored and in excellent overall condition. A general mechanical check is recommended before use.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: LA038 - #Telaio: LA040
175cc - 4Tempi - Con documenti

La Moto Guzzi Lodola, presentata nel 1956, rappresentò un ulteriore passo in avanti della casa di Mandello del Lario per soddisfare le esigenze del mercato che richiedeva moto agili, affidabili ed economiche. Fu un progetto innovativo e totalmente inedito, a partire dal motore, monocilindrico inclinato di 45° con cilindrata di 175 cc poi aumentata a 235 cc nella versione successiva. Il modello proposto è un 175 restaurato ed in ottimo stato con alcune parti non originali quali il corno di aspirazione in luogo del classico filtro dell'aria. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. LA038 - VIN No. LA040
175cc - 4-Stroke - With documents

Presented in 1956, the Moto Guzzi Lodola represented a further step forward by the Mandello del Lario Company to meet the needs of a market that required agile, reliable and economical motorbikes. It was an innovative and totally unprecedented project, starting with a single-cylinder engine, inclined at 45° and a displacement of 175cc, later increased to 235cc in the next version. The model on offer is a restored 175 in excellent condition with some non-original parts such as the intake horn in place of the classic air filter. A general mechanical check is recommended before use.



85**MOTO GUZZI LODOLA GT
1959**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: RBM33 - #Telaio: RBM22
235cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La Moto Guzzi Lodola, presentata nel 1956, rappresentò un ulteriore passo in avanti della casa di Mandello del Lario verso le esigenze del mercato che richiedeva moto agili, affidabili ed economiche. Fu davvero un progetto innovativo e totalmente inedito, a partire dal motore, monocilindrico inclinato di 45° con cilindrata di 175 cc poi aumentata a 235 cc nella versione successiva. Il modello proposto è un 235cc restaurato ed in ottimo stato di conservazione. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. RBM33 - VIN No. RBM22
235cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

The Moto Guzzi Lodola, presented in 1956, represented a further step forward by the manufacturer from Mandello del Lario towards the needs of the market, which required agile, reliable and economical motorbikes. It was truly an innovative and totally unprecedented project, starting with the engine, a single-cylinder inclined at 45° with a displacement of 175cc, later increased to 235cc in the following version. The model on offer is a 235cc restored and in excellent condition. A general mechanical check is recommended before use.



MOTO GUZZI CARDELLINO 65 1960



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: AFH20 - #Telaio: AFH20
65cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

Nel 1956 la famosa Motoleggera 65, chiamata affettuosamente Guzzino, si evolve ulteriormente, prende il nome di Cardellino e le modifiche apportate per aggiornare e rendere maggiormente appetibile questo iconico modello di motoleggera sono notevoli, a partire dalle sospensioni dove troviamo una forcella anteriore telescopica con molla centrale agente in compressione e al posteriore il forcellone oscillante con molle agenti in compressione ed ammortizzatori a compasso regolabili. Anche per i freni vengono abbandonati i tamburi laterali per dar spazio ad una coppia di tamburi centrali in lega leggera. Esemplare restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. AFH20 - VIN No. AFH20
65cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

In 1956, the famous Motoleggera 65, affectionately known as the Guzzino, evolved further, taking the name of Cardellino (Goldfinch) and the changes made to update and make this iconic model more attractive were notable, starting with the suspension with a telescopic front fork with central spring acting in compression and at the rear the swinging arm with springs acting in compression and adjustable compass shock absorbers. Even for the brakes, the side drums were abandoned in favour of a pair of light alloy central drums. Restored model equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



87**MOTO GUZZI CARDELLINO LUSO**
1961

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: BQM43 - #Telaio: BQM43
75cc - 2Tempi - Radiata, con 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 cilindrata che sale a 75 cc, il comando del cambio a pedale, le sospensioni con la collaudatissima forcella anteriore telescopica con molla centrale agente in compressione e al posteriore il forcellone oscillante con molle agenti in compressione ed ammortizzatori a compasso regolabili e questa fu l'ultima versione ad avere le sospensioni con queste caratteristiche. Il modello presentato è un Lusso, restaurato e verniciato con il caratteristico bicolore rosso e avorio con la sella biposto. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. BQM43 - VIN No. BQM43
75cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

In 1957, the famous Cardellino (Goldfinch) took the name New Goldfinch, a name chosen to underline the changes made to update and make this iconic model more attractive. Presented in two versions, Turismo and Lusso, with a displacement increasing to 75cc, a pedal-operated gearbox, the suspension with the tried and tested telescopic front fork with central spring acting in compression and at the rear the swinging arm with springs acting in compression and adjustable compass shock absorbers, the last version to have suspension with these characteristics. The model presented is a Lusso, restored and painted in the characteristic red and ivory two-tone with the two-seater saddle. A general inspection before use is recommended.



MOTO GUZZI STORNELLO 1964



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: 81HP - #Telaio: 81HP
125cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

Sul finire degli anni '50 la cilindrata di 125 cc era la favorita del mercato e la Moto Guzzi non poteva certamente perdere questa grande occasione. 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° sono le caratteristiche meccaniche. Lo Stornello proposto è uno Sport finemente restaurato Ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 81HP - VIN No. 81HP
125cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

Sul finire degli anni '50 la cilindrata di 125 cc era la favorita del mercato e la Moto Guzzi non poteva certamente perdere questa grande occasione. 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° sono le caratteristiche meccaniche. Lo Stornello proposto è uno Sport finemente restaurato Ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.



MOTO GUZZI STORNELLO 125 1971



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: ST003220 - #Telaio: ST21AT
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Sul finire degli anni '50 la cilindrata di 125 cc era la favorita del mercato. 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°. Negli anni il modello viene costantemente aggiornato e, nel 1971, entra in produzione la versione con alcune migliorie estetiche ed il cambio a 5 rapporti, del tipo proposto in asta. Finemente restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. ST003220 - VIN No. ST21AT
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

At the end of the 1950s, the 125cc displacement was the market favourite. 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 in steel tubing, telescopic fork, swinging arm and tele-hydraulic shock absorbers, 125cc single-cylinder 4-stroke engines inclined forward by 25°. Over the years the model was constantly updated and, in 1971, a version with some cosmetic improvements and a 5-speed gearbox, of the type offered at auction, went into production. Finely restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



90

MOTO GUZZI TROTTER ANNI '70



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 500

STIMA
ESTIMATE
€ 800 - 1.500

#Telaio: CE18CC
40cc - 2 TEMPI

Il Moto Guzzi Trotter rappresenta il primo 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 ed 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.

Esemplare restaurato e privo delle decalcomanie. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. CE18CC
40cc - 2-Speed

The Moto Guzzi Trotter was the first moped produced by the company from Mandello del Lario: very simple design, with a rigid frame, telescopic fork in pressed sheet metal, V-shaped, which made it suitable also for women, and powered by a single-cylinder two-stroke engine of 40cc. It was produced from 1966 to 1973 and the great sales success was a support for Moto Guzzi that was going through a difficult period with the transfer of ownership from the Parodi family to SEIMM. Restored model without decals. A general inspection before use is recommended.



91**MOTO MORINI TRESETTE
ANNI '50**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: TS 40833 - #Telaio: TS 40833
175cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Morini "battezzava" i suoi modelli con i nomi dei classici giochi di carte e l'ultimo modello della fortunatissima serie delle sportive stradali di 175cc si chiamò Tresette: quest'ultima aveva alcune migliorie meccaniche quali pistone ad alta compressione, carburatore maggiorato e scarico rivisto per aumentarne la potenza raggiungendo 22 CV al regime stratosferico di 10000 giri/minuto. Tutto questo brio era ben supportato da una generosa parte ciclistica, con telaio a culla aperta in tubi d'acciaio ed al reparto sospensioni una 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. Il Tresette proposto in asta è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. TS 40833 - VIN No. TS 40833
175cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Morini 'christened' its models with the names of classic card games and the last model in the highly successful series of 175cc road sports bikes was called the Tresette, which had some mechanical improvements such as a high compression piston, oversized carburettor and revised exhaust to increase power to 22 bhp at the stratospheric speed of 10,000 rpm. All this liveliness was well supported by a generous chassis, with an open cradle frame in steel tubes and in the suspension department a telescopic fork and swingarm with a pair of hydraulic shock absorbers and two drum brakes with the front double cam, all weighing 125kg. The Tresette offered at auction is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 6.500

STIMA
ESTIMATE
€ 8.000 - 15.000

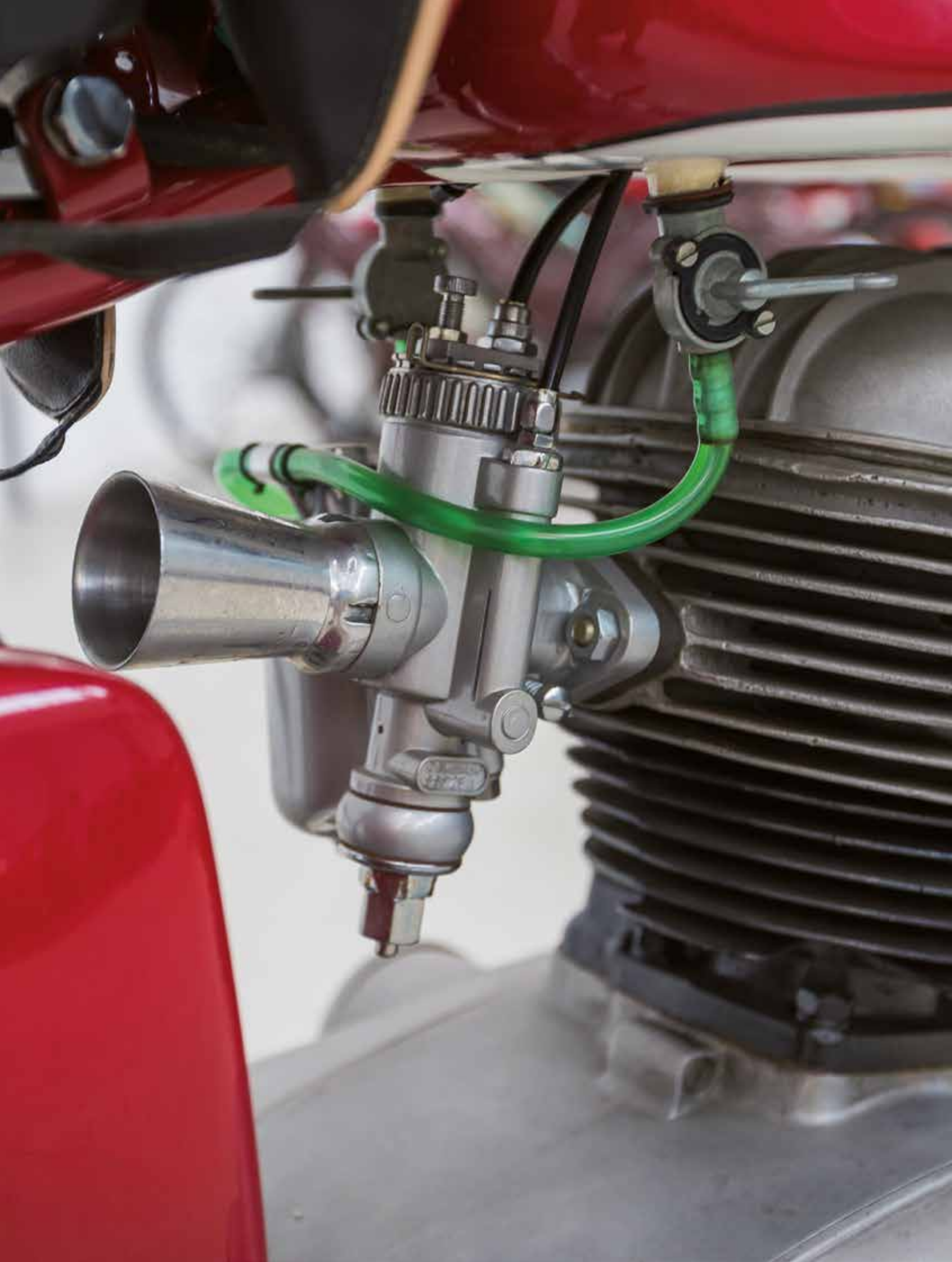
#Motore: B15323 - #Telaio: B15283
175cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La Moto Morini, famosa azienda bolognese fondata da Alfonso Morini nel 1937, 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 di maggior successo possiamo certamente collocare la serie 175, presentata nel 1953. Morini "battezzava" i suoi modelli con i nomi dei classici giochi di carte e, nel 1954, presentò il Settebello, certamente il modello più prestante e famoso che, con i suoi 15 CV al regime di 8200 giri/min. Il Settebello proposto è restaurato, in ottime condizioni e rappresenta un'ottima occasione per acquistare una delle più rappresentative motoleggere sportive di tutti i tempi. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. B15323 - VIN No. B153203
175cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

Moto Morini, the famous Bologna Company founded by Alfonso Morini in 1937, began its production with economical models, characterised by remarkable reliability, and later added many sports models that were highly successful in all countries and in many specialities. Among the most successful models we can certainly place the 175 series, presented in 1953. Morini "christened" its models with the names of classic card games and, in 1954, presented the 'Settebello', certainly the most powerful and famous model that, with its 15HP at 8,200 rpm. The proposed Settebello is restored, in excellent condition and represents an excellent opportunity to acquire one of the most representative sports motorbikes of all time. A general inspection before use is recommended.





93**MOTO MORINI CORSARO 125
ANNI '50****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: C03048 - #Telaio: C03076
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Dopo le prime motociclette a 2 tempi la produzione della Moto Morini si orienta ai propulsori a 4 tempi ed a metà degli anni '50 viene presentato il primo dotato di questo propulsore monocilindrico di 98cc denominato Sbarazzino, al quale faranno seguito negli anni successivi altri modelli di successo quali il Corsaro 125, presentato nel 1958, dotato di un brillante motore coadiuvato da una generosa ciclistica. Il Corsaro proposto è finemente restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. C03048 - VIN No. C03076
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents*

After the first two-stroke motorbikes, Moto Morini's production shifted towards four-stroke engines and, in the mid-1950s, the first model equipped with a 98cc single-cylinder engine called the Sbarazzino was presented. This was later followed by other successful models such as the Corsaro 125, presented in 1958, equipped with a brilliant engine assisted by a generous chassis. The proposed Corsaro is finely restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: C03800 - #Telaio: C03808
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Dopo le prime motociclette a 2 tempi la produzione della Moto Morini si orienta ai propulsori a 4 tempi ed a metà degli anni '50 viene presentato il primo modello a 4 tempi, monocilindrico di 98cc denominato Sbarazzino, al quale faranno seguito negli anni successivi altri modelli di successo quali il Corsaro 125, presentato nel 1958, dotato di un brillante motore coadiuvato da una generosa ciclistica. Il Corsaro proposto è finemente restaurato, in ottime condizioni ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. C03800 - VIN No. C03808
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

After the first two-stroke motorcycles, Moto Morini's production shifted towards four-stroke engines and in the mid-1950s the first four-stroke model was presented, a 98cc single-cylinder called the 'Sbarazzino', which was followed in later years by other successful models such as the Corsaro 125, presented in 1958, equipped with a brilliant engine assisted by a generous chassis. The proposed Corsaro is finely restored, in excellent condition and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.500

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 4.500

#Motore: Q - #Telaio: 01674
150cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Dopo le prime motociclette a 2 tempi la produzione della Moto Morini si orienta ai propulsori a 4 tempi ed a metà degli anni '50 viene presentato il primo modello, un monocilindrico di 98cc denominato Sbarazzino, al quale faranno seguito negli anni successivi altri modelli di successo quali il Corsaro 125cc, presentato nel 1958; questo modello venne poi successivamente maggiorato nel 1965 con il lancio del Corsaro 150 nelle versioni Turismo e Granturismo. L'esemplare proposto è un Turismo, restaurato, in condizioni eccellenti ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. Q - VIN No. 01674
150cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

After the first two-stroke motorcycles, Moto Morini's production shifted to four-stroke engines and in the mid-1950s the first model was presented, a 98cc single-cylinder called Sbarazzino, which was followed in later years by other successful models such as the Corsaro 125cc, presented in 1958; this model was later uprated in 1965 with the launch of the Corsaro 150 in Turismo and Granturismo versions. The proposed example is a Turismo, restored, in excellent condition and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 2.500

#Motore: 05119 - #Telaio: H05145
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Dopo le prime motociclette a 2 tempi la produzione della Moto Morini si orienta ai propulsori a 4 tempi ed a metà degli anni '50 viene presentato il primo modello a 4 tempi, monocilindrico di 98cc denominato Sbarazzino, al quale faranno seguito negli anni successivi altri modelli di successo quali il Corsaro 125, presentato nel 1958, dotato di un brillante motore coadiuvato da una generosa ciclistica. Il Corsaro proposto è finemente restaurato in ottime condizioni e sprovvisto di alcuni particolari. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 05119 - VIN No. H05145
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents*

After the first two-stroke motorcycles, Moto Morini's production shifted towards four-stroke engines and in the mid-1950s the first four-stroke model was presented, a 98cc single-cylinder called the Sbarazzino, which was followed in later years by other successful models such as the Corsaro 125, presented in 1958, equipped with a brilliant engine assisted by a generous chassis. The Corsaro on offer is finely restored in excellent condition and missing some parts. A general inspection before use is recommended.



97

MOTO MORINI CORSARINO ZZ 1960



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 900

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 2.500

#Telaio: 35596
50cc - 4Tempi - Con documenti

Il modello denominato Corsarino, presentato nel 1963 nelle varie versioni, soprattutto la Z che era una piccola motocicletta, ben presto divenne molto ambita dai giovani dell'epoca, dotata di un generoso telaio con buone sospensioni ed il motore monocilindrico a 4 tempi, robustissimo, con consumi limitati e che emetteva un suono da "moto grande"; L'evoluzione dello Z prese il nome di ZZ, presentato nel 1965 con la prima versione a tre marce con cambio a pedale, presto aggiornata a quattro velocità, con un'estetica davvero accattivante con sella lunga con ribattini e codino portanumero, un autentico oggetto del desiderio. Il Corsarino ZZ proposto è un prima serie, finemente restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 35596
50cc - 4-Stroke - With documents

The model called the 'Corsarino', presented in 1963 in its various versions, especially the Z, which was a small motorbike, soon became much sought after by the young people of the time, equipped with a generous frame with good suspension and a single-cylinder 4-stroke engine. It was very robust with limited consumption and emitting a 'big bike' sound. The evolution of the Z took the name of ZZ, presented in 1965 with the first three-speed version with pedal-operated gear, soon upgraded to four speed, with a truly eye-catching look with a long seat with rivets and a tail-rest, a genuine object of desire. The Corsarino ZZ on offer is a first series, finely restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



NISA **MOTO**
MORINI ITALY





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 420542 - #Telaio: 420542
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La Motobi venne fondata da Giuseppe Benelli che nel 1949 si separò dai fratelli abbandonando l'azienda di famiglia per dare vita al nuovo marchio, che si distinse sempre per soluzioni stilistiche e tecniche davvero notevoli. In particolare la caratteristica forma a "uovo" del motore, progettato nel 1955 dal geniale Piero Prampolini, che equipaggiò moltissimi modelli del marchio pesarese fino a divenirne un originale segno distintivo. Il modello Imperiale di 125cc venne presentato al Salone di Milano nel 1956 nelle versioni standard e Sport, quest'ultima accreditata per una potenza di 5,80CV a 6500 giri/min. La Imperiale Sport proposta è restaurata, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 420542 - VIN No. 420542
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

Motobi was founded by Giuseppe Benelli, who in 1949 separated from his brothers, leaving the family business to set up the new brand, which was always distinguished by truly remarkable stylistic and technical solutions. In particular, the characteristic 'egg' shape of the engine, designed in 1955 by the ingenuity of Piero Prampolini, which equipped many models of the Pesaro-based brand to the point of becoming an original distinguishing mark. The 125cc Imperiale model was presented at the Milan Motor Show in 1956 in standard and Sport versions, the latter credited with a power output of 5.80HP at 6,500 rpm. The proposed Imperiale Sport is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



99

MOTOBİ CATRIA 175 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 450136 - #Telaio: 450136
175cc - 4Tempi - Con documenti

La Motobi venne fondata da Giuseppe Benelli che nel 1949 si separò dai fratelli abbandonando l'azienda di famiglia per dare vita al nuovo marchio. La caratteristica forma a "uovo" del motore, progettato nel 1955 dal geniale Piero Prampolini, che equipaggiò moltissimi modelli del marchio pesarese divenne un originale segno distintivo. Nelle varie cilindrata proposte la 175 era quella più importante anche dal punto di vista commerciale e nel 1956 viene presentata la 175 Catria, una brillante motoleggera che divenne ben presto la moto più desiderata grazie anche ai molti successi della Motobi nelle competizioni. L'esemplare proposto in asta è un primo serie, restaurato, in ottime condizioni ed iscritto al Registro Storico FMI. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 450136 - VIN No.450136
175cc - 4-Stroke - With documents

Motobi was founded by Giuseppe Benelli, who in 1949 separated from his brothers and left the family business to set up the new brand. The characteristic 'egg' shape of the engine, designed in 1955 by the ingenuity of Piero Prampolini, which equipped many models of the Pesaro-based brand to the point became an original distinguishing mark. Of the various engine capacities on offer, the 175 was the most important also from a commercial point of view and, in 1956, the 175 Catria was presented, a brilliant light-motorcycle that soon became the most desirable bike thanks also to Motobi's many racing successes. The example offered at auction is a first series, restored, in excellent condition and entered in the FMI Historic Register. A general inspection before use is recommended.



100**MOTOBI SPRING LASTING 250
ANNI '60****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 2.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore:4019 - #Telaio: 3795
250cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Gli insanabili contrasti famigliari che portarono alla separazione dei fratelli Benelli ed alla creazione da parte di Giuseppe del nuovo marchio denominato Motobi diedero vita ad una serie di modelli dai contenuti tecnici e stilistici decisamente interessanti; Nella classe di media cilindrata - 250 cc nel 1952, in risposta alla Benelli Leonessa arrivò la Motobi Spring Lasting, con il caratteristico motore dalla forma a uovo ma bicilindrico a due tempi con distribuzione rotativa centrifuga, un avanzato ma complicato sistema di alimentazione che venne poi abbandonato l'anno successivo per tornare al sistema di alimentazione convenzionale che prevedeva un carburatore con collettore di aspirazione sdoppiato. Lo Spring Lasting proposto è restaurato, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 4019 - VIN No. 3795
250cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

The irreconcilable family contrasts that led to the separation of the Benelli brothers and Giuseppe's creation of the new brand name Motobi gave rise to a series of models with decidedly interesting technical and stylistic content. In the medium displacement class of 250cc in 1952, in response to the Benelli Leonessa came the Motobi Spring Lasting, with its characteristic egg-shaped two-cylinder two-stroke engine with centrifugal rotary distribution, an advanced but complicated fuel system that was abandoned the following year to return to the conventional fuel system that involved a carburettor with a split intake manifold. The proposed Spring Lasting is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



101**MOTOBI CORSA
ANNI '60****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 1.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000#Motore: 470472 - #Telaio: 420012
175cc - 4Tempi - Senza documenti

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 in parecchie discipline, soprattutto Velocità ed in diverse cilindrata e, tra queste, la combattutissima classe 175, nella quale le rivali, Moto Morini in testa, erano ben agguerrite. La moto presentata è una 175 Corsa, conservata e dotata di alcuni particolari non originali, cosa assai frequente a quei tempi in quanto i piloti aggiornavano costantemente le proprie moto con componenti più moderni per renderle maggiormente competitive. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 470472 - VIN No. 420012
175cc - 4-Stroke - Without documents*

MotoBi distinguished itself both from a commercial point of view, with the launch of sturdy and reliable motorbikes, and from a sporting point of view with the conquest of many national and international titles in several disciplines, especially Speed and in different engine capacities and, among these, the hard-fought 175 class, in which rivals, Moto Morini in the lead, were very fierce. The bike presented is a 175 Corsa, preserved and fitted with some non-original parts, something very common in those days as riders were constantly updating their bikes with more modern components to make them more competitive. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 75880 - #Telaio: 00736
75cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La ditta Alpino Motobici Srl, fondata nel 1946 da Pietro Trespidi, ex dipendente Gilera, a Stradella, in provincia di Pavia, avvia la propria attività nel 1946 con la propria produzione di un motore ausiliario da applicare alle biciclette. In breve riesce a guadagnarsi la fiducia dei consumatori proponendo prodotti affidabili ed inizia la produzione delle prime motoleggere da 50 cc per poi salire di cilindrata passando a 75cc con motore monocilindrico a 2 tempi e cambio a tre velocità. Il modello presentato è restaurato ed è in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 75880 - VIN No. 00736
75cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

The company Alpino Motobici Srl, founded in 1946 by Pietro Trespidi, a former Gilera employee, in Stradella, in the province of Pavia, started its activity in 1946 with its own production of an auxiliary engine to be applied to bicycles. He soon succeeded in gaining the trust of consumers by offering reliable products and began the production of the first 50cc light motorbikes, later increasing to 75cc with a single-cylinder 2-stroke engine and three-speed gearbox. The model presented is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



103**MOTOCONFORT C 45S**
1954**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.500

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 4.500

#Motore: 584433 - #Telaio: 584295
125cc - 4Tempi - Radiata, con documenti francesi

La Motoconfort, fondata nel 1924 per la produzione di alcuni modelli di motori ausiliari da installare su telai di biciclette ed alcune motociclette di cilindrata fino a 300cc; Subito dopo la seconda guerra mondiale, venne presentato il Motoconfort C45, derivato da un ciclomotore anteguerra e commercializzato anche con il nome di D45 Motobécane, dotato di un motore monocilindrico a 4 tempi con valvole laterali da 125 cc e cambio a tre velocità azionato da una leva posizionata alla destra del serbatoio del carburante; questa robusta motoleggera diventa molto popolare e sarà prodotta fino al 1961. Il modello proposto in asta è del 1954 riconoscibile per la forcella a parallelogramma e la sospensione posteriore a ruota guidata, è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 584433 - VIN No. 584295
125cc - 4-Stroke - Not registered, with french documents

Motoconfort, founded in 1924 for the production of a few models of auxiliary engines to be installed on bicycle frames and some motorbikes with a capacity of up to 300cc. Immediately after the Second World War, the Motoconfort C45 was presented, derived from a pre-war moped and also marketed under the name D45 Motobécane, equipped with a 125cc single-cylinder 4-stroke engine with side valves and a three-speed gearbox operated by a lever positioned to the right of the fuel tank. This robust motorbike became very popular and was produced until 1961. The model on offer at auction is from 1954 and is recognisable by its parallelogram fork and guided wheel rear suspension. It is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



104**MOTOM 12 E**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 800**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000#Motore: 12446
48cc - 4Tempi - Senza 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 12E, presentato nel 1953, 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 fili, Esemplare restaurato e sprovvisto di alcuni particolari quali le decalcomanie del serbatoio. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 12446
48cc - 4-Stroke - Without documents*

Within the production of 4-stroke mopeds of the successful 48 series simple, inexpensive and robust moped the model 12E was presented in 1953, with its single-beam pressed-metal frame and parallelogram front suspension, which carved out a respectable position. It was a 48cc single-cylinder 4-stroke engine with overhead valves, and a power output of 2.2 bhp, three-speed gearbox with handlebar lever and wire control. This model is restored but lacking some details such as the tank decals. A general inspection before use is recommended.



105

MOTOM 100 JUNIOR ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 204 2573 - #Telaio: IGM 320301
98cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

In Motom, dopo le prime serie che riscossero notevoli successi nelle vendite, iniziarono a pensare al progetto di una moto vera e propria e, nel 1967, viene presentato il modello 100 Junior. Con questo modello la casa si allinea ad una forma più tradizionale della motocicletta, con motore monocilindrico a quattro tempi, raffreddato ad aria, cilindrata cc. 99,8, distribuzione ad aste e bilancieri e cambio di velocità a quattro rapporti. Telaio a trave tubolare in lamiera stampata, sospensione anteriore con forcella telescopica ed al posteriore forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici. Il modello proposto è restaurato, in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 204 2573 - VIN No. IGM 320301
98cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

At Motom, after the first series that enjoyed considerable sales success, they began to think about the design of a real motorbike and, in 1967, the 100 Junior model was presented, and thus the company aligned itself with a more traditional form of motorbike, with a single-cylinder, four-stroke, air-cooled engine, 99.8cc displacement, rocker-rod timing system and four-speed gearbox. Pressed sheet metal tubular girder frame, front suspension with telescopic fork and swinging arm with hydraulic shock absorbers at the rear. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



106**MOTOM SPORT**
1960

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 48*45363 - #Telaio: 91978
48cc - 4Tempi - 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 Sport ha il classico telaio monotrave in lamiera stampata ma dotato di forcella telescopica, 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 fili. Esemplare restaurato e dotato di alcuni particolari non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 48*45363 - VIN No. 91978
48cc - 4-Stroke - With documents

Motom was founded in 1945 in Milan by the De Angeli Frua family, driven by the desire to diversify production proposals in addition to their textile processing plants. The 48 Sport model had the classic single-beam frame made of pressed sheet metal but equipped with a telescopic fork. The engine was a single-cylinder 4-stroke engine with overhead valves, 48cc and a power of 2.2HP, three-speed gearbox with lever on the handlebars and wire control. Restored specimen with some non-original parts. A general inspection before use is recommended.

107**MOTOM 48 L**
1962

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 800

STIMA
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000

#Motore: 48*33331 - #Telaio: 48*33436
48cc - 4Tempi - Con documenti

La Motom mise in produzione la versione evoluta del 48: il modello 48 LL detto Superelle con il classico telaio monotrave in lamiera stampata ma dotato di forcella telescopica. 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 fili. Esemplare restaurato e sprovvisto di alcuni particolari quali le decalcomanie del serbatoio. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 48*33331 - VIN No. 48*33436
48cc - 4-Stroke - With documents

Motom put into production the advanced version of the 48: the 48 LL model known as the Superelle with the classic single-beam frame in pressed sheet metal but equipped with a telescopic fork. The engine was a single-cylinder 4-stroke with overhead valves, 48cc and a power output of 2.2 bhp, three-speed gearbox with lever on the handlebar and wire control. Restored specimen lacking some details such as tank decals. A general inspection before use is recommended.

108**MOTOM NOVA 48**
1966**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 800**STIMA**
ESTIMATE
€ 1.000 - 2.000#Motore: 211341 - #Telaio: 20811
48cc - 2Tempi - Con documenti

La Motom, dopo la serie di ciclomotori a 4 tempi con telaio in lamiera stampata che riscossero un grandissimo successo commerciale, verso la fine degli anni '60, per restare al passo con le richieste del mercato, presentò un ciclomotore denominato Nova 48, dotato di motore monocilindrico a 2 tempi con cilindro disposto orizzontalmente e trasmissione automatica. Il modello proposto è restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 211341 - VIN No. 20811
48cc - 2-Stroke - With documents

Motom, after the series of 4-stroke mopeds with a stamped sheet metal frame that were a great commercial success towards the end of the 1960s, in order to keep up with market demands, presented a moped called the Nova 48, equipped with a single-cylinder 2-stroke engine with a horizontally arranged cylinder and automatic transmission. The proposed model is restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.





BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 1.000

STIMA
ESTIMATE
€ 1.500 - 4.000

#Motore: 59/9075
50cc - 2Tempi - Senza documenti

Gino Bartali, indimenticabile campione di ciclismo, grazie alla sua enorme popolarità ben oltre i confini italiani, negli anni '50 venne "arruolato" per fare da emblema alle motociclette prodotte dalla Mototecnica dell'Italia centrale, piccola ma dinamica fabbrica con sede a Firenze. Nel 1959 viene presentato il modello di 50 cc dalla linea sportiva, con un generoso telaio ed un motore a due tempi con avviamento a pedali e cambio a 3 velocità comandato da una leva al manubrio. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 59/9075
50cc - 2-Stroke - Without documents

Gino Bartali, the unforgettable cycling champion, thanks to his enormous popularity far beyond Italian borders, was 'enlisted' in the 1950s to be the emblem for motorbikes produced by Mototecnica from central Italy, a small but dynamic factory based in Florence. In 1959, the 50cc model was presented with a sporty design, a generous frame and a two-stroke engine with foot-pedal starter and 3-speed gearbox controlled by a lever on the handlebar. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



110**MV AGUSTA 175 CSS DISCO VOLANTE**
ANNI '50**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 2.500**STIMA**
ESTIMATE
€ 5.000 - 11.000#Motore: 470893SS - #Telaio: 419476
175cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La MV nel 1952 presentò al Salone di Milano del 1952 la sua prima produzione a quattro tempi, il monocilindrico 175CST e CSTL. Un anno dopo arrivò la 175 CS Sport con alcune migliorie al propulsore, che aumentava la potenza massima a 15 CV a 8.800 giri/min e spingeva la velocità massima a 135 km/h (84 mph). A livello di sospensioni venivano offerte soluzioni alternative con una forcella di tipo Earles sviluppata da gara o la classica forcella telescopica convenzionale. Il suo stile era unico, poiché il modello presentava un serbatoio del carburante scolpito, quasi circolare se visto dall'alto. La CSS proposta è restaurata e dotata di alcuni componenti non originali quali gli ammortizzatori anteriori montati sulla forcella Earles di tipo più evoluto con regolazione del precarico molle. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 470893SS - VIN No. 419476
175cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

The MV Company in 1952 presented its first four-stroke production, the single-cylinder 175CST and CSTL, at the 1952 Milan Motor Show. A year later came the 175 CS Sport with some improvements to the engine, which increased maximum power to 15HP at 8,800 rpm and pushed the top speed to 135 km/h (84 mph). In terms of suspension, alternative solutions were offered with a race-developed Earles-type fork or the conventional telescopic fork. The proposed CSS is restored and fitted with some non-original components such as front shocks mounted on the more advanced Earles fork with spring preload adjustment. A general inspection before use is recommended.



111**MV AGUSTA TR 125**
ANNI '50**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 2.000

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 5.000

#Motore:608106 - #Telaio:608082
125cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

La MV nel 1954 avviò la produzione di una serie di motoleggere denominata TR (Turismo Rapido) equipaggiata con un insolito motore "quadro" (alesaggio x corsa 54x54mm) incastonato nel collaudato telaio a struttura mista tubi e lamiera stampata. La Turismo Rapido proposta in asta è restaurata ed in ottimo stato di conservazione. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No.608106 - VIN No.608082
125cc - 4-Stroke - Not registered, without documents*

In 1954, Meccanica Verghera (MV) started production on a series of light motorbikes called the TR (Turismo Rapido) equipped with an unusual 'quadro' engine (bore x-Stroke 54x54mm) set in the tried and tested tubular and pressed-metal frame. The Turismo Rapido offered at auction is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



112**MV AGUSTA 175 CSTL**
1959**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 2.500

STIMA
ESTIMATE

€ 3.500 - 5.000

#Motore: 406818T - #Telaio: 9259
175cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

La Meccanica Verghera (MV) avviò la produzione di motociclette alla fine del 1945 con un modello a due tempi da 98 cc; Nel 1952 presentò al Salone di Milano la sua prima produzione a quattro tempi, il monocilindrico 175CST e CSTL, quest'ultimo si differiva dal precedente modello per la sella biposto caratterizzati dal classico telaio a struttura mista tubi e lamiera stampata sul quale era montato un generoso propulsore monocilindrico disposto verticalmente e con distribuzione monoalbero a camme in testa. Il CSTL proposto è restaurato, iscritto al Registro Storico FMI ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 406818T - VIN No. 9259
175cc - 4-Stroke - Not registered, with document

Meccanica Verghera (MV) started motorbike production at the end of 1945 with a 98cc two-stroke model; in 1952, it presented its first four-stroke production at the Milan Motor Show, the single-cylinder 175CST and CSTL, the latter differed from the previous model in the two-seater seating characterised by the classic mixed tube and pressed sheet metal frame on which was mounted a generous single-cylinder engine arranged vertically and with single overhead camshaft timing. The proposed CSTL is restored, entered in the FMI Historic Register and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



113**MV AGUSTA 150 SPORT RS**
1965

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 2.000

STIMA
ESTIMATE
€ 2.500 - 5.000

#Motore: RS 853842 - #Telaio: RS853844
150cc - 4Tempi - Radiata, senza documenti

Dal 1959 il nuovo Codice della Strada concedette la possibilità di circolazione autostradale alle motociclette con cilindrata a partire da 150 cc e questa cilindrata divenne oggetto di studio per le nuove motoleggere da parte delle case motociclistiche. Anche MV non si fece attendere ed ampliò la propria gamma anche con questa cilindrata. Nel 1965 venne presentata la 150 Sport RS con caratteristiche simili ad altri già ben collaudati modelli della casa, vale a dire telaio con struttura mista lamiera stampata e tubi e motore monocilindrico con distribuzione monoalbero a camme in testa. Il modello presentato è uno Sport RS restaurato, in ottime condizioni ed equipaggiato con alcuni particolari non originali quali il tubo di scarico e le manopole. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. RS 853842 - VIN No. RS853844
150cc - 4-Stroke - Not registered, without documents

From 1959, the new Highway Code allowed motorbikes with an engine capacity of 150cc and above to circulate on motorways, and this engine capacity became the object of study for new light motorbikes by motorcycle manufacturers. MV did not hold back either and expanded its range to include this cylinder capacity. In 1965, the 150 Sport RS was presented with similar characteristics to other well-tested models of the company, namely a frame with a mixed structure of pressed sheet metal and tubes and a single-cylinder engine with single overhead camshaft timing system. The model presented is a restored Sport RS, in excellent condition and equipped with some non-original parts such as the exhaust pipe and levers. A general inspection before use is recommended.



114**NSU QUICKLY**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 400**STIMA**
ESTIMATE
€ 600 - 1.200#Motore: 101196 - #Telaio: 011031
50cc - 2Tempi - Senza documenti

La casa tedesca NSU, resa famosa per i suoi prestanti modelli di motociclette con soluzioni tecniche assolutamente avveniristiche, nell'immediato dopoguerra cercò di venire incontro alla fortissima domanda di motorizzazioni a costi contenuti lanciando sul mercato, nel 1953 il ciclomotore denominato Quickly dotato di un brillante motore di 50 cc a 2 tempi con cambio a 2 velocità, montato su un telaio in acciaio stampato e sospensione anteriore con due molle ai lati ruota collegati ai bracci in lamiera stampata. Fu un successo commerciale tant'è che complessivamente vennero prodotti oltre un milione di Quickly nelle varie versioni. Il Quickly presentato è un prima serie, restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 101196 - VIN No. 011031
50cc - 2-Stroke - Without documents*

In the immediate post-war period, the German manufacturer NSU, famous for its high-performance motorbikes with absolutely futuristic technical solutions, sought to meet the huge demand for low-cost engines by launching a moped called Quickly on the market in 1953. It was equipped with a brilliant 50cc two-stroke engine with a two-speed gearbox, mounted on a pressed steel frame and front suspension with two springs on the wheel sides connected to pressed steel arms. It was such a commercial success that over a million Quicklys in their various versions were produced. The Quickly presented is a first series, restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



115**NSU VOK 175**
1962**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Motore: 3308508 - #Telaio: 240411
175cc - 4Tempi - Radiata, con documenti

Negli anni '50 era abbastanza usuale per le case motociclistiche stringere accordi con altri marchi per produrre motociclette da commercializzare su alcuni mercati. Nel 1955 la famosa casa motociclistica tedesca NSU siglò un accordo con la Aero Caproni di Trento nel quale, l'azienda teutonica avrebbe fornito motori da installare sui telai prodotti in Italia. Uno di questi modelli fu il 175 VOK (da Ignazio Vok, che fu tra gli artefici dell'accordo e che con Angelo Macola fondarono la Vok & Macola all'epoca importatore italiano NSU) ed è il modello che vi presentiamo, restaurato, in ottime condizioni e decisamente raro. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 3308508 - VIN No. 240411
175cc - 4-Stroke - Not registered, with documents

In the 1950s it was quite usual for motorbike manufacturers to enter into agreement with other brands to produce motorbikes for sale in certain markets. In 1955, the famous German motorbike manufacturer NSU signed an agreement with Aero Caproni of Trento in which the Teutonic company would supply engines to be installed on frames produced in Italy. One of these models was the 175 VOK (from Ignazio Vok, one of the architects of the agreement and who, with Angelo Macola, founded Vok & Macola, the Italian NSU importer at the time) the model that is presented here, restored, in excellent condition and very rare. A general inspection before use is recommended.



116**OCMA DEVIL 160 SPORT
1953****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.500

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 4.500

#Motore: 12296/S - #Telaio: 12310/S
160cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

La OCMA, azienda metalmeccanica di Fiorano al Serio in provincia di Bergamo, specializzata in lavorazioni meccaniche di precisione, nel 1953 entra nel settore motociclistico con il proprio marchio Devil; Il modello di punta è motorizzato da un monocilindrico a 2 tempi di 160cc progettato dall'Ing. Boninsegna ed è dotato di un ingegnoso sistema di frenatura integrale azionato dalla leva sul manubrio. Alcune vicissitudini finanziarie ed una sospetta causa per violazione di brevetti costringono la OCMA alla chiusura del marchio Devil a soli due anni dall'esordio. Il 160 proposto è uno Sport, restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 12296/S - VIN No. 12310/S
160cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

OCMA, an engineering company based in Fiorano al Serio in the province of Bergamo and specialised in precision mechanical machining, entered the motorbike sector in 1953 with its own Devil brand. The top model was powered by a 160cc single-cylinder two-stroke engine designed by their engineer Boninsegna, was equipped with an ingenious integral braking system operated by the lever on the handlebar. Some financial vicissitudes and a suspected patent infringement lawsuit forced OCMA to close the Devil brand just two years after its debut. The 160 on offer is a Sport, restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



117**OSSA 250 PIONEER ENDURO AMERICA
1971****BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 2.800

STIMA
ESTIMATE

€ 3.500 - 5.000

#Motore: 308840 - #Telaio: B222963
250cc - 2Tempi - Con documenti

Ossa, approfittando della forte richiesta di motorizzazione del dopoguerra, iniziò a produrre moto sia da strada che da fuoristrada ottenendo moltissimi successi nelle competizioni, che trainarono le vendite. Tra i vari modelli spicca il modello da Enduro, con motore monocilindrico a 2 tempi di 250 cc, denominato Enduro America, destinato principalmente al mercato americano ed assai raro da trovare in Italia. Quello proposto è conservato ed in ottimo stato, con 1623 miglia percorsi, come da indicazione tachimetrica. Motore, cambio e sospensioni completamente revisionate, con carburatore competizione Bing + carburatore originale e gomme nuove. Si consiglia comunque un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 308840 - VIN No. B222963
250cc - 2-Stroke - With documents*

Ossa, taking advantage of the strong post-war demand for motorisation, he started to produce both road and off-road motorbikes, achieving great success in competitions, which drove sales. Among the various models, the Enduro model stands out, with a single-cylinder two-stroke 250cc engine, called Enduro America, intended mainly for the American market and very rare to find in Italy. The one presented is preserved and in excellent condition, with 1,623 miles travelled, as indicated by the speedometer. Engine, gearbox and suspension completely overhauled, with Bing competition carburettor + original carburettor and new tyres. However, a general inspection before use is recommended.





OSSA

118**PARILLA 150**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.500

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 4.500

#Motore: 128805 - #Telaio: 128805
150cc - 2Tempi - Radiata, 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 che 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. Nel 1951 viene presentato il modello 125cc con motore a 2 tempi seguito, due anni più tardi, dalla versione con il motore maggiorato a 150 cc, che è il modello proposto in asta, ottimamente restaurato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 128805 - VIN No. 128805
150cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

Parilla was founded in Milan in 1946 by Giovanni Parrilla, a technician born in Spain in 1912 who had emigrated first to Calabria and then to Lombardy. He did not miss the opportunity to take part in the motorisation of the country in the immediate post-war period and began to design and build both 2-stroke and 4-stroke motorbikes. In 1951, the 125cc model with a 2-stroke engine was presented, followed two years later by the version with an oversized engine of 150cc, which is the model at auction, and beautifully restored. A general inspection before use is recommended.



119**PARILLA BRACCO**
1958**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.500

STIMA
ESTIMATE

€ 2.500 - 4.500

#Motore: 104072 - #Telaio: 104072
125cc - 2Tempi - Radiata, 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. Nel 1951 viene presentato il modello Bracco, con motore monocilindrico a 2 tempi alloggiato in un generoso telaio in tubi a culla aperta, la forcella anteriore telescopica ed al posteriore il forcellone oscillante assistito da ammortizzatori telescopici ed a compasso regolabili, i freni sono a tamburo con mozzo laterale. Il modello proposto è restaurato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 104072 - VIN No. 104072
125cc - 2-Stroke - Not registered, with documents*

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. In 1951, the Bracco model was presented, with a single-cylinder 2-stroke engine housed in a generous open-cradle tubular frame, a telescopic front fork and at the rear a swinging arm assisted by adjustable telescopic and compass shock absorbers. The brakes were drum with side hub. The proposed model is restored and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



120

RUMI DIANA
ANNI '50



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 4.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: R 1253106 - #Telaio: 1341
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

I modelli di maggior successo di questo marchio furono le 125 nelle versioni Turismo e Sport, mono e bi carburatore. A metà degli anni '50 si aggiunse alla gamma anche il modello denominato Diana, che di fatto sostituiva la Turismo e fu prodotto in pochi esemplari. Il Diana offerto in asta è restaurato ed equipaggiato con alcune componenti non originali, con telaio modificato. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. R 1253106 - VIN No. 1341
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

The most successful models of this brand were the 125s in Turismo and Sport versions, single- and twin-carburettor. In the mid-1950s, a model called the Diana was also added to the range, which in fact replaced the Turismo and was produced in a few examples. The Diana at auction is restored and equipped with some non-original components and a modified frame. A general inspection before use is recommended.



121**RUMI JUNIOR ESPORTAZIONE**
ANNI '50**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 10.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 12.000 - 22.000

#Motore: 1886 - #Telaio: 155
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Nel 1953 l'ingegner Bruno Guidorossi, che sostituì l'ingegner Luigi Salmaggi alla direzione tecnica della Rumi, disegnò la Junior prendendo come base il modello bicarburatore, che aveva dato parecchie soddisfazioni in fatto di potenza e affidabilità. Apportò modifiche nel telaio, con tubi leggeri di vario diametro e doppia triangolazione, e nelle sospensioni, con forcellone oscillante posteriore e forcella tipo Earles anteriore. Il modello proposto è uno Junior Esportazione, restaurato ed equipaggiato con alcuni componenti non originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 1886 - VIN No. 155
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

In 1953, the engineer Bruno Guidorossi, who replaced Luigi Salmaggi as Rumi's technical director, designed the Junior based on the twin-carburettor model, which had given much satisfaction in terms of power and reliability. He made changes to the frame, with light tubes of various diameters and double triangulation, and to the suspension, with swinging arm at the rear and Earles-type fork at the front. The proposed model is a Junior Export, restored and equipped with some non-original components. A general inspection before use is recommended.



122**RUMI SS52 GOBBETTO REPLICA
ANNI '50**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 15.000

STIMA
ESTIMATE
€ 18.000 - 28.000

#Motore: 4 6039 - #Telaio: 4 6020
125cc - 2Tempi - Senza documenti

Con una simile vocazione sportiva era impossibile per Rumi non pensare alle competizioni e nel 1952 presenta il modello denominato SS52 conosciuto anche come "Gobbetto", per la caratteristica forma del carter motore nella zona di attacco del magnete d'accensione; altra caratteristica particolare è il serbatoio della benzina, un autentica opera d'arte, con i caratteristici svasamenti laterali per consentire alle braccia del pilota di inserirsi perfettamente e che, seguendo la moda delle moto da corsa dell'epoca, si prolunga oltre la forcella inglobando il canotto di sterzo. Il Gobbetto era principalmente utilizzato dai piloti ufficiali e ne furono prodotti pochissimi esemplari, quello proposto è una replica fedele ed è una moto che desterà sicuramente un elevato interesse nelle rievocazioni sportive per moto da Gran Premio, oltre ad essere una vera opera d'arte a due ruote. Si consiglia un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 4 6039 - VIN No. 4 6020
125cc - 2-Stroke - Without documents

With such a sporting vocation it was impossible for Rumi not to think of competitions who, in 1952, presented the model called SS52 also known as the "Gobbetto", due to the characteristic shape of the engine crankcase in the area where the ignition magnet is attached. Another particular feature is the petrol tank, a true work of art, with the characteristic lateral flares to allow the rider's arms to fit in perfectly and which, following the fashion of racing motorbikes of the time, extended beyond the fork encompassing the steering head. The Gobbetto was mainly used by official riders and very few examples were produced; the one proposed is a faithful replica and is a bike that will certainly arouse great interest in Grand Prix motorbike sporting re-enactments, as well as being a true work of art on two wheels. A general mechanical check is recommended before use.





123**RUMI SPORT**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 5.000

STIMA
ESTIMATE

€ 6.500 - 12.000

#Motore: XX7482 - #Telaio: 14006
125cc - 2Tempi - Radiata, senza 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 le sue motoleggere dalle prestazioni strabilianti, dotate di motori bicilindrici a due tempi con i cilindri disposti orizzontalmente ed i carter motore "tagliati" orizzontalmente. I modelli di maggior successo di questo marchio furono le 125 nelle versioni Turismo e Sport, mono e bi carburatore, oltre alle versioni da corsa che trionfarono in moltissime competizioni. Il modello offerto è uno Sport mono carburatore, è restaurato ed iscritto al Registro Storico FMI con il numero 15658. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. XX7482 - VIN No. 14006
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents*

Moto Rumi, born in Bergamo in the 1950s from the flair and genius of Donnino Rumi, thanks to its refined components and cutting-edge technical solutions for the time, soon became a much sought-after brand, famous for its light motorbikes with astonishing performance, equipped with two-cylinder two-stroke engines with the cylinders arranged horizontally and the engine casings 'cut' horizontally. The most successful models of this brand were the 125s in Turismo and Sport versions, single- and twin-carburettor, as well as racing versions that triumphed in many competitions. The model offered is a single-carburettor Sport restored and entered in the Rumi Historic Register under the number 15,658. A general inspection before use is recommended.



124**RUMI TURISMO**
1953**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 3.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 8687 - #Telaio: 11057
125cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

La Moto Rumi, azienda bergamasca fondata negli anni '50 divenne un marchio famoso per le sue motoleggere dalle prestazioni elevate. I modelli di maggior successo di questo marchio furono le 125 nelle versioni Turismo e Sport, mono e bi carburatore, oltre alle versioni da corsa che trionfarono in moltissime competizioni. Il modello offerto è un Turismo mono carburatore, restaurato e completo. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 8687 - VIN No. 11057
125cc - 2-Stroke - Not registered, with documents

Moto Rumi, a company from Bergamo founded in the 1950s, became a famous brand for its high-performance light motorbikes. The most successful models of this brand were the 125s in Turismo and Sport versions, single- and twin-carburettor, as well as racing versions that triumphed in many competitions. The model offered is a single-carburettor Turismo, restored and complete. A general inspection before use is recommended.



125

RUMI TURISMO 1956



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: 1B 16046 - #Telaio: 18327
125cc - 2Tempi - Radiata, con documenti

La Moto Rumi, azienda bergamasca fondata negli anni '50 da Donnino Rumi, grazie alla componentistica raffinata ed alle soluzioni tecniche d'avanguardia divenne un marchio famoso per le sue motoleggere dalle prestazioni strabilianti. I modelli di maggior successo di questo marchio furono le 125 nelle versioni Turismo e Sport, mono e bi carburatore, oltre alle versioni da corsa che trionfarono in moltissime competizioni. Il modello offerto è un Turismo mono carburatore, restaurato, in ottime condizioni, iscritto al Registro Storico Rumi con il numero 77. Consigliato un controllo meccanico generale prima dell'utilizzo.

*Engine No. 1B 16046 - VIN No. 18327
125cc - 2-Stroke - Not registered, with documents*

Moto Rumi, a company from Bergamo founded in the 1950s by Donnino Rumi, thanks to its refined components and cutting-edge technical solutions became a famous brand for its light motorbikes with astonishing performance. The most successful models of this brand were the 125s in the Turismo and Sport versions, single and twin-carburettor, as well as the racing versions that triumphed in many competitions. The model offered is a single-carburettor Turismo, restored, in excellent condition, registered in the Rumi Historic Register with number 77. A general mechanical check before use is recommended.



126**RUMI JUNIOR GENTLEMAN**
1962

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 10.000

STIMA
ESTIMATE
€ 12.000 - 22.000

#Motore: 9R125 321 - #Telaio: 610
125cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

La Moto Rumi, grazie alla componentistica raffinata ed alle soluzioni tecniche d'avanguardia per l'epoca divenne ben presto un marchio decisamente ambito, dotate di 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. I modelli di maggior successo di questo marchio furono le 125 nelle versioni Turismo e Sport, mono e bi carburatore, oltre alle versioni da corsa che trionfarono in moltissime gare in Italia ed all'estero; Il modello corsaiolo di maggior successo prese il nome di Junior Gentleman, quello proposto è restaurato ed in ottimo stato, un'occasione per acquistare una rara moto sportiva della classica scuola italiana. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. 9R125 321 - VIN No. 610
125cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Moto Rumi, thanks to its refined components and cutting-edge technical solutions for the time, soon became a much sought-after brand, equipped with two-cylinder two-stroke engines with the cylinders arranged horizontally and the crankcases 'cut' horizontally a true refinement for the time, later copied by the Japanese for their GP and sports bikes. The most successful models of this brand were the 125s in the Turismo and Sport versions, single- and twin-carburettor, as well as the racing versions that triumphed in many races in Italy and abroad. The most successful racing model was called the Junior Gentleman; the one proposed is restored and in excellent condition, an opportunity to buy a rare sports bike of the classic Italian school. A general inspection before use is recommended.



127**SOLEX 6000**
ANNI '70**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 1.000

STIMA
ESTIMATE

€ 1.500 - 4.000

#Telaio: 6047262 -
50cc - 2Tempi - Senza documenti

L'azienda francese Solex, dopo la fortunata serie dei motori ausiliari Velosolex prodotti in svariati milioni di esemplari, ad inizio degli anni '70 presentò alcuni modelli di ciclomotore con concetti più moderni, uno di questi fu il Solex 6000 con il motore coperto da una carenatura, dotato di un insolito impianto frenante con all'anteriore un tamburo ed al posteriore un disco con una pinza a comando meccanico e la trasmissione ad albero cardanico. Il modello proposto è conservato ed in ottime condizioni. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

VIN No. 6047262
50cc - 2-Stroke - Without documents

The French company Solex, after the successful series of Velosolex auxiliary engines produced in several million units, presented some moped models with more modern concepts at the beginning of the 1970s. One of these was the Solex 6000 with its engine covered by a fairing, equipped with an unusual braking system with a drum at the front and a disc with a mechanically controlled caliper at the rear, and a cardan drive shaft. The proposed model is preserved and in excellent condition. A general inspection before use is recommended.



128

SUZUKI GT 500 ANNI '70



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 3.000

STIMA
ESTIMATE
€ 5.000 - 10.000

#Motore: T500101091 - #Telaio: T500101091
500cc - 2Tempi - Radiata, senza documenti

Verso la fine degli anni '60, Suzuki fu tra le prime ad orientarsi verso i propulsori a 2 tempi, all'epoca ben più prestanti dei cugini a 4 tempi; presentando, nel 1967, il modello T 500, bicilindrico a due tempi frontemarcia con raffreddamento ad aria. Negli anni successivi questo modello venne notevolmente migliorato, sia per la parte prestazionale che per la ciclistica ed i freni e, con il modello denominato GT 500, del 1976 la potenza passa da 38 a 44CV, la forcella avrà gli steli maggiorati a 35mm ed il freno anteriore a tamburo sarà rimpiazzato da un disco ed una pinza di generose dimensioni. La GT 500 proposta è conservata ed è completa di tutti i componenti originali. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. T500101091 - VIN No. T500101091
500cc - 2-Stroke - Not registered, without documents

Suzuki, towards the end of the 1960s, turns towards 2-stroke engines, which at the time were much more powerful than their 4-stroke cousins, presenting the T 500 model in 1967, an air-cooled two-stroke engine, two-cylinder, two-stroke front end. In the years that followed, this model was considerably improved, both in terms of performance, chassis and brakes, and with the 1976 model, called the GT 500, power was increased from 38HP to 44HP, the fork had its stanchions increased to 35mm and the front drum brake replaced by a disc and a generously sized caliper. The proposed GT 500 is preserved and comes complete with all original components. A general inspection before use is recommended.



129**TRIUMPH TRIDENT T 150**
1971**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE

€ 8.000

STIMA
ESTIMATE

€ 12.000 - 20.000

#Motore: T150TJG01614
750cc - 4Tempi - Con documenti

Gli inglesi, notoriamente conservatori, per le loro moto di elevata cilindrata pensarono di sviluppare ulteriormente i propulsori, che erano bicilindrici ed, in casa Triumph, il Direttore Tecnico Bert Hopwood coadiuvato da Doug Hele pensarono di partire dal bicilindrico della serie T100 aggiungendo un cilindro e prendendo come riferimento i gruppi termici del modello monocilindrico da 250cc, la ciclística era simile al modello Bonneville con alcune migliorie alle sospensioni. Il nuovo modello prese il nome di T150 ed, all'epoca riscosse un buon successo, oggi è un modello molto ricercato. Il T 150 proposto è in eccellenti condizioni, dotato di alcuni preziosi componenti aftermarket quali semimanubri, freno anteriore Fontana del tipo omologato per le gare delle "derivate", sella monoposto con codino e targa portanumero. Si consiglia un controllo generale prima dell'utilizzo.

Engine No. T150TJG01614
750cc - 4-Stroke - With documents

The notoriously conservative British for their high capacity motorbikes decided to further develop the engines, which were twin-cylinder and, at Triumph, Technical Director Bert Hopwood assisted by Doug Hele started from the T100 series twin-cylinder by adding a cylinder and taking the thermic units of the 250cc single-cylinder model as a reference; the chassis was similar to the Bonneville model with some suspension improvements. The new model took the name T150 and was very successful at the time. Today, it is a much sought after model. The T 150 on offer is in excellent condition, fitted with some valuable aftermarket components such as half-handlebars, Fontana front brake of the type approved for 'derivative' racing, and single seat with tail and number plate. A general inspection before use is recommended.





19
BEEZUMPH
ANGLESEY CIRCUIT 2010

130**VERLOR VELOMOTEUR 100
1933**

BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 400

STIMA
ESTIMATE
€ 600 - 1.500

#Motore: 381236698
100cc - 2Tempi - Senza documenti

La Etablissement Verlor, fondata in Francia nel 1930 con stabilimento in Avenue Parmentier 105 nell'undicesimo Arrondissement di Parigi iniziò la produzione con un modello motorizzato Jap e dotato di cambio di velocità prodotto dalla Albion. In seguito produsse un modello 100cc come quello proposto. Esemplare completo da restauro.

*Engine No. 381236698
100cc - 2-Stroke - Without documents*

Etablissement Verlor, founded in France in 1930 with a factory at Avenue Parmentier 105 in the 11th Arrondissement of Paris, began production with a Jap-powered model with a gearbox manufactured by Albion. It later produced a 100cc model like the one on offer. Complete model for restoration.







MOTOCICLETTE
SPECIALI

Special Motorbikes

lotti | lots 131 - 134

TESPECIA

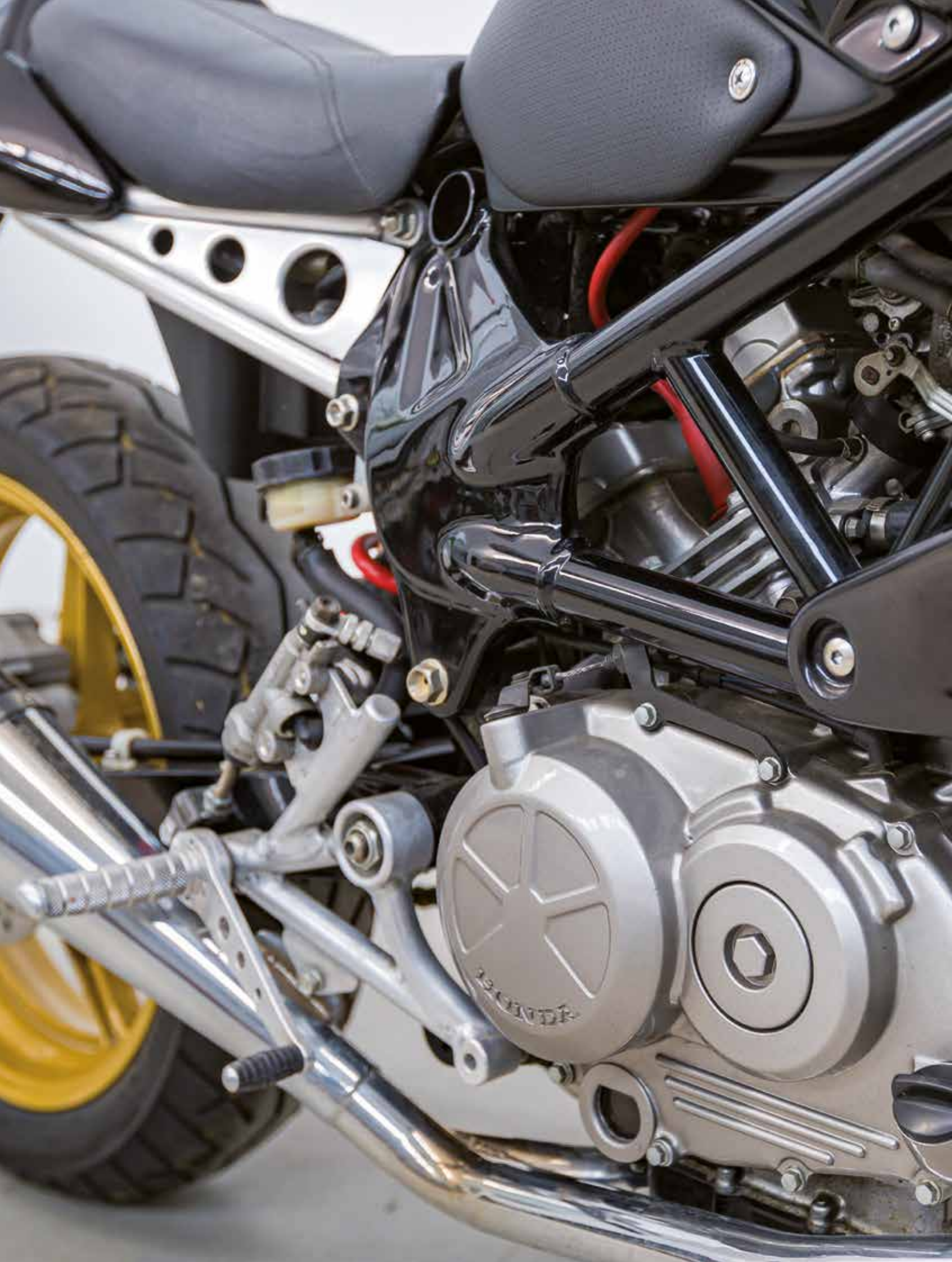
131**HONDA DSN 250 V-PER**
1999**BASE D'ASTA**
STARTING PRICE
€ 3.000**STIMA**
ESTIMATE
€ 5.000 - 12.000#Motore: MC15E - #Telaio: MC33-1000774
250cc - 4 TEMPI

Motocicletta naked, disegnata da Beestudio in compartecipazione con Design Service Network, venne prodotta in serie limitatissima dalla White Horse di Wako in Giappone. Dotata di una meccanica Honda VTR 250, ha uno stile unico che rimanda al dinamismo e alla velocità di correre. Il motore e la posizione di guida amplificano la maneggevolezza e l'agilità. Il telaio a traliccio e il cupolino semicarenato anticipano di molto gli stilemi di moto ancora in voga oggi. Corredato di manuale d'uso e copia del libretto originale. Esemplare da grande collezione e di sicuro impatto estetico. Ferma da pochi anni necessita una revisione meccanica.

Engine No. MC15E - VIN No. MC33-1000774
250cc - 4-Stroke

This naked motorbike, designed by Beestudio in partnership with Design Service Network, was produced in a very limited series by White Horse of Wako in Japan. Equipped with a Honda VTR 250 mechanical system, it has a unique style that evokes dynamism and speed to run. The engine and riding position amplify handling and agility. The trellis frame and semi-flat fairing anticipate the styles of motorbikes still in vogue today. Complete with owner's manual and a copy of the original logbook. A highly collectible and aesthetically pleasing model. Stopped for a few years and in need of a mechanical overhaul.











BASE D'ASTA
STARTING PRICE

€ 7.000

STIMA
ESTIMATE

€ 15.000 - 30.000

#Motore: LT 17205 - #Telaio: LF 30385
750cc - 4 TEMPI

Progettato da Emanuele Nicosia e realizzato dalla DSN in collaborazione con la White House di WakoGiappone, non si trattava di un puro esercizio di stile ma di una cosiddetta "S.U.B. Sport Utility Bike" funzionante ed efficiente, basata su meccanica Moto Guzzi Nevada 750. Il Sansone è il risultato di un mix perfetto di stili e concetti contrastanti: confort da scooter e prestazioni da cruiser. All'avanguardia per il periodo di produzione, è dotato di telecamera in luogo degli specchietti, doppio baule posteriore e parabrezza aerodinamico. È rimasto un esemplare unico, oggi un pezzo di alta collezione e di grande impatto estetico. Corredato di manuale d'officina e libro descrittivo a cura di Anna Visconti co-autrice del progetto. Funzionante ma fermo da alcuni anni, necessita di revisione meccanica prima dell'utilizzo.

Engine No. LT 17205 - VIN No. LF 30385
750cc - 4-Stroke

Designed by Emanuele Nicosia and built by DSN in collaboration with the White House in Wako, Japan, this was not a pure styling exercise but a so-called 'S.U.B.' - Sports Utility Bike - functional and efficient, based on Moto Guzzi Nevada 750 mechanics. The Samson was the result of a perfect mix of contrasting styles and concepts: scooter-like comfort and cruiser-like performance. Cutting-edge for its production period, it is equipped with a camera in place of the mirrors, double rear trunk and aerodynamic windscreen. It has remained a one-off, today a highly collectable and aesthetically pleasing model. Complete with workshop manual and descriptive book edited by Anna Visconti co-author of the project. In working order but stopped for some years, it needs a mechanical overhaul before use.









133

PIAGGIO PX 220 RALLY TRANSANATOLIA 2001



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 18.000

STIMA
ESTIMATE
€ 25.000 - 50.000

#Motore: 0027101 - #Telaio: VLX1T *6014698*
220cc - 2Tempi - Con documenti

Il versione evoluta della Vespa "Pharaon's Rally", la n1 di due ad aver partecipato e concluso il durissimo Rally TransAnatolia: 6 giorni sulle montagne della Turchia, tra Anatolia e Cappadocia. Ha vinto il premio speciale "Scooter" per aver concluso la gara. Versione modificata della Vespa Faraoni, con carreggiate allargate e telaio modificato. Progettata, preparata e guidata da Andrea Revel-Nutini insieme a Marcello Dibroggi. I kit motori e telaio e tutte le modifiche sono uniche e speciali realizzate appositamente. Motore 220 cc Pinasco e moltissime parti speciali. Pubblicata su moltissime riviste internazionali. Un pezzo eccezionale in soli due esemplari al mondo.

Engine No. 0027101 - VIN No. VLX1T *6014698*
220cc - 2-Stroke - With documents

The evolved version of the Vespa model of the 'Rally of the Pharaohs'; the only one of the two models to have participated in and finished the extremely tough TransAnatolia Rally: 6 days in the mountains of Turkey, between Anatolia and Cappadocia. It won the 'Scooter' special prize for finishing the race. Modified version of the Vespa Faraoni, with widened track and modified frame. Designed, prepared and driven by Andrea Revel-Nutini together with Marcello Dibroggi. The engine and frame kits and all the modifications are unique and specially made. The 220cc Pinasco engine and many special parts. Published in many international magazines. An exceptional piece in only two examples in the world.



TRANSANATOLIA

Andreas Kestel

19

BEKO

TUN

RALLY
MANAGING
GROUP



FOX®

SAPISCING

Dinasco







PIAGGIO VESPA PX 200 RALLY DEI FARAONI (PHARAONS) 2011



BASE D'ASTA
STARTING PRICE
€ 22.000

STIMA
ESTIMATE
€ 25.000 - 50.000

#Motore: 019981 - #Telaio: ZAPM742000002781
200cc - 2Tempi - Con documenti

La n. 1 di due vespe che hanno partecipato e terminato in coppia il "Rally dei Faraoni 2011" apparendo in classifica, le uniche all'arrivo in un Rally Internazionale dopo la Vespa arrivata alla Paris-Dakar del 1980. Sponsorizzate da Piaggio, Playboy e molte aziende private Italiane. Progettata, preparata e guidata da Andrea Revel-Nutini insieme a Marcello Dibrogni. I kit motori e telaio e tutte le modifiche sono uniche e speciali realizzate appositamente. Motore 200 cc Pinasco e moltissime parti speciali. Pubblicate su moltissime riviste internazionali sono pezzi unici. La seconda vespa è in una importante collezione privata per cui questa è l'unica esistente disponibile. Un vero pezzo di storia della Vespa!

Engine No. 019981 - VIN No. ZAPM742000002781
200cc - 2-Stroke - With documents

The No. 1 of two Vespas that participated in and finished the 2011 'Rally of the Pharaohs' as a pair, the only ones to finish in an International Rally since the Vespa arrived at the 1980 Paris-Dakar. Sponsored by Piaggio, Playboy and many private Italian companies. Designed, prepared and driven by Andrea Revel-Nutini together with Marcello Dibrogni. The engine and chassis kits and all the modifications are unique and especially made. A 200cc Pinasco engine and many special parts. Published in many international magazines they are unique pieces. The second Vespa is in an important private collection so this is the only one available. A true piece of Vespa history!





VAO

Andrea

P

1861 > 2011 >>
100° anniversario Casa d'Italia

DIXON

PHAR
INTERNATIONAL CR

TECH

Virgin
STYLE ROCK

1



MDM
Matti Tuning
320032008

RD
PRO MOTION
Racing Team

Pinasco
SPEED CONCEPT

CL

PLAYBOY
ITALY

BARDHAL

CARBONE

Piega
Pie Rubber

Shock absorbers

CARBONE
original shock absorbers



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 collezione 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 descrizioni, condition report, valori ed alle stime dei lotti contenuti nei cataloghi ed in qualsiasi altro materiale illustrativo; tali illustrazioni, descrizioni, valori e stime sono puramente indicativi ed 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, 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 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 essere utilizzati o riprodotti dall'acquirente e/o da terzi senza il previo consenso scritto di Aste Bolaffi.

3 - Esame dei lotti prima dell'asta

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

4 - Partecipazione in sala

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

- Commissioni d'asta per soggetti non passivi IVA: 15% (auto e moto classiche); 18% (tutte le altre categorie).
- Commissioni d'asta per soggetti passivi IVA: uguali a quelle applicate in caso di IVA del margine.
- IVA sul prezzo di aggiudicazione alle seguenti aliquote:
 - libri 4%
 - francobolli 10%
 - tutte le altre categorie 22%;
- IVA al 22% sulle commissioni.

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

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 il numero di lotto indica lo stato di Temporanea Importazione dello stesso nel territorio italiano. I lotti acquistati in regime di Temporanea Importazione 

non potranno essere ritirati direttamente dagli acquirenti, ma dovranno essere spediti, alla chiusura della pratica di Temporanea Importazione, a cura della casa d'aste e a spese dell'acquirente.

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-cinquantaper-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 di 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 il contratto di vendita ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., dandone comunicazione scritta all'acquirente, fatto salvo il diritto di risarcimento del danno causato per l'inadempienza. Le eventuali rate pagate dall'acquirente prima della risoluzione del contratto di vendita resteranno acquisite dalla casa d'aste a titolo di indennità ai sensi dell'art. 1526 cod. civ. fermo restando il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

11 - Ritiro e consegna dei lotti venduti

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

12 - Esportazione dei lotti

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

13 - Assenza di garanzia sui lotti

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

14 - Limitazione di responsabilità di Aste Bolaffi

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

15 - Perizie e attestati

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

16 - Cataloghi Asta numismatica

I cataloghi utilizzati come riferimento sono i seguenti: Bol. (Catalogo Bolaffi delle monete e delle banconote - Regno di Sardegna, Regno d'Italia e Repubblica italiana), Bol. Vat. (Catalogo Bolaffi delle monete della Città del Vaticano) Bab. (Babelon), Bartolotti, Biaggi, Bohering Calciati, Casolari, B.M.C. (British Museum Catalogue), Ciani, C.N.I. (Corpus Nummorum Italicorum), Cra. (Crapanzano/Giulianini), Cra. Vol. II (Crapanzano/Giulianini vol. II), Cravf. (Crawford), Coh. (Cohen), Crippa, Dav. (Davenport), Di Giulio, D.O.C. (Dumbarton Oaks Collection), Friedb. (Friedberg), Gad. (Gadoury), Galeotti, Gig. (Gigante), Gav. (Gavello) Guadàn, Gulbenkian, Haeb. (Haebberlin) 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 (Acmonital) **Ae** (Bronzo) **Ag** (Argento) **Al** (Alluminio) **An** (Antimonio) **Au** (Oro) **Ba** (Bronzital) **Cn** (Cupronichel) **Cu** (Rame) **El** (Elettro) **It** (Italmia) **M.b.** (Metallo biancho) **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, per un importo totale comunque non superiore a euro 12.500,00. Aste Bolaffi è tenuta a riscuotere e versare il "diritto di seguito" alla Società italiana degli autori ed editori (S.I.A.E.). 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, I comma, Legge 22 aprile 1941, n. 633. Il "diritto di seguito" sarà addebitato in accordo con l'articolo 10 che precede.

20 - Assenza del diritto di recesso

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

21 - Vendita con riserva della proprietà

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

22 - Vendite post-asta

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

23 - Garanzia legale per i consumatori

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

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

24 - Legge applicabile

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

25 - Foro competente

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

CON L'INVIO DEL PROPRIO ORDINE D'ACQUISTO, L'OFFERTA IN SALA, L'OFFERTA TELEFONICA OPPURE ON LINE IL CLIENTE ACCETTA INTEGRALMENTE ED IN VIA IRREVOCABILE TUTTE LE CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA SOPRALENCATE 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 online version will take precedence.

2 – Catalogues

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

3 – Inspection of lots prior to the auction

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

4 – Participation in the saleroom

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

5 – Participation by mail, via telephone or online

By submitting and signing the designated forms, the participant agrees to take part in the relevant auction and agrees to pay the hammer price and buyer's premium if his or her offer(s) is or are successful. The participant also agrees to verify at the end of the auction if his or her offer(s) has or have been successful, exempting Aste Bolaffi from any liability in this regard. Claims due to negligence or error in the filling out of written offers will not be accepted. Aste Bolaffi declines all liability to persons 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 and motorcycles); 18% (all other categories).

2. Buyer's premium rate for VAT payers: the same as those applied for the VAT margin scheme.

3. VAT on the hammer price at the following rates:

- books 4%
- stamps 10%
- all other categories 22%;


4. VAT on buyer's premium payable at 22%.

- goods that are shipped outside the EU:

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

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

9 – Lots being sold under Temporary Import regime

The symbol  after the lot number indicates its Temporary Import status within Italy. Lots purchased under the Temporary Import regime cannot be collected directly by the buyer, but must be shipped by the auction house, at the expense of the buyer, once the Temporary Import procedure has been closed.

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. (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** (Italia), **M.b.** (White metal), **Ma** (Silver-plated metal), **Md** (Gilded metal), **Mi** (Mixture), **Ni** (Nickel), **Ott.** (Brass), **Pb** (Lead), **Pe** (Pewter), **Pl** (Platinum), **Sn** (Tin), **Zn** (Zinc)

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

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

18 – Verification of cultural interest

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

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

Italian Legislative Decree no. 118 of 13 February 2006, implementing Directive 2001/84/EC, introduced into Italian law the right of authors of works of art and manuscripts, and their successors, to receive a fee on the price of each sale of the original work subsequent to the first sale (so-called "droit de suite"). The "droit de suite" is due only if the sale price is not less than 3,000.00 Euro. It is calculated as follows: • 4% for the portion of the sale price from € 0 to € 50,000.00; • 3% for the portion of the sale price from € 50,000.01 to € 200,000.00; • 1% for the portion of the sale price from € 200,000.01 to € 350,000.00; • 0.5% for the portion of the sale price from € 350,000.01 to € 500,000.00; • 0.25% for the portion of the sale price exceeding € 500,000.00, for a total amount not exceeding € 12,500.00. Aste Bolaffi is required to collect and remit the "droit de suite" to the Italian Society of Authors and Publishers (SIAE). 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.



INFORMATIVA PRIVACY AI SENSI E PER GLI EFFETTI DI CUI ALL'ART. 13 E 14 DEL REGOLAMENTO UE 2016/679

1. Estremi identificativi del Titolare

Il Titolare del trattamento è ASTE BOLAFFI S.P.A, nella persona del suo legale rappresentante pro tempore, con sede legale in Via Cavour, 17 - 10123 Torino - C.F. 09591610010.

2. Finalità del trattamento

Il trattamento dei dati personali forniti è finalizzato unicamente a:

- esecuzione di misure precontrattuali e contrattuali;
- partecipazione alle aste e invio dei cataloghi ad esse relativi;
- adempimento obblighi di legge;
- adempimento obblighi anticiclaggio;
- gestione del contratto, ad esempio rapporti con agenti, rappresentanti, ecc...
- eventuali collaborazioni professionali esterne per l'adempimento degli obblighi di legge;
- tutela dei diritti contrattuali;
- gestione amministrativa;
- invio di newsletter, materiale pubblicitario e promozionale;

3. Base Giuridica del trattamento

Il trattamento dei dati è basato sull'adempimento contrattuale, sugli obblighi legali/conformità legale e per determinate finalità sul consenso dell'interessato.

4. Modalità del trattamento

I dati personali verranno trattati in forma cartacea, informatizzata e telematica ed inseriti nelle pertinenti banche dati cui potranno accedere i soggetti designati al trattamento dei dati. Il trattamento potrà anche essere effettuato da terzi che forniscono specifici servizi elaborativi, amministrativi o strumentali necessari per il raggiungimento delle finalità di cui sopra. Tutte le operazioni di trattamento dei dati sono attuate in modo da garantire l'integrità, la riservatezza e la disponibilità dei dati personali.

5. Periodo di conservazione dei dati

I dati forniti verranno conservati secondo i termini di legge per le finalità di tipo amministrativo e fiscale, mentre per le finalità indicate al punto 2 lettera h verranno trattati fino a revoca da parte dell'interessato.

6. Ambito di comunicazione e diffusione dei dati

In relazione alle finalità indicate al punto 2 i dati potranno essere comunicati ai seguenti soggetti:

- consulenti/fornitori per evasione di servizi vari strumentali alle finalità perseguite;
- istituti bancari per la gestione di incassi e pagamenti;
- amministrazioni finanziarie o istituti pubblici in adempimento di obblighi normativi;
- società e studi legali per la tutela dei diritti contrattuali;
- altre società, enti e/o persone fisiche che svolgono attività strumentali, di supporto o funzionali all'esecuzione dei contratti o servizi richiesti;
- agenti, rappresentanti.

7. Diritti dell'interessato

Con riferimento agli articoli art. 15 diritto di accesso, art. 16 diritto di rettifica, art. 17 diritto alla cancellazione, art. 18 diritto alla limitazione del trattamento, art. 20 diritto alla portabilità, art. 21 diritto di opposizione, art. 22 diritto di opposizione al processo decisionale automatizzato del GDPR 2016/679, l'Interessato esercita i suoi diritti scrivendo al Titolare del trattamento come indicato al punto 1, oppure a mezzo e-mail all'indirizzo gdpr@astebolaffi.it specificando l'oggetto della sua richiesta, il diritto che intende esercitare e allegando fotocopia di un documento di identità che attesti la legittimità della richiesta.

8. Diritto di proporre reclamo

Sulla base dell'art.13 par. 2 (d) del GDPR 2016/679, l'Interessato, qualora ritenga che i propri diritti siano stati compromessi, ha diritto di proporre reclamo all'Autorità Garante per la protezione dei dati personali secondo le modalità indicate dalla stessa.

9. Trasferimento di dati verso Paesi UE ed extra UE

I dati personali potranno essere trasferiti in paesi extra-UE in virtù di accordi contrattuali intercorrenti tra il Titolare e altre società per l'evasione di specifici servizi.

10. Modifiche e aggiornamenti

Il Titolare del trattamento potrebbe apportare modifiche e/o integrazioni a detta informativa anche quale conseguenza di eventuali e successive modifiche e/o integrazioni normative.

PRIVACY POLICY PURSUANT TO ARTICLES 13 AND 14 OF EU REGULATION 2016/679

1. Identification details of the Data Controller

The Data Controller is ASTE BOLAFFI S.P.A, in the person of its legal representative pro tempore, with registered office in Via Cavour, 17 - 10123 Turin - Fiscal Code No. 09591610010.

2. Purpose of processing

The processing of the personal data provided is aimed solely at:

- execution of pre-contractual and contractual measures;
- participation in auctions and the sending of catalogues relating thereto;
- fulfilment of legal obligations;
- fulfilment of anti-money laundering obligations;
- contract management, e.g. relations with agents, representatives, etc.
- any external professional collaborations for the fulfilment of legal obligations;
- protection of contractual rights;
- administrative management;
- sending newsletters, advertising and promotional material;

3. Legal basis of the processing

Data processing is based on contractual fulfilment, legal obligations/legal compliance and, for certain purposes, on the consent of the data subject (Consignee).

4. Method of processing

Personal data will be processed in hard copy, computerized and telematic form, and entered into the relevant databases that can be accessed by the persons designated to process the data. Processing may also be carried out by third parties who provide specific processing, administrative or instrumental services necessary for the achievement of the aforementioned purposes. All data processing operations are carried out in such a way as to guarantee the integrity, confidentiality and availability of personal data.

5. Period of data retention

The data provided will be retained in accordance with the terms of the law for administrative and fiscal purposes, while for the purposes indicated in point 2, letter h, it will be processed until revoked by the Consignee.

6. Scope of communication and dissemination of data

In relation to the purposes indicated in point 2, the data may be communicated to the following subjects:

- consultants/suppliers for the performance of various services instrumental to the purposes pursued;
- banking institutions for the management of collections and payments;
- financial administrations or public institutions in fulfilment of regulatory obligations;
- companies and law firms for the protection of contractual rights;
- other companies, entities and/or individuals carrying out activities that are instrumental, supportive or functional to the performance of the contracts or services requested;
- agents, representatives.

7. Rights of the data subject

With reference to Art. 15, right to access, Art. 16, right to rectification, Art. 17, right to erasure, Art. 18 right to restriction of processing, Art. 20, right to portability, Art. 21, right to object, and Art. 22, right to object to automated decision-making of the General Data Protection Regulation (GDPR) 2016/679, the Consignee shall exercise his or her rights by writing to the Data Controller as indicated in point 1, or by e-mail to gdpr@astebolaffi.it specifying the subject of his or her request, the right he or she intends to exercise and attaching a photocopy of an identity document attesting to the legitimacy of the request.

8. Right to lodge a complaint

Based on Art. 13(2)(d) of GDPR 2016/679, if the Consignee considers that his or her rights have been compromised, he or she has the right to lodge a complaint with the Data Protection Authority in the manner indicated by it.

9. Transfer of data to EU and non-EU countries

Personal data may be transferred to non-EU countries under contractual agreements between the Controller and other companies for the provision of specific services.

10. Amendments and updates

The data controller may also make changes and/or additions to this information notice as a consequence of any subsequent regulatory changes and/or additions.

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 e le Note Importanti qualora le mie offerte scritte o telefoniche, abbiano successo, nonchè prendo atto dell'Informativa Privacy ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679. Allego al presente modulo

fotocopia della mia carta di identità e codice fiscale. Prendo atto che l'incremento minimo per le offerte per corrispondenza 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

NAME

BUSINESS NAME

BILLING ADDRESS

TOWN

POST CODE

EMAIL

PHONE

VAT NUMBER

By submitting this form, I agree to take part in the auction and I undertake to pay the purchase price in compliance with Aste Bolaffi General Conditions of Sale and Special Notices, whether my commission or telephone bids were successful, as well as I take note of the Privacy Policy pursuant to and for the purposes of art. 13 and 14 of EU Regulation 2016/679.

I attach a copy of my identity card and social security number. I understand that the minimum bid is of 25€ and that the hammer price will be increased of commission bids and other eventual expenses (Conditions of sale paragraphs 6-7). I'm aware that the shipping costs will be charged to the buyer. I hereby declare to have read and accepted the

Conditions of sale and important notices available on the catalogue and online on www.astebolaffi.it. We kindly suggest to send this form at least 24 hours before the beginning of the auction via mail to info@astebolaffi.it or via fax to +39.011.5620456. Aste Bolaffi won't be responsible in case of non-participation if the form arrives later than that.



ABSENTEE BID FORM

Lot number and title	Maximun bid (excluding buyer's premium)

By submitting this form I ask and authorize Aste Bolaffi to buy the above mentioned lots up to the offer indicated in the table.



TELEPHONE BID FORM

Lot number and title	Maximun bid excluding buyer's premium if I am unreachable

By submitting this form I ask and authorize Aste Bolaffi to call me during the auction to participate by phone for the above mentioned lots. I commit to buy at the starting price each lot for which I requested to be contacted. Moreover, in case I will be unreachable, I authorize Aste Bolaffi to buy the above lots up to the price written in the 2^o column (optional) and, if not written, at the starting price. Aste Bolaffi doesn't accept requests for phone participation for lots which the starting price is lower than € 500. Aste Bolaffi won't be considered responsible for non-participation to the auction for technical problems or any other inconveniences. The undersigned authorizes the registration, by any means, by Aste Bolaffi S.p.A. or his representatives of the bids made through phone calls in order to improve the quality of the service and to ensure a subsequent check of the content and value of the offer.

Consent to the processing of personal information - articles 13 and 14 of Regulation (EU) n. 2016/679 (hereafter the "Regulations") The personal information provided will be processed for the sole purpose of authorising participation in Aste Bolaffi S.p.A. auctions and the mailing of the relative catalogues. Such information will not be disclosed or transmitted to

third parties for any uses other than those mentioned above. One may request at any time, if the legal requirements are met and in accordance with the procedures provided for by the Regulations, the cancellation, transformation into anonymous form or the suspension of data processed in violation of the law, as well as the updating, correction or, if

desired, the integration of data, and communicate the objection, for legitimate reasons related to the processing itself, and to request the limitation of data processing and the right to data portability to the Data Controller: Aste Bolaffi S.p.A., with registered office at via Cavour n. 17/F - 10123 Turin. Consent is mandatory in order to participate in Aste Bolaffi auctions.

DATE

SIGNED FOR ACCEPTANCE



PROSSIME ASTE

Upcoming auctions

GIOIELLI

Fine jewels

Milano, 13-14 ottobre - *October 2022*

MANIFESTI

Posters

Internet live, 20 ottobre - *October 2022*

OROLOGI

Watches

Milano, 24 ottobre - *October 2022*

ARREDI, DIPINTI E OGGETTI D'ARTE

Furniture, paintings and works of art

Torino, 27 ottobre - *October 2022*

ARTI DEL NOVECENTO

Twentieth Century art

Torino, 8 novembre - *November 2022*

VINI PREGIATI E DISTILLATI

Fine wines and spirits

Torino, 15 novembre - *November 2022*

DESIGN

Design

Torino, 22 novembre - *November 2022*

AUTO CLASSICHE

Classic motor vehicles

Torino, 25 novembre - *November 2022*

MONETE E BANCONOTE

Coins and banknotes

Torino, 1-2 dicembre - *December 2022*

SPORT MEMORABILIA

Sport memorabilia

Internet live, 6 dicembre - *December 2022*

LIBRI RARI E AUTOGRAFI

Rare Books and Autographs

Torino, 15 dicembre - *December 2022*



ASTE BOLAFFI