

BABUINO

Casa d'Aste [®]



ASTA IN ROMA - 8 GIUGNO 2023

AUTO E MOTO D'EPOCA
E DA COLLEZIONE



Roma, 8 giugno 2023







AUTO E MOTO D'EPOCA E DA COLLEZIONE

8 giugno 2023

CLASSIC, SPORT CARS AND MOTORBYKE

8 June 2023

UNICA TORNATA

Giovedì 8 giugno, ore 16.00

Automobili e moto d'epoca e da collezione, automobilia

SINGLE SESSION

Thursday 8 June, at 4.00 pm

Classic car, Sportcar, Motorbike and Collectable

ESPOSIZIONE

Da sabato 3 a mercoledì 7 giugno 2023, orario continuato 10 - 20

VIEWING DAYS

From Saturday 3 to Wednesday 7 June 2023, from 10am to 8pm

Vernissage di presentazione del dipartimento e dell'asta

Mercoledì 7 giugno ore 17.00

Vernissage Wednesday 7 June, at 5pm

Vernissage, esposizione e asta presso la sede
del dipartimento Motorcars, in Roma, Via dei Prati fiscali 273

Vernissage, viewing and auction at the Motorcars department
in Rome, Via dei prati Fiscali 273

INFO: +39.06 32092780 - +39.371 0006600

Copertina / Cover

Lot 39

Alfa Romeo Duetto 1600, 1966



La partecipazione all'asta implica l'integrale e incondizionata accettazione delle Condizioni Generali di Vendita riportate nelle ultime pagine di questo catalogo

Taking part in the Auction implies the entire and unconditional acceptance of the Terms of Sale outlined at the end of this catalogue

Casa d'Aste Babuino s.r.l.
00187 Roma - Via dei Greci, 2/a
+39 06 32283800
info@astebabuino.it

Amministrazione
Roxana Rusu
+39 06 32283210
rrusu@astebabuino.it

Assistenza acquirenti
Antonella Pugliese
+39 06 32283201
apugliese@astebabuino.it

Assistenza affidanti
Diletta Maria Buschi
+39 06 32283214
affidamenti@astebabuino.it

Assistenza MyBabuino
Sara Palieri
+39 06 32283208
spalieri@astebabuino.it

Offerte scritte e gara telefonica
commissioni@astebabuino.it

Condition report
+39.06 32092780
+39.371 0006600
motorcars.roma@astebabuino.it
condition@astebabuino.it

Magazzino
Alberto Ferracuti
+39 06 32283800
info@astebabuino.it

Ufficio Stampa
Alessia Velli
+39 06 32283230
avelli@astebabuino.it

Grafica e comunicazione
Luigi Bellanca
+39 06 32283228
lbellanca@astebabuino.it

Sito internet
Roberto Cataldi
+39 06 32283209
rcataldi@astebabuino.it

Casa d'Aste Babuino s.r.l.
00187 Rome - Via dei Greci, 2/a
+39 06 32283800
info@astebabuino.it

Administration
Roxana Rusu
+39 06 32283210
rrusu@astebabuino.it

Customer care - buyers
Antonella Pugliese
+39 06 32283201
apugliese@astebabuino.it

Customer care - sellers
Diletta Maria Buschi
+39 06 32283214
affidamenti@astebabuino.it

MyBabuino assistance
Sara Palieri
+39 06 32283208
spalieri@astebabuino.it

Absentee bids and phone bidding
commissioni@astebabuino.it

Condition report
+39.06 32092780
+39.371 0006600
motorcars.roma@astebabuino.it
condition@astebabuino.it

Storage
Alberto Ferracuti
+39 06 32283800
info@astebabuino.it

Press office
Alessia Velli
+39 06 32283230
avelli@astebabuino.it

Design
Luigi Bellanca
+39 06 32283228
lbellanca@astebabuino.it

Web site
Roberto Cataldi
+39 06 32283209
rcataldi@astebabuino.it

Catalogo a cura di
Stefano Vecchio
Giorgio Spolverini
Salvatore Nobili
Antonio De Crescenzo

Fotografie
Luca Spampinati
Paolo Callipari

Stampa
Ugo Quintily S.p.A.
Viale Enrico Ortolani 149/155
00125 Roma

Catalogue edited by
Stefano Vecchio
Giorgio Spolverini
Salvatore Nobili
Antonio De Crescenzo

Photo
Luca Spampinati
Paolo Callipari

Print
Ugo Quintily S.p.A.
Viale Enrico Ortolani 149/155
00125 Rome



DIPINTI ANTICHI
OLD MASTER PAINTINGS

Federico Lemme
flemme@astebabuino.it
+39.0632283212



ARREDI ANTICHI E OGGETTI D'ARTE
FURNITURE AND FINE ARTS

Antonio De Crescenzo
decrescenzoa@gmail.com
+39.0632283204



ARGENTI ANTICHI E DEL XX SECOLO
Dipartimento Pasquale Modica

SILVERWARE
Federico Sacconi
argenti@astebabuino.it
+39.0632283800



DIPINTI DEL XIX SECOLO
19TH CENTURY MASTER PAINTINGS

Laura Moreschini
lmoreschini@astebabuino.it
+39.0632283206



ARTE CINESE E DELL'ESTREMO ORIENTE
CHINESE AND ASIAN ART

Riccardo Montanari
rmontanari@astebabuino.it
+39.0632283800



ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA
ARTI DECORATIVE DEL XX SECOLO
MODERN AND CONTEMPORARY ART

Roberta Giulieni - Diletta Maria Buschi
moderni@astebabuino.it
+39.0632283214



OROLOGI DA POLSO
WRIST WATCHES

Giovanni Autelitano
orologidapolso@astebabuino.it
+39.0632283214

ARCHEOLOGIA E NUMISMATICA
ARCHEOLOGY AND NUMISMATICS

Giovanni Autelitano
numismatica@astebabuino.it
+39.0632283214



GIOIELLI
JEWELS

Maurizio Funari
rrusu@astebabuino.it
+39.0632283210



MODELLISMO
MODEL-MAKING
Stefano Vecchio
modellismo@astebabuino.it
+39.0632283210



MOTORCARS

Motorcars Milano: Giorgio Spolverini
motorcars.milano@astebabuino.it
Motorcars Roma: Stefano Vecchio
motorcars.roma@astebabuino.it - +39.0632283210



UNICA TORNATA

Giovedì 8 giugno, ore 16.00

Automobili e moto d'epoca e da collezione, automobilia

dal n. 1 al n. 48

SINGLE SESSION

Thursday 8 June, at 4.00 pm

Classic car, Sportcar, Motorbike and Collectable

from lot 1 to lot 48

LEGENDA

Tutti i prezzi di stima sono espressi in Euro (€).

Le stime indicate con la sigla M.O. si intendono al miglior offerente.

All estimation prices are in Euro (€).

All estimates indicated with M.O. refer to free bidding as auction starting price.



1

1 VOLANTE PORSCHE, ANNI '70

Stima: € 200-300

Volante Porsche in bachelite nero, con quattro razze in metallo.

Anni '70.

Misure cm. 11 x 42,5.

Usato, buone condizioni.

Porsche steering wheel in black Bakelite, with four metal spokes. 70's.

Measurements cm. 11 x 42.5.

Used, good condition.

2 VOLANTE HELLBORE

Stima: M.O.

Volante a calice, in legno con tre razze in metallo, marcato Hellebore per Alfa Romeo Giulia.

Misure cm. 14 x 40.

Completo, difetto nel mozzo centrale.

Dished steering wheel, in wood with three metal spokes, marked Hellebore for Alfa Romeo Giulia.

Measurements cm. 14x40.

Complete, defect in the central hub.



2



3

3 QUADRO STRUMENTI, ANNI '60

Stima: € 200-300

Quadro in alluminio pressofuso con cinque strumenti: contagiri a corda meccanico, contachilometri a corda meccanico. Munito anche di quattro strumentini di servizi: benzina, temperatura acqua, temperatura olio e pressione olio. Completo di luci di servizio.

Anni '60

After-market.

Misure mm. 250 x 150.

Die-cast aluminum panel with five instruments: mechanical rev counter, mechanical odometer. Also equipped with four service instruments: petrol, water temperature, oil temperature and oil pressure. Complete with service lights.

60's

After market.

Measurements mm. 250x150.

4 OROLOGIO METRON, ANNI '20

Stima: € 200-300

Orologio Metronotti meccanico quadrato, in metallo e ottone, da cruscotto con carica a 4 giorni. Vetro molato, completo di supporto per l'installazione.

Anni '20.

Misura mm. 60 x 60.

Perfettamente funzionante.

Square mechanical Metronotti clock, in metal and brass, for dashboard with 4-day charge. Ground glass, complete with installation support.

1920s.

Measure mm. 60x60.

Fully functional.



4

5

LEGNANO GARELLI, ANNI '70

La mitica bici pieghevole pure motorizzata

Grande classico per gli amanti
delle bici pieghevoli
Motorizzata
Ottimo stato di conservazione
Privo di documenti
No riserva

*Great classic for folding bike lovers
Motorized
Excellent state of conservation
No documents
No reserve*

Stima: € 300-600



Bici pieghevole della Legnano color beige con sella extra-large per un utilizzo cittadino. Motorizzata, questa bici è un interessante esempio di razionalizzazione degli spazi, con tanto di serbatoio del carburante posto sotto il portapacchi posteriore

Beige Legnano folding bike with extra-large saddle for city use. Motorized, this bike is an interesting example of space rationalization, complete with a fuel tank placed under the rear rack



6

HONDA P50, ANNI '60

Honda: il ciclomotore alla giapponese

Interessante e raro ciclomotore Honda
Valida alternativa al Piaggio Ciao
Senza documenti

*Interesting and rare Honda moped
Good alternative to the Piaggio Ciao
Without papers*

Stima: M.O.



Venduto come oggetto di restauro, questo compatto ciclomotore Honda è una rarità qui in Italia e sicuramente non stona in un raduno dedicato ai ciclomotori d'epoca come i Piaggio Ciao. Veicolo privo di documenti

Sold as a restoration object, this compact Honda moped is a rarity here in Italy and certainly not out of place in a meeting dedicated to vintage mopeds such as the Piaggio Ciao. Vehicle sold without papers.



7

DNEPR MT 16, 1972

Il fascino senza tempo del Sidecar

Letture contachilometri: 00006
Trazione inseribile e differenziale sul sidecar
Una moto dall'altri tempi ma dal recente passato
Conservata priva di documenti

*Odometer reading: 00006
Engageable traction and differential on the sidecar
A motorcycle from other times but from the recent past
Preserved without documents*

Stima: € 1500-2500



La Dnepr fabbrica di Kiev, negli anni '70 ancora URSS, era ai tempi specializzata nella produzione di moto sidecar. Gran parte degli oltre 100.000 esemplari l'anno era destinata al mercato interno e a quello dei paesi satelliti. Il modello proposto in asta è un raro due ruote motrici, conservato in buono stato, proviene dalla raccolta di un noto collezionista romano, è privo di documenti di circolazione

The Dnepr factory in Kiev, still in the USSR in the 1970s, was at the time specialized in the production of sidecar motorcycles. A large part of the over 100,000 specimens a year was destined for the domestic market and that of satellite countries. The model offered for auction is a rare two-wheel drive, preserved in good condition, it comes from the collection of a well-known roman collector, it has no circulation documents



8

FIAT 600 COUPÈ VIOTTI, ANNI '60

In attesa di nuova vita per la rara 600 carrozzata Viotti

Telaio: 100 552014
Motore: 100 2470830
Letture contachilometri: 48322 km.
Intrigante combinazione di colori
Auto estremamente rara
Interessante progetto di restauro
No riserva

Chassis N. 100 552014
Intriguing color combination
Extremely rare car
Interesting project of restoration
No reserve

Stima: € 5000-7000



Rara Fiat 600 Viotti Special coupé, della Carrozzeria Viotti, con targhe e libretto originali. Auto venduta come progetto di restauro. La Carrozzeria Viotti è stata una apprezzata carrozzeria automobilistica italiana, attiva dal 1921 al 1964. Nel 1921 Vittorio Viotti e il suo socio in affari fondano la carrozzeria Viotti e Tolfo. Una piccolissima carrozzeria torinese, che poteva godere di ottimi rapporti di vicinato con le più importate e prolifiche case piemontesi del periodo, come Fiat e Lancia. Nel 1931, per far fronte a maggiori richieste di produzione, l'azienda si trasferisce in un capannone in Corso Stupinigi e cambia la ragione sociale in 'CARROZZERIA VIOTTI SA'. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale l'attività dell'azienda si concentra principalmente nella costruzione di ambulanze, sino alla sua distruzione per i bombardamenti che colpiscono Torino in quegli anni bui. Nel 1946, alla fine della guerra, l'azienda si trasferisce in Corso Bramante, dove rimane fino alla sua chiusura. Nel 1956 il fondatore Viotti viene a mancare e la carrozzeria entra in un periodo di crisi che si protrae fino al 1964, anno della definitiva chiusura

Rare Fiat 600 Viotti Special coupé - by Carrozzeria Viotti, with original number plates and registration document. Car sold as a restoration project. Carrozzeria Viotti was an Italian automobile coachbuilder active from 1921 to 1964. In 1921 Vittorio Viotti founded the Viotti and Tolfo body shop together with a business partner. A very small body shop in Turin where they certainly could better intercept chassis of the numerous Turin manufacturers such as Fiat and Lancia. In 1931, after ten years, the company changed its name to 'CARROZZERIA VIOTTI SA', and moved to a warehouse in Corso Stupinigi, to meet more requests. At the outbreak of World War II, the shop activity focused on the construction of ambulances before the factory was destroyed by the bombings of Turin. In 1946 at the end of the war, the company moved to Corso Bramante where it remained until its closure. In 1956 Viotti died and the body shop was struck by a crisis that continued until 1964, the year of its closure



9

MV AGUSTA 125

Il raro scooter MV Augusta

Raro scooter MV Augusta da restauro
La categoria dei vecchi scooter è sempre più apprezzata

*Rare restoration project MV Augusta scooter
The category of old scooters is increasingly popular
Non-original paint*

Stima: € 1000-1800



Sempre simpatico e dalle forme attraenti, oltre a essere una rarità, questo scooter MV Augusta. Si vende come oggetto di restauro, documenti non presenti

Always nice and with attractive shapes, as well as being a rarity, this MV Augusta scooter. It is being sold as a restoration object. Documents are not present



10

MOTO GUZZI GALLETTO 192, 1961

Il mix perfetto

Telaio: G37SG
Lettura contachilometri: 3535 km.
Felice fusione tre moto e scooter
Avviamento elettrico
Completa di documenti e targa

Chassis: G37SG
Odometer reading: 3535 km.
Happy merging three mo-
torcycles and scooters
Electric start
Documents and license plate

Stima: € 1200-1800



Il Galletto nacque da un progetto da uno dei fondatori della Moto Guzzi, Carlo Guzzi. Felice connubio tra motocicletta e scooter tra i protagonisti del boom economico. L'esemplare proposto in asta è l'ultima versione del Galletto, riconoscibile per varie modifiche estetiche e meccaniche, di cui, sicuramente la più rilevante fu l'applicazione dell'avviamento elettrico con l'applicazione di un dinamotor

The Galletto was born from a project by one of the founders of Moto Guzzi, Carlo Guzzi. Happy marriage between motorcycle and scooter among the protagonists of the economic boom. The example offered at auction is the latest version of the Galletto, recognizable by various aesthetic and mechanical modifications, of which, certainly the most significant was the application of the electric starter with the application of a dynamotor



11

NORTON DOMIRACER, 1963

Grinta britannica

Telaio: 104881
L'unica bicilindrica da corsa Norton

Chassis: 104881
The only Norton racing twin

Stima: € 14000-20000





Esordisce con la cilindrata da 500cc nel Tourist Trophy del 1960, conquistando il terzo posto con Mike Hailwood.
La moto proposta in asta è un modello da corsa, carburatori, magnete e motore Kombat da competizione.
Importata dall'estero priva di impianto elettrico, aggiunto successivamente per ottemperare alle norme di circolazione

*It made its debut with the 500cc engine in the 1960 Tourist Trophy, winning third place with Mike Hailwood.
The bike offered for auction is a racing model, carburetors, magneto and Kombat racing engine.
Imported from abroad without electrical system, added later to comply with traffic Italian regulations*



12

FIAT 600 TRASFORMABILE, 1958

L'utilitaria super desiderata in un accattivante verde acqua

Telaio: 100 816608
Motore: 100D 2469238
Contachilometri: 20095 km.
Bella city-car per tutti i giorni
Ha partecipato alla Winter Race
Cortina D'Ampezzo, marzo 2022

Chassis N. 100 816608
Nice city car for everyday traffic
Complete restoration
Participated at the Cortina
D'Ampezzo Winter Race in March
2022

Stima: € 8000-12000



Fiat 600 decappottabile, colore verde chiaro 372. Completamente restaurata, anche meccanicamente è stata revisionata. Perfettamente marciante, con un motore brillante, ha partecipato alla Winter Race Cortina D'Ampezzo marzo 2022. Può raggiungere qualsiasi distanza su strada. Tappezzeria in ottime condizioni, gomme come nuove. Questa 600 era la versione più chic della gamma alla fine degli anni '50, un'auto splendidamente restaurata con qualche difetto sulla carrozzeria, che testimonia un restauro che risale a quasi vent'anni fa

Fiat 600 convertible, light green colour 372. Fully restored, mechanically it was overhauled too; it is perfectly running, with a brilliant engine and had participated at Winter Race Cortina D'Ampezzo march 2022. It can reach any distance on the road. There are some signs of ageing on the body and few scratches as is shown in some photographs. Upholstery in excellent condition, tyres as new, number plates and original documents. This 600 was the most chic version of the range at the end of the 1950s, a beautifully preserved car with some defects on the body, which bears witness to a restoration dating back almost twenty years.



13

UPGRADE SPORT PER FIAT 600

Un rapido cambio per passare da berlina a sportiva

Motore da un divertimento assicurato
Sedili per atmosfere da corsa

*Motor with guaranteed fun
Seats for racing atmospheres*

Stima: M.O.



Motore 903 cc derivato dal motore Fiat 850, pistoni e camme fast road, carburatore doppio corpo 30/30.
Motore completamente revisionato con 3000 km. di percorrenza all'attivo.
Confortevoli sedili a guscio di forma sportiva di curata fattura

*903 cc engine derived from the Fiat 850 engine, fast road pistons and cams, 30/30 double barrel carburetor. Engine completely overhauled with 3000 km of mileage.
Well-crafted, comfortable, sporty bucket seats.*

14

RUMI GOBBETTO, ANNI '50

Un classico con una scintilla moderna

Telaio: 6009
Motore: 40062
Nata per correre
No riserva

Chassis: 6009
Engine: 40062
Born to run
No reserve

Stima: € 30000-40000



Un classico italiano nelle competizioni anni '50. Il nome legato all'insolita gobba data al carter di alluminio che protegge il meccanismo del magnete. Esemplare in buono stato di conservazione, accensione elettronica, contagiri mancante del cavo.

Provenienza collezione, privo di documenti

An Italian classic in 1950s competitions. The name is linked to the unusual hump given to the aluminum carter that protects the magnet mechanism. Example in good condition, electronic ignition, tachometer missing cable. Collection origin, no documents



15

MOTOBI 175 GP, PRIMI ANNI '60

Cavallo da corsa

Telaio: 442333
Scuderia Imperiali
Corsa autentico
No riserva

Chassis: 442333
Team Imperiali
Authentic racing team
No reserve

Stima: € 4000-7000



Poche parole per presentare questa moto, telaio plasmato dalle sapienti mani del mitico Primo Zanzani, proveniente dalla scuderia Imperiali . . . Gelosamente custodito in collezione, privo di documenti

A few words to present this bike, a frame shaped by the expert hands of the legendary Primo Zanzani, coming from the Imperiali team... Jealously kept in the collection, without documents



16

FIAT 500 C BELVEDERE, 1954

Grande equipaggiamento, piccole dimensioni

Telaio: 479003
Letture contachilometri: 85988 km.
Vettura integralmente restaurata
Versione ultima serie, la più potente
Combinazione colori attraente
No riserva

Chassis: 479003
Fully restored car
Last series version, the most powerful
Attractive color combination
No reserve

Stima: € 5000-8000



Equipaggiata meglio di molte auto dal doppio delle sue dimensioni, la FIAT 500, presto soprannominata 'Topolino', portò un grado di raffinatezza elevata fino ad allora sconosciuto alle auto di piccole dimensioni quando fu lanciata nel 1936. I freni idraulici Lockheed, le sospensioni anteriori indipendenti e l'impianto elettrico a 12 volt sono state tra le sue caratteristiche mentre un motore montato davanti all'assale anteriore ha contribuito a massimizzare lo spazio in cabina per i due occupanti. Il motore a quattro cilindri da 569 cc, a valvole laterali, produceva una modesta potenza di 13 CV, ma poiché la Topolino pesava poco più di mezza tonnellata, poteva comunque raggiungere una rispettabile velocità di oltre 80 km/h in condizioni favorevoli. Per la maggior parte degli acquirenti, tuttavia, il consumo di carburante frugale sarebbe stato l'attrazione principale. Introdotta nel 1946, la 500B era dotata di un motore a valvole in testa più potente (16,5 CV) che sarebbe stato trasferito all'ultima incarnazione della Topolino: la rinnovata 500C del 1949, che fu il primo modello FIAT a offrire un sistema di riscaldamento/disappannamento di serie. Contemporaneamente all'introduzione della 500B, fu aggiunta alla gamma una station wagon Giardiniera (nota anche come Belvedere), che offriva una sistemazione a

Better equipped than many cars twice its size, the FIAT 500, soon nicknamed 'Topolino' (mouse), brought a degree of refinement hitherto unknown to small cars when launched in 1936. Lockheed hydraulic brakes, independent front suspension and 12-volt electrics, were all features while an engine mounted ahead of the front axle helped maximize cabin space for the two occupants. The 569cc, four-cylinder, side valve motor produced a modest 13bhp, but as the Topolino weighed little more than half a ton it could nevertheless manage a respectable 80 km/h-plus under favorable conditions. For most buyers though, the frugal fuel consumption would have been the major attraction. Introduced in 1946, the 500B featured a more powerful (16.5bhp) overhead-valve engine that would be carried over to the Topolino's final incarnation, the restyled 500C of 1949, which was the first FIAT model to offer a heating/de-misting system as standard. At the same time as the 500B was introduced, a Giardiniera estate car (also known as the Belvedere) was added to the range, offering four-seat accommodation as well as increased luggage space. Equipped with the superior overhead-valve engine, these later Topolinos were genuine 100km/h (60mph) cars, though no less economical than



quattro posti e un maggiore spazio per i bagagli. Dotate del superiore motore a valvole in testa, queste successive Topolino erano vere auto da 100 km/h. Molto impressionato dalle capacità della piccola FIAT, Autocar ha concluso il suo rapporto di prova del 1949 su una Giardiniera in modo molto favorevole chiamato 'round utility', che riassume praticamente il suo fascino oggi. Questa vettura, completamente restaurata, è rifinita in un attraente verde con interni marrone chiaro e tetto in tela. Generalmente solida, viene offerta con documenti di immatricolazione italiani.

their predecessors. Highly impressed by the little FIAT's capabilities, Autocar concluded its 1949 test report on a Giardiniera most favorably: '... this exceptionally small car is a highly attractive proposition, whether it be judged on the score of pleasure in driving, economy or all-round utility,' which pretty much sums up its appeal today. This car, comprehensively restored, is attractively finished in green with tan interior and fabric roof. Generally solid, it is offered with Italian registration documents.



17

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE 500, 1973

La moto con le mostrine

Telaio: NF88DG
Letture contachilometri: 16976 km.
Provenienza Vigili Urbani
Affidabile e di semplice manutenzione.
Conservata con verniciatura originale
Completo di documenti e targa

*Chassis: NF88DG
Odometer reading: 16976 km.
From the Vigili Urbani
Reliable and easy to maintain.
Preserved with original paintwork.
Documents and license plate*

Stima: € 1500-2500



Il Nuovo Falcone 500 ebbe i natali, nel 1970, da una espressa specifica dell'Esercito Italiano alla ricerca di un motociclo dai costi di acquisto e gestione contenuti, adatto a essere usato e tenuto in efficienza da personale di leva. Il grosso della produzione fu assorbito dalle varie Forze Armate (anche straniere), Vigili del Fuoco e Vigili Urbani di diversi comuni italiani. Il modello proposto in asta, nel colore originale d'istituto del periodo, con alcuni particolari mancanti come l'imponente parabrezza, è di provenienza ex Vigili Urbani

The Nuovo Falcone 500 was born, in 1970, from an express specification of the Italian Army in search of a motorcycle with low purchase and running costs, suitable for use and efficient maintenance by conscripts.

The bulk of the production was absorbed by the various Armed Forces (including foreign ones), the Fire Brigade and the Traffic Police of various Italian municipalities.

The model offered at auction, in the original institute color of the period, with some missing details such as the imposing windshield, comes from the former Vigili Urbani



18

MOTO GUZZI GTW, ANNI '30

Rara moto da competizione

Conservato gelosamente nel tempo
Radiato con copia dei documenti
originali

*Jealously preserved over time
Deregistered with copy of original
documents*

Stima: € 8000-15000



La Moto Guzzi GTW rappresentava una evoluzione spinta del modello GTV in produzione dal 1934. Rispetto al modello precedente vantava un più alto rapporto di compressione che unito a un carburatore di maggiori dimensioni consentiva di raggiungere una potenza complessiva di 22 cavalli a 4500 giri/minuto. Lo scoppio della guerra bruscamente interrompeva la produzione a soli 159 esemplari. La produzione riprendeva al termine del conflitto con miglioramenti e aggiornamenti, ma brevemente. L'esemplare proposto in asta appartiene a quest'ultima serie costruttiva. Anche se gelosamente conservato mostra i segni del tempo. Radiato dal PRA mantiene comunque copia di documenti di proprietà

The Moto Guzzi GTW represented an advanced evolution of the GTV model in production since 1934.

Compared to the previous model, it boasted a higher compression ratio which, combined with a larger carburetor, allowed for an overall power of 22 horsepower at 4500 rpm. The outbreak of war abruptly stopped production at only 159 examples. Production resumed after the conflict with improvements and updates, but briefly.

The specimen offered at auction belongs to the latter construction series. Even if jealously preserved it shows signs of ageing, disbarred from the PRA it keeps copies of ownership documents



19

RUMI JUNIOR, ANNI '50

Dava il fumo agli avversari

Telaio: 2XX11581
La piccola grande sportiva

Chassis: 2XX11581
The great little sports bike

Stima: € 8000-15000



Nata nel 1955, partendo dal Bicarburotore, per partecipare alle gare di III categoria, la Junior viene presentata al grande pubblico in occasione del Salone di Torino e della Fiera Campionaria di Milano nello stesso anno. Moto decisamente corsaiola, costruita in circa trecento esemplari, spiccava sulle dirette e blasonate concorrenti. L'esemplare in asta ha documenti di circolazione risalenti al 1970

Born in 1955, starting from the Bicarburotore, to participate in category III races, the Junior was presented to the general public at the Turin Motor Show and the Fiera Campionaria di Milano in the same year. A decidedly racing motorcycle, built in around three hundred units, it stood out over its direct and noble competitors. The specimen at auction has circulation documents dating back to 1970



20

BENELLI 254, 1979

L'ebrezza della competizione

Preparazione Paulucci
Pronta per le rivocazioni storiche
Completa di documenti

*Paulucci preparation
Ready for historical reenactments
Italians documents*

Stima: € 7000-9000



Progettata durante la gestione Detomaso la 254 è l'unica moto di 250 cc con quattro cilindri. Questa particolare versione è stata elaborata dal celebre preparatore romano Paolucci in collaborazione con il reparto corse della Benelli per partecipare alle gare Formula TT3

*Designed under the Detomaso management, the 254 is the only 250 cc motorcycle with four cylinders.
This version was developed by the famous roman tuner Paolucci in collaboration with the Benelli racing department to participate in the Formula TT3 races*



21

FERRARI MONDIAL QUATTROVALVOLE, 1984

Anni '80, il mito del Cavallino accessibile

Telaio: B9001052687B
ripunzonato d'ufficio.
Colore: bianco
Interni: pelle nera
Parzialmente riverniciata
Desiderabile motore a quattro
valvole per cilindro

Chassis: B9001052687B
officially stamped.
White color
Interior: black leather
Partially repainted
Desirable four-valve-per-cylinder
engine

Stima: € 20000-30000



240 CV, 2.926 cc DOHC 90 gradi 32 valvole V-8 con iniezione di carburante Bosch K-Jetronic. Cambio manuale a cinque velocità, sospensioni indipendenti a quattro ruote con bracci ad A, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. Quattro freni a disco idraulici delle ruote. Passo: 2.650 mm. La Ferrari Mondial originale era un'auto da corsa sportiva da due litri. Ne furono prodotte solo 39 tra il 1954 e il 1956, e le vetture con carrozzeria Scaglietti erano equipaggiate con il motore di Formula Due della Scuderia. Il nome è stato resuscitato nell'incarnazione finale della gamma 308 di grande successo della Ferrari.

La Mondial 8 fu introdotta nel 1980, sostituendo la 308 GT/4. Inizialmente utilizzava la versione a due valvole a iniezione, del motore V-8 da tre litri della Ferrari fino al 1982, quando fu dotata del motore a quattro valvole e divenne la Mondial QV (quattro valvole). La Ferrari Mondial QV qui presentata, numero di telaio B9001052687B, è rifinita in bianco.

L'auto ha avuto tre proprietari. Il contachilometri segna poco più di 71.000 chilometri.

Nella forma QV definitiva, la Ferrari Mondial è un'auto sportiva lussuosa e ad alte prestazioni, ma è anche una 2+2 pratica e spaziosa

240 bhp, 2,926 cc DOHC 90-degree 32-valve V-8 engine with Bosch K-Jetronic fuel injection. Five-speed manual transmission, four-wheel independent suspension with A-arms, coil springs, and telescopic shocks, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,650 mm.

The original Ferrari Mondial was a two-litre sports racing car. Only 39 were produced between 1954 and

1956, and the Scaglietti-bodied cars were fitted with the Scuderia's Formula Two engine. The name was resurrected in the final incarnation of Ferrari's massively successful 308 range. The Mondial 8 was introduced in 1980, replacing the 308 GT/4. It initially utilised the two-valve, fuel-injected version of Ferrari's three-litre V-8 engine until 1982, when it was fitted with the four-valve engine and became the Mondial QV (quattrovalvole). The Ferrari Mondial QV presented here, chassis number B9001052687B, is finished in white.

The car has had three owners.

The odometer shows just over 71,000 kilometres.

In ultimate QV form, the Ferrari Mondial is a luxurious, high-performance sports car, but it is also an eminently practical and spacious 2+2



22

LOTUS ELAN S2, 1995

La 1.6 Turbo che volava con la tecnologia giapponese

Telaio: SCC100ZT1RHF26188
Lettura contachilometri: 120524 km.
Bel colore, un piccolo danno
di verniciatura sul cofano
158 CV Fun Car

Chassis: SCC100ZT1RHF26188
158 HP Fun car
Nice color, except a little
damage on the bonnet

Stima: € 10000-18000



La Lotus M100 Elan, presentata nell'agosto 1989, era un'auto sportiva decapottabile a due posti progettata da Lotus, con un affidabile motore giapponese e cambio manuale fornito da Isuzu, e costruita con le risorse di sviluppo e collaudo di General Motors. Nel suo sviluppo sono stati investiti circa 35 milioni di sterline, più di qualsiasi altra vettura nella storia Lotus. Il suo design, caratterizzato da un corpo composito in fibra di vetro su un telaio rigido in acciaio, era fedele alla filosofia originale del fondatore della Lotus Colin Chapman di ottenere prestazioni grazie al peso ridotto, e il nome Elan collegava l'auto con la sua antenata degli anni '60, l'originale Lotus Elan. Questa Lotus Elan S2, che ha percorso 120.524 km., è stata utilizzata come auto occasionale. Il proprietario ci racconta di averla sempre amata. L'auto è descritta come in ottime condizioni sia all'interno che all'esterno e si guida molto bene, proprio come una vera 'Fun car'

The Lotus M100 Elan, launched in August 1989, was a two-seater, convertible sports car designed by Lotus, with a reliable Japanese engine and manual transmission supplied by Isuzu, and built with the development and testing resources of General Motors. Around £35 million was invested in its development, more than any other car in Lotus history. Its design, featuring a fibreglass composite body over a rigid steel backbone chassis, was true to Lotus founder Colin Chapman's original philosophy of achieving performance through low weight, and the name 'Elan' connected the car with its 1960s ancestor, the original Lotus Elan. This Lotus Elan S2, which has covered only 120.524 km., has been used as an 'occasional car'. Vendor says that she has always cherished it. The car is described as being in very good condition both inside and out and that it drives very well as a very fun car



23

MOTO GUZZI GT16 500, 1933

Un pezzo di storia nel garage

Telaio: 1303
Letture contachilometri: 18937 km.
Provenienza originaria:
Governatorato di Roma
Sapiente restauro anni '70
Gelosamente conservata
Immatricolata con documenti

Chassis: 1303
Odometer reading: 18937
Originally from the Governorate
of Rome
Expert restoration from the 70s
Jealously preserved
Registered with documents

Stima: € 15000-20000



La GT16 apparve per la prima volta nel 1931, connubio tra telaio e motore, con valvole laterali in testa, derivanti dal modello Sport 15, e la sospensione posteriore della GT. Dall'aspetto più moderno grazie al suo serbatoio a sella, la moto presentava un telaio posteriore molto più semplice, con un solo braccio oscillante superiore, su entrambi i lati della ruota posteriore. Anche il serbatoio dell'olio aveva la forma triangolare derivato della Sport 15. Poco più di settecento esemplari prodotti e venduti tra il 1931 e il 1934. Il modello proposto in asta è frutto di un sapiente e accurato restauro degli anni '70, ottenuto dall'unione di parti provenienti da un GT16 per il telaio e da un GTS per il motore, le cui provenienze sono state rintracciate negli Archivi della Moto Guzzi

*The GT 16 first appeared in 1931, a combination of chassis and engine, with overhead side valves, deriving from the Sport 15 model, and the rear suspension of the GT. Looking more modern thanks to its saddle tank, the bike featured a much simpler rear frame, with a single upper wishbone, either side of the rear wheel. Even the oil tank had the triangular shape derived from the Sport 15. Just over seven hundred examples produced and sold between 1931 and 1934. The model offered for auction is the result of a skillful and accurate restoration in the 70s, obtained from the union of parts from a GT 16 for the chassis and a GTS for the engine whose origins have been traced in the Moto Guzzi Archives.
Registered with documents*



24

MOTO GUZZI CONDOR 500 (REPLICA)

La monocilindrica da competizione

Sportiva degli anni '30
Replica ottenuta con parti originali
Partecipazione e gare e rievocazioni storiche
Priva di documenti

*Sport motorbike from the 30s
Replica obtained with original parts
Participation and competitions and historical re-enactments
Without documents*

Stima: € 8000-12000



Prodotta dalla Moto Guzzi negli anni immediatamente prima alla Seconda Guerra Mondiale, la Moto Guzzi Condor è una protagonista delle competizioni del periodo. Agile e leggera ben si adatta ai percorsi misti, il costo accessibile per l'epoca la rende appetibile ai piloti privati. Spesso in lotta con le Gilera, le nemiche di sempre, ottennero numerosi successi nelle competizioni più note del periodo. La Seconda Guerra Mondiale mise purtroppo fine a quel rombante e aureo periodo.

Il modello proposto in asta è una Fenice risorta dalle ceneri. Frutto di una ricostruzione, ottenuta dalla volontà e dalla passione del corridore romano Gino Passamonti, di due esemplari abbandonati dopo le vicende belliche e da lui acquistati presso uno dei tanti campi per residuati ARAR nel dopo guerra.

Produced by Moto Guzzi in the years immediately before the Second World War, the Moto Guzzi Condor was a protagonist of the competitions of the period. Agile and light, it is well suited to mixed routes, the affordable cost for the time made it attractive to private pilots.

Often battling with the Gilera, their perennial enemies, they achieved numerous successes in the most famous competitions of the period. The Second World War unfortunately put an end to that roaring and golden period.

The model offered for auction is a Phoenix risen from the ashes. The result of a reconstruction, obtained from the will and passion of the roman runner Gino Passamonti, of two specimens abandoned after the war and purchased by him at one of the many ARAR residue camps after the war



25

LANCIA FLAVIA 1.8, 1965

Il commendatore preferisce la coupé

Telaio: 011949
Originariamente bianca,
riverniciata in verde
Lettura contachilometri: 39230 km.
Elegante combinazione di colori
Pronta da guidare
No riserva

Chassis N. 011949
Originally white, repainted
in green
Elegant color combination
Ready to drive
No reserve

Stima: € 12000-18000



Caratterizzata da una linea classica e raffinata, distintamente Pininfarina, la Lancia Flavia Coupé combina elementi tecnici innovativi con uno stile senza tempo. Qualità costruttiva, comfort ed eleganza tipica Lancia rendono questa vettura, comunque, estremamente piacevole da guidare e con un rapporto qualità-prezzo che la rende un ottimo investimento per il futuro. L'auto è in buone condizioni, anche se è stata riverniciata in verde (bianco il colore d'origine). Solo qualche piccola macchia di ruggine sulla superficie interrompe la pulizia della carrozzeria del veicolo. Buona cromatura. Interni quasi integralmente conservati e impeccabili. Meccanica revisionata, funzionante

Featuring a classic and refined line, distinctly Pininfarina, the Lancia Flavia Coupé combines innovative technical elements with timeless style. Construction quality, comfort and typical Lancia elegance make this car still extremely pleasant to drive and with a quality-price ratio that makes it an excellent investment for the future. The car is in good condition, even if it has been repainted in green (originally it was white). Only some small rust spot on the surface interrupts the clean vehicle body. Good chrome. Interior almost fully preserved and almost flawless. Overhauled mechanics, in working condition. The car has original number plates and documents for transfer of ownership, ready for any road test



26

FIAT 1100 103, 1961

La berlina 3 volumi che per molti era un punto d'arrivo

Telaio: 103 192440
Motore: 103 000 197794,
non verificato
Lettura contachilometri: 98670 km.
Colore: grigio-azzurro
No riserva

Chassis: 103 192440
Color: gray-blue
No reserve

Stima: € 5000-8000



La Fiat 1100-103 è stata progettata come un veicolo familiare per la classe media italiana di recente prosperità che era emersa lentamente dopo la Seconda Guerra Mondiale.

È stata eseguita una vecchia rifinitura nell'originale grigio-azzurro, mescolato a una ricetta fornita da Fiat. Il rivestimento del sedile interno originale era stato conservato sotto rivestimenti in vinile ed è stato mantenuto.

Con la sua costruzione monoscocca (unibody), la Fiat 1100-103 è stata un archetipo per le successive generazioni di auto compatte in tutto il mondo

The Fiat 1100-103 was designed as a family vehicle for the newly prosperous Italian middle class that had slowly emerged following World War II. An old refinish in the original grey-sky blue, mixed to a recipe provided by Fiat, was done. The original interior seat trim had been preserved under vinyl covers and was retained.

With its monocoque (unibody) construction, the Fiat 1100-103 was an archetype for ensuing generations of compact cars worldwide



27

FIAT 500, 1967

L'inconfondibile utilitaria che ha motorizzato l'Italia

Telaio: 110F 1316770
Lettura contachilometri: 20605 km.
Combinazione di colori elegante
Motore aggiornato 650 cc
Interessante per progetto di
restauro
Ottima auto per tutti i giorni
No riserva

Chassis: 110F 1316770
Very elegant color combination
Upgraded 650cc engine
Economic car eventually for
interesting restoration project
Usable as everyday car
No reserve

Stima: € 3000-5000



Con circa 5.200.000 esemplari costruiti, la Fiat Nuova 500 e le sue derivate hanno avuto un ruolo di primo piano nella storia del nostro Paese. Sviluppata, aggiornata e continuamente migliorata, ha raggiunto l'apice del suo successo a partire dagli anni '60. Nel 1965 viene presentata la 500 F, di cui abbiamo in asta un valido esemplare a un prezzo concorrenziale. Rispetto alla precedente D, la F ha le porte anteriori a battente che hanno reso necessaria una revisione di tutta la carrozzeria, mentre la potenza è stata portata a 18 cavalli e sono state migliorate le parti ciclistiche e i freni. Sono innumerevoli le 500 ancora in circolazione sulle strade italiane e sul mercato. Tuttavia quello che stiamo offrendo è un esemplare riverniciato. Si legge dal contachilometri una percorrenza, non certificabile di 20.605 km. Il motore è stato sostituito con un più potente 650 cc. L'esemplare qui proposto ha una livrea blu scuro con interni beige. Questa rappresenta un'opportunità di fascia molto economica di una icona del passato

With around 5,200,000 examples built, the Fiat Nuova 500 and its spin-offs have played a leading role in the history of our country. Developed, updated and improved, it reached the height of its success from the '60s. In 1965 the 500 F was presented, of which we have a very good example on auction. Compared to the previous D, the F has front hinged doors which necessitated a review of the whole body, while the power was increased to 18 horsepower and the chassis parts and brakes were improved. There are countless Cinquecento cars still to be found on Italian roads and on the market. However the one we are offering is repainted. You can read has around 20.605 kilometers on the clock and it has a more powerful 650cc engine. It has a dark blue livery with light brown interior and it works good. This represents a very economic opportunity to purchase a nice Fiat 500, drivable in everyday traffic

28

CITROËN LNA, 1980

La maneggevole utilitaria francese dagli interni come nuovi

Telaio: VF7RBRD0006RD0882
Colore: Rouge Geranium AC435
Interni in buone condizioni
Solo 45.639 km. da nuova
Gran parte in prima vernice
Iscritta nel Registro dei veicoli di
interesse storico
No riserva

Chassis: VF7RBRD0006RD0882
Mostly in first paint
Interior in nice preserved
conditions
Historical Registration
No reserve

Stima: € 1500-2200



Cugina di primo grado della Peugeot 104, la Citroën LNA, è stata la capostipite di una serie di modelli nati dalla creazione del gruppo PSA. Il nostro esemplare è stato consegnato nuovo nel 1980 al primo proprietario. Conservata in buone condizioni, i suoi rivestimenti in tessuto a motivi bianchi e neri sembrano nuovi e l'auto si presenta bene. Guardando attentamente, è molto probabile che i 45.639 km. sul contachilometri siano i chilometri originali, viste le condizioni generali dell'auto. Una LNA come questa è molto bella, da non perdere

First cousin of the Peugeot 104, the Citroën LNA was the first of a series of models born out of the creation of the PSA group. Our example was delivered new in 1980 to the first owner. Conserved in good condition, its black and white patterned fabric upholstery looks like new and the car presents well. Looking deeply, it is quite likely that the 45.639 km on the odometer is the original mileage, given the overall condition of the car. An LNA like this is very nice, so don't miss out

29

FIAT 124 SPIDER 1800, 1977

La rossa... palestrata

Telaio: 0102854
Colore: rosso con particolari in nero opaco
Letture contachilometri: 66935
Vettura sportiva e guidabile, anche se ampiamente modificata
Auto riverniciata
No riserva

Very sportive and drivable car, even if extensively modified
Nice color
Repainted car
No reserve

Stima: € 15000-20000

Le Fiat 124 Spider sono conosciute come auto belle e divertenti, ma avevano la tendenza ad essere distrutte quasi all'istante se sottoposte alle intemperie del Nord e ai trattamenti stradali. Fortunatamente, questa Fiat 124 Spider del 1977, ha trascorso la maggior parte della sua vita a Roma, ed è ora all'asta, il che rende credibile il fatto che sia nelle condizioni in cui dovrebbe essere. La riverniciatura sembra essere stata ben curata. Fino al 1978, le Fiat 124 Spider erano equipaggiate con un quattro cilindri in linea da 1.756 cc con testata a doppio albero a camme in testa a flussi incrociati. Gli esempi della fine degli anni '70 utilizzavano originariamente ancora un singolo carburatore Weber e il venditore riferisce che il motore, nonostante sia stato modificato, si accende immediatamente senza problemi e funziona bene indipendentemente dalla temperatura. La trasmissione è manuale a cinque marce e il venditore nota che cambia bene tutte le marce

Fiat 124 Spiders are known as beautiful and entertaining cars, but they tended to be destroyed almost instantly when subjected to the North weather and road treatments. Luckily, this 1978 Fiat 124 Spider spent most its life in Rome, and is now up for auction, making it even more remarkable that it's in the condition it appears to be in. With no rust visible in the provided photos, and bright, red paintwork, it looks to have been well cared (even if modified) for its entire life.

Up through 1978, Fiat 124 Spiders were equipped with a 1,756-cc inline four-cylinder with a double-overhead-cam, crossflow cylinder head. Examples from the late 1970s still utilized a single Weber carburetor, and the seller reports that the engine (even if it is modified) fires up immediately without issue and runs well regardless of temperature. The transmission is a five-speed manual, and the seller notes that it shifts well through all the gears





29



30

LOTUS ESPIRIT PBB, SAINT TROPEZ ANNI '70

Il raro ed esclusivo cabrio che non t'aspetti

Letture contachilometri: 79146
Auto decapottabile molto rara
Motore sportivo
Documenti italiani
No riserva

*Very rare convertible car
Sportive engine
Italian papers
No reserve*

Stima: € 40000-60000



La cosiddetta conversione decapottabile St Tropez è stata progettata e realizzata da Paul Bailey. Elaboratore con un background di 15 anni nella progettazione e produzione come dipendente di una società di ingegneria che ha rivisitato Mercedes, Range Rover e Rolls Royce, ha acquisito molta esperienza nella personalizzazione delle auto. La sua società PBB Design, fondata nel 1987, ha eseguito anche circa una decina di aggiornamenti della Jaguar XJS durante gli anni '90, note come 'Monaco', e altri interventi di modifica per esigenti e facoltosi clienti.

L'auto, presentata in bianco originale, viene venduta con documenti italiani e segna sul contachilometri 79146 km. Sicuramente quest'auto è qualcosa di diverso e insolito, ma allo stesso tempo molto divertente da guidare con il vento tra i capelli

The so called St Tropez convertible conversion was designed and realized from Paul Bailey. With the background of 15 years in design and manufacturing as an employee of an engineering company which modified Mercedes, Range Rovers and Rolls Royce's, he gained a lot of experience in car customizing. His 1987 established company PBB Design did as well some 10 Jaguar XJS upgrades during the 90's known as 'Monaco' and other modification work for ambitious customers Car, presented in original white, is sold with italian documents, and shows 79146 km on the clock. For sure, it is something different and unusual, but at the same time very fun to drive without the top



31

FERRARI 612 SCAGLIETTI, 2005

Il nuovo che avanza ripercorrendo gli stilemi di un mito

Telaio: ZFFAY54B000140535
Libretto di circolazione italiano
Confortevole cambio a 6 marce
Desiderabile colore Mirabeau Blue
Poco meno di 18935 km da nuova
Conserva i manuali del proprietario originali, incluso il libretto di servizio originale

*Chassis: ZFFAY54B000140535
Italian Libretto di circolazione
omfortable six-speed semi-
automatic transmission
Desirable Mirabeau Blue
Just under km 18935 from new
riginal owner's manuals,
including original service book*

Stima: € 70000-100000







La Ferrari 612 Scaglietti, costruita per sostituire la 456 oltre che per commemorare il leggendario carrozziere, vide la rinascita di una Ferrari a quattro posti più elegante e sofisticata. La nuova 612 ripropone con grazia lo spirito dell'originale Ferrari a quattro posti, la 250 GTE. La 612, progettata da Ken Okuyama e Frank Stephenson di Pininfarina, incorpora una serie di spunti stilistici provenienti dalla leggendaria coupé Ferrari 375 MM 'Rossellini-Bergman'. I fanali sinuosi insieme ai parafanghi anteriori e alle porte rendono elegantemente omaggio all'esotico modello da cui trae ispirazione. È stata la visione di Okuyama e Stephenson che alla fine avrebbe dato vita al 612.

The Ferrari 612 Scaglietti, built to replace the 456 as well as to commemorate the legendary coachbuilder, saw the rebirth of a more elegant and sophisticated four-seater Ferrari. The new 612 would gracefully carry the spirit of the original four-seater Ferrari, the 250 GTE. The 612, designed by Ken Okuyama and Frank Stephenson of Pininfarina, would incorporate a number of visual cues from Ferrari's legendary one-off 375 MM 'Rossellini-Bergman' coupe. The slender headlights along with the pressed front fenders and doors elegantly pay homage to the exotic original. It was Okuyama's and Stephenson's vision that would ultimately bring the 612 to life.







Tuttavia, sotto il suo corpo elegante si nasconde una meraviglia tecnologica. La 612 è alimentata dal V12 da 5,7 litri della 575 Maranello, un gioiello di motore. I proprietari avevano la possibilità di accoppiare un cambio semiautomatico a sei marce in stile F1 o un tradizionale cambio manuale. Nel tentativo di garantire che la 612 fosse un'auto da guida perfetta, la trasmissione è stata collocata nella parte posteriore, aumentando così la dinamica di guida. Alla velocità massima di 320 km/h, la 612 Scaglietti non solo permetteva di viaggiare ad alta velocità, ma anche nel massimo comfort.

Lo spettacolare esemplare qui offerto, con i fantastici cerchi in lega a cinque razze, mostra poco meno di 15.000 km sul contachilometri. Le proporzioni raffinate dell'auto sono accentuate dallo splendido esterno in Mirabeau Blue che propone con orgoglio gli scudi della Scuderia montati sul parafrangente. L'interno è ugualmente di classe e rifinito in pelle marrone chiaro. Naturalmente, l'auto è dotata del suo comodo cambio semiautomatico a 6 marce, che può trasformare completamente questa 612 Scaglietti in un'auto dalla guida davvero gratificante.

However, underneath its stylish body lies a technological marvel. The 612 is powered by the 575 Maranello's 5.7-litre V-12, a jewel of an engine. Owners had the option of mating a six-speed F1-style semi-automatic transmission or a traditional analogue manual gearbox. In an effort to ensure the 612 would be a proper driver's car, the transmission was placed in the rear, increasing its overall handling dynamics. At a top speed of 320 km/h, the 612 Scaglietti not only afforded travel at a high rate of speed, but doing so in supreme comfort.

The spectacular example offered here, sitting a top five-spoke alloy wheels, shows just under 15,000 km on the odometer. The refined proportions of the car are heightened by the gorgeous and exotic Mirabeau Blue exterior that proudly bears the fender-mounted Scuderia shields. The interior is equally classy and trimmed with a tan interior. Of course, car is equipped with its comfortable automatic transmission, which can completely transform this 612 Scaglietti into a truly rewarding drivers' car





32

VANDEN PLAS PRINCESS 1.3, 1971

Lusso da Bentley per la mitica Austin

Telaio: 61RM019556
Letture conta miglia: 68243 km.
Introvabile e ambita versione
Restauro
Interni lussuosi in pelle e radica
Guida a destra
Documenti italiani
Interesse storico collezionistico,
trascrizione sul libretto

*Unobtainable and coveted
Austin Vanden Plas version
Restored
Luxurious leather and burl
interior*

Stima: € 6000-8000



Ricordata come risultato di uno dei più illustri carrozzieri britannici, ricordato principalmente per le sue sublimi Bentley d'epoca, l'azienda di Vanden Plas fu acquisita da BMC nel 1946 e proposta come marchio alcuni anni dopo. Negli anni '60 e '70 il nome è stato usato per le versioni top di gamma dei modelli Austin-Morris, in particolare il 1100 e il 1300. Vanden Plas a Londra ha arricchito l'auto con interni lussuosi, a lungo associati all'azienda, utilizzando abbondanti finiture in legno impiallacciato e rivestimenti in pelle. Inoltre ha montato una griglia distintiva davanti e il proprio badge. Il motore specificato era lo stesso a doppio carburatore montato sulla MG 1100/1300. La versione 1.3 da 65 CV era in grado di raggiungere una velocità massima di 145 km/h. Oggi la Vanden Plas è di gran lunga una delle più collezionabili inglesi della famiglia 1100/1300 ed è molto ricercata.

In particolare, la finitura del modello qui proposto è bicolore in Teal Blue e bianco con interni bianchi coordinati. Questo esemplare sembra aver percorso 68.243 km, come si legge sul contachilometri. Ha documenti italiani con certificazione storica. Descritto dal venditore privato come in ottime condizioni, beneficia di un buon e vecchio restauro

One of the most illustrious of Britain's coachbuilders, chiefly remembered for its sublime vintage Bentleys, the firm of Vanden Plas was acquired by BMC in 1946 and re-invented as a marque some years later. In the 1960s and '70s the name was applied to top-of-the-range versions of Austin-Morris models, most notably the 1100/1300. Vanden Plas in London re-equipped the car with the kind of luxurious interior long associated with the firm, using plentiful wood-veneer trim and leather upholstery, and fitted a distinctive grille and their own badging. The engine specified was the same twin-carburettor unit fitted to the MG 1100/1300, the 1.3-litre 65bhp version being good enough for a top speed of 145 km/h. Today the Vanden Plas is by far the most collectible of the 1100/1300 family and is highly sought after.

Finished bicolor in Teal Blue and white with white interior, this example has covered 68.243 kms, as we can read on the clock. It has Italian papers with historical certification. Described by the private vendor as in very good condition, it benefits an old restoration



33

MORRIS TRAVELLER 1300, ALLESTIMENTO PAVESI 1971

Rara rivisitazione di lusso secondo l'atelier tutto italiano

Stima: € 10000-15000

Frutto di un progetto del geniale Alec Issigonis per la meccanica e della maestria di Pininfarina per la carrozzeria la BMC Ado 16, questa è la sigla progettuale della vettura Morris, è sicuramente una delle auto più interessanti del periodo.

L'introvabile e rara Morris Traveller che proponiamo in asta non solo è un raro esemplare carrozzato da Pavesi, ma è stata totalmente restaurata. Conserva ancora la radio originale e gli interni in pelle (purtroppo parte del sedile posteriore presenta dei danni causati dal cane di famiglia). La dotazione di questa auto più unica che rara è composta anche da vetri elettrici fumé azzurro cielo, freni a disco, sospensioni Hydrolastic, finiture in radica di noce parzialmente restaurate, volanti Nardi. La meccanica è stata revisionata. È molto difficile che una tale opportunità si verifichi due volte

Telaio: MAW2 65332 A
Colore: blu
Letture conta miglia: 00204
Allestimento esemplare unico
carrozzeria Pavesi Milano
Totalmente restaurata
Auto interessante e pratica da
guidare con molti optional insoliti

Chassis: MAW2 65332 A
Rare Morris Traveller Pavesi
Totally restored
Very interesting and practical
car to drive with a lot of unusual
optional

The result of a project by the brilliant Alec Issigonis for the mechanics and the mastery of Pininfarina for the bodywork, the BMC Ado 16, this is the design code of the Morris car, is certainly one of the most interesting cars of the period.

The unfindable and rare Morris Traveller we are offering at auction has been totally restored. It still maintains its original radio, and leather interiors (unfortunately part of the back seat presents some damages caused from the family dog). Equipment consists also of electric windows sky-blue tinted, disc brakes, hydrolastic suspensions, partially restored walnut briar finishes, Nardi steering wheels and overhauled mechanics. Very difficult such opportunity happens twice





34

ROLLS ROYCE 25/30, 1937

L'auto di Re Farouk I d'Egitto

Vecchio restauro conservativo
Auto da alto collezionismo
Documenti di circolazione italiani,
veicolo di interesse storico
collezionistico con registrazione
sul libretto di circolazione.
L'auto conserva ancora le sue targhe
originali di Alessandria d'Egitto

Chassis: 20
Unique opportunity to own the wedding car of King Farouk I of Egypt
Old "conservative" restoration
Highly collectable and desirable car
Car still retains its original Alexandria number plates
No reserve

Stima: € 80000-140000

Telaio: 20
Unica opportunità di possedere l'ammiraglia di Re Farouk I d'Egitto



Questa Rolls Royce 25/30, posseduta da Re Farouk I d'Egitto e utilizzata in occasione delle nozze con la Principessa Farida, mantiene tutt'oggi le targhe originali (Prive Alx 12571) di Alessandria d'Egitto, personalizzate per il Monarca stesso. Re Farouk I aveva una vera passione per i bei pezzi e, nonostante avesse avuto auto lussuose e di gran moda in quegli anni, è con la Rolls Royce 25/30 che volle essere accompagnato il giorno del suo matrimonio con Farida d'Egitto.

L'auto è stata rifinita con pannelli Royal Red, mentre le superfici superiori della vettura, le ali e le ruote sono state verniciate in nero. L'interno era rivestito in Bedford Cord grigio chiaro, che conserva, con rivestimento in pelle grigio scuro per il vano anteriore. La lavorazione del legno era in massello lucidato, ancora in buono stato di conservazione. Mantenuta con colori originali degli interni, il motore è anch'esso originale, mentre l'impianto frenante è stato ricondizionato mantenendo le stesse caratteristiche di quello originale. I pneumatici sono nuovi con fascia bianca.

This Rolls Royce 25/30, owned by King Farouk I of Egypt and used on his wedding with Princess Farida, still retains the original plates (Prive Alx 12571) of Alexandria of Egypt, personalized for the Monarch himself. King Farouk, I had a real passion for beautiful pieces and, despite having had luxurious and very fashionable cars in those years, it was with the Rolls Royce 25/30 that he wanted to be accompanied on his wedding day with Farida of Egypt.

The car was finished with Royal Red panels, while the car's upper surfaces, wings and wheels were painted black. The interior was upholstered in light gray Bedford Cord, which it retains, with dark gray leather upholstery for the front compartment. The woodwork was in polished solid wood, still in good condition. Maintained with original interior colors, the engine is also original, while the braking system has been reconitioned maintaining the same characteristics as the original one. The tires are new with whitewall. In particular, the Rolls Royce 25/30 is a car built from 1936 to 1938 and





In particolare, la Rolls Royce 25/30 è una vettura costruita dal 1936 al 1938 e reincarna la 20/25 aggiornata però con un motore più grande che forniva più potenza. Il sei cilindri in linea a valvole in testa era di 4257cc. Il carburatore era singolo, Stromberg. Il telaio rivettato aveva assali anteriori e posteriori rigidi sospesi tramite molle e ammortizzatori. La frenata era servoassistita e il freno a mano agiva su freni dedicati. Insomma, mentre telaio e parti meccaniche erano realizzate da Rolls Royce, la carrozzeria è stata realizzata e montata da un carrozziere selezionato da Re Farouk I.

reincarnates the updated 20/25 however with a larger engine that provided more power. The overhead valve straight-six was 4257cc. The carburetor was single, Stromberg. The riveted chassis had rigid front and rear axles suspended by springs and shock absorbers. Braking was power assisted, and the handbrake operated on dedicated brakes. In short, while the chassis and mechanical parts were made by Rolls Royce, the body was created and assembled by a coachbuilder selected by King Farouk I, as it happened for most of this kind of cars





35

ROLLS ROYCE PHANTOM, 2003

Noblesse oblige

Telaio: SCA1S68494UX07015
Magnifico esemplare verniciato
in Contrast Silver
Letture contachilometri: 115805 km.
Originaria dalla Russia è targata
italiana da Novembre 2021
Auto tecnologica, sviluppata da
BMW, e dalla linea fuori dal tempo

Chassis: SCA1S68494UX07015
Magnificent specimen painted in
Contrast Silver
Originally from Russia and
with Italian registration since
November 2021
Technological car (developed by
BMW) and with a timeless design

Stima: € 60000-90000



La 'nuova' Rolls Royce Phantom, di settima generazione, ripropone la regalità, il comfort, la presenza e il prestigio dei suoi predecessori. Meno di cinque anni dopo l'acquisizione di quello che è probabilmente il marchio automobilistico di lusso più famoso al mondo, BMW Group non solo ha progettato una nuovissima ammiraglia Rolls-Royce, ma ha anche eretto un impianto di produzione all'avanguardia nella tenuta di Goodwood all'interno del quale viene assemblata. Presentata il 1 gennaio 2003, la Phantom di settima generazione ha segnato un cambiamento tecnologico rispetto ai suoi predecessori, pur rimanendo inconfondibilmente una Rolls-Royce. Basata su un telaio spaceframe in alluminio estruso saldato a mano, rivestita con alluminio e pannelli compositi, la nuova arrivata presenta un sistema di sospensioni pneumatiche indipendenti altamente sofisticato montato su sotto telai in acciaio (doppio braccio oscillante anteriore/multilink posteriore), un servosterzo sensibile alla velocità e massicci freni a disco sulle quattro ruote. Sviluppando circa il settantacinque per cento della sua coppia massima a soli 1.000 giri/min, il V12 da 6,75 litri è estremamente raffinato. Accredidata di circa 453 CV, la motorizzazione è abbinata al cambio automatico a sei velocità. Risultato, 0-100 km/h in 5,7

The new Phantom (the seventh generation of the name), has the craftsmanship, comfort, presence, and prestige of its predecessors. Less than five years after acquiring what is arguably the world's most famous luxury car marque, the BMW Group had not only engineered a brand new Rolls-Royce flagship but also erected a state-of-the-art production facility on the Goodwood Estate within which to assemble it. Launched on January 1st 2003, the seventh generation Phantom marked a technological step change from its predecessors yet was still unmistakably a Rolls-Royce. Based around a hand-welded extruded aluminium spaceframe chassis clothed with aluminium and composite panels, the newcomer featured a highly sophisticated independent air suspension system mounted on steel subframes (double wishbone front / multi-link rear), as well as speed-sensitive power assisted steering and massive four-wheel disc brakes. Developing some seventy-five percent of its peak torque at just 1,000rpm, the bespoke 6.75 litre V12 was eerily refined. Quoted as developing some 453bhp and allied to six-speed automatic transmission, it gave the luxury saloon an improbable turn of speed with contemporary road testers achieving 0-100 km/h in 5.7 seconds and 240 km/h. Initially contentious, the Phantom's bold styling lent it a





secondi e 240 km/h di velocità massima autolimitata. Molto controverso, lo stile è audace e spicca per originalità. I designer hanno dedicato soluzioni 'da carrozza', come le porte posteriori incernierate sul retro e gli interni ineguagliabili. In breve, BMW ha ridefinito il mercato delle auto di lusso. Negli Stati Uniti, la nuova Phantom è stata definita come 'The King of Cars'. In particolare, l'auto offerta qui in asta, è verniciata poi nell'elegante tinta Contrast Silver, segna 115.805 km da nuova, è originaria della Russia e immatricolata in Italia da novembre 2021. Esempio bellissimo senza dubbio alcuno.

road presence that rivals simply could not match. Although, reviewers devoted almost as much ink to its rear-hinged 'coach' doors, discretely-mounted Teflon-coated umbrellas and matchless interior. Put simply BMW re-defined the luxury car market with its first 'clean sheet' Rolls-Royce design. While labelling any car as 'the best in the world' is these days deemed anachronistic, our American cousins did hail the new Phantom as 'The King of Cars'. In particular, the car offered here at auction, is painted in Contrast Silver, it shows 115.805 kms from new, it is originally from Russia and Italian registered from November 2021. Very beautiful example, no doubts





36

FIAT 1400 PININFARINA, 1951

Glamour anni '50

Telaio: 011765
Lettura contachilometri: 1602 km.
Un'americana a Roma
Si apre con un dito

Chassis: 011765
Odometer reading: 1602 km.
An American in Rome
It opens with a finger

Stima: € 50000-70000



Elegante e armoniosa con le sue linee tondeggianti, comoda per i suoi imponenti sedili, la 1400 coupé proposta è uno dei rarissimi esemplari, sviluppati da alcuni dei più noti carrozzieri nazionali partendo dall'innovativo modello Fiat 1400, presentato per la prima volta al Salone di Ginevra del 1950, nei successivi anni di rinascita dell'industria e del design automobilistico italiano.

L'esemplare proposto porta la firma di Pininfarina ed è tornato al suo antico splendore grazie ad un sapiente restauro che lo ha strappato all'oblio in cui era caduto.

Il nome della Capitale apposto per esteso sulla targa nera originale non è che uno dei tanti affascinanti richiami a quell'epoca indimenticabile che quest'auto racchiude come un prezioso scrigno

Elegant and harmonious with its rounded lines, comfortable for its imposing seats, the proposed 1400 coupé is one of the very rare specimens, developed by some of the most well-known national coachbuilders starting from the innovative Fiat 1400 model, presented for the first time at the Motor Show of Geneva in 1950, in the following years of rebirth of the Italian automotive industry and design.

The proposed specimen bears the signature of Pininfarina and has returned to its former glory thanks to a skillful restoration, which has rescued it from the oblivion into which it had fallen.

The name of the Capital affixed in full on the original black plate is just one of the many fascinating references to that unforgettable era, which this car contains like a precious casket



37

MORGAN 4/4 DROP IV, 1962

Sua maestà l'eleganza parla inglese

Telaio: 5107
Letture contachilometri: 3209 km.
Divertimento di guida garantito
Verniciata nella tinta più desiderabile, nero
Interni conservati e meccanica funzionante

Chassis: 5107
Pure driving pleasure
Painted in the most desirable shade, black
Well preserved interior and perfectly functional mechanics

Stima: € 30000-40000



Questa è una bellissima Morgan 4/4 del 1962. Alimentata da un motore Ford a quattro cilindri da 1,3 litri, la Morgan è ancora una gioia da guidare anche dopo 60 anni. Morgan sapeva fin dall'inizio che è sufficiente costruire un'auto leggera per fornirle una potenza adeguata. Un'auto leggera non ha bisogno di un motore V8, per essere veloce. Il risultato è un'auto leggerissima con caratteristiche di guida esaltanti. Non è possibile uscire delusi da una Morgan, guidare una Morgan è puro divertimento. Questa automobile è sempre stata ben tenuta. Il telaio è in ottime condizioni e ovviamente privo di ruggine. La carrozzeria è già stata riverniciata nella combinazione di colori originale e presenta tracce d'uso e del tempo qua e là. L'auto è dotata di una capote in vinile nero in buono stato e si adatta correttamente ai profili. Gli interni sono rivestiti con pelle e moquette originali. La pelle è usurata.

This is a beautiful 1962 Morgan 4/4. Powered by a Ford 1.3 liter four-cylinder engine, the Morgan is still a joy to drive even after 60 years. Morgan knew from the very first car they ever built that it is enough to build a light car and then provide it with adequate power. A car that is light does not need a V8 engine to be fast. The result is a feather-light car with hilarious driving characteristics. It is not possible to get out of a Morgan angry, driving a Morgan is all about one thing and that is pure fun! Car has always been well maintained. It is clear at first glance that the car looks good. The chassis is in good condition and of course free of rust. The car has already been repainted in the original color scheme but has traces of use here and there that match the age and mileage of the car. Car is equipped with a black vinyl convertible top that is in neat used condition and fits correctly. The interior is lined with original leather and carpets. The



L'auto è alimentata da un motore a quattro cilindri da 1,3 litri che proviene da Ford. Il motore è abbinato a un cambio manuale a quattro marce. A prima vista sembra una motorizzazione modesta, ma se consideriamo che la Morgan 4/4 pesa solo 690 chili, la potenza di 57 cv è più che sufficiente per trarne molto divertimento. Il motore è alimentato da un solo carburatore Zenith e funziona perfettamente. La Morgan 4/4 era equipaggiata in fabbrica con freni a disco sull'asse anteriore.

*leather has a nice patina.
The car is powered by a 1.3 liter four-cylinder engine that comes from Ford. The engine is mated to a four-speed manual transmission. At first glance a modest motorisation, but if we consider that the Morgan 4/4 weighs only 690 kilos drivable, the power of 57 hp is suddenly sufficient to get a lot of fun out of it. The engine is fed by a single Zenith carburetor and runs great. The Morgan 4/4 was factory equipped with disc brakes on the front axle and a wonderfully smooth chassis*

38

ASTON MARTIN DB9 VOLANTE, 2007

L'elegante fuoriserie inglese cabrio da 300 all'ora

Telaio: SCFAD02AX7GB08257
Colore: Mariana blu metallico
Percorrenza originale 56.248 km.
Di origine francese (2007) poi
immatricolata in Italia (2009)
Service interamente documentato
Splendida combinazione di colori

Chassis: SCFAD02AX7GB08257
Original mileage of 56.248 km.
Originally from French (2007)
and then registered to Italy
(2009)
Full documented service

Stima: € 60000-80000



Lanciata nel 2003 come successore della DB7, la DB9 è stato il primo modello ad essere costruito nel nuovo stabilimento Aston Martin di Gaydon, nel Warwickshire. Come la DB7, la DB9 è stata disegnata da Ian Callum. La DB9 è alimentata da un upgrade del motore V12 da 5,9 litri, 48 valvole, presente nella DB7 Vantage, che produce 470 CV, una potenza sufficiente per spingere l'aerodinamica cabrio da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi, per una velocità massima di 305 km/h. Il motore in alluminio è montato il più indietro possibile nel telaio mentre la trasmissione finale è posizionata davanti all'asse posteriore, con il risultato che l'85% della massa dell'auto si trova tra gli assali per un perfetto bilanciamento dei pesi. La carrozzeria dell'auto è davvero in ottime condizioni, pari al nuovo: non ci sono difetti degni di nota, bozzi o ammaccature di cui parlare. Anche la verniciatura Mariana blu metallico è in ottime condizioni. Le luci, i trasparenti e le ruote sono perfetti, così come le finiture e gli altri accessori esterni. Questa vettura mostra solo 56.248 km originali documentabili e una carteggio di servizio estremamente completo

Launched in 2003 as successor to the DB7, the DB9 was the first model to be built at Aston Martin's new factory at Gaydon, Warwickshire. Like its DB7 predecessor, the DB9 was styled by Ian Callum. The DB9 is powered by a development of the 5.9-litre, 48-valve, V12 engine found in the DB7 Vantage, which produced 470bhp, an output sufficient to propel the aerodynamic cabrio from 0-100 km/h in 5.1 seconds on its way to a top speed of 305 km/h. The aluminum engine is mounted as far back as possible in the chassis while the transmission/final drive is positioned ahead of the rear axle, resulting in 85% of the car's mass being sited between the axles and a perfect 50/50 front/rear weight distribution. The car's bodywork is very good indeed: there are no notable blemishes, dinks, dents, or creases to speak of. The 'Mariana blue metallic' paintwork, too, is in very good condition. The lights, lenses and wheels are also impressive, as are the badging, trim and other exterior fixtures and fittings. This car shows original 56.248 km and a complete service documentation. The hood is also in excellent condition and goes up and down as it should







39

ALFA ROMEO DUETTO 1600, 1966

La più rara (e bella) delle "Duetto" cabrio

Telaio: AR660283
Letture contachilometri: 32474 km.
Design classico di Pininfarina
Motore 1600 performante
Restauro a carrozzeria smontata
Ottime condizioni

*Chassis: AR660283
Design classic by Pininfarina
1600 performance engine
Body-off restoration
Very nice condition*

Stima: € 50000-70000



Un classico 'moderno' di Pininfarina: carrozzeria cabrio semplice ed elegante, è stata presentata per la prima volta nel 1966 e si sarebbe rivelata popolare dopo un'accoglienza iniziale piuttosto critica. Nota come 'Duetto', il modello ha ottenuto un riconoscimento pubblico in tutto il mondo dopo aver partecipato al fianco di Dustin Hoffman nel film 'Il laureato', ma è stata prodotta solo per due anni prima di essere sostituita dalla Spider Veloce 1750 da 1,8 litri nel 1967.

Nel 1971 la Spider subì un restyling, ottenendo una coda squadrata, una mossa che coincide con l'introduzione del modello 2000 da 2,0 litri.

A 'modern' classic from Pininfarina: simple and elegant convertible bodywork, it was first presented in 1966 and would prove popular after a somewhat critical initial reception. Known as the 'Duet', the model gained worldwide public recognition after starring alongside Dustin Hoffman in the film 'The Graduate' but was only produced for two years before being replaced by the 1750 Spider Veloce 1.8 liters in 1967.

In 1971 the Spider underwent a facelift, gaining a squared off tail, a move which coincided with the introduction of the 2.0-litre 2000 model.





Questo esemplare di prima generazione 'coda tonda' della classica Spider dell'Alfa Romeo è stata sottoposta a un restauro completo ed è descritta dal venditore in ottime condizioni. Rifinita nella classica combinazione di colori rosso con interni neri, questa splendida piccola roadster è offerta con il suo libretto italiano originale.

This first generation 'coda tonda' example of Alfa Romeo's classic Spider has undergone a full restoration and is described by the seller as being in very good condition. Finished in the classic red color scheme with a black interior, this beautiful little roadster is offered with its original Italian registration certificate.





40 MG TD, 1952

Il retrò da gran collezione

Telaio: TD18471
Colore: bianco brillante
Letture conta miglia: 78743 km.
Motore a quattro cilindri in linea
con doppi carburatori SU
Cambio manuale a quattro velocità
Vettura molto ben conservata
No riserva

Chassis: TD18471
Inline four-cylinder engine with
twin SU carburetors
Four-speed manual transmission
Very well conserved car
No reserve

Stima: € 20000-30000



Nel 1950, MG annunciò la produzione del TD. Costruita sul telaio della berlina Y-Type, presentava la precedente trasmissione della serie TC con un assale posteriore ipoide modificato, sterzo a pignone e cremagliera e la disponibilità della guida a sinistra. La produzione di TD cessò nel 1953, quando MG fece debuttare la sua sostituta, la TF. Probabilmente una delle auto di maggior successo dei veicoli MG, la serie T fu prodotta dal 1936 al 1955.

Questa bellissima MG TD del 1952 è presentata in una brillante tonalità di bianco con interni nero e capote coordinata. L'auto è alimentata da un motore a quattro cilindri con doppi carburatori SU, abbinato a un cambio manuale a quattro velocità. L'interno presenta la strumentazione Jaeger, volante in stile banjo e specchietto retrovisore montato sul cruscotto. Auto di ispirazione retrò ai suoi tempi, la TD ha sempre trovato una nicchia nel mercato delle auto d'epoca. È la quintessenza dell'auto sportiva britannica, con lo stile delle auto da corsa aperte degli anni '30 e '40, pur avendo le comodità di un'automobile più moderna. Facile da restaurare e con parti sempre disponibili, la MG TD è un eccellente veicolo da collezione entry-level

In 1950, MG announced the production of the TD. Built on the Y-Type saloon chassis, it featured the prior TC series drivetrain with a modified hypoid rear axle, rack-and-pinion steering, and the availability of left-hand drive. TD production ceased in 1953, when MG debuted its replacement, the TF. Arguably one of the more successful runs of MG vehicles, the T series was produced from 1936 to 1955.

This beautiful 1952 MG TD is presented in a brilliant shade of white with a black interior and convertible top. The car is powered by a four-cylinder engine with twin SU carburetors, which is mated to a four-speed manual transmission. The interior features Jaeger instrumentation, banjo-style steering wheel, and a dash-mounted rearview mirror. A retro-inspired car in its day, the TD has always met a niche in the classic car market. It is the quintessential British sports car, with the styling of the open race cars of the 1930s and 1940s, while having the conveniences of a more modern automobile. Easy to work on and with parts readily available, the MG TD is an excellent entry-level collector vehicle



41

JAGUAR MK II 3.4, 1960

Gran classe e motore per la nobile inglese

Macchina con numeri
corrispondenti
Ottimamente restaurata

*Matching numbers car
Very beautiful restored*

Stima: € 30000-50000



La Jaguar Mk II fu costruita dal 1959 al 1969, come successore dei modelli da 2,4 e 3,4 litri prodotti tra il 1957 e il 1959. Era una berlina bella, potente e maneggevole, offerta con una scelta di tre motori a sei cilindri con albero a camme in testa; 2,4 litri, 3,4 litri o 3,8 litri. Dopo l'apprezzamento della Mk I, le MK II sono state ben accolte e considerate una macchina ancora migliore. Simile nell'aspetto ma con una superficie vetrata più ampia, vantava una carreggiata più ampia per migliorare la tenuta di strada insieme a piccole modifiche alle sospensioni anteriori per ridurre il rollio della carrozzeria e freni a disco anziché a tamburo. Guidata da tutti i migliori piloti di quegli anni, tra cui Graham Hill, Roy Salvadori e Michael Parkes, la Mk II ha ottenuto vittorie in tutte le gare di berline negli anni Sessanta e ha corso in tutta Europa, come nel Tour De France e nel Rally di Monte Carlo

The Jaguar Mk II was built from 1959 to 1969 as a successor to the 2.4 and 3.4 litre models which were manufactured between 1957 and 1959. It was a handsome, powerful and good handling saloon which was offered with a choice of three six-cylinder twin cam engines; 2.4 litre, 3.4 litre or 3.8 litre. After the appreciation of the MK I, Jaguar's successor was well received making a good car even better. Similar in appearance but with a bigger glass area, it boasted a wider track to improve road holding together with minor front suspension changes to reduce body roll and all-round disc rather than drum brakes. Raced by all the top drivers of the day including Graham Hill, Roy Salvadori and Michael Parkes, the MK II has scored victories throughout saloon car races in the sixties and was also raced across Europe in the Tour De France and Monte Carlo Rally



42

AUSTIN SEVEN, 1932

La piccola che non passa inosservata

Telaio: 148007
Letture miglia: 5808
Restauro in Inghilterra
Documenti italiani
Targhe inglesi conservate.
Divertente da guidare
No riserva

Chassis: 148007
Restored in England
Italian documents
Fun to drive
No reserve

Stima: € 10000-20000



L'Austin 7 è stata un'auto prodotta dal 1922 al 1939 nel Regno Unito dalla Austin Motor Company. Soprannominata la 'Baby Austin', fu una delle auto più popolari mai prodotte e venduta altrettanto bene all'estero. Spazzò via la maggior parte delle altre utilitarie e motocar britanniche dei primi anni '20 e il suo effetto sul mercato britannico fu simile a quello della Ford Modello T negli Stati Uniti. Prima dell'Austin 7, tuttavia, le auto più grandi erano all'ordine del giorno, ma il lungimirante Sir Herbert Austin pensava che un'auto più piccola sarebbe stata più popolare. Nonostante le proteste del consiglio di amministrazione dell'azienda preoccupato per la situazione finanziaria dell'azienda, Austin li convinse minacciando di portare l'idea al loro concorrente Wolseley e ottenne così il permesso di intraprendere il suo progetto. Fu assistito da un giovane disegnatore chiamato Stanley Edge che lavorò dal 1921 al 1922 a casa di Austin, Lickey Grange. Austin ha investito una grande quantità di denaro nel design e ha brevettato molte delle sue innovazioni. In cambio dell'investimento gli veniva pagata una royalty di due ghinee su ogni auto venduta.

Nel primo anno di produzione (1923) furono prodotte quasi 2.500 vetture, non quante sperate, ma nel giro di pochi anni la 'grande macchina in miniatura', aveva trasformato le sorti della Austin Motor Co. e nel 1939, quando la produzione finalmente terminò, erano state prodotte oltre 290.000 auto e furgoni

The Austin 7 was a car produced from 1922 through to 1939 in the United Kingdom by the Austin Motor Company. Nicknamed the 'Baby Austin', it was one of the most popular cars ever produced and sold equally well abroad. It wiped out most other British small cars and cyclecars of the early 1920's and its effect on the British market was like that of the Model T Ford in the USA. Prior to the Austin 7 though, larger cars were the order of the day, but the forward thinking of Sir Herbert Austin felt a smaller car would be more popular. Despite protestations from the company's board of directors who were concerned about the financial status of the company, Austin won them over by threatening to take the idea to their competitor Wolseley and so got permission to embark upon his design. He was assisted by a young draughtsman called Stanley Edge who worked from 1921 into 1922 at Austin's home, Lickey Grange. Austin put a large amount of his own money into the design and patented many of its innovations. In return for the investment, he was paid a royalty of two guineas on every car sold. Nearly 2,500 cars were made in the first year of production (1923), not as many as hoped, but within a few years the 'big car in miniature' had transformed the fortunes of the Austin Motor Co. and by 1939, when production finally ended, over 290,000 cars and vans had been made



43

FIAT 1500 BERLINA, 1965

Punto d'arrivo per la 'borghesia' italiana anni '60

Telaio: 0502048
Lettura contachilometri: 87776 km
Ottimo restauro, motore nuovo,
interni originali
Certificato di rilevanza storica e
collezionistica.
Grande berlina di classe media
No riserva

*Chassis: 0502048
Great Italian middle class sedan
Fantastic color combination
Very good restoration with
original interiors
No reserve*

Stima: € 5000-8000



Fantastica berlina classica italiana della classe media. In ottimo stato di conservazione dei lamierati, con qualche piccolissima lieve lesione tipica dell'età. In condizioni di 'restaurata', l'interno è conservato in condizioni sbalorditive. Funziona come da nuova. Combinazione di colori classica ed elegante: grigio all'esterno, rosso all'interno, pneumatici con fascia bianca per un tocco glamour

Fantastic classic Italian sedan of the middle class. In great state of preservation of sheet metal, with some very small slight injury typical of age. In restored condition, the entire interior is preserved in stunning condition. It works as new. Fantastic and typical color combination: grey outside, red inside



FIAT GIANNINI 700, 1974

Vera Gianni, ma con motore 126FSM 700

Telaio: 5157815
 Lettura contachilometri: 84399 km.
 Raro esemplare Fiat 500 Gianni
 Vettura parzialmente restaurata,
 sostituzione del motore riportata
 sul libretto

Chassis: 5157815
 Rare example Fiat 500 Gianni
 Repainted, has the engine
 replaced

Stima: € 18000-24000



Sostituendo l'amata Topolino, la Nuova 500 debuttò nel 1957. Una svolta radicale rispetto al design essenzialmente prebellico del suo predecessore, la nuova nata della FIAT presentava una costruzione unitaria, un tetto in tela apribile e sospensioni completamente indipendenti mentre il motore veniva montato sul retro. Un immenso successo per FIAT, quasi 3.000.000 di queste adorabili macchinine erano state vendute quando la produzione cessò nel 1975.

Questa FIAT 500 incorpora vari accessori per migliorare le prestazioni realizzati da Gianni, tranne il motore che è stato sostituito. Fondata nel 1920 dai fratelli Gianni, Attilio e Domenico, come officina, l'azienda iniziò a lavorare la piccola FIAT 500 Topolino negli anni '30 e con una delle sue vetture modificate conquistò 12 record mondiali di velocità. All'inizio degli anni '60 l'azienda originaria chiuse, i fratelli si separarono per fondare nuove imprese. La nuova società di design di Attilio durò solo fino al 1971 ma quella fondata da Domenico, ossia la 'Giannini Automobili Spa', sopravvive ancora oggi. Nel 1963 la Gianni Automobili iniziò a modificare automobili e a vendere kit di elaborazione. Nello stesso anno introdusse la sua versione modificata della piccola FIAT, la 500TV, e per tutto il decennio e negli anni '70 le auto preparate da Gianni combatterono con quelle della sua rivale Abarth sui circuiti europei. Nel 1966 Maurizio

Replacement for FIAT's much-loved 500 'Topolino', the Nuova 500 debuted in 1957. A radical departure from its predecessor's essentially pre-war design, FIAT's new baby featured unitary construction, an opening fabric roof and all-independent suspension while carrying its engine at the rear. Introduced in 1968 alongside the standard 500F, the deluxe 500L, while mechanically identical, came with exterior cosmetic enhancements and an improved interior featuring new instrument panel, seats and floor covering. An immense success for FIAT, almost 3,000,000 of these adorable little cars had been sold when production ceased in 1975.

This FIAT 500 incorporates various performance enhancing products made by Gianni. Founded in 1920 by the Gianni brothers, Attilio and Domenico, as a garage, the company began tuning the little FIAT 500 Topolino in the 1930s and secured 12 world speed records with one of its modified cars. In the early 1960s the original company closed, the brothers going their separate ways to found new enterprises. Attilio's new design company lasted only until 1971 but that founded by Domenico, company 'Giannini Automobili Spa', survives today as part of the FIAT Group. In 1963 Gianni Automobili began modifying cars and selling tuning kits. That same year it introduced its own modified version of the baby FIAT, the 500TV, and throughout the decade and into the 1970s Gianni-tuned cars battled with

Zanetti divenne Campione Italiano alla guida di una FIAT 500 preparata da Giannini. Negli ultimi anni Giannini si è specializzata nella produzione di versioni in edizione limitata di modelli di produzione FIAT. Questa attraente FIAT 500 modificata da Giannini è stata ridipinta in bianco con interni rosso scuro a contrasto. Descritta dal venditore come in condizioni buone, con buona carrozzeria e vernice, l'auto viene offerta con il motore sostituito dal FSM126

those of its rival Abarth on the racetracks of Europe. In 1966 Maurizio Zanetti became Italian Champion driving a Giannini-tuned FIAT 500. In more recent years Giannini has specialised in the production of limited-edition versions of FIAT production models. This attractive Giannini-modified FIAT 500 is finished in white with a contrasting dark red interior. Described by the vendor as in generally good condition, with good body and paint, the car is offered with a changed engine, the FSM126.



45

MG MIDGET MK III, 1972

La più piccola e inviperita delle Midget

Telaio: 104758
Lettura contachilometri: 30537 km.
Versione più ambita
Motore più sportivo
Divertimento assicurato
No riserva

Chassis: 104758
Most coveted version
Sportier engine
Guaranteed fun to drive
No reserve

Stima: € 5000-8000



La Mk I Midget era inizialmente equipaggiata con un motore della serie A da 948 cc, che fu sostituito nel 1962 con il nuovo motore 1098. Presentava sospensioni posteriori a molla/ellittiche e freni a tamburo, che furono poi aggiornati anche nel 1962, proprio come il motore. Nel 1964 fu presentata la Mk II Midget che presentava una manovrabilità nettamente migliorata grazie alle nuove sospensioni semiellittiche, inoltre era dotata di nuove porte con maniglie esterne cambiate e persino di finestrini avvolgibili. Il 1966 vide l'uscita della Mk III Midget, che presentava numerosi aggiornamenti sostanziali con l'aggiunta del motore da 1275 cc derivato dalla Cooper S. Insieme a questo furono montate le ruote Rostyle e ci furono una serie di modifiche minori alla carrozzeria, inclusa l'aggiunta di archi passaruota nel 1972.

Qui viene offerta una Mk III MG Midget del 1972, quindi il modello e l'anno più desiderabili nella cronologia di MG Midget. Presenta lo stile classico dei primi Midget con paraurti cromati, combinato con la velocità derivante dal motore da 1275cc e beneficia dei vari miglioramenti di manovrabilità derivanti dai precedenti anni di sviluppo.

Queste MG Midget sono una gioia da guidare e perfette sia per neofiti collezionisti che per i restauratori più esperti. Con la disponibilità di parti di ricambio ampia e conveniente che c'è, sarà senza dubbio molto gratificante completarne un eventuale restauro

The Mk I Midget was initially fitted with a 948cc A-series engine, which was replaced in 1962 with the newer 1098 engine. It featured quarter elliptic rear spring suspension and drum brakes all round, which were then also upgraded in 1962 much like the engine. In 1964 the Mk II Midget was released which saw much improved handling as a result of new half elliptic suspension, it was also fitted with new doors featuring external handles and even wind-up windows. 1966 saw the release of the Mk III Midget, which featured several substantial upgrades with the addition of the Cooper S derived 1275cc engine. Along with this Rostyle wheels were fitted and there were a variety of minor body changes including the addition of round wheel arches in 1972.

Offered here is a 1973 Mk III MG Midget, arguably this is the most desirable model and year in the MG Midget timeline. It features the classic styling of early Midgets with chrome bumpers, combined with the speed of the 1275cc engine and benefitting from the various handling improvements that had stemmed from the previous years of development. These MG Midgets are a joy to drive and perfect for both beginner and professional restorers alike. With their large and affordable parts availability, ease to work combined with the huge number of resources on restoring them and it will no doubt be very rewarding once complete



46

BSA GOLD STAR

La dominatrice del Tourist Trophy

Telaio: BB3182653
Una classica tra le sportive
Tourist Trophy originale

Chassis: BB3182653
A classic among sports bikes
Original Tourist Trophy

Stima: € 10000-15000



La Gold Star era sicuramente il più iconico modello BSA, moto decisamente grintosa e sportiva, in un'epoca densa di corse entrate nella leggenda delle competizioni motociclistiche. Prodotte dal 1938 al 1963 sia nella versione 350cc che 500cc.

Durante la lunga carriera sportiva queste moto hanno dominato ben nove Tourist Trophy dell'Isola di Man.

Il modello proposto in catalogo è una versione da 350 cc il cui datato restauro mostra i segni del tempo, monta un carburatore compatibile non originale. La moto, proveniente da esposizione in una collezione, è priva di documenti

The Gold Star was certainly the most iconic BSA model, a decidedly gritty and sporty bike, in an time full of racing that became a legend in motorcycle competitions. Produced from 1938 to 1963 in both 350cc and 500cc versions. During the long sporting career these bikes have dominated nine Tourist Trophy of the Isle of Man.

The model proposed in the catalog is a 350 cc version whose dated restoration shows the signs of aging, fitted with a non-original compatible carburetor. The motorbike, coming from an exhibition in a collection, has no documents



47

MOTO GUZZI 850 T3 CALIFORNIA, 1979

Sognando la Route 66

Telaio: 18145
Letture contachilometri: 72579 km.
Moto evergreen
California I aggiornato a California II

Chassis: 18145
Odometer reading: 72579
Evergreen motorcycle
California I upgraded to California II

Stima: € 2000-2500

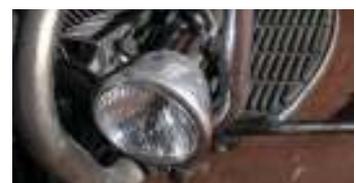


Nata da uno sviluppo della versatile V7 su richiesta dell'importatore negli Stati Uniti, della Moto Guzzi, per partecipare ad un bando per la fornitura di motociclette per la Polizia di Los Angeles, poi vinto con molto clamore, la 850 T3 California è la versione dalle chiare linee americaneggianti per il mercato nazionale ed europeo di quella moto.

Il modello proposto in asta è un California I aggiornato dal precedente proprietario a California II

Born from a development of the versatile V7 at the request of the United States importer, Moto Guzzi, to participate in a tender for the supply of motorcycles for the Los Angeles Police, later won with much fanfare, the 850 T3 California is the with clear American-style lines for the national and European market of that motorbike.

The model offered for auction is a California I updated by the previous owner to California II



48

FIAT 600 TRASFORMABILE

L'utilitaria che tutti volevano, in livrea azzurra

Telaio: 100 255947
Letture contachilometri: 62593 km.
Buona city-car per il traffico
di tutti i giorni
Bella combinazione di colori
Motore potenziato (Autobianchi
A112 6019681)

*Chassis N. 100 255947
Nice city-car for everyday traffic
Nice color combination
Upgraded engine (Autobianchi
A112 6019681)*

Stima: € 4000-6000



Fiat 600 Trasformabile, ultima serie, motore modificato (derivato da Autobianchi A112), colore celeste. Vecchia riverniciatura, meccanicamente il motore è funzionante. Sono presenti segni del tempo sulla carrozzeria e graffi visibili nelle fotografie. La tappezzeria è in buone condizioni

Fiat 600 Trasformabile, last series, modified engine (A112), Sky-blue. Old repainted, mechanically engine is running. There are signs of ageing on the body and scratches shown in the photographs. Upholstery is in good condition.



Condizioni di vendita

1. VENDITA

Casa d'Aste Babuino S.r.l., dipartimento Motorcars con sede legale in Roma, Via dei Greci n. 2a, c.f. 04754740589, p. Iva 01298101005, agisce quale mandataria in esclusiva per la vendita di lotti di beni, all'asta o a trattativa privata, per conto di ciascun proprietario dei Lotti. La vendita dei Lotti deve considerarsi intervenuta direttamente tra il Venditore e chi, tra i soggetti che abbiano presentato offerte per l'acquisto di uno o più Lotti, abbia presentato la migliore offerta per l'acquisto di ciascuno dei Lotti e sia dichiarato aggiudicatario degli stessi; ne consegue che la Casa d'Aste non assume in proprio alcuna responsabilità verso gli Offerenti e/o l'Acquirente.

2. VARIAZIONI E PREZZO DI RISERVA

La Casa d'Aste si riserva la facoltà annullare o sospendere la vendita in asta in caso di partecipazione di meno di n. 10 (dieci) concorrenti, nonché di ritirare dall'asta uno o più Lotti, a propria assoluta e insindacabile discrezione e senza alcun preavviso; in tal caso i Lotti si intenderanno comunque non aggiudicati dagli Offerenti. Durante l'asta il banditore della Casa d'Aste, a propria assoluta e insindacabile discrezione, potrà decidere il prezzo a base d'asta dei Lotti, variare l'ordine di vendita dei Lotti, abbinare e/o separare i Lotti. La Casa d'Aste potrà non procedere all'aggiudicazione e/o ritirare dall'asta i Lotti per i quali la migliore offerta tra quelle degli Offerenti non abbia raggiunto il prezzo minimo di riserva concordato con il Venditore; in tal caso i Lotti si dovranno intendere comunque non aggiudicati agli Offerenti.

3. OFFERTE E PREZZO

Ciascuno degli Offerenti, con la formulazione della propria offerta di acquisto dei Lotti, in caso di accettazione e di aggiudicazione, si obbliga ad acquistare i Lotti e a corrispondere alla Casa d'Aste, per ciascuno dei Lotti aggiudicati, l'importo totale complessivamente pari alla somma dell'importo offerto per l'acquisto dei Lotti aggiudicati, oltre i Diritti, oltre le eventuali spese, oltre le ulteriori spese ivi previste e gli eventuali oneri di legge.

4. AGGIUDICAZIONE

I Lotti saranno aggiudicati al migliore Offerente. Gli Offerenti dichiarano di aver esaminato e preso piena visione dei Lotti e di accettarne incondizionatamente l'eventuale aggiudicazione, anche a prescindere dalla descrizione dei Lotti sul catalogo dell'asta. Il banditore dichiara i rilanci e aggiudica i Lotti e dichiara l'Acquirente di ciascuno dei Lotti alla conclusione della relativa asta e sulla base delle offerte di acquisto pervenute. Qualora durante lo svolgimento dell'asta sorgesse una qualunque controversia sull'identità o l'individuazione dell'Acquirente, il banditore potrà, a propria assoluta e insindacabile discrezione, rimettere i Lotti all'asta e procedere per una nuova aggiudicazione, oppure riprendere l'incanto dalla precedente offerta.

5. DIRITTI D'ASTA

L'Aggiudicatario, per ciascuno dei Lotti aggiudicati, si obbliga a corrispondere alla Casa d'Aste la provvigione per i diritti d'asta da determinarsi nella percentuale del 15% del prezzo di aggiudicazione di ciascuno dei Lotti aggiudicati.

6. PAGAMENTI

Il Prezzo Totale dovrà essere pagato dall'Acquirente alla Casa d'Aste entro il termine essenziale di n. 5 (cinque) giorni lavorativi successivi all'asta, mediante le seguenti modalità:

(a) in contanti, fino all'importo complessivo di Euro 4.999,00, o quello diverso previsto dalla legge;

(b) mediante carte di credito (circuiti accettati dalla Casa d'Aste), con eventuali relative spese e/o commissioni a carico dell'Acquirente;

(c) su espressa previa accettazione della Casa d'Aste, mediante bonifico oppure assegni circolari e/o bancari non trasferibili, intestati alla stessa.

Solo a seguito dell'integrale pagamento del Prezzo Totale la proprietà e il possesso dei Lotti passeranno in capo all'Acquirente, salvo il caso di contestazioni. A seguito dell'effettuazione del pagamento e del passaggio di proprietà del veicolo, l'acquisto sarà definitivo e non sarà più possibile alcuna contestazione in merito allo stato, alle caratteristiche e alle condizioni del veicolo acquistato.

7. DATI

Ai fini della partecipazione all'asta, gli Offerenti devono preventivamente compilare e sottoscrivere una scheda di partecipazione (c.d. scheda offerta), in cui, oltre l'importo offerto per l'acquisto di uno o più Lotti, sono tra l'altro indicati anche i relativi dati personali e le referenze bancarie. Tali dati sono trattati in conformità alla vigente normativa sulla tutela della riservatezza dei dati personali (c.d. Privacy), come da apposita informativa rilasciata dalla Casa d'Aste. La Casa d'Aste si riserva la facoltà di rifiutare le offerte provenienti da soggetti non preventivamente registrati e/o identificati, o che non abbiano presentato adeguate referenze bancarie. Con la sottoscrizione dello stesso modulo di offerta, inoltre, gli Offerenti si obbligano ad accettare integralmente e incondizionatamente le presenti condizioni di vendita.

8. CONCORRENZA

La Casa d'Aste potrà formulare offerte in proprio e/o accettare mandati per l'acquisto di determinati Lotti da parte di propri clienti; in tal caso, il banditore effettuerà offerte e/o rilanci in asta, sulla base delle istruzioni ricevute. In caso di offerte del medesimo importo, prevarrà l'offerta comunicata dal banditore su quella dell'Offerente in sala, via telefono o internet.

9. RESPONSABILITÀ

La Casa d'Aste agisce in qualità di mandataria con rappresentanza del Venditore ed è esente da qualsiasi responsabilità in ordine alla provenienza e descrizione dei Lotti nei cataloghi, nelle brochure e in qualsiasi altro materiale illustrativo, anche elettronico e digitale. Tali descrizioni, così come ogni altra indicazione o illustrazione, devono considerarsi puramente indicative e non vincolanti, e non possono generare affidamento di alcun tipo negli Offerenti e nell'Acquirente. Tutte le aste sono precedute dall'esposizione dei Lotti, al fine di permettere un esame attento e approfondito circa l'autenticità, lo stato di conservazione, la provenienza, il tipo e la qualità degli stessi, su cui esclusivamente gli Offerenti e l'Acquirente assumono ogni rischio e responsabilità, anche per gli effetti di cui all'art. 1488, c. 2, c.c.. Dopo l'aggiudicazione né la Casa d'Aste né i Venditori potranno essere ritenuti responsabili per eventuali vizi dei Lotti, relativi tra l'altro allo stato di conservazione, all'errata attribuzione, all'autenticità, alla provenienza, al peso o alla mancanza di qualità dei Lotti. A tal fine gli Offerenti e l'Acquirente rinunciano espressamente alla garanzia di cui all'art. 1490 c.c., liberando la Casa d'Aste da ogni relativa responsabilità; per l'effetto, né la Casa d'Aste né il suo personale potranno rilasciare una qualsiasi valida garanzia in tal senso. In caso di partecipazione all'asta via telefono e internet da parte degli Offerenti, questi ultimi esonerano la Casa d'Aste da ogni responsabilità in caso di eventuali problematiche

tecniche o di altro genere che possano non consentire la loro piena partecipazione all'asta (a titolo esemplificativo, in caso di interruzioni della comunicazione, problemi di linea, irreperibilità - per qualunque causa - degli Offerenti) e assumono ogni rischio circa l'eventuale mancata aggiudicazione di uno o più Lotti.

10. STIME

Le stime relative al prezzo base di ciascuno dei Lotti, espresse in Euro, sono indicate sotto la descrizione dei Lotti riportata nel catalogo dell'asta e non includono le commissioni e gli altri oneri dovuti dall'Acquirente in forza delle presenti condizioni di vendita. Tali stime possono essere soggette a revisione in qualsiasi momento, pertanto i Lotti potranno essere offerti ad un prezzo base d'asta diverso da quello indicato nel catalogo. Anche le descrizioni dei Lotti nel catalogo potranno essere soggette a revisioni, che saranno eventualmente comunicate durante l'asta.

11. RITARDI

Nel caso in cui l'Acquirente non provveda al pagamento del Prezzo Totale entro il termine essenziale di n. 5 (cinque) giorni lavorativi dalla aggiudicazione, la Casa d'Aste potrà risolvere l'aggiudicazione e/o la vendita dei corrispondenti Lotti, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c.. In tal caso, la Casa d'Aste avrà comunque diritto al pagamento dall'Acquirente, a titolo di penale, dell'importo pari alla somma dei Diritti (ossia il 15% del prezzo di aggiudicazione di ciascuno dei Lotti aggiudicati dall'Acquirente e non pagati) e del 10% del prezzo di aggiudicazione di ciascuno dei Lotti aggiudicati dall'Acquirente e non pagati, oltre l'eventuale maggior danno, e potrà comunque trattenere gli eventuali acconti versati dall'Acquirente. Fermo quanto sopra, fino alla eventuale risoluzione, oltre il predetto termine i Lotti aggiudicati dall'Acquirente e non ancora ritirati saranno custoditi dalla Casa d'Aste (presso propri magazzini o terzi), a rischio e spese dell'Acquirente, fino a che quest'ultimo non provvederà all'integrale pagamento di quanto dovuto alla Casa d'Aste e al ritiro dei Lotti.

12. RITIRO

Salvo diversi accordi tra le parti, l'Acquirente, dopo che avrà saldato il Prezzo Totale, dovrà ritirare i Lotti aggiudicati a propria cura, rischio e spese, entro lo stesso termine previsto per il pagamento. Decorso inutilmente detto termine, la Casa d'Aste sarà esonerata da ogni responsabilità in caso di danni o furti (totali o parziali) dei Lotti, avvenuti successivamente al predetto termine, rinunciando sin d'ora l'Acquirente a qualunque diritto e azione verso la Casa d'Aste; inoltre la Casa d'Aste potrà provvedere, a propria insindacabile scelta e a spese dell'Acquirente, al deposito dei Lotti aggiudicati presso depositi o magazzini propri o di terzi e le spese di trasferimento saranno di euro 450.00 con costo aggiuntivo di euro 25 giornaliero di parcheggio e custodia a carico dell'acquirente.

13. DICHIARAZIONE DI INTERESSE CULTURALE, PRELAZIONE ED ESPORTAZIONE

Gli Acquirenti saranno tra l'altro tenuti, per gli oggetti dei Lotti sottoposti al procedimento di dichiarazione di interesse culturale (c.d. notifica) ex artt. 13 e ss. D.Lgs. n. 42/2004 all'osservanza di tutte le disposizioni di cui al Codice dei Beni Culturali e di ogni altra normativa applicabile anche in materia doganale, valutaria e

tributaria. Resta in ogni caso fermo che, in caso di diniego della licenza di esportazione, la vendita resterà valida e vincolante, incluso l'obbligo di pagamento del Prezzo Totale nei termini previsti. È esclusivo onere dell'Acquirente verificare le eventuali restrizioni all'esportazione dei Lotti aggiudicati ovvero le eventuali licenze o attestati previsti dalla legge (emessi o da emettere), con espresso esonero di ogni eventuale obbligo e/o responsabilità in capo alla Casa d'Aste.

In caso di esercizio del diritto di prelazione ai sensi degli artt. 60 e ss., D.Lgs. n. 42/2004, oppure di acquisto coattivo ai sensi dell'art. 70 della stessa legge, l'Acquirente non potrà pretendere alcunché, a qualunque titolo, dalla Casa d'Aste e/o dal Venditore, se non la sola restituzione degli importi eventualmente già pagati a causa della aggiudicazione dei Lotti e al momento del pagamento da parte dell'Amministrazione.

14. CONTESTAZIONI

In caso di contestazioni da parte dell'Acquirente circa la contraffazione o falsificazione o vizi occulti sostanziali non manifesti dei Lotti aggiudicati (o di parti di questi), ricevute dalla Casa d'Aste entro il termine essenziale di n. 30 (trenta) giorni dalla data di aggiudicazione e ritenute fondate dalla Casa d'Aste, quest'ultima potrà, a propria insindacabile discrezione, annullare la vendita dei Lotti in questione, ovvero rivelare all'Aggiudicatario che lo richieda il nome del Venditore, dandone comunicazione a quest'ultimo. In ogni caso, in presenza di contestazioni da parte dell'Acquirente, la Casa d'Aste comunque informerà il Venditore. L'Acquirente esonera espressamente la Casa d'Aste da qualsiasi responsabilità circa l'autenticità, i vizi e le caratteristiche dei Lotti e rinuncia a formulare qualsiasi pretesa, a qualunque titolo, nei confronti della Casa d'Aste, e indirizzerà ogni richiesta (anche risarcitoria) direttamente ed esclusivamente nei confronti del Venditore. Resta fermo e impregiudicato il diritto di trattenere gli eventuali importi pagati medio tempore dall'Acquirente, a qualunque titolo, prima della contestazione; tali importi potranno eventualmente essere oggetto di domanda risarcitoria dell'Acquirente verso il Venditore.

15. TERZI

Nel caso in cui la Casa d'Aste venga a conoscenza di un'eventuale pretesa o diritto di terzi inerente alla proprietà, possesso o detenzione di uno o più Lotti, la stessa potrà, a propria insindacabile discrezione, ritirare tali Lotti dalla vendita e/o trattenere in custodia tali Lotti, nelle more delle necessarie verifiche e/o della composizione della eventuale controversia nascente.

16. ACCETTAZIONE E FORO

Le presenti condizioni di vendita sono integralmente accettate, senza alcuna riserva, dagli Offerenti, dall'Acquirente e da quanti altri concorrano all'asta. Le presenti condizioni di vendita sono regolate dalla legge italiana; tutte le controversie comunque derivanti dalle stesse saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Roma.

Casa d'Aste Babuino s.r.l.
Vendite all'asta per conto terzi
Roma, Via dei Greci 2/a

Sales Conditions for Purchasers

1. SALE

Casa d'Aste Babuino S.r.l., Motorcars department, with registered office in Rome, Via dei Greci n. 2a, tax code 04754740589, VAT number 01298101005, acts as exclusive agent for the sale of lots of goods, by auction or private negotiation, on behalf of each owner of the Lots. The sale of the Lots must be considered to have occurred directly between the Seller and who, among the subjects who have submitted offers for the purchase of one or more Lots, has submitted the best offer for the purchase of each of the Lots and is declared the successful bidder of them; therefore the auction house does not assume any responsibility towards the bidders and / or the buyer.

2. CHANGES AND RESERVE PRICE

The Auction House reserves the right to cancel or suspend the auction sale in the event of participation of less than n. 10 (ten) competitors in the room, as well as to withdraw one or more Lots from the auction, at their absolute and unquestionable discretion and without notice; in this case the Lots will in any case be considered not awarded by the Bidders. During the auction, the auctioneer of the Auction House, in its absolute and unquestionable discretion, may decide on the auction-based price of the Lots, vary the sales order of the Lots, match and / or separate the Lots. The Auction House may not proceed with the award and / or withdraw from the auction the Lots for which the best offer among those of the Bidders has not reached the minimum reserve price agreed with the Seller; in this case the Lots must be considered not awarded to the Bidders.

3. OFFERS AND PRICE

Each of the Bidders, with the formulation of its offer to purchase the Lots, in the event of acceptance and award, undertakes to purchase the Lots and to correspond to the Auction House, for each of the Lots awarded, the total amount equal to the sum of the amount offered for the purchase of the awarded Lots, in addition to the Rights, in addition to any expenses, in addition to the additional expenses provided for therein and any legal charges.

4. AWARD

Lots will be awarded to the best Bidder. The Bidders declare that they have examined and fully viewed the Lots and unconditionally accept their award, even regardless of the description of the Lots in the auction catalog. The auctioneer declares the raises, awards the Lots and declares the Buyer of each of the Lots at the conclusion of the relative auction and on the basis of the purchase offers received. If during the auction any dispute concerning the identity or identification of the Buyer arises, the auctioneer may, at his absolute and unquestionable discretion, return the Lots to the auction and proceed for a new award, or resume the auction from the previous offer.

5. AUCTION RIGHTS

The Successful Bidder, for each of the Lots awarded, undertakes to pay to the Auction House the commission for the auction rights to be determined in the percentage of 15% of the hammer price of each of the Lots awarded.

6. PAYMENTS

The Total Price must be paid by the Buyer to the Auction House within the essential term of n. 5 (five) working days following the auction, using the following methods:

- (a) in cash, up to the total amount of Euro 4999.00, or the different amount required by law;
- (b) by credit cards (circuits accepted by the Auction House), with

any related expenses and / or fees charged to the Buyer;

(c) upon express prior acceptance of the Auction House, by bank transfer or cashier's checks and / or non-transferable bank checks, payable to the Auction House.

Only after full payment of the Total Price the ownership and possession of the Lots will pass to the Buyer, except in the case of disputes.

Following the payment and the legal transfer of ownership of the vehicle, the purchase will be completed and definitive and no dispute will be possible regarding the conditions, state and technical characteristics of the purchased good.

7. DATA

For the purposes of participation in the auction, Bidders must first fill in and sign a participation form (so-called offer form), in which, in addition to the amount offered for the purchase of one or more Lots, they are also indicated the related personal data and bank references. These data are processed in accordance with current legislation on the protection of the confidentiality of personal data (so-called Privacy), as per the specific information issued by the Auction House. The Auction House reserves the right to refuse bids from subjects not previously registered and / or identified, or who have not submitted adequate bank references. Furthermore, by signing the same offer form, the Offerors undertake to accept these conditions of sale in full and unconditionally.

8. COMPETITION

The Auction House may formulate bids on its own and / or accept mandates for the purchase of certain Lots by its customers; in this case, the auctioneer will bid and / or raise in the auction, based on the instructions received. In the case of offers of the same amount, the offer communicated by the auctioneer will prevail over that of the Offeror in the room, by phone or internet.

9. RESPONSIBILITY

The Auction House acts as an agent with representation of the Seller and is exempt from any liability with regard to the origin and description of the Lots in the catalogs, brochures and any other illustrative material, including electronic, photographic and digital material; these descriptions, as well as any other indication or illustration, must be considered purely indicative and not binding, and cannot generate any kind of trust in the Offerors and the Buyer. All the auctions are preceded by the exposition of the Lots, in order to allow a careful and thorough examination of the authenticity, the state of conservation, the origin, the type and the quality of the same, on which only the Bidders and the Buyer assume all risks and responsibilities, also for the effects referred to in art. 1488, c. 2, cc. After the award, neither the Auction House nor the Sellers can be held responsible for any defects in the Lots, relating to the state of conservation, the incorrect attribution, the authenticity, the origin, the weight or the lack of Lots quality. To this end, the Offerors and the Buyer expressly waive the guarantee pursuant to art. 1490 of the Italian Civil Code, freeing the auction house from any related liability; for the effect, neither the Auction House nor its staff will be able to issue any valid guarantee in this regard. In the event of participation in the auction by telephone and internet by the Bidders, the latter exempt the Auction House from any liability in the event of any technical or other problems that may not allow their full participation in the auction (for example, in the event of communication interruptions, line problems, unavailability - for any reason - of the Offerors) and assume any risk regarding the possible failure to award one or more Lots.

10. ESTIMATES

The estimates relating to the base price of each of the Lots, expressed in Euros, are indicated below the description of the Lots shown in the auction catalog and do not include the commissions and other charges due by the Buyer pursuant to these conditions of sale. These estimates may be subject to revision at any time, therefore the Lots may be offered at an auction base price different from that indicated in the catalog. Even the descriptions of the Lots in the catalog may be subject to revisions, which will eventually be communicated during the auction.

11. DELAYS

In the event that the Buyer does not pay the Total Price within the essential term of no. 5 (five) working days from the award, the Auction House will be able to resolve the award and / or sale of the corresponding Lots, pursuant to and for the purposes of art. 1456 of the Italian Civil Code. In this case, the Auction House will still be entitled to payment by the Buyer, as a penalty, of the amount equal to the sum of the Rights (i.e. 15% of the hammer price of each of the Lots awarded by the Buyer and unpaid) and 10% of the hammer price of each of the Lots awarded by the Buyer and unpaid, in addition to any greater damage, and may in any case retain any advances paid by the Buyer. Without prejudice to the above, until the eventual resolution, beyond the aforementioned term, the Lots awarded by the Buyer and not yet collected will be kept by the Auction House (at its warehouses or third parties), at the risk and expense of the Buyer, until the Buyer will not fully pay the amount due to the Auction House and collect the Lots.

12. WITHDRAWAL

Unless otherwise agreed between the parties, the Purchaser, after having paid the Total Price, will have to collect the Lots awarded at his own care, risk and expenses, within the same term provided for the payment. Once this deadline has elapsed unnecessarily, the Auction House will be exonerated from any liability in the event of damage or theft (total or partial) of the Lots, which occurred after the aforementioned term, renouncing the Buyer as of now for any right and action towards the House Auction; in addition, the Auction House may, at its own unquestionable choice and at the Buyer's expense, deposit the Lots awarded at its own or external warehouses. In this case the Buyer will pay the amount of 450 euros for the transfer of the vehicle and 25 euros per day for safekeeping and parking.

13. DECLARATION OF CULTURAL INTEREST, PRELATION AND EXPORT

Buyers will also be required, for the objects of the Lots subjected to the declaration of cultural interest procedure (so-called Notification) pursuant to articles 13 and following Legislative Decree no. 42/2004 in compliance with all the provisions of the Code of Cultural Heritage and any other applicable legislation also in customs, currency and tax matters. In any case, it remains understood that, in case of refusal of the export license, the sale will remain valid and binding, including the obligation to pay the

Total Price within the terms provided. It is the Purchaser's sole responsibility to verify any export restrictions on the awarded Lots or any licenses or certificates required by law (issued or to be issued), with the express exemption of any obligation and / or liability for the Auction House.

In case of exercise of the right of first refusal pursuant to art. 60 et seq., Legislative Decree no. 42/2004, or compulsory purchase pursuant to art. 70 of the same law, the Buyer cannot claim anything, for any reason, from the Auction House and / or from the Seller, if not the only restitution of the amounts possibly already paid due to the award of the Lots and at the time of payment by part of the Administration.

14. DISPUTES

In the event of disputes by the Purchaser about the counterfeiting or falsification or substantial non-evident defects of the awarded Lots (or parts of them), received by the Auction House within the essential term of n. 30 (thirty) days from the award date and deemed to be founded by the Auction House, the latter may, at its sole discretion, cancel the sale of the Lots in question, or reveal to the Successful Bidder that the name of the Seller requests it, communicating it to him. In any case, in the presence of disputes by the Buyer, the Auction House will still inform the Seller. The Buyer expressly exonerates the Auction House from any liability regarding the authenticity, defects and characteristics of the Lots and renounces any form of claim, in any capacity whatsoever, against the Auction House, and will direct any request (also compensation) directly and exclusively against the Seller. The right to withhold any sums paid by the Buyer, for any reason, before the dispute, in any way, remains firm and unaffected; these amounts may eventually be the subject of a compensation claim from the Buyer to the Seller.

15. THIRD PARTIES

In the event that the Auction House becomes aware of a possible claim or right of third parties inherent in the ownership or possession of one or more Lots, it may, in its sole discretion, withdraw these Lots from the sale and / or keep these Lots in custody, pending the necessary checks and / or the settlement of any nascent dispute.

16. ACCEPTANCE AND JURISDICTION

These conditions of sale are fully accepted, without reservation, by the Bidders, the Buyer and by how many others participate in the auction. These conditions of sale are governed by Italian law; however, all disputes arising from them will be referred exclusively to the jurisdiction of the Court of Rome.

Casa d'Aste Babuino s.r.l.

Vendite all'asta per conto terzi

Roma, Via dei Greci 2/a

Per fare l'offerta inviare la scheda per fax a 06 32283215 o per posta o depositarla presso **Casa d'Aste Babuino s.r.l.**
Via dei Greci 2a - 00187 Roma - Italia. Chi si iscrive per la prima volta è pregato di allegare anche la copia di un documento valido.

ASTA 254 - 8 GIUGNO 2023

Cognome _____ Nome _____

Ragione sociale _____

Indirizzo _____

Cap _____ Città _____ Nazione _____

Telefono _____ Cellulare _____

Email _____ Fax _____

C.F./P.Iva _____

Riferimento bancario IBAN _____ Swift code/BIC _____

N° Lotto	Descrizione sommaria	Offerta massima (escluso commissioni)	Gara telefonica (sì o no)
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	

accetto non accetto le Condizioni di Vendita e il Trattamento dei dati personali **come da catalogo**

accetto non accetto il Trattamento dei dati personali per le sole finalità di marketing e invio di comunicazioni e/o altro materiale pubblicitario da parte di Casa d'Aste Babuino S.r.l. accettando con la presente le condizioni riportate a retro

Gara telefonica - La Casa d'Aste declina ogni responsabilità nel caso in cui i telefoni degli iscritti alla gara telefonica non siano raggiungibili o vi siano interruzioni della linea telefonica.

Condizioni generali di vendita - Con la presente il sottoscrittore/acquirente si assume la responsabilità dell'acquisto stesso come dalle **Condizioni di vendita** pubblicate sul catalogo, delle quali dichiara di aver preso conoscenza.

Firma _____ Data _____

1

Il Titolare del trattamento dei dati personali dei clienti è la Casa d'Aste Babuino S.r.l., con sede legale in Roma, Via dei Greci n. 2/a, Codice Fiscale 04754740589, P. Iva 01298101005, R.E.A. RM-460170, in persona del legale rappresentante pro tempore.

2

I dati personali comunicati dai clienti (a titolo esemplificativo: nome, cognome, residenza, codice fiscale, telefono, e-mail, coordinate bancarie) saranno oggetto di legittimo trattamento, anche con l'ausilio di strumenti informatici. La comunicazione e il trattamento dei dati sono finalizzati alla corretta e completa esecuzione dei contratti tra la Casa d'Aste e i clienti e sono requisiti necessari per la legittima ammissione e partecipazione all'asta, per la formalizzazione delle offerte e il perfezionamento della compravendita, per l'esecuzione di ogni connesso adempimento preliminare e/o propedeutico e/o successivo, nonché per l'esecuzione dei reciproci obblighi contrattuali e di legge. La mancata comunicazione dei dati personali rende irricevibile ogni offerta di acquisto e/o di vendita da parte dei clienti e per l'effetto la Casa d'Aste non potrà dare esecuzione ai propri obblighi e prestazioni, contrattuali e precontrattuali.

3

I dati personali saranno trattati dalla Casa d'Aste, dal Responsabile del trattamento e da eventuali ulteriori addetti e dipendenti, per le sole attività e finalità contrattuali. Per tali finalità, i dati personali potranno essere anche comunicati a soggetti esterni (a titolo esemplificativo: affiliati e altri eventuali soggetti del gruppo; fornitori, anche di servizi tecnici; corrieri postali; hosting provider), con procedure idonee a tutelare anche la liceità, correttezza e riservatezza del trattamento.

4

I dati personali saranno conservati per il tempo necessario alle finalità contrattuali e, successivamente, comunque fino alla scadenza dei termini ordinari di prescrizione, ai fini della eventuale tutela legale.

5

Su consenso espresso dei clienti, i dati personali potranno essere trattati anche per l'ulteriore finalità di marketing, invio di comunicazioni e/o altro materiale pubblicitario da parte della Casa d'Aste; per questa sola finalità i dati personali saranno conservati per un tempo massimo di 10 anni dalla comunicazione dei dati.

6

Ai sensi degli artt. 15 e ss. del Regolamento GDPR, il cliente ha il diritto di chiedere alla Casa d'Aste l'accesso ai dati che lo riguardano e la rettifica o la cancellazione degli stessi, o la limitazione del relativo trattamento, o di opporsi al loro trattamento, oltre al diritto alla portabilità dei dati che lo riguardano; il diritto di revocare il consenso al trattamento dei dati (limitatamente al trattamento basato sul consenso e solo per i suddetti fini commerciali) in qualsiasi momento, senza pregiudicare la liceità del trattamento basata sul consenso prestato prima della revoca, e fermo e impregiudicato il trattamento (anche successivo) basato sul contratto tra le parti e necessario per le finalità contrattuali; il diritto di proporre reclamo all'Autorità di controllo competente (Garante Privacy). A tal fine il cliente potrà inviare per iscritto le relative comunicazioni e richieste alla Casa d'Aste, presso la sede legale o via email a info@astebabuino.it.

7

Eventuali successive modifiche o aggiornamenti sul trattamento dei dati e/o sulle predette informazioni saranno comunicate dalla Casa d'Aste ai clienti mediante pubblicazione sul proprio sito web o via e-mail.

8

Per ogni maggiore informazione si rinvia alla specifica sezione del sito www.astebabuino.it.

Preso atto di quanto sopra il sottoscritto si dichiara pienamente informato delle modalità e finalità del trattamento dei propri dati personali da parte di Casa d'Aste Babuino S.r.l.

Fill out the form and send it by fax to +39 (0) 6 32283215 or by mail or deliver it by hand to Casa d'Aste Babuino s.r.l.
Via dei Greci 2a - 00187 Rome - Italy. If you are participating for the first time, please attach a copy of a valid identity document.

AUCTION 254 - 8 JUNE 2023

Surname _____ Forename _____

Business name _____

Address _____

Zip Code _____ City _____ Country _____

Telephone _____ Cellphone _____

Email _____ Fax _____

C.F./P.Iva (Italy only) _____

Bank account IBAN _____ Swift code/BIC _____

Lot number	Lot Description	Maximum bid (Premium excluded)	Telephone bid (yes or no)
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	
		€	

I accept don't accept the **Terms and Conditions of Sale** and the **Privacy Policy** as published in this catalogue.

I accept don't accept the **Privacy Policy** for marketing purpose and mailing communications and/or other advertising material by Casa d'Aste Babuino Srl

Telephone bid - The Babuino Auction House declines any responsibility if the phone(s) of the subscriber are not reachable or in case of interruption of the phone connection.

Terms and conditions of sale - The subscriber acknowledges that he has read **Terms and Conditions of Sale** as published in this catalogue and agrees to be bound thereby.

Signature _____ Date _____

Privacy Policy

1

The Data Controller of the customers personal data is the Casa d'Aste Babuino S.r.l., with registered office in Rome, Via dei Greci n. 2a, Tax Code 04754740589, VAT number 01298101005, R.E.A. RM-460170, in the person of its pro tempore legal representative.

2

The personal data communicated by customers (by way of example: name, surname, residence, tax code, telephone, e-mail, bank details), will be subject to legitimate treatment, also with the aid of IT tools. The communication and processing of data are aimed at the correct and complete execution of contracts between the Auction House and customers and are necessary requirements for the legitimate admission and participation in the auction, for the formalization of bids and the completion of the sale, for the execution of any related preliminary and/or preparatory and/or subsequent fulfillment, as well as for the execution of mutual contractual and legal obligations. Failure to communicate personal data renders any offer of purchase and/or sale by customers inadmissible and for the effect the Auction House will not be able to execute its contractual and pre-contractual obligations and services.

3

Personal data will be processed by the Auction House, by the Data Processor and by any further employees and employees, only for contractual activities and purposes. For these purposes, personal data may also be communicated to external subjects (for example: affiliates and other possible subjects of the group; suppliers, including of technical services; postal couriers; hosting provider), with suitable procedures to protect also the lawfulness, correctness and confidentiality of the treatment.

4

Personal data will be kept for the time necessary for the contractual purposes and, subsequently, in any case until the expiry of the ordinary limitation periods, for the purposes of any legal protection.

5

Upon the express consent of the customers, personal data may also be processed for further marketing purposes, sending communications and/or other advertising material by the Auction House; for this purpose only, personal data will be kept for a maximum of 10 years from the communication of the data.

6

Pursuant to articles 15 and following of the GDPR Regulation, the customer has the right to ask the Auction House for access to the data concerning him and for the correction or cancellation of the same, or the limitation of the related treatment, or to oppose their treatment, in addition to the right the portability of the data concerning him; the right to withdraw consent to the processing of data (limited to the treatment based on consent and only for the aforementioned commercial purposes) at any time, without prejudice to the lawfulness of the treatment based on the consent given before the revocation, and without prejudice to the treatment (also subsequent), based on the contract between the parties and necessary for contractual purposes; the right to lodge a complaint with the competent supervisory authority (Privacy Guarantor). To this end, the customer may send the relevant communications and requests in writing to the auction house, at the registered office or via email to info@astebabuino.it.

7

Any subsequent changes or updates on the processing of data and/or on the aforementioned information will be communicated by the Auction House to customers by publication on its website or by e-mail.

8

For further information, please refer to the specific section of the website www.astebabuino.it.

Taking note of the above, the undersigned declares himself fully informed of the methods and purposes of the processing of his personal data by Casa d'Aste Babuino S.r.l.



BABUINO
Casa d'Aste®

Via dei Greci, 2/a - 00187 Roma
06.32283800 - www.astebabuino.it