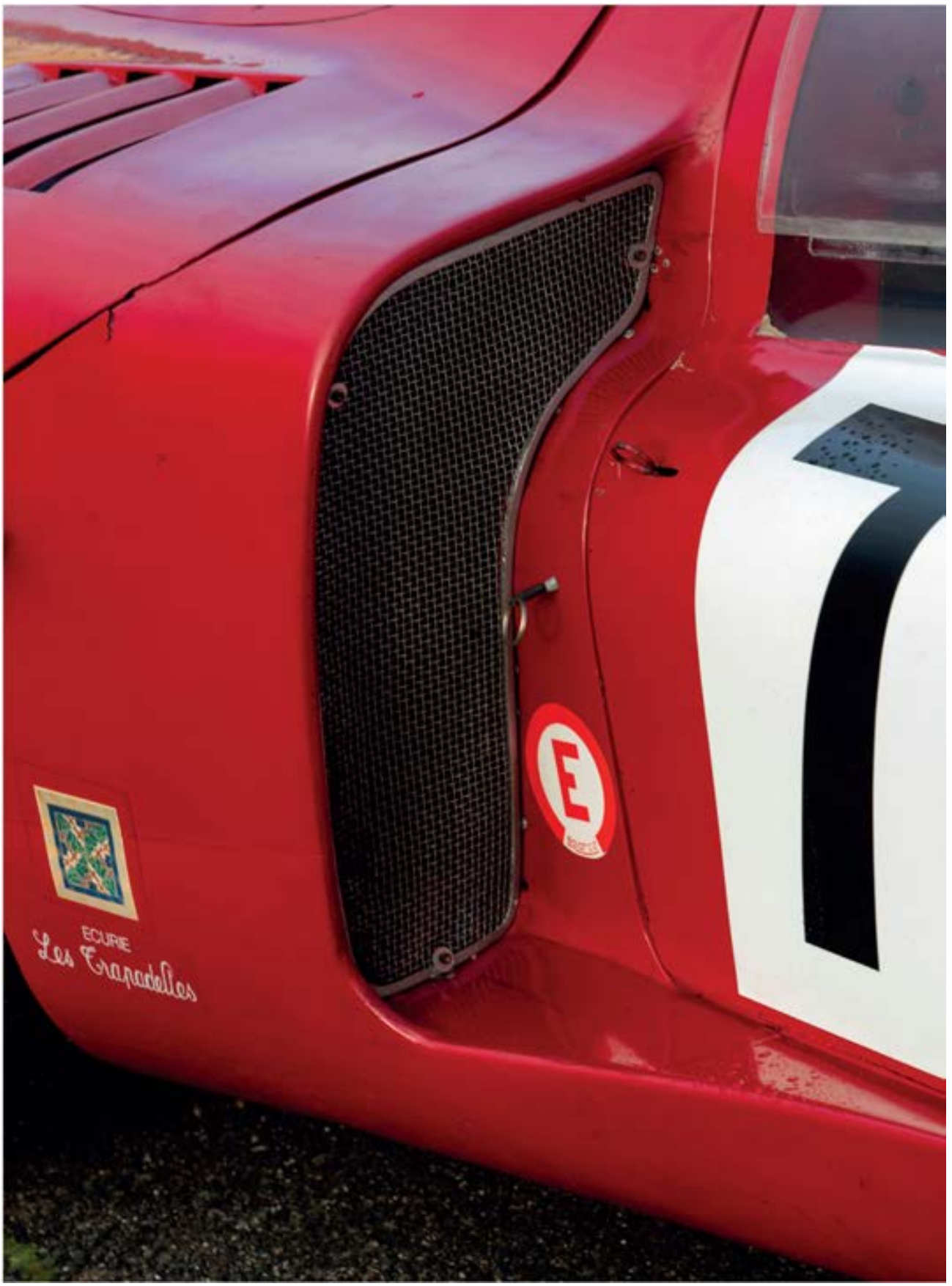
FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

21 avril 2024 | COLLECTION GÉRALD BUGNON
9 ALFA ROMEO D'EXCEPTION


ECURIE
Les Cigognes

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ
Directeur général Osenat Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
+33 (0)6 40 79 60 50
l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT
Responsable Automobiles de collection
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN
Administration Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Guillaume MAGNE
Assistant de département - Garage
+33 (0)1 80 81 90 59
automobiles@osenat.com

NOTES À L'INTENTION DES ACHETEURS

• A partir du 8 avril 2024 des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€ HT par jour.
Le retrait des lots se fera uniquement sur rendez-vous.

• Nous informons nos futurs acquéreurs que les véhicules de la Collection Gérald Bugnon sont actuellement en importation temporaire sur le territoire français. Ces lots sont entrés dans L'UE sous couvert d'une autorisation d'importation temporaire. Celle-ci doit être annulée soit en exportant le lot en dehors de l'UE avec une lettre de débarquement approuvé, accompagnée des documents douaniers nécessaires, soit en payant la TVA et les droits d'importation applicables pour que le lot reste dans l'UE. Des frais de dédouanement de 5.5% seront à ajouter au prix d'adjudication TTC si le véhicule reste en UE.
Tout véhicule destiné à l'exportation hors UE sera exempté de la taxe sur l'importation.
Les lots Automobilia sont quant à eux en importation définitive sur le territoire français. Une taxe sur l'importation de 5.5% sera à ajouter au prix d'adjudication TTC, qu'ils restent dans l'Union Européenne ou non.

Pour plus d'information, contactez-nous au :
+33 (0)1 80 81 90 58

Participez à cette vente avec :

DROUOT.com Live

Enregistrez-vous sur www.osenat.com

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur www.osenat.com

Merci au président de l'aéroclub de la vallée du Loing, Stéphane Perchec, et son équipe

Crédits Photos I Christian Martin
Création graphique I Maison Louise

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

COLLECTION GÉRALD BUGNON :
9 ALFA ROMEO D'EXCEPTION

Vente :
Dimanche 21 Avril 2024 à 16h
Hôtel d'Albe, 9 rue Royale – 77300 Fontainebleau

Exposition publique :
Grand garage Napoléon
5 rue royale – 77300 Fontainebleau

Du Jeudi 18 au Samedi 20 avril de 10h-12h / 14h-18h
Dimanche 21 avril de 10h à 12h

Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)1 80 81 90 58
l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

PLUS D'INFORMATIONS SUR **WWW.OSENAT.COM**

5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
66 avenue de Breteuil 75007 Paris
www.osenat.com

Agrément 2002 135 - Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat

70
70

édito

Il y a toujours un événement déclencheur à la passion. Pour mon papa, Gérald Bugnon, son amour pour Alfa Romeo a débuté lorsque, sur la route pour une journée de ski avec mon grand-père, une Giulietta Ti les dépassa avec aisance.
Les esprits étaient marqués et même si cela n'a pas été de suite la passion que certains auront pu connaître en le côtoyant, on peut dire que la famille Bugnon a dès ce jour, toujours entretenu des relations avec Alfa Romeo. Mes grands-parents, mes parents, moi-même et maintenant mes enfants ont tous roulé en Alfa Romeo.
Même si mon papa aura fait quelques infidélités à cette marque durant sa vie, c'est à partir des années 90 qu'il a commencé à rassembler cette incroyable collection. D'abord une Spider Véloce, puis une Sprint, une Sprint Spéciale... et le voilà également régulièrement inscrit à des rallyes de régularité.
C'est aussi le temps des rencontres, un groupe d'amis voit le jour, le début de belles amitiés. Cette passion commune déclenche chez lui l'envie de faire évoluer sa collection, il recherche alors les plus belles pièces, les modèles les plus rares dont certains vous sont présentés dans ce catalogue.
Étant compétiteur, sur les pistes en ski, sur l'eau en voilier, forcement il ne manquait pas grand-chose pour que mon papa se retrouve dans le milieu des rallyes VHC!
C'est encore les rencontres qui l'amène à engager 1, puis parfois jusqu'à 4 ou 5 voitures à des rallyes comme le Monte-Carlo Historique. Dans ces rallyes, des pilotes comme Romain Dumas et son papa Maurice ou encore, le célèbre funambule Suisse, Olivier Gillet accompagné de son compatriote et marin, Steve Ravussin, ont pu défendre les couleurs du Il Biscione Corsa Romand, team qu'il créa pour participer au championnat d'Europe des rallyes VHC.
Toujours passionné, mais certain que son rôle était celui de team manager plutôt que celui de pilote ou copilote, mon papa trouva alors une nouvelle passion qu'il pouvait exercer tout en emmenant les copains participer aux rallyes dans toute l'Europe... la photo!
De la même manière que pour sa collection de voitures, tout était planifié, étudié jusqu'à reconnaitre les meilleurs endroits pour prendre « la photo » qui mettra en valeur ses autos.
À un âge qui ne lui permet plus de profiter des automobiles qu'il a tant aimé, mon papa a encore participé au rallye de la Coupe des Alpes 2021 dans notre Alfa Roméo 8c avec comme pilote, Olivier Gillet, son préparateur, son pilote d'écurie et surtout son ami depuis 20 ans!
Même si la passion pour les Alfa Roméo est toujours présente dans notre famille, il est vrai à une moindre mesure que la sienne, d'autres activités font partie de notre vie familiale et nous empêchent de profiter pleinement de cette incroyable collection et surtout de l'entretenir comme il se doit. C'est pour cette raison que nous avons décidé de nous séparer de la partie « historique » de la collection pour ne garder que les dernières voitures acquises par la famille... la collection Alfa Romeo Bugnon 2.0!

David BUGNON

There is always a triggering event for passion. For my dad, Gérald Bugnon, his love for Alfa Romeo began when, on the road for a day of skiing with my grandfather, a Giulietta Ti passed them with ease.
Spirits were marked and even if it was not immediately the passion that some may have experienced when meeting him, we can say that the Bugnon family has always maintained relations with Alfa Romeo from this day on. My grandparents, my parents, myself and now my children have all driven Alfa Romeos.
Even if my dad made a few disloyalties to this brand during his life, it was from the 90s that he began to put together this incredible collection. First a Spider Véloce, then a Sprint, a Special Sprint... and here he is also regularly registered in regularity rallies.
It's also the time for meetings, a group of friends is born, the beginning of beautiful friendships. This common passion triggers in him the desire to develop his collection, he then searches for the most beautiful pieces, the rarest models, some of which are presented to you in this catalog.
Being a competitor, on the slopes on skis, on the water on a sailboat, obviously there wasn't much missing for my dad to find himself in the world of VHC rallies!
It is again the encounters that lead him to enter 1, then sometimes up to 4 or 5 cars in rallies like the Monte-Carlo Historic. In these rallies, drivers like Romain Dumas and his dad Maurice or the famous Swiss tightrope walker, Olivier Gillet accompanied by his compatriot and sailor, Steve Ravussin, were able to defend the colors of Il Biscione Corsa Romand, a team he created for participate in the VHC European Rally Championship.
Always passionate, but certain that his role was that of team manager rather than that of driver or co-driver, my dad then found a new passion that he could exercise while taking his friends to participate in rallies throughout Europe... the photo!
In the same way as for his car collection, everything was planned, studied to the point of recognizing the best places to take "the photo" which will highlight his cars.
At an age that no longer allows him to enjoy the cars he loved so much, my dad once again participated in the 2021 Coupe des Alpes rally in our Alfa Roméo 8c with Olivier Gillet as driver, his preparer, his pilot. stable and above all his friend for 20 years!
Even if the passion for Alfa Romeos is still present in our family, it is true to a lesser extent than his, other activities are part of our family life and prevent us from fully enjoying this incredible collection and especially the maintained as it should be. It is for this reason that we decided to part with the "historical" part of the collection to keep only the latest cars acquired by the family... the Alfa Romeo Bugnon 2.0 collection!

David BUGNON

01.*

Table basse Diaporama composée de 11 petits diorama 155 x 100.
Chrono 43, Jean Claude Baudier.

500 / 1 000 €

*** Vendu sur désignation (lot à retirer en Suisse)**

Slideshow coffee table with 11 small 155 x 100 dioramas. Chrono 43, Jean Claude Baudier.

02.

Diorama Henri Oreiller avec 3 photos, Chrono 43, Jean Claude Baudier. N° 52 et contresigné de l'auteur.

100 / 1 50 €

Henri Oreiller diorama with 3 photos, Chrono 43, Jean Claude Baudier. N° 52 and countersigned by the author.

03.

« CIJ : Alfa Romeo P2 »
Jouet en tôle de la marque C.I.J (Compagnie industrielle du jouet). 2ème série. Couleur verte d'origine comme le numéro de course et le triangle orné du trèfle de la marque. Mécanisme à ressort, en état de fonctionnement mais à réviser, avec sa clef d'origine.
L : 55 cm. Bon état général.

Bibliographie :
« Les Jouets Mécaniques » par P.M. Favelac, Massin éditeur, 2000.

3 000 / 5 000 €

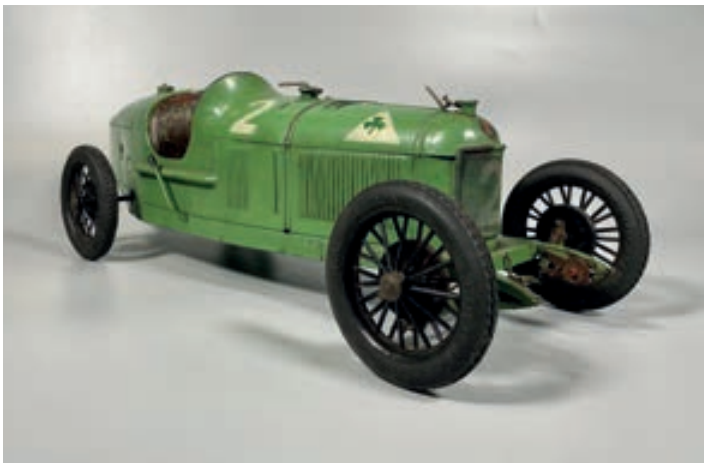
C.I.J (Compagnie industrielle du jouet) sheet metal toy. 2nd series. Original green color, as are the race number and the triangle adorned with the brand's cloverleaf. Spring mechanism, in working order but in need of overhaul, with original key. L : 55 cm. Good overall condition. Bibliography: «Les Jouets Mécaniques» by P.M. Favelac, Massin éditeur, 2000.

04.

« CIJ : Alfa Romeo P2 »
Jouet en tôle de la marque C.I.J (Compagnie industrielle du jouet). 2ème série. Couleur blanche d'origine comme le numéro de course. Mécanisme à ressort, en état de fonctionnement mais à réviser, avec sa clef d'origine.
L : 55 cm. Bon état général.

3 000 / 5 000 €

C.I.J (Compagnie industrielle du jouet) sheet metal toy. 2nd series. Original white color as the race number. Spring mechanism, in working order but in need of overhaul, with original key. L : 55 cm. Good overall condition.



03

04

05

05.

« CIJ : Alfa Romeo P2 »

Jouet en tôle de la marque C.I.J (Compagnie industrielle du jouet). 2ème série. Couleur rouge d'origine comme le numéro de course et le triangle orné du trèfle de la marque. Mécanisme à ressort, en état de fonctionnement mais à réviser, avec sa clef d'origine.

L : 55 cm. Bon état général.

3 000 / 5 000 €

C.I.J (Compagnie industrielle du jouet) sheet metal toy. 2nd series. Original red color, as are the race number and the triangle adorned with the brand's cloverleaf. Spring mechanism, in working order but in need of overhaul, with original key.

L : 55 cm. Good overall condition.

06

06.

Jean Paul NESSE
Bronze peint signé et Numéroté 5 /18.
ALFA ROMEO - 2300 spider N° 106 MILLE MIGLIA 1932 B. BORZACCHINI - A. BIGNAMI vainqueurs. Support bois tournant.
74 x 33 cm.

600 / 900 €

Jean Paul NESSE
Painted bronze, signed and numbered 5 /18.
ALFA ROMEO - 2300 spider N° 106 MILLE MIGLIA 1932 B. BORZACCHINI - A. BIGNAMI winners. Rotating wooden stand. 74 x 33 cm.

07

07.

Jean Paul NESSE
Bronze peint signé.
ALFA ROMEO 8C 2900B Lungo Spider Touring, 1939. Support bois tournant.
84 x 35 cm.

600 / 900 €

Jean Paul NESSE
Painted bronze, signed.
ALFA ROMEO 8C 2900B Lungo Spider Touring, 1939. Rotating wood stand. 84 x 35 cm.

08

08.

Jean Paul NESSE
Bronze peint signé et Numéroté 01.
ALFA ROMEO 33 /2 à la Targa Florio N° 186 en 1968 I. GIUNTI - N. GALLI (2èmes). Support bois tournant.
76 x 43 cm.

600 / 900 €

Jean Paul NESSE
Painted bronze, signed and numbered 01.
ALFA ROMEO 33 /2 at Targa Florio N° 186 in 1968 I. GIUNTI - N. GALLI (2nd). Rotating wooden stand. 76 x 43 cm.

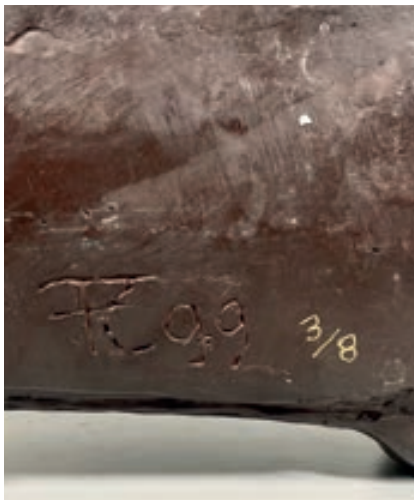
09

09.

Gordon CHISM (XXème)
«Alfa Romeo Monza»
Bronze représentant Tazio Nuvolari, en lutte pour la victoire au Grand Prix de Monaco 1932, sur son Alfa Romeo Monza. Signé et daté 93. Long : 36 cm.

600 / 800 €

Gordon CHISM (20th)
«Alfa Romeo Monza» bronze
Bronze depicting Tazio Nuvolari, battling for victory at the 1932 Monaco Grand Prix, on his Alfa Romeo Monza. Signed and dated 93. Length : 36 cm.



10

10.

François CHEVALIER
Bronze signé FC et numéroté 3/8.
ALFA ROMEO 8C 2900. 55 x 19 cm.

700 / 900 €

François CHEVALIER
Bronze signed FC and numbered 3/8.
ALFA ROMEO 8C 2900. 55 x 19 cm.

11

11.

Maquette représentant une ALFA ROMEO 8C 2900 Touring de 1938. Numéroté N°005.
59 x 22 cm.

300 / 500 €

Model of a 1938 ALFA ROMEO 8C 2900 Touring.
Numbered N°005. 59 x 22 cm.

12

12.

Maquette représentant une ALFA ROMEO Alfetta 159 championne du monde avec JM Fangio en 1951. Signée Pellani Illigio Modena.

59 x 24 cm.

300 / 500 €

Model of an ALFA ROMEO Alfetta 159, world champion with JM Fangio in 1951. Signed Pellani Illigio Modena. 59 x 24 cm.

13

13.

Maquette représentant une ALFA ROMEO Giulietta TI Berlina. Nombreux détails. Signé Lambert 06. Long : 68 cm. Larg : 28 cm. Haut : 24 cm.

300 / 500 €

Model of an ALFA ROMEO Giulietta TI Berlina. Numerous details. Signed Lambert 06. Length : 68 cm. Width : 28 cm. Height : 24 cm.

14

15

14.

Trophée gagné en 2002 à Villa d'Este, représentant une maquette de soufflerie. Trofeo Bertone 90 anni. 1912-2002. 26/28 Aprile 2002.
74 x 36 cm.
Mr Bugnon exposait sa Sportiva 2000.

Trophy won in 2002 at Villa d'Este, representing a wind tunnel model. Trofeo Bertone 90 anni. 1912-2002. 26/28 Aprile 2002. 74 x 36 cm. Mr Bugnon exhibited his Sportiva 2000.

200 / 400 €

15.

Plaque tôlée ALFA ROMEO.
Diamètre : 85.5 cm.

ALFA ROMEO sheet metal plate. Diameter: 85.5 cm.

200 / 300 €

16

17

18

19

16.

Affiche SHELL, encadrée représentant une ALFA ROMEO P2 d'un dessin de Geo Ham. Aeroshell. Imprimerie Arte.
88 x 65 cm.

SHELL poster, framed, showing an ALFA ROMEO P2 from a drawing by Geo Ham. Aeroshell. Printed by Arte. 88 x 65 cm.

100 / 150 €

17.

Affiche « Ronde Cevenole, 1er I. Giunti sur ALFA ROMEO 33 Sport », encadrée, très colorée. Imprimerie MSP.
78 x 51 cm.

Poster «Ronde Cevenole, 1st I. Giunti on ALFA ROMEO 33 Sport», framed, very colorful. Printed by MSP. 78 x 51 cm.

100 / 150 €

18.

Affiche 3ème Tour de Corse Automobile 8-9 novembre 1958. Société des pétroles Shell Berre. Publicité Hubert Baille Paris. Affiche collée sur une plaque d'aluminium.
83 x 58 cm.

Poster 3rd Tour de Corse Automobile November 8-9, 1958. Société des pétroles Shell Berre. Hubert Baille Paris advertising. Poster pasted on an aluminum plate. 83 x 58 cm.

50 / 80 €

19.

Affiche « Victoire ALFA ROMEO dans la 24ème Coupe des Alpes, 1er Rolland-Augias », encadrée. Promos Paris.
102 x 67 cm.

Poster «Victoire ALFA ROMEO dans la 24ème Coupe des Alpes, 1er Rolland-Augias», framed. Promos Paris. 102 x 67 cm.

50 / 80 €

20

20.

Diorama Chrono 43, Jean Claude Baudier, représentant la Ronde Cévenole en 1970. Pilotée par Gérard Larrousse, la 33 a crevé son pneu arrière gauche, la ronde est finie pour celui qui avait battu le record absolu du tour aux essais.

45 x 25 cm

100 / 150 €

Diorama Chrono 43, Jean Claude Baudier, representing the Ronde Cévenole in 1970. Driven by Gérard Larrousse, the 33 punctured his left rear tire, and the round was over for the man who had beaten the absolute lap record in the trials. 45 x 25 cm.

21

21.

Exceptionnel dessin du Michelotti représentant une étude de style d'un coupé ALFA ROMEO pour Vignale, signé de l'auteur et daté 6-5-53. Encadré, dimensions cadre 64 x 39 cm.

Exceptional Michelotti drawing representing a styling study of an ALFA ROMEO coupe for Vignale, signed by the author and dated 6-5-53.
Framed, dimensions 64 x 39 cm.

150 / 200 €

22

22.

Dessin d'une étude de style d'un coupé ALFA ROMEO pour Vignale, encadré, non signé. 70 x 40 cm.

Drawing of a styling study of an ALFA ROMEO coupe for Vignale, framed, unsigned. Size: 70 x 40 cm.

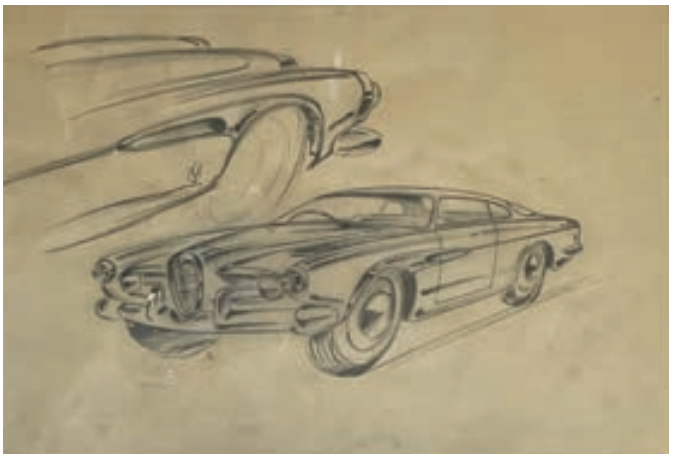
100 / 150 €

23.

Dessin d'une étude de style d'un coupé ALFA ROMEO pour Vignale, encadré, non signé. 53 x 40 cm.

Drawing of a styling study of an ALFA ROMEO coupe for Vignale, framed, unsigned. Size: 53 x 40 cm.

100 / 150 €



23

24.

Dessin d'une étude de style d'un spider ALFA ROMEO, encadré, non signé. 65 x 47cm.

Drawing of a styling study for an ALFA ROMEO spider, framed, unsigned. Dimensions: 65 x 47cm

100 / 150 €

24

25.

Felice Bianchi Anderloni le patron du design chez Touring embaucha Federico Formenti après la Libération. Styliste inspiré, projeteur scrupuleux et illustrateur brillant, Federico Formenti (1925-1995) mérite la reconnaissance de la postérité pour avoir été l'un des plus émérites créateurs de sa génération. Il a tracé de nombreux chefs-d'œuvre : de la Ferrari 166 Millemiglia (1948) à la Lancia Flaminia GT (1960) en passant par l'Alfa Romeo 1900 Supersprint (1956) ou l'Aston Martin DB4 (1958). Lithographie d'un dessin de Frederico Formenti de 1955 représentant un coupé Superleggera 2 +2 ALFA ROMEO 1900 SS par Touring, encadrée, dimensions cadre 55 x 32 cm.

Felice Bianchi Anderloni, Touring's head of design, hired Federico Formenti after the Liberation. An inspired stylist, scrupulous planner and brilliant illustrator, Federico Formenti (1925-1995) deserves posterity's recognition as one of the most outstanding designers of his generation. He drew many masterpieces: from the Ferrari 166 Millemiglia (1948) to the Lancia Flaminia GT (1960), from the Alfa Romeo 1900 Supersprint (1956) to the Aston Martin DB4 (1958). Lithograph of a 1955 drawing by Frederico Formenti depicting a Superleggera 2 +2 ALFA ROMEO 1900 SS coupe by Touring.
Framed, frame size 55 x 32 cm

150 / 200 €

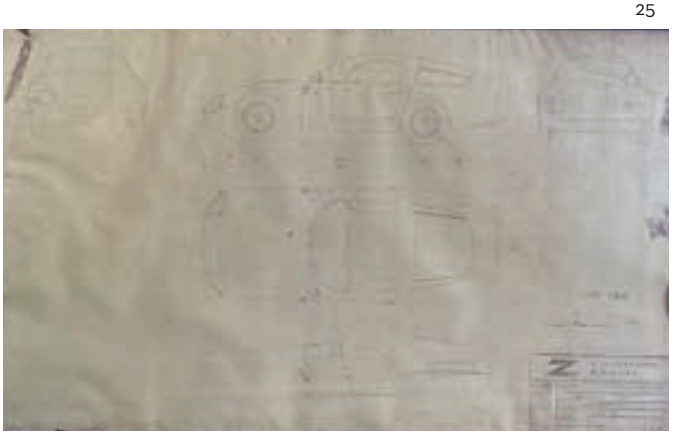
25

26.

Plan de la carrosserie ZAGATO pour la Tubolare ALFA ROMEO tipo 105.11, Giulia TZ au 1/10ème, encadré, 89 x 54 cm.

ZAGATO bodywork drawing for Tubolare ALFA ROMEO tipo 105.11, Giulia TZ 1/10th scale, framed, 89 x 54 cm.

100 / 150 €



26

27

27.

Dessin de François Chevalier de 2003, représentant l'ALFA ROMEO 33/2 de Monsieur BUGNON en course de côte et signé « dites 33 » ; encadré, 68 x 54 cm.

Drawing by François Chevalier, 2003, depicting Mr. BUGNON's ALFA ROMEO 33/2 in a hillclimb and signed «dites 33»; framed, 68 x 54.

100 / 150 €

28

28.

Jouet télécommandé de marque « Rally » par Ventura Création représentant une ALFA ROMEO 1900, avec sa boite d'origine en carton, son manuel d'instruction, ses panneaux de signalisation et jetons d'origine. Dimensions de la voiture : 39 x 16 cm.

«Rally» remote-controlled toy by Ventura Création featuring an ALFA ROMEO 1900, with original cardboard box, instruction manual, original road signs and tokens. Car dimensions: 39 x 16 cm.

100 / 150 €

29.

ALFA ROMEO :
trousse à outils accompagnée de 2 outils anciens.

ALFA ROMEO: tool kit with 2 antique tools.

50 / 80 €

29

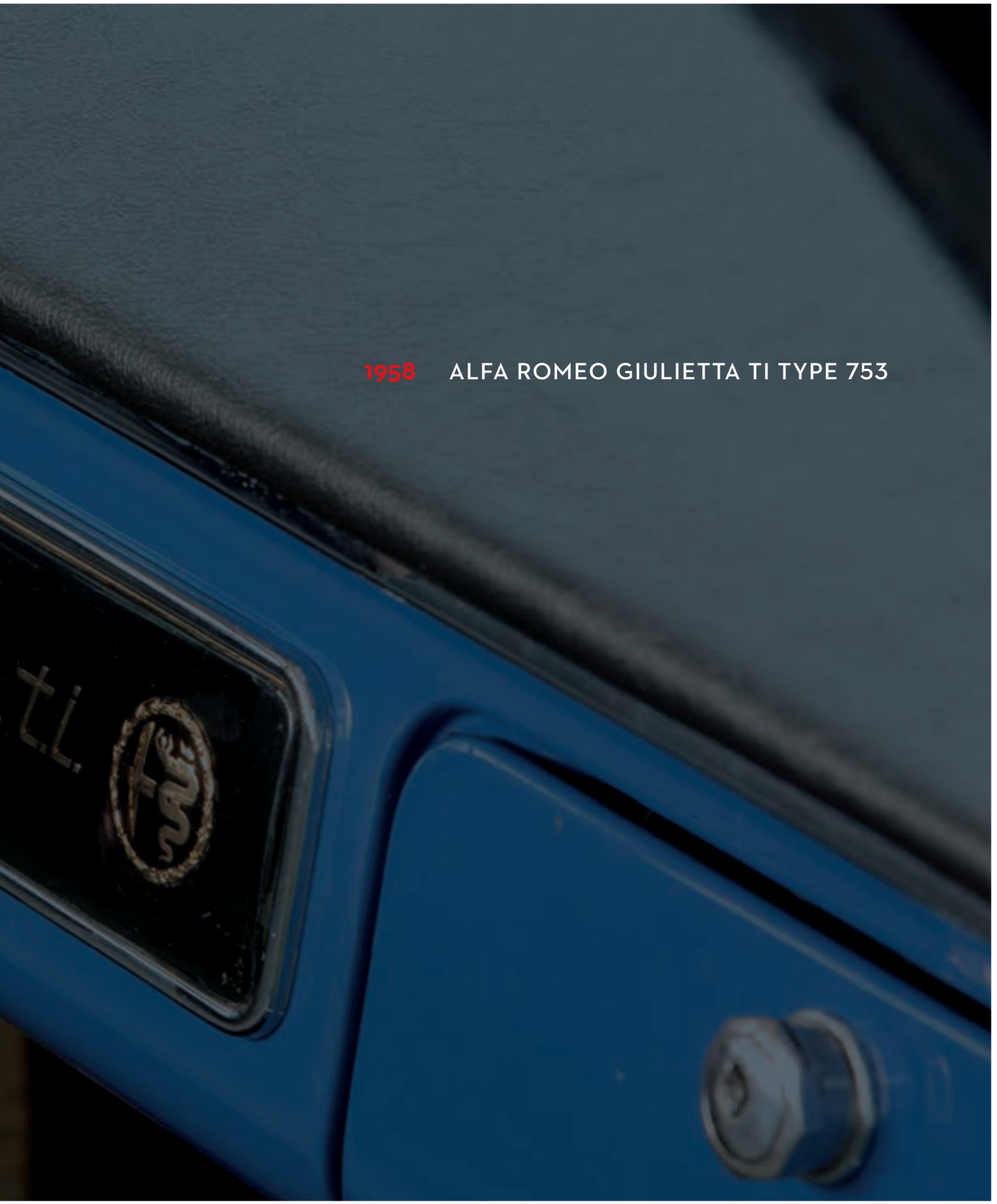
30.

Moteur Alfa Romeo 6C 2500 MARINO n°924698 avec son hélice

Alfa Romeo 6C 2500 MARINO engine n°924698 with its propeller

2 000 / 3 000 €

Giulietta



1958 ALFA ROMEO GIULIETTA TI TYPE 753

N° de série : AR 1468 03980
N° de moteur : AR 1315 84188
Titre de circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Restaurée au cours des années 2000
Certificat Alfa Romeo
Une des premières berlines sportives
Eligible dans de nombreux événements

31.

1958 ALFA ROMEO GIULIETTA T.I TYPE 753

25 000 - 45 000 €

Née en 1955, la Giulietta est considérée, chez Alfa Romeo, comme la lumière au bout du tunnel tant l'immédiate après-guerre fut compliqué pour la firme au Biscione. Conçue autour de son moteur, cette petite mais élégante berline quatre portes était bien née, qu'il s'agisse de ses qualités routières comme de sa finition pour un prix compétitif. La version TI pour Tourisme Internazionale fut présentée en 1957. Elle fut équipée d'un 1300 cm^3 en aluminium avec double arbres à cames en tête. Ses 65 chevaux lui permettaient alors d'atteindre près de 160 km/h.
Elle s'est notamment illustrée dans les célèbres épreuves du Tour de France Automobile, des Mille Miglia, du Monte Carlo et autres...
L'exemplaire que nous présentons, fut livré neuf en France au sein de la concession parisienne de la marque le 24/04/1958 dans sa configuration actuelle : Blue Elvezia avec la sellerie et les garnitures pied de poule.
On retrouve sa trace en 1970 en Haute Garonne lorsqu'elle est immatriculée 188 QF 31. Elle restera dans la région toulousaine, jusqu'en 1990.
Elle est ensuite acquise par un amateur de Charente Maritime qui la conservera jusqu'en 2001.
Monsieur Bugnon acquiert cette Giulietta en juillet 2001, la voiture se trouve alors dans un mauvais état.
Dès le mois de juillet 2001, la restauration est entreprise au sein des ateliers Mario Galbiatti à Arese, celui-ci restaurera l'ensemble de la voiture exceptée la mécanique pour un total de 25 000 €. Le moteur et les trains roulants seront confiés aux ateliers Calderoni qui le referont pour un total de plus de 18 000 €.
Enfin, en 2015, une grosse révision générale sera effectuée pour un total de plus de 5000 €. Depuis la voiture a été régulièrement révisée. Matching Numbers et Matching colors, cette Giulietta se présente dans un bel état, plus de 20 ans après la fin de sa restauration.
La voiture fêtant cette année ses 70 ans, est une des plus belles représentations des berlines Giulietta disponible sur le marché.

ALFA ROMEO
MILANO

Launched in 1955, the Giulietta is considered by Alfa Romeo to be the light at the end of the tunnel, such was the complexity of the immediate post-war period for the Biscione company. Designed around its engine, this small but elegant four-door saloon was well born, both in terms of its road qualities and its finish at a competitive price. The TI version (for Tourisme Internazionale) was presented in 1957. It was equipped with a 1300 cm^3 aluminium engine with twin overhead camshafts. Its 65bhp enabled it to reach speeds of almost 160km/h.

It went on to compete in the famous Tour de France Automobile, the Mille Miglia, the Monte Carlo and other events...

The car we are presenting was delivered new to the brand's Paris dealership on 24/04/1958 in its current Blue Elvezia configuration, complete with upholstery and houndstooth trim. It was registered 188 QF 31 in Haute Garonne in 1970. It remained in the Toulouse region until 1990.

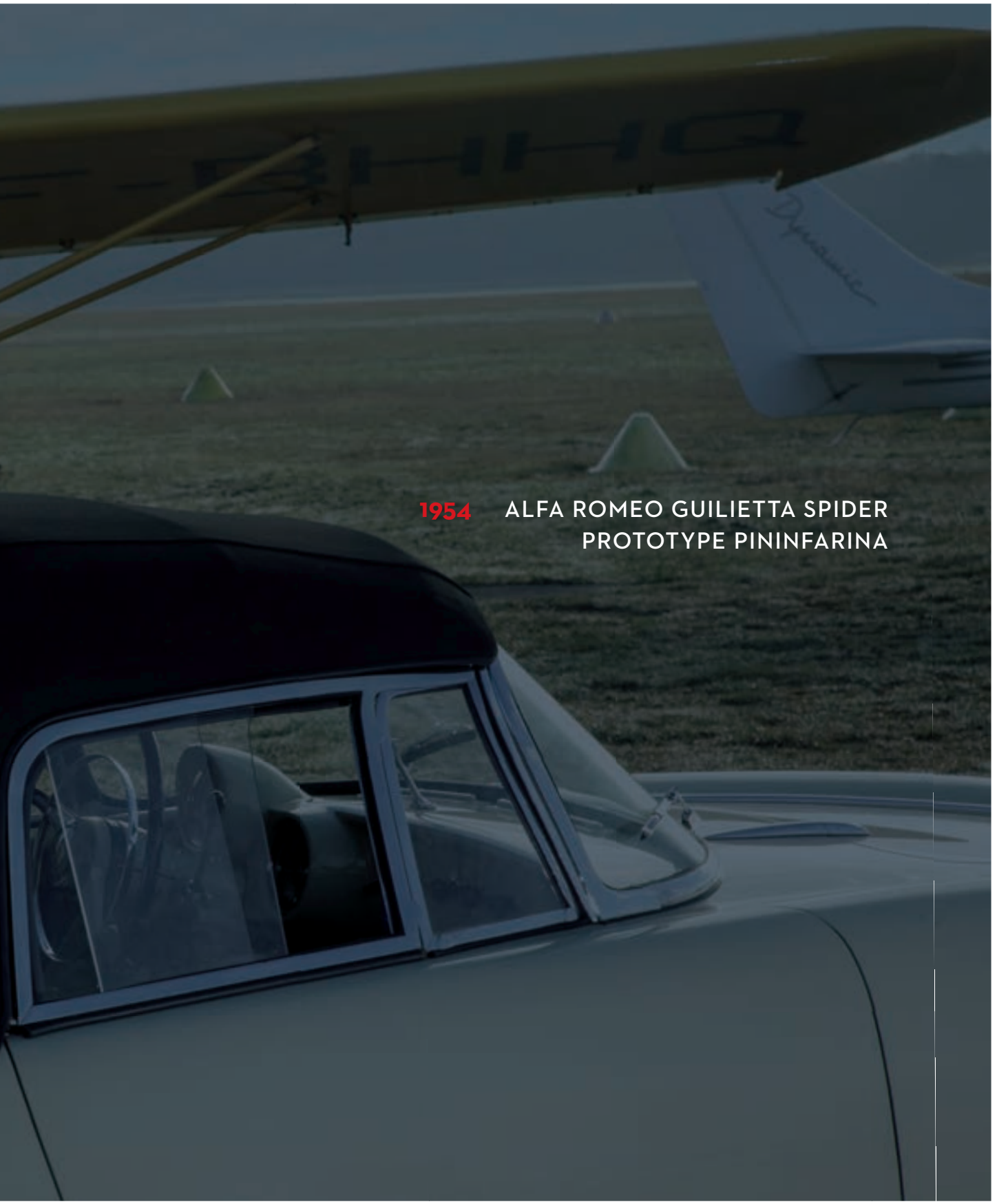
It was then acquired by an enthusiast in Charente Maritime, who kept it until 2001.

Mr Bugnon acquired this Giulietta in July 2001, when the car was in a poor state of repair.

Restoration work began in July 2001 at the Mario Galbiatti workshops in Arese, where the entire car was restored, with the exception of the mechanical parts, at a total cost of €25,000. The engine and running gear will be entrusted to the Calderoni workshops, which will carry out a complete overhaul for a total of more than €18,000.

Finally, in 2015, a major general overhaul was carried out for a total of more than €5,000. Since then, the car has been regularly serviced. Matching numbers and colours, this Giulietta is in beautiful condition, more than 20 years after the end of its restoration.

Celebrating its 70th birthday this year, the car is one of the finest examples of the Giulietta saloon available on the market.



1954 ALFA ROMEO GUILIETTA SPIDER PROTOTYPE PININFARINA

Châssis n°AR 1495 00003
Moteur n°AR 1493 00002
Titre de circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Une des plus anciennes Guilietta Spider
Spécificités uniques
Certificat Alfa Romeo
Matching Numbers

32.

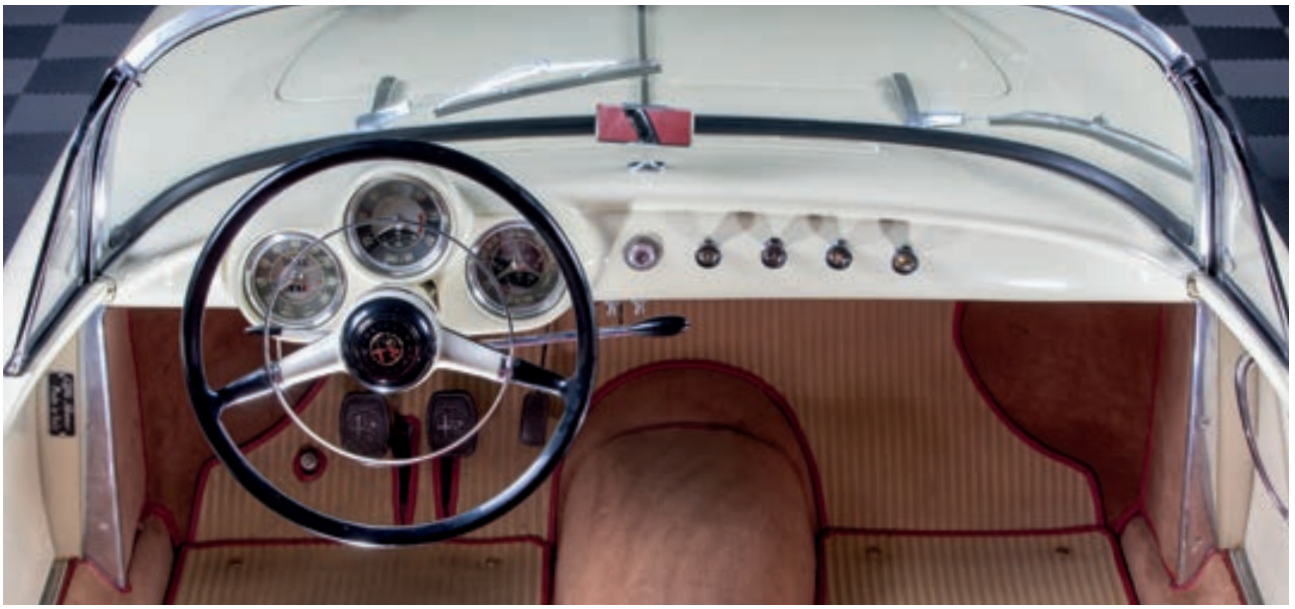
1954 ALFA ROMEO GUILIETTA SPIDER

PROTOTYPE PININFARINA

350 000 - 450 000 €

L'histoire de cette voiture est indissociablement liée à Max Hoffman et sa société Hoffman Motor Cars. Cet entrepreneur autrichien de génie est à l'origine des Mercedes Benz 300 SL, BMW 507, Porsche 356 Speedster et de l'Alfa Romeo Guilietta Spider.
Au début des Années 1950, la société Hoffman Motor Cars, située à New York devient l'importateur officiel d'Alfa Romeo aux Etats Unis, immédiatement il perçoit le potentiel d'un roadster dérivé de la future Guilietta Sprint qui est sur le point d'être présentée.
Fin 1953 donc, Alfa Romeo en collaboration étroite avec Hoffman, travaillent sur le développement d'un roadster basé sur le châssis de la Guilietta Sprint. Le développement sera confié à Rudolf Hruska, l'ingénieur de la marque déjà en charge du projet Sprint. Très rapidement, un châssis motorisé est prêt. Il est numéroté AR 1495 0000. Celui-ci ne sera jamais carrossé. Hruska contacte les carrossiers turinois Bertone et Pininfarina pour leur confier chacun deux châssis. Charge à eux de réaliser leurs propositions pour la future « Guilietta Spider ». Pininfarina recevra les châssis 003 et 002 et produira sur ces deux châssis, deux études de style non fonctionnelles.
Après une validation du dessin par Max Hoffman, le châssis 0003 est renvoyé à Turin cette fois-ci pour la construction d'un prototype fonctionnel.
C'est cette voiture que nous vous présentons aujourd'hui. Après avoir été recarrossé, notre châssis effectuera 4 allers-retours entre New York et Turin pour la validation finale, Pininfarina remporte ainsi le contrat face à Bertone.
Le 22 février 1955, le châssis AR 1495 00003 quitte définitivement Turin, indiqué vendu à Hoffman Motor Cars dans les livres de l'usine. La voiture est alors équipée de son moteur actuel et peinte dans la teinte « Ivorio ». Le dessin exceptionnel de cette Voiture sera finalement modifié pour la production en série car Pininfarina avait développé entre temps, d'autres prototypes aux spécificités plus compatibles avec une production en grande série.
Bien que différent du Guilietta Spider de série, la châssis 003 sera utilisé par Hoffman pour une tournée des salons Américains. Après le salon de l'automobile de Miami 1955, la voiture sera finalement vendue à Henry Wessel. Celui-ci la conservera seulement 1 an avant de la céder à Bruce Beckwith, celui-ci comprit immédiatement l'importance de la voiture et ne l'utilisa que très partiellement jusqu'en 1959. Cette année-là, il entreprit quelques travaux sur la voiture, démonta le pare-brise spécifique et recouvris la carrosserie d'après.
A cette date, la voiture sera partiellement remontée et stockée. En 1989, la voiture est acquise par Tom Zat qui exposa sa voiture à l'Alfa Heaven Museum.

En 2000, Gérald Bugnon fit l'acquisition de ce véhicule exceptionnel. La voiture est alors telle qu'elle avait été acquise par Tom Zat 11 ans plus tôt.
Importée en suisse directement après son acquisition, une restauration d'envergure sera entreprise en Italie. Une fois restaurée, elle rejoindra dans la collection, l'éternelle rivale, le prototype Bertone.
Jusqu'à très récemment, la voiture participera à de nombreux événements du club Alfa Romeo Suisse mais aussi d'autres grands clubs européens.
Modèle Unique aux spécifications exceptionnelles, ce prototype présente un dessin d'une pureté jamais égalée, faisant penser par certains aspects à un autre chef d'œuvre de Pininfarina, la Lancia Aurelia B24 Spider America.



The history of this car is inextricably linked to Max Hoffman and his company Hoffman Motor Cars. This Austrian entrepreneur of genius was behind the Mercedes Benz 300 SL, BMW 507, Porsche 356 Speedster and the Alfa Romeo Guilietta Spider.
In the early 1950s, Hoffman Motor Cars, based in New York, became Alfa Romeo's official importer in the United States, and immediately saw the potential of a roadster derived from the future Guilietta Sprint, which was about to be presented.
At the end of 1953, Alfa Romeo worked closely with Hoffman to develop a roadster based on the Guilietta Sprint chassis. Development was entrusted to Rudolf Hruska, the Alfa Romeo engineer already in charge of the Sprint project. A motorised chassis was soon ready. It was numbered AR 1495 0000. It was never bodied. Hruska contacted the Turin coachbuilders Bertone and Pininfarina to entrust them with two chassis each. It was up to them to produce their proposals for the future Guilietta Spider. Pininfarina received chassis 003 and 002 and produced two non-functional styling studies on these two chassis.
After Max Hoffman had validated the design, chassis 0003 was sent back to Turin, this time to build a functional prototype.
This is the car we are presenting to you today. After being rebodied, our chassis made 4 return trips between New York and Turin for final validation, Pininfarina winning the contract over Bertone.
On 22 February 1955, chassis AR 1495 00003 left Turin for good, and was sold to Hoffman Motor Cars in the factory's books. The car was fitted with its current engine and painted in «Ivorio». The exceptional design of this car would eventually be modified for series production, as Pininfarina had in the meantime developed other prototypes with specifications more compatible with mass production.
Although different from the production Guilietta Spider, the 003 chassis was used by Hoffman for a tour of American motor shows. After the 1955 Miami Motor Show, the car was finally sold to Henry Wessel. He kept it for only 1 year before handing it over to Bruce Beckwith, who immediately understood the importance of the car and used it only very sparingly until 1959. In that year, he undertook some work on the car, removing the special windscreen and re-covering the bodywork.
The car was then partially reassembled and stored. In 1989, the car was acquired by Tom Zat, who exhibited it at the Alfa Heaven Museum.
In 2000, Gérald Bugnon acquired this exceptional vehicle. The car is now as it had been acquired by Tom Zat 11 years earlier. Imported into Switzerland immediately after its purchase, it underwent a major restoration in Italy. Once restored, it would join its eternal rival, the Bertone prototype, in the collection.
Until very recently, the car took part in numerous events organised by the Alfa Romeo Switzerland club and other major European clubs.
A unique model with exceptional specifications, this prototype boasts a design of unparalleled purity, reminiscent in some respects of another Pininfarina masterpiece, the Lancia Aurelia B24 Spider America.

VD·1528·U

Giulietta
Sprint Speciale

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE 750 SS «MUSO BASSO» BY BERTONE

N° de série : AR10120 00048
N° de moteur : AR00120 0017
Titre de circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Certificat Alfa Romeo
Rare version Muso Basso
Restauration ancienne de qualité
Une des rares SS ayant eu un Palmarès

33.

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE 750 SS 'MUSO BASSO' BY BERTONE

300 000 - 350 000 €

La collaboration entre Alfa Romeo et Bertone donnera naissance à des projets exceptionnels grâce à son dessinateur de génie Franco Scaglione. Les Projet « BAT » (Berlina Aerodinamica Tecnica) et « Disco Volante » donneront naissance à la « Sprint Speciale » sous forme de prototype en 1957 puis en série à partir de 1959. Dès 1960, la voiture évolue pour se conformer aux normes américaines.
La première série, type 750 SS fut produite à environ 100 exemplaires pour obtenir l'homologation en vue d'un usage en compétition. On distingue cette série par son absence de pare-chocs et par son nez surnommé « Muso Basso ».

L'exemplaire que nous vous présentons, le 48e produit, fut livré neuf par la concession de Porto au Portugal sous l'immatriculation OP 21-55 le 19 aout 1959. Son premier propriétaire n'est autre que Manuel Nogueira Pinto, célèbre pilote portugais des années soixante. Dès réception de son automobile, il s'engage dans plusieurs compétitions. Il remportera une seconde place lors de la course de Vila do Conde en 1959, engagé sous le numéro 11 (cf photographie).

Très rapidement, il échange son Alfa Romeo et un camion d'assistance au pilote Frederico José Carlos Themudo (dit Fritz d'Oray) contre une Ferrari 250 GT.

Fin 1959, Fritz d'Oray qui est alors pilote de F1 chez Maserati, est engagé par la Scuderia Sérénissime sur une 250 GT SWB pour courir les 24 Heures du mans 1960.

N'ayant jamais couru au Mans, il décide de s'entrainer avant les qualifications et le fait avec cette Alfa Romeo Guilietta SS. Blessé avec sa Ferrari lors des qualifications, il passe plusieurs mois à l'hôpital.
L 'Alfa Romeo, restée sur le parking se retrouve alors en fourrière. Fritz d'Oray conservera sa Sprint Special jusqu'au milieu des années 60. Cette Guilietta SS, connaitra ensuite un autre propriétaire portugais.

En 1980, la voiture change de mains et devient la propriété d'un amateur de Lisbonne, José Augusto Xavier Moreira. Celui-ci la conservera 10 ans.
En 1990, notre Guilietta SS quitte pour la première fois le Portugal. Elle est acquise par le docteur Richard Schimmer résidant à Düsseldorf. Celui-ci entamera une restauration de la voiture, étalée sur plus de 10 ans.
En 2004, Gerald Bugnon fait l'acquisition de l'automobile, alors inachevée, par l'intermédiaire du Garage Vetter. Celui-ci, se chargera de restaurer la mécanique, laissée intacte en Allemagne et d'achever les travaux débutés. En 2006, les travaux sont terminés. Au total plus de 90 000 CHF seront dépensés pour obtenir un état concours, sellerie, accastillage, mécanique, trains roulants, tout sera revu pour arriver au résultat actuel. Aujourd'hui quasiment 20 ans après la fin du chantier, la voiture reste dans un très bel état, témoignant de la qualité des travaux effectués.
Ce chef d'œuvre de l'automobile représente l'apogée du design Bertone des années 50 !

The collaboration between Alfa Romeo and Bertone gave rise to some exceptional projects thanks to its genius designer Franco Scaglione. The «BAT» (Berlina Aerodinamica Tecnica) and «Disco Volante» projects gave rise to the «Sprint Speciale» in prototype form in 1957 and then in series production from 1959. From 1960 onwards, the car evolved to comply with American standards.

Around 100 of the first series, the 750 SS, were produced to obtain homologation for use in competition. This series can be distinguished by its lack of bumpers and its nose nicknamed 'Muso Basso'.

The car we are presenting here, the 48th to be produced, was delivered new from the Porto dealership in Portugal under the registration number OP 21-55 on 19 August 1959. Its first owner was none other than Manuel Nogueira Pinto, the famous Portuguese racing driver of the 1960s. As soon as he received his car, he entered several competitions. He took second place in the Vila do Conde race in 1959, entered under number 11 (see photograph).

He soon swapped his Alfa Romeo and an assistance truck for the driver Frederico José Carlos Themudo (known as Fritz d'Oray) for a Ferrari 250 GT.

At the end of 1959, Fritz d'Oray, then an F1 driver with Maserati, was hired by the Serenissima Scuderia to drive a 250 GT SWB in the 1960 Le Mans 24 Hours.

Having never raced at Le Mans, he decided to train before qualifying and did so with this Alfa Romeo Guilietta SS. Injured in the Ferrari during qualifying, he spent several months in hospital.

The Alfa Romeo was left in the car park and then impounded. Fritz d'Oray kept his Sprint Special until the mid-60s. This Guilietta SS then had another Portuguese owner.

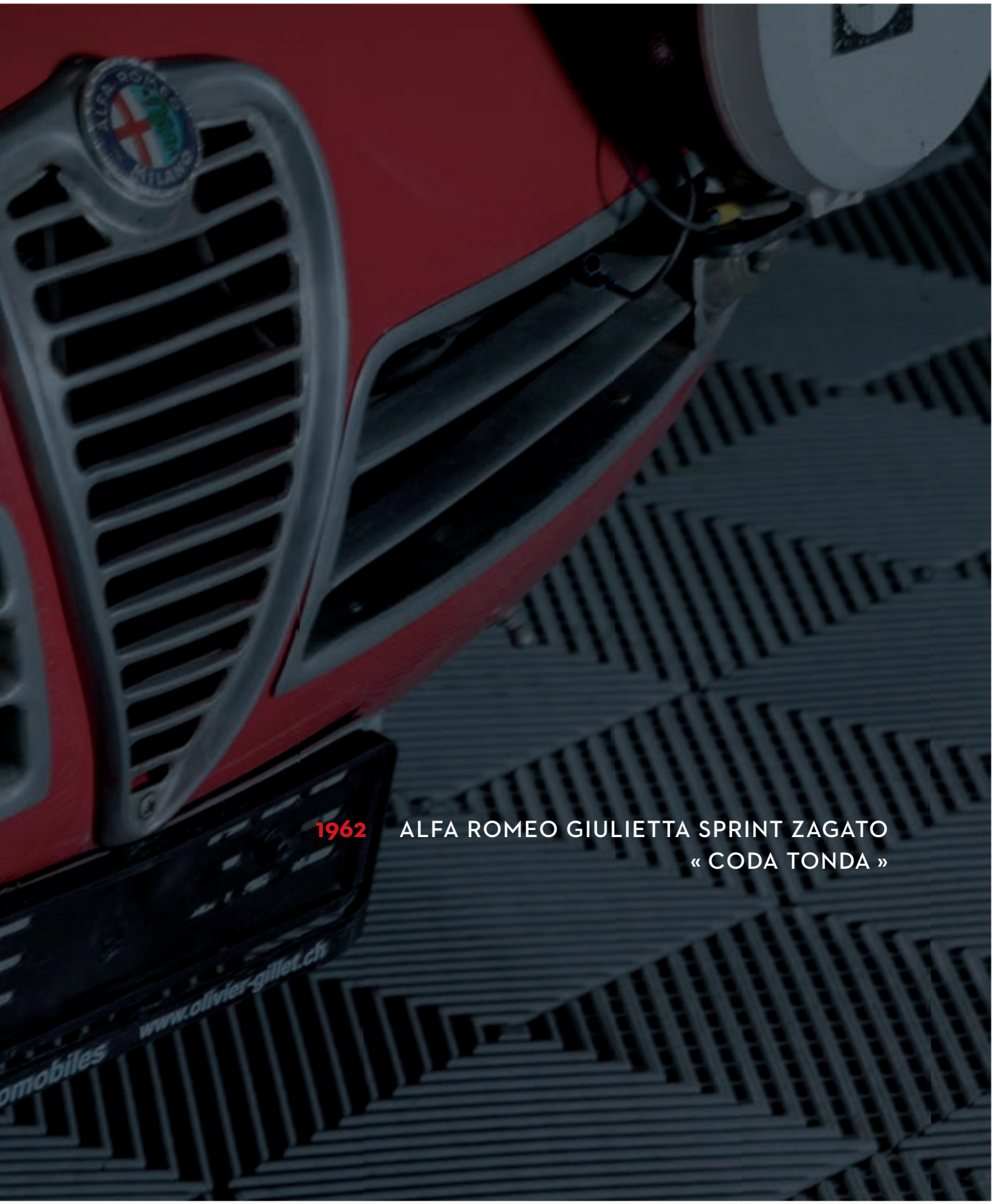
In 1980, the car changed hands and became the property of a Lisbon enthusiast, José Augusto Xavier Moreira. He kept it for 10 years.

In 1990, our Guilietta SS left Portugal for the first time. It was acquired by Dr Richard Schimmer, who lived in Düsseldorf. He undertook a restoration of the car that lasted more than 10 years.

In 2004, Gerald Bugnon acquired the then unfinished car through Garage Vetter. Vetter took on the task of restoring the mechanics, which had been left intact in Germany, and completing the work that had already begun. The work was completed in 2006. In all, more than CHF 90,000 was spent to bring the car up to its current state, with the upholstery, fittings, mechanicals and running gear all being overhauled. Today, almost 20 years after the work was completed, the car is still in very good condition, a testament to the quality of the work carried out.

This automotive masterpiece represents the pinnacle of Bertone design in the 1950s!

Gillet Aut



1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO
« CODA TONDA »

CIBIE
CIBIE
VS·425 600

N° de série : AR1012600136
N° du moteur : 00120 01724
Titre de circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Victoire à la coupe du salon 1962
en catégorie 1000/1300
Victorieuse au Tour Auto 1980
Ex Maurice Sausay et Jean Gonguet

34.

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO

« CODA TONDA »

400 000 - 600 000 €

Zagato et Alfa Romeo sont deux noms mythiques de l'automobile !
L'association de ces deux grands génies donnera naissance à des véhicules mythiques.
Stoppée pendant la guerre cette collaboration reprendra dans les années 50 avec la 1900 puis la Giulietta. Base exceptionnelle par la qualité de sa conception, elle permettra aux plus grands carrossiers italiens de montrer l'ampleur de leurs génies.
Après une SVZ réussie, Zagato présente en 1960 la sprint Zagato, réponse du carrossier à la Sprint Spéciale de Bertone. La Sprint Zagato est beaucoup plus sportive que sa concurrente.
Pesant seulement 785 kg pour environ 115 chevaux, la Sprint Zagato sera très vite adoptée par de nombreux pilotes courant de succès en succès grâce notamment à sa vitesse maximale de 200 km/h.
L'exemplaire que nous vous proposons fut livré neuf le 16/02/1962 par la concession d'Aix-les-Bains à Jean Gonguet. Pilote amateur courant notamment pour l'AC Savoie, il participera, en octobre 1962 aux Coupes du Salon, remportant une victoire dans la classe 1000 /1300 cm^3 et une honorable huitième place au général.
En avril 1963, la voiture devient la propriété de Bertrand Buisson, il la conservera jusqu'en janvier 1964. Cette année-là, la voiture changera deux fois de mains. En décembre 1964, la voiture est acquise par Monsieur Fernandez, il ne la revendra qu'en juillet 1968.
La voiture est alors acquise par Bruno Celice, amateur résidant à Paris, il profitera de sa belle Alfa-Romeo jusqu'en avril 1979.
La voiture est alors vendue par Hervé Poulain dans sa fameuse vente Art et Automobile au Palais des Congrès sous le lot 276.
Lors de cette vente, la voiture devient propriété de Maurice Sausay.
Grand pilote et pionnier du VHC, Sausay participera à de nombreux évènement avec cette automobile. Toujours aussi efficace, la SZ remportera le Tour Auto 1980, puis la même année le rallye du Mont Blanc.
En 1981, Jean pierre Mondonnet fait l'acquisition de cette automobile, il participera à de nombreux évènements à son volant, remportant une honorable 3e place au championnat de VHC 1984.
Fin 1985, la SZ est acquise par François Melcion, Directeur Historique du Salon Retromobile, celui-ci la conservera jusqu'en 1987.
Cette année-là, elle entre en possession de Jean Louis Balleret, avocat amateur de belles autos. Il ne la cèdera qu'en 1993 à Gérald Bugnon.
Celui-ci, s'engage juste après son achat au rallye Cévenoles Retro, puis l'année suivante au Tour Auto. Lors du Tour Auto,

la voiture subira un petit choc mais ralliera l'arrivée. Juste après la course, la restauration de la voiture est lancée. Le chantier est confié aux ateliers Galbiati à Milan, fin 1995 la restauration est achevée.
La restauration achevée, la SZ reprend le chemin des rallyes. En 1998 Gérald Bugnon rencontrera Jean Gonguet et lui présentera sa voiture. (cf. photographie). 45 ans après, le premier propriétaire retrouve la belle qui lui a permis de gagner la Coupe du Salon.
En 2005, le moteur est refait et préparé au sein des ateliers Dieter Woyke. La même année, à l'occasion du renouvellement du passeport FIA, les trains roulants et le pont arrière sont revus.
En 2011, la voiture est remise dans sa configuration d'origine, les équipements FIA sont retirés. L'embrayage est alors revu tout comme l'échappement.
Aujourd'hui, la voiture se trouve dans un bon état général. L'essai routier a révélé une voiture plaisante avec un bon fonctionnement de la mécanique.
Eligible à de nombreux évènements, cette belle SZ n'attend plus qu'un nouveau passionné.

Zagato and Alfa Romeo are two legendary names in motoring! The association of these two great geniuses gave birth to legendary vehicles.

The collaboration was interrupted during the war, but resumed in the 1950s with the 1900 and then the Giulietta. The Giulietta was an exceptional car in terms of the quality of its design, allowing the greatest Italian coachbuilders to demonstrate the breadth of their genius.

After a successful SVZ, in 1960 Zagato presented the Zagato Sprint, the coachbuilder's response to Bertone's Sprint Spéciale. The Sprint Zagato was much sportier than its competitor.

Weighing just 785 kg and generating around 115 bhp, the Sprint Zagato was quickly adopted by many drivers, who went from strength to strength thanks in particular to its top speed of 200 km/h.

This car was delivered new on 16/02/1962 by the Aix-les-Bains dealership to Jean Gonguet. An amateur racer who competed for AC Savoie, he took part in the Coupes du Salon in October 1962, winning the 1000/1300cc class and finishing a creditable eighth overall.

In April 1963, the car became the property of Bertrand Buisson, and he kept it until January 1964. That year, the car changed hands twice. In December 1964, the car was acquired by Mr Fernandez, who did not sell it until July 1968.

The car was then acquired by Bruno Celice, an enthusiast living in Paris, who enjoyed his beautiful Alfa-Romeo until April 1979. The car was then sold by Hervé Poulain in his famous Art et Automobile sale at the Palais des Congrès under lot 276. At the time of this sale, the car became the property of Maurice Sausay.

A great driver and VHC pioneer, Sausay took part in numerous events with this car. As efficient as ever, the SZ won the 1980 Tour Auto, then the same year the Mont Blanc Rally.

In 1981, Jean Pierre Mondonnet bought the car and took part in a number of events with it, winning an honourable 3rd place in the 1984 VHC championship.

At the end of 1985, the SZ was acquired by François Melcion, Historic Director of the Retromobile Show, who kept it until 1987.

That year, it came into the possession of Jean Louis Balleret, a lawyer and lover of beautiful cars. He did not sell it to Gérald Bugnon until 1993.

Immediately after its purchase, Bugnon entered the Cévenoles Retro rally, then the Tour Auto the following year. During the Tour Auto, the car suffered a minor shock but made it to the finish. Just after the race, the restoration of the car was launched. The work was entrusted to the Galbiati workshops in Milan, and was completed by the end of 1995.

With the restoration complete, the SZ returned to rallying. In 1998, Gérald Bugnon met Jean Gonguet and presented the car to him. (see photograph). 45 years later, the first owner is back with the beautiful car that enabled him to win the Coupe du Salon.

In 2005, the engine was rebuilt and prepared in the Dieter Woyke workshops. That same year, to coincide with the renewal of the FIA passport, the running gear and rear axle were overhauled.

In 2011, the car was returned to its original configuration, with the FIA equipment removed. The clutch was revised, as was the exhaust system.

Today, the car is in generally good condition. The road test revealed a pleasant car with good mechanical performance.

Eligible for numerous events, this beautiful SZ is now just waiting for a new enthusiast.

CIBIE
CIBIE
VS·425 600

Gillet Automobiles
www.olivier-gillet.ch

1963 ALFA ROMEO SZ CODA TRONCA

Châssis n°AR 126 00213
Moteur 00120 0820
Titre de circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Une des dernières SZ produites
Seulement 44 exemplaires produits

35.

1963 ALFA ROMEO SZ CODA TRONCA

600 000 - 800 000 €

L'histoire de la SZ Coda Tronca est née d'un accident. En 1961, le pilote Francesco De Leonibus fait recarrossé par Micheloti sa SZ à la suite d'un accident, celui-ci réalise une ligne plus longue et effilée. Sur le circuit de Monza, le pilote Francesco De Leonibus enregistrera une vitesse de pointe époustouflante (222,22 km/h). À la suite de cet exploit, Zagato se mit aussitôt à la conception d'une nouvelle carrosserie pour la SZ.
Il redessine la carrosserie d'abord en allongeant le museau ainsi que la queue (l'arrière), puis en modifiant également le pavillon et enfin, pour obtenir une forme encore plus aérodynamique, il décide de tronquer l'arrière de la voiture, en s'appuyant sur les théories de l'ingénieur aérodynamicien allemand Wunibald Kamm.
Zagato, n'étant pas équipé d'une soufflerie, réalise une série de tests sur autoroutes, en se servant des pierres angulaires comme référence, et du fidèle designer Ercole Spada comme chronométreur assis au sol.
Le résultat final est prêt quelques mois plus tard et Zagato lui-même engage la nouvelle SZ au Grand Prix de Monza en 1961 remportant la course, devant la SZ revue par Micheloti.
Pour donner suite à ce succès, la production de la deuxième série de SZ est lancée. Sur le plan mécanique la seconde série reprend tous les attributs de la première SZ. Différence notable, malgré l'allongement de la voiture, elle perd 15 kg et affiche désormais un poids contenu à 840 kg. Grâce à ces améliorations, la vitesse de pointe dépasse désormais largement les 200 km/h, flirtant avec les 215 km/h.
L'exemplaire que nous vous présentons, est sorti des ateliers Zagato le 7 décembre 1962. Le 15 janvier 1963, la voiture est livrée par l'importateur Hollandais Louwman & Parqui situé à Leidschendam. Il s'agit d'un des rares châssis équipé dès l'origine de freins à disques à l'avant.
La voiture passe ensuite entre les mains du collectionneur et concessionnaire Roy Karsten, grand amateur de la marque. Celui-ci l'exposera dans son Showroom à Noordwijk pendant une dizaine d'années, participant dans le même temps à de nombreux évènements dont la commémoration des 80 ans d'Alfa Romeo en 1990. La voiture est alors peinte dans une teinte jaune pale.
Vers la fin des années 90, la SZ intègre la collection de Gérald Bugnon, celui-ci roulera avec quelques années avant de débuter une restauration majeure, désirant intégrer sa SZ au sein de son écurie de VHC personnelle il Biscione Corsa Romand. Le chantier est confié aux ateliers Dante, ceux-ci vont construire une nouvelle carrosserie pour la SZ suivant les plans de Zagato. La carrosserie originelle, conservée, sera remise à l'acquéreur. La mécanique, est entièrement revue et perfectionnée tout comme les trains roulants.
L'automobile participera à quelques événements avant d'être revue pour un usage plus orienté vers la régularité et les balades.
C'est une voiture charnière dans l'histoire de Zagato, apportant des innovations qui seront reprises pour la TZ.
Qualités routières exceptionnelles et dessin mythique, voilà deux raisons d'acquérir cette superbe Alfa Romeo SZ.

ALFA ROMEO
2600
MILANO

The story of the SZ Coda Tronca began with an accident. In 1961, driver Francesco De Leonibus had his SZ re-bodied by Micheloti following an accident, and the latter created a longer, tapered line. On the Monza circuit, Francesco De Leonibus recorded a breathtaking top speed (222.22 km/h). Following this achievement, Zagato immediately set about designing a new body for the SZ.

He redesigned the body firstly by lengthening the muzzle and the tail (the rear), then by also modifying the roof and finally, to obtain an even more aerodynamic shape, he decided to truncate the rear of the car, based on the theories of the German aerodynamic engineer Wunibald Kamm.

Zagato did not have a wind tunnel, so he carried out a series of tests on the motorways, using the cornerstones as a reference and the faithful designer Ercole Spada as a timekeeper sitting on the ground.

The final result was ready a few months later, and Zagato himself entered the new SZ in the 1961 Monza Grand Prix, winning the race ahead of Micheloti's revised SZ. Following this success, production of the second series of SZs was launched. Mechanically, the second series retained all the attributes of the first SZ. The notable difference was that, despite the lengthening of the car, it lost 15 kg and weighed just 840 kg. Thanks to these improvements, the top speed is now well in excess of 200 km/h, flirting with 215 km/h.

The car we are presenting here left the Zagato workshops on 7 December 1962. On 15 January 1963, the car was delivered by Dutch importer Louwman & Parqui in Leidschendam. It was one of the few chassis equipped from the outset with front disc brakes.

The car then passed into the hands of collector and dealer Roy Karsten, a great fan of the marque. He exhibited the car in his showroom in Noordwijk for around ten years, and at the same time took part in numerous events, including the commemoration of Alfa Romeo's 80th anniversary in 1990. The car was painted in a pale yellow.

Towards the end of the 1990s, the SZ joined the collection of Gérald Bugnon, who drove it for a few years before embarking on a major restoration, wishing to integrate his SZ into his personal VHC team, il Biscione Corsa Romand. The work was entrusted to the Dante workshops, who built a new body for the SZ based on Zagato's plans. The original bodywork was retained and given to the buyer. The powertrain was completely revised and perfected, as were the running gear.

The car took part in a number of events before being redesigned for more regular and touring use.

It was a pivotal car in the history of Zagato, bringing innovations that would be carried over to the TZ.

Exceptional roadholding and a legendary design are just two of the reasons to buy this superb Alfa Romeo SZ.

VH Trip

agato
milano

1964 ALFA ROMEO GUILIA TZ

VS·425 600

Châssis n°AR 750071
Titre de Circulation Suisse
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Certificat Alfa Romeo
Voiture du Racing Car Show 1965
Ex John Dolley

36.

1964 ALFA ROMEO GUILIA TZ

800 000 - 1 200 000 €

Au début des années soixante, Alfa Romeo commence à travailler sur la remplaçante des Guilietta sportives. Pour ce nouveau projet, un choix radical est pris. On développe un châssis tubulaire spécifique à cette nouvelle voiture, conception déléguée à Auto-Delta. Réalisé en acier soudé, il offre une répartition des masses idéale et un poids de seulement 125 kg.
Côté mécanique, la nouvelle Giulia est équipée du 1570 cm^3, grandement revu pour l'occasion avec bloc et culasse aluminium. Il est alimenté par deux carburateurs Weber double corps 40, développant 112 chevaux en version civile et 170 chevaux en compétition.
La carrosserie est confiée à Zagato qui, fort des travaux réalisés sur la SZ Coda Tronca, confiera le projet à Ercole Spada. Il proposera une ligne à l'aérodynamique exceptionnelle.
L'ensemble résultera en une des meilleures automobiles de compétition de son époque. Si 100 exemplaires étaient prévus au départ, Alfa Romeo en produira 112 exemplaires au total.

L'histoire de notre exemplaire débute en novembre 1964, lorsqu'Alfa Romeo GB LTD reçoit une TZ châssis 750071.
Le 11 novembre de la même année, la voiture est vendue au Concessionnaire Ken Rudd Engineers, distributeur de la marque à Worthing dans le Sussex.
La voiture est alors immatriculée 3 LBP. En janvier 1965, la voiture est exposée au 6 e Racing Car Show à Londres sur le stand 44 (stand appartenant à la concession Halsales, distributeur Alfa Romeo à Penge).
Le 19 mars 1965, l'automobile est mise en vente par le concessionnaire de Worthing, l'annonce précise alors : *moins de 100 miles, comme neuve, aucun usage compétition, en vente à la suite d'un changement de programme.*
En octobre 1969, la voiture réapparait, elle est alors peinte en bleu et mise en vente par un certain Peter Anthony S. Il explique alors être le premier propriétaire de la voiture.
En 1970, la voiture invendue est repeinte en rouge afin de faciliter la transaction. Le 21 janvier de la même année, la voiture est vendue et immatriculée au nom du docteur Donald B.
Le 16 mai 1970, la voiture se retrouve en la possession de Jon Dooley, grand amateur britannique de la marque et pilote de voiture de Tourisme. Ce Jour-là, la TZ est engagée à Silverstone sur un évènement local. Entre 1970 et 1974, le châssis 750071 sera engagé à une vingtaine d'événements en Grande Bretagne.
Après cette date, les deux Alfa Romeo TZ présentes en Angleterre à ce moment sont acquises par Steve Forristal, marchand Texan, grand spécialiste de la marque, connu pour avoir notamment couru sur une TZ2 en 1965. En 1984, lors de la rédaction d'un premier Registre de propriétaire de TZ, le châssis 071 est toujours entre les mains de Steve Forristal.
En octobre 1988, la voiture est acquise par Albrecht G. Guggisberg. Celui-ci la restaurera avant de la revendre en 1993 à Gérald Bugnon. Rapidement après son acquisition, la voiture va être préparée en vue de son engagement à divers évènements VHC.
En 2000, la voiture est restaurée, cette fois-ci par les ateliers CMG Prototypi. Elle retrouve alors sa teinte d'origine.
Entre 2001 et 2005, l'automobile sera engagée dans une dizaine de rallyes VHC avec Gérald Bugnon en copilote au

C

sein de son Team : il Biscione Corsa Romand. Entre chaque rallye, la voiture sera entretenue par les ateliers Calderoni. En 2006, la voiture remporte dans sa classe le Rallye Historique du Var. A son volant, Romain Dumas qui deviendra futur double vainqueur des 24 Heures du Mans.
Passé cette date, le châssis 071 courra de moins en moins. En 2011, la décision sera prise de remettre TZ dans son état d'origine. La boite d'origine est réinstallée, l'ensemble des équipements VHC sont retirés et une peinture complète est réalisée. Seule concession à l'origine, les bulles de phares, retirées lors d'une précédente restauration, ne sont pas réinstallées conformément à la volonté du propriétaire.
C'est une TZ connue et préservée des affres de la compétition de l'époque que nous vous proposons. En bel état, celle-ci est toujours prête à proposer des sensations exceptionnelles.

In the early 1960s, Alfa Romeo began work on a replacement for the sporty Giulietta. A radical choice was made for this new project. A tubular chassis was developed specifically for this new car, a design delegated to Auto-Delta. Made from welded steel, it offered ideal weight distribution and weighed just 125 kg.

In terms of powertrain, the new Giulia is equipped with a 1570 cm^3 engine, which has been extensively revised for the occasion with an aluminium block and cylinder head. It is fed by two Weber 40 twin-barrel carburettors, producing 112 bhp in the civil version and 170 bhp in competition.

The bodywork was entrusted to Zagato who, on the strength of the work carried out on the SZ Coda Tronca, entrusted the project to Ercole Spada. He proposed a line with exceptional aerodynamics.

The result was one of the best competition cars of its time. Although 100 examples were originally planned, Alfa Romeo produced 112 in all.

The story of our example begins in November 1964, when Alfa Romeo GB LTD received a TZ chassis 750071.

On 11 November of the same year, the car was sold to Ken Rudd Engineers, the brand's dealer in Worthing, Sussex.

The car was then registered 3 LBP. In January 1965, the car was exhibited at the 6th Racing Car Show in London on stand 44 (a stand belonging to the Halsales dealership, the Alfa Romeo distributor in Penge).

On 19 March 1965, the car was put up for sale by the Worthing dealer, the advert stating: less than 100 miles, as new, no competition use, for sale following a change of programme.

In October 1969, the car reappeared, painted blue and offered for sale by a Peter Anthony S. He explained that he was the car's first owner. In 1970, the unsold car was repainted red to facilitate the transaction. On 21 January of the same year, the car was sold and registered in the name of Dr Donald B.

On 16 May 1970, the car came into the possession of Jon Dooley, a British enthusiast and touring car driver. That day, the TZ was entered in a local event at Silverstone. Between 1970 and 1974, chassis 750071 was entered in around twenty events in Great Britain.

After that date, the two Alfa Romeo TZs present in the UK at the time were acquired by Steve Forristal, a Texan dealer who was a great specialist in the marque and was known for having raced a TZ2 in 1965. In 1984, when the first TZ Owner's Register was drawn up, chassis 071 was still in the hands of Steve Forristal.

In October 1988, the car was acquired by Albrecht G. Guggisberg. He restored it before selling it to Gérald Bugnon in 1993. Soon after its acquisition, the car was prepared for its entry in various VHC events.

In 2000, the car was restored, this time by the CMG Prototypi workshops. It was restored to its original colour.

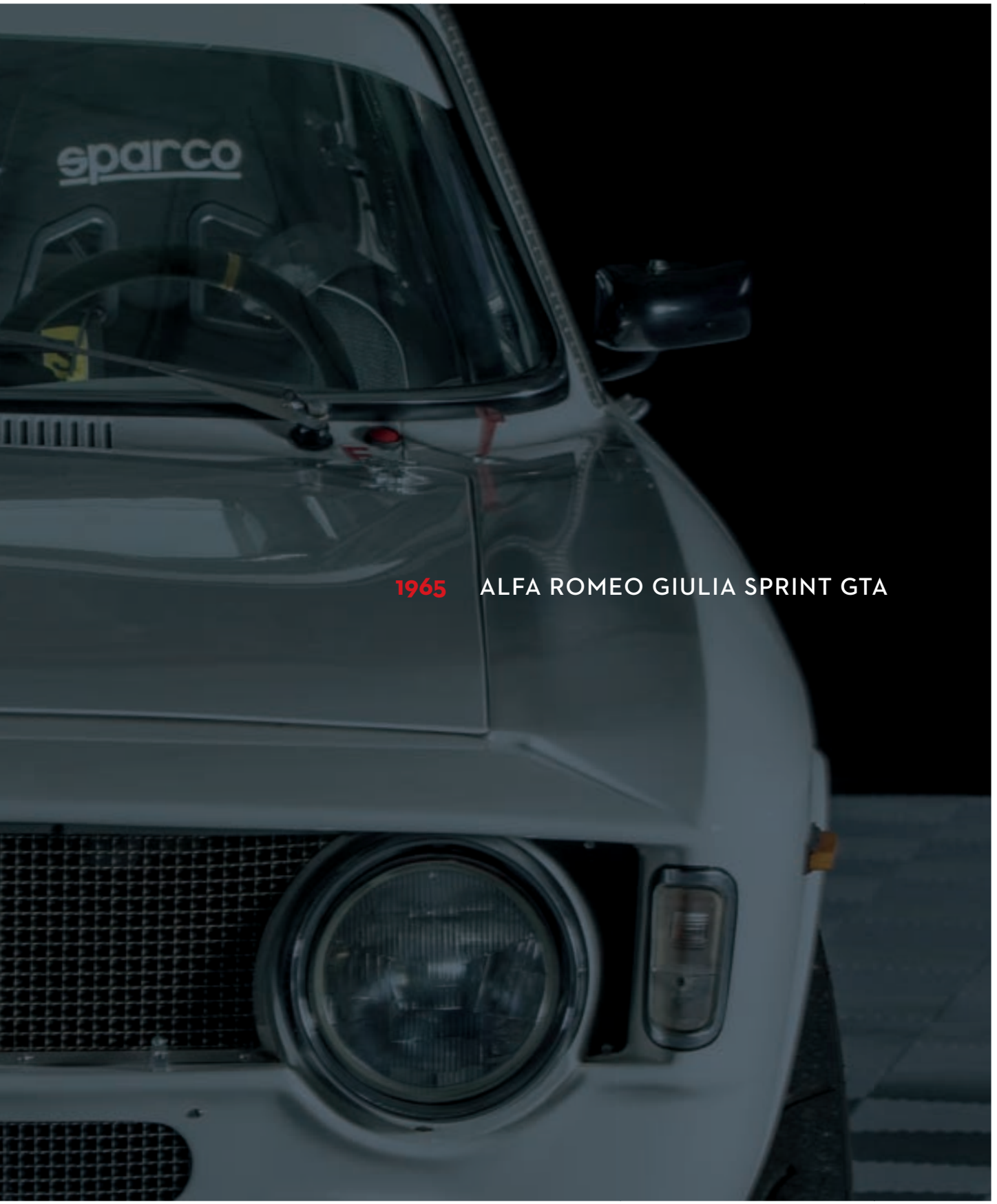
Between 2001 and 2005, the car was entered in a dozen VHC rallies with Gérald Bugnon as co-driver in his team: il Biscione Corsa Romand. Between each rally, the car was maintained by the Calderoni workshops.

In 2006, the car won the Rallye Historique du Var in its class. At the wheel was Romain Dumas, who would go on to win the Le Mans 24 Hours twice.

After that date, the 071 chassis raced less and less. In 2011, the decision was taken to restore TZ to its original state. The original gearbox was reinstalled, all the VHC equipment was removed and a complete paint job was carried out. The only concession to the original was that the headlight bubbles, removed during a previous restoration, were not reinstalled in accordance with the owner's wishes.

This is a well-known TZ that has been preserved from the horrors of competition at the time. In beautiful condition, it is still ready to offer exceptional sensations.

sparco



1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

www.olivier-gillet.ch
Sabelt

Châssis n°AR613276
Moteur n°AR 00 559 05026
Sans titre de Circulation
Importation temporaire sur le territoire de l'UE
Passeport FIA
169 chevaux au banc
Certificat Alfa Romeo

37.

1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

180 000 - 250 000 €

Introduite en 1965, la GTA était la version de compétition officielle de la Giulia Sprint GT et était produite en variantes de route (stradale) et de course (corsa). Cette dernière, relevait de la responsabilité du département compétition de l'usine Autodelta.
La GTA se différenciait par ses panneaux de carrosserie en aluminium, ses vitres latérales et arrières en plexiglas et ses aménagements intérieurs allégés.
En conséquence, la GTA pèse 200 kilogrammes de moins qu'une Sprint GT. Le quatre cylindres classique à double arbre à cames d'Alfa de 1 570 cm^3 a subi d'importantes modifications pour la GTA, l'angle entre les soupapes étant réduit de 90 à 80 degrés et la taille de ces dernières considérablement augmentée. Comme il n'y avait plus de place entre eux pour une bougie centrale, on a opté pour un double allumage. En version route, le moteur révisé produisait 115 ch avec jusqu'à 150 chevaux disponibles en version course.
La GTA a fait ses débuts en course le 20 mars 1966 à Monza où Andrea de Adamich et Teodoro Zeccoli ont triomphé dans la course de quatre heures du Jolly Club.
Dès lors, les GTA préparées par Autodelta connurent un succès exceptionnel, remportant le Championnat d'Europe des voitures de tourisme trois années de suite, de 1966 à 1968. Afin de permettre l'homologation, 500 voitures ont été fabriquées pour la course et la route.
L'exemplaire que nous vous proposons est une des 500 GTA Stradale fabriquées par Alfa Romeo. Sortie d'usine le 7 juillet 1965, elle fut livrée le 30 aout à la concession Avellino en Italie. Elle était alors Biancospino avec un intérieur en skaï Nero Fumo.
Nous retrouvons ensuite sa trace en 1988 en Suisse, elle appartient alors à Hans Ulrich Kohler. La voiture se voit alors délivrer un carnet de passage en douanes FIA délivré par l'Automobile Club Suisse. Elle est alors comme beaucoup repeinte en rouge. En 1989, la voiture change de mains, elle est alors acquise par Helmut Kuen, résidant à St Moritz. Ceux-ci feront restaurer l'automobile par l'atelier du Club del Portello, spécialiste de la marque (pas de factures au dossier). Dans les années 90, la voiture sera acquise par Gerd F. Klein, amateur allemand. En 1999, elle passe entre les mains de Patrick Koller, collectionneur allemand qui la conservera jusqu'en 2006.
Cette année-là, la voiture est acquise par Gérald Bugnon. Elle est alors peinte en Jaune. Puis elle intègre son team pour être engagée sur plusieurs rallyes du championnat VHC dont ceux de l'Acropole et de San Marin.
En 2009, la voiture est reconfigurée pour un usage piste. Elle est alors engagée aux 6 Heures de Spa en 2010. Courant 2015, une restauration est entreprise. Tout est revu aux spécifications FIA. Un nouveau moteur est développé. Lors de son passage au banc en juillet 2015, celui-ci développait 169 chevaux.
Après ce chantier, la voiture sera engagée à plusieurs rallyes en 2016, 2018 et 2020.
En 2021, le passeport technique FIA de la voiture est renouvelé. Valide jusqu'en 2030, celui-ci permettra au futur propriétaire d'engager sa voiture au sein des meilleurs évènements mondiaux.
Avec une préparation de qualité, cette GTA est une véritable machine de course dont l 'efficacité n'est plus à prouver.

ALFA ROMEO
MILANO

Introduced in 1965, the GTA was the official competition version of the Giulia Sprint GT and was produced in road (stradale) and racing (corsa) variants. The latter was the responsibility of the Autodelta factory's racing department.

The GTA was distinguished by its aluminium body panels, Plexiglas side and rear windows and lighter interior fittings.

As a result, the GTA weighed 200 kilograms less than a Sprint GT. Alfa's classic 1,570 cm^3 twin-cam four-cylinder engine underwent significant modifications for the GTA, with the angle between the valves reduced from 90 to 80 degrees and the size of the valves considerably increased. As there was no longer room between them for a central spark plug, a dual ignition system was opted for. In road version, the revised engine produced 115 bhp, with up to 150 bhp available in race version.

The GTA made its racing debut on 20 March 1966 at Monza, where Andrea de Adamich and Teodoro Zeccoli triumphed in the Jolly Club four-hour race.

From then on, the GTAs prepared by Autodelta enjoyed exceptional success, winning the European Touring Car Championship three years in a row, from 1966 to 1968. To enable homologation, 500 cars were built for racing and road use.

The car on offer is one of the 500 GTA Stradale built by Alfa Romeo. It left the factory on 7 July 1965 and was delivered to the Avellino dealership in Italy on 30 August. At the time, it was in Biancospino with a Nero Fumo leatherette interior.

It was then traced back to Switzerland in 1988, when it was owned by Hans Ulrich Kohler. The car was issued with an FIA carnet de passage en douanes by the Automobile Club Suisse. Like many cars, it was repainted in red. In 1989, the car changed hands and was acquired by Helmut Kuen, who lived in St Moritz. They had the car restored by the Club del Portello workshop, a specialist in the make (no invoices on file). In the 1990s, the car was acquired by Gerd F. Klein, a German enthusiast. In 1999, it passed into the hands of Patrick Koller, a German collector who kept it until 2006.

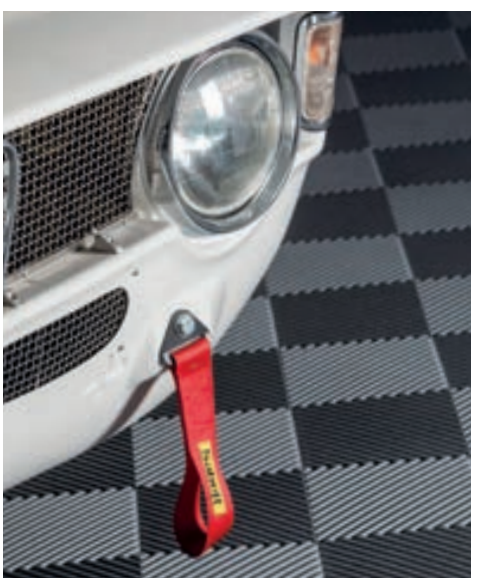
That year, the car was acquired by Gérald Bugnon. It was then painted Yellow. It then joined his team to compete in a number of VHC championship rallies, including the Acropolis and San Marino.

In 2009, the car was reconfigured for track use. It was entered in the Spa 6 Hours in 2010. During 2015, a restoration was undertaken. Everything was brought up to FIA specifications. A new engine was developed. When it passed the test bench in July 2015, it developed 169 bhp.

After this work, the car will be entered in several rallies in 2016, 2018 and 2020.

In 2021, the car's FIA technical passport was renewed. Valid until 2030, it will enable the future owner to enter the car in the world's top events.

With its high quality preparation, this GTA is a real racing machine whose efficiency needs no further proof.



1969 ALFA ROMEO TIPO 33/2 «DAYTONA»

F-GAVA
70

Châssis n°75033009
Moteur 2l : numéro 015
Moteur 2.5l : numéro 20 00 42
Importation temporaire sur le territoire de l'UE

38.

1969 ALFA ROMEO TIPO 33/2 « DAYTONA »

2 000 000 - 2 500 000 €

L'alfa Romeo 33 marque le retour de la marque au plus haut niveau du sport automobile.
En effet, à la fin de l'année 1951, Alfa Romeo s'est retiré de toute compétition internationale, la Fameuse Disco Volante, destinée à courir aux 24h du mans 1952 n'y courrera jamais. Au début des années 60, avec la collaboration d'Autodelta, Alfa Romeo renoue avec le succès en compétition grâce aux fabuleuse GTA, TZ et TZ2. Ces succès pousseront Alfa Romeo à envisager un retour vers les compétions internationales.
Ainsi en septembre 1964, le projet 105.33 est lancé. En septembre 1965, un premier prototype équipé du moteur de la TZ2 est produit. Pour le moteur, le choix des ingénieurs se portera vers un V8 de deux litres de cylindrée, développé secrètement durant les années 50. Destinée à courir en championnat Sport Prototype, la 33 est la seconde Alfa Romeo équipé d'un moteur en position centrale arrière après la Tipo 512 en 1939.
Après un développement intensif sur la piste de Balloco, la voiture est prête. Le 6 mars 1967, la voiture est engagée à la course de côte de Fléron, en Belgique. Cet évènement marque le retour triomphal d'Alfa Romeo au plus haut niveau. Malheureusement, la fiabilité ne sera pas au rendez-vous pour cette première 33. Carlo Chiti revoit alors la voiture de fond en comble, les exemplaires construits jusqu'à présents, sont également modifiés. Cette 33 B fera ses débuts aux 24 h de Daytona 1968 remportant une victoire dans la catégorie des moins de 2000 cm3. À la suite de ce succès, la voiture sera rapidement surnommée la 33/2 Daytona. A la fin de la saison 1968, autodelta arrête d'exploiter les 33/2, concentrant ses efforts sur la future 33/3. L'ensemble des 33/2 sont alors revendues à des écuries satellites ainsi qu'aux divers importateurs européens de la marque.
C'est ainsi qu'en 1969, l'importateur Alfa Romeo en France, la SOFAR, désireux de faire la promotion de la marque en France, acquiert trois Alfa Romeo 33/2. Ces voitures seront engagées en championnat Sport Prototype ainsi que dans les plus grands évènements français.
L'exemplaire que nous vous proposons, le châssis 75033009 est l'un d'eux. Celui-ci présente la particularité exceptionnelle d'avoir été immatriculé le 14/10/1969 par la SOFAR sous l'immatriculation 8270 VW 75. Cette immatriculation cachait la volonté de la SOFAR d'engager cette voiture au sein de rallyes et autres évènements routiers en plus du championnat Sport Prototype.
Au cours de leur carrière, les 33.2 de la SOFAR seront engagées dans de nombreux événements et remporteront en 1969, avec Ignazio Giunti, la Ronde Cévenole sous le numéro 70, une 3e place à Magny Cours avec Jean Pierre Jaussaud la même année ; puis une victoire à L'AGACI 300 à Montlhéry avec Gerard Larousse.
Après une petite saison 1970, la SOFAR reviendra à la victoire en 1971 avec Bob Wolleck à Albi.
Cette saison sera la dernière des 33/2 de la SOFAR, dépassée par une concurrence accrue et plus puissante. De son côté, Autodelta décide que seules les nouvelles 33/3 pourront être engagées en compétition.
Jean Guichet, pilote de l'écurie, rachète alors les trois 33/2 de la SOFAR. Deux seront revendues à Antoine Raffaëlli,

70

70
SHELL

châssis 007 et 017. Ceux-ci, accidentés, seront restaurés puis revendus.
Une sera conservée par Guichet : Le châssis 009. Selon Antoine Raffaelli, il s'agissait du plus bel exemplaire de la SOFAR. Jean Guichet participera à quelques courses de côtes et autres évènements locaux avec cette 33/2. En 1997, Gérald Bugnon en fait l'acquisition. La voiture est alors équipée du moteur 33/2 installé par la SOFAR lors du dernier engagement de la voiture. Dès son acquisition, une restauration est entreprise au sein des ateliers Calderoni. La carrosserie, les trains roulants et la mécanique seront revus. La voiture sera par la suite engagée au sein de nombreux évènements historiques. En 2005, désireux de pouvoir utiliser plus facilement la voiture, Gérald Bugnon fait l'acquisition d'un moteur de Montréal, qu'il prépare lourdement afin de se rapprocher des performances originelles. La même année, il fait l'acquisition d'un véritable moteur 2.5 litres de 33. Ce moteur sera fourni avec la voiture au futur acquéreur.

Enfin en 2014, un dernier contrôle des éléments en aluminium et magnésium est effectué. Après ce dernier chantier, la voiture sera engagée au grand Prix de Montreux 2014. En 2018, la voiture court une dernière fois, toujours au Grand prix de Montreux. Exposée de manière statique depuis lors, la voiture a été remise en route en vue de la vente. Fonctionnelle, celle-ci mériterait néanmoins une révision générale pour reprendre le chemin des compétitions historiques. Cette Alfa Romeo 33/2, véritable pièce d'histoire, est éligible aux meilleurs événements historiques.

In the early 60s, with the collaboration of Autodelta, Alfa Romeo returned to racing success with the fabulous GTA, TZ and TZ2. These successes led Alfa Romeo to consider a return to international competition.

In September 1964 the 105.33 project was launched. In September 1965, the first prototype equipped with the TZ2 engine was produced. For the engine, the engineers opted for a two-litre V8 developed secretly during the 1950s. Intended for racing in the Sport Prototype championship, the 33 was the second Alfa Romeo to be fitted with a mid-rear engine, after the Tipo 512 in 1939.

After intensive development on the Balloco track, the car was ready. On 6 March 1967, the car was entered in the Fléron hill climb in Belgium. This event marked Alfa Romeo's triumphant return to the highest level. Unfortunately, the car's reliability failed to live up to expectations in this first 33. Carlo Chiti redesigned the car from top to bottom, and the cars built to date were also modified. This 33 B made its debut at the 1968 Daytona 24 Hours, winning the under 2000cc class. Following this success, the car was quickly nicknamed the 33/2 Daytona.

At the end of the 1968 season, autodelta stopped producing 33/2s, concentrating its efforts on the future 33/3. All the 33/2s were then sold to satellite teams and to the brand's various European importers.

In 1969, SOFAR, the Alfa Romeo importer in France, acquired three Alfa Romeo 33/2s to promote the brand in France. These cars competed in the Sport Prototype championship and in France's biggest events.

One of these cars is the 75033009 chassis. It has the exceptional distinction of having been registered on 14/10/1969 by SOFAR under the number 8270 VW 75. This registration concealed SOFAR's intention to enter the car in rallies and other road events in addition to the Sport Prototype championship.

Over the course of their career, SOFAR's 33.2s took part in a number of events, winning the Ronde Cévenole with Ignazio Giunti under the number 70 in 1969, 3rd place at Magny Cours with Jean Pierre Jaussaud the same year, and victory at the AGACI 300 at Montlhéry with Gerard Larousse.

After a short season in 1970, SOFAR returned to winning ways in 1971 with Bob Wolleck at Albi.

This would be the last season of SOFAR's 33/2s, which had been overtaken by more powerful competition. For its part, Autodelta decided that only the new 33/3s could be entered in competition.

Jean Guichet, the team's driver, bought the three SOFAR 33/2s. Two were sold to Antoine Raffaëlli, chassis 007 and 017. These were damaged, restored and resold.

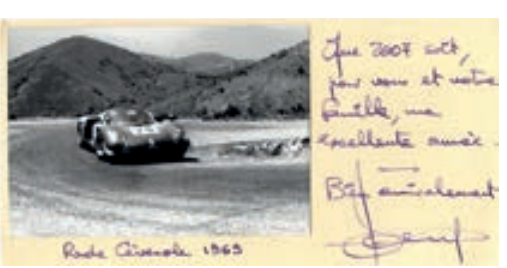
One was kept by Guichet: chassis 009. According to Antoine Raffaelli, this was the finest example of the SOFAR. Jean Guichet took part in a number of hill climbs and other local events with this 33/2.

In 1997, Gérald Bugnon bought it. The car was then fitted with the 33/2 engine installed by SOFAR during the car's last run. As soon as it was acquired, the car was restored in the Calderoni workshops. The bodywork, running gear and mechanics were overhauled. The car was subsequently entered in a number of historic events.

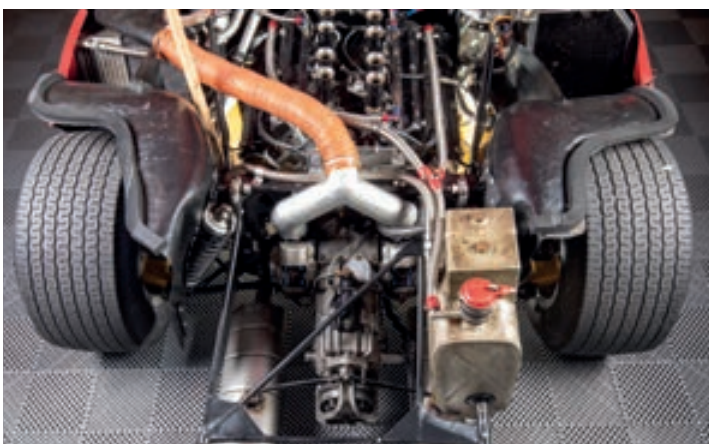
In 2005, Gérald Bugnon bought a Montreal engine, which he prepared extensively to get as close as possible to the car's original performance. The same year, he acquired a genuine 2.5-litre 33 engine. This engine will be supplied with the car to the future buyer.

Finally, in 2014, a final check was carried out on the aluminium and magnesium components. After this final work, the car was entered in the 2014 Montreux Grand Prix. In 2018, the car raced one last time, again at the Montreux Grand Prix. Statically displayed since then, the car has been put back on the road with a view to being sold. Although functional, it would nevertheless benefit from a general overhaul before returning to historic competitions.

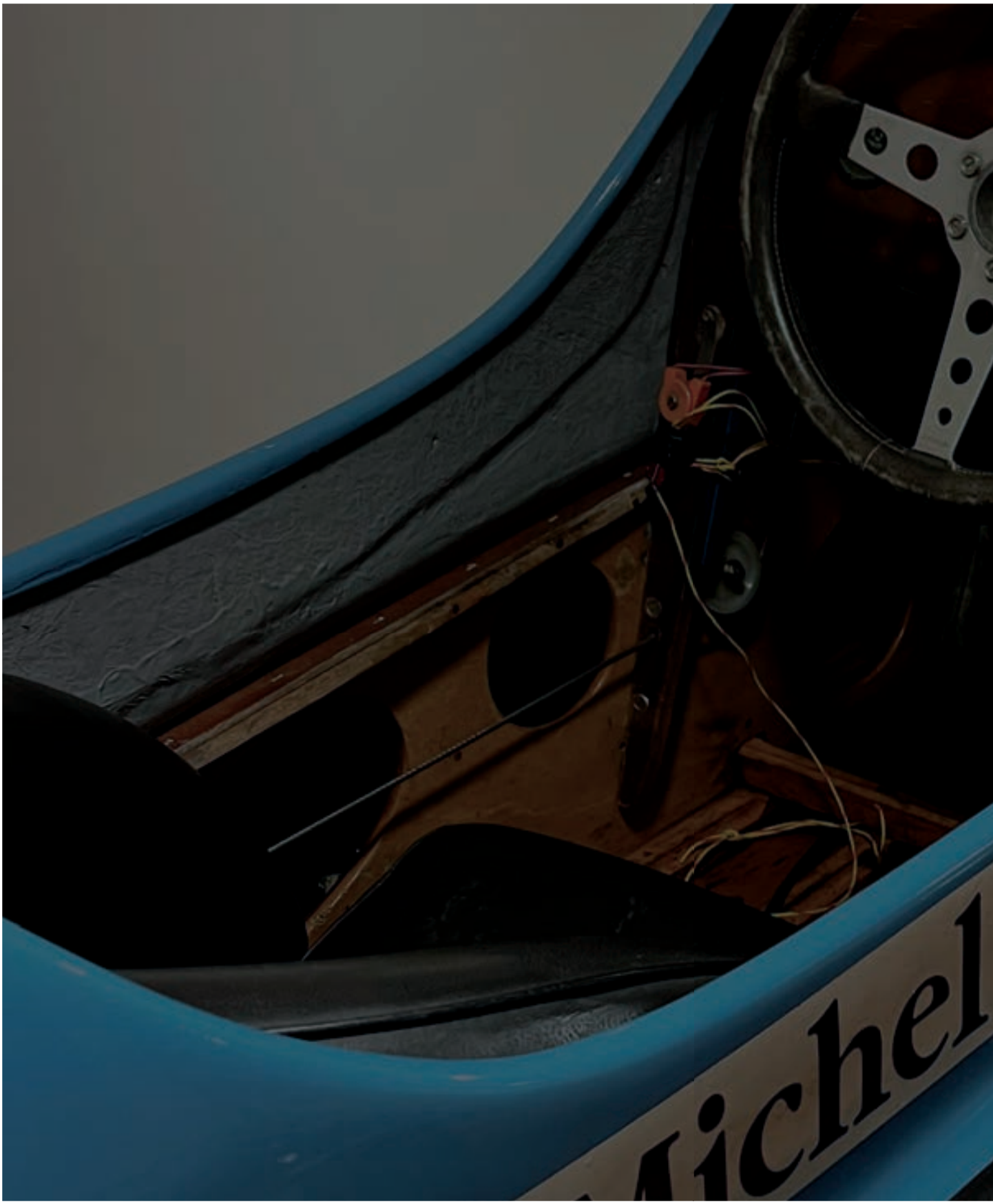
This Alfa Romeo 33/2, a true piece of history, is eligible for the best historic events.



70



70


Michel

c 1965 ALFA ROMEO RACER

Monoplace
Sans titre de navigation
A dédouaner
Vendu sur désignation
Champion du Monde de Classe R2 1973
Moteur Alfa Romeo

39.

c 1965 ANGELO MOLINARI CLASSE R2 1500

20 000 - 30 000 €
Vendu sur désignation

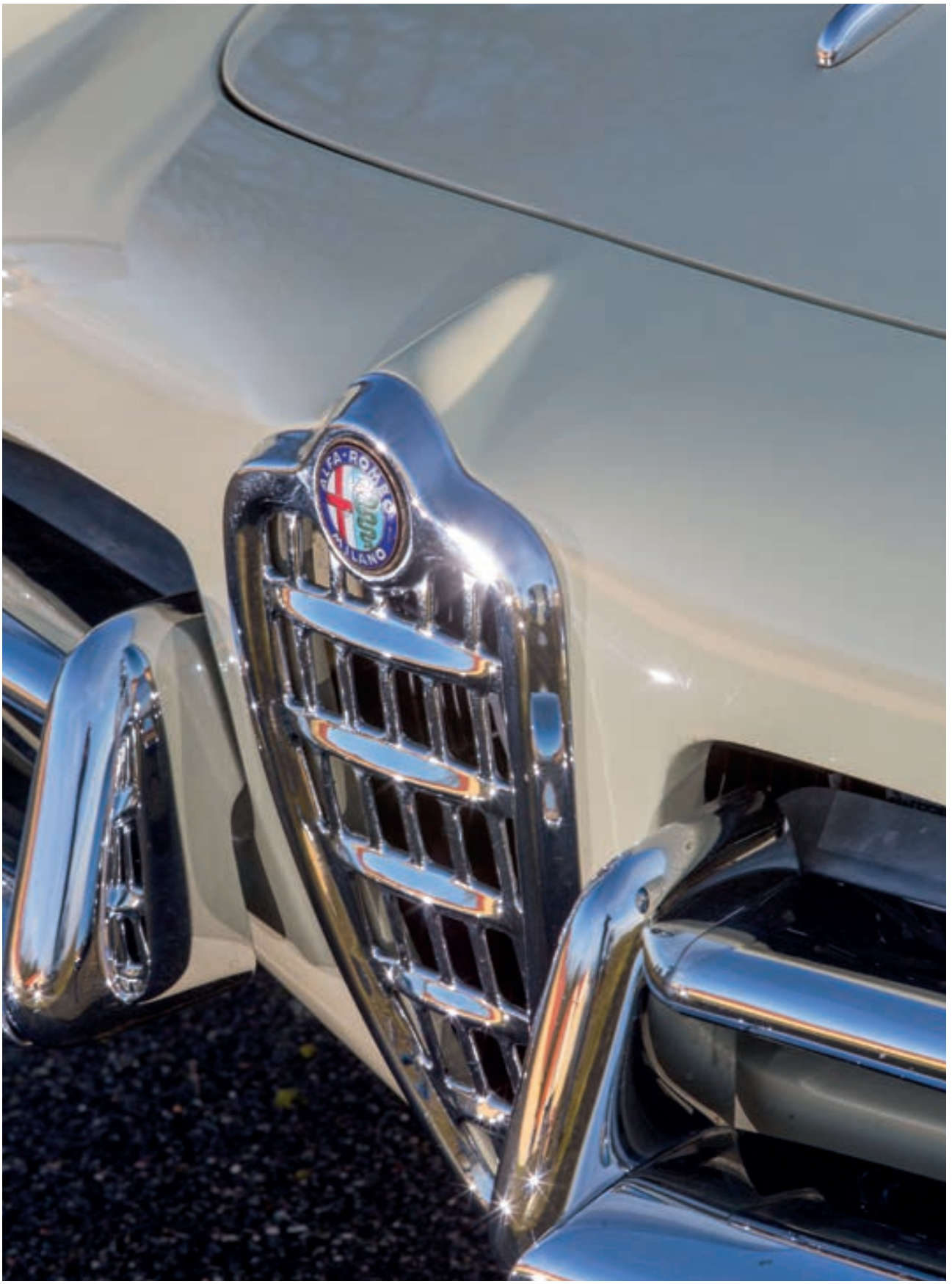
Angelo Molinari, réputé pour ses coques de compétition à moteur hors-bord, est aussi très présent dans les catégories in-bord de racer, plus particulièrement dans la catégorie des 1300 cm3 au tournant des années 1960.
Le bateau que nous vous présentons a été acquis en 1971 par Michel Barone, grand pilote de racer.
Celui-ci courant sur un racer 1300 cm3, échange sa machine en 1971 contre ce Racer afin de concourir en classe R2. Equipé d'un moteur alfa Roméo réalésé à 1 500 cm³ pour concourir en R2 ce bateau permettra à Michel Barone de remporter le championnat du monde 1973

En Bon état mais immobilisé depuis une dizaine d'années ce bateau sera à réviser et à remettre en route avant de reprendre le chemin des compétitions nautiques.

Angelo Molinari, renowned for his outboard-engined competition hulls, was also very active in the inboard racer categories, particularly in the 1300cc class at the turn of the 1960s.
The boat we are presenting to you was acquired in 1971 by Michel Barone, a great racer pilot.
He raced a 1300cc racer and in 1971 swapped his machine for this Racer in order to compete in the R2 class. Fitted with an Alfa Romeo engine re-bored to 1,500 cm3 to compete in R2, this boat enabled Michel Barone to win the 1973 world championship.

In good condition, but immobilised for ten years, this boat will need to be overhauled and put back on the road before it is ready to take to the water again.

Michel BARONE
7


ALFA ROMEO
MILANO

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

Collection Gérald Bugnon

Dimanche 21 Avril 2024 à 16h

Hôtel d'Albe
9 rue Royale, 77300 Fontainebleau

Formulaire à retourner à :
automobiles@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.
Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.
Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.
Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.
Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Toute personne qui s'enregistre au téléphone s'engage à enchérir à l'estimation basse.

NOM / *NAME*
ADRESSE / *ADRESS*
ADRESSE E-MAIL / *E-MAIL ADDRESS*
N° DE TELEPHONE / *TELEPHONE* — N° DE TELECOPIE / *FAX*

No DE LOT / *LOT NUMBER*	TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € / *TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €* (hors frais de vente et hors TVA) / *(excluding buyer's premium and VAT)*
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / *SIGNATURE* — DATE / *DATE*

Merci de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)
Required bank reference

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 900 000 euros et de 11% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 900 001 euros. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
Interenchères Live :
• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).
• Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficience de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.
- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :
Toute TVA facturée sera remboursée au personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel Osenat devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire.
L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.
Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.
Les descriptions des lots résultent du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par OSENAT de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer un fait.
Les indications données par OSENAT sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement, la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.
Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue, et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.
Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société des ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger peuvent être présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

Exposition avant la vente

L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.

Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.
Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.
Les ordres écrits peuvent être :
- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :
+ 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat
Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.
Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE

Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.
Accès aux lots pendant la vente
Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

Déroulement de la vente

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :
Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.
Le paiement peut être effectué :
- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 1 000 € pour les commerçants
- 1 000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Enlèvement des achats – Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement. Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de Osenat.
Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente. Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :
- 10 € par jour pour un meuble
- 5 € par jour pour un objet ou un tableau
- 65 € par jour pour une moto ou un véhicule

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.
Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «*Passeport*») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.
Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.
- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles (1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle soit la valeur) 300 €

(1) Pour ces catégories, la demande de certificat ne dépend pas de la valeur de l'objet, mais de sa nature.

Les véhicules français de plus de 75 ans d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Osenat et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

Droit de préemption

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société Osenat avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente. Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.
The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 900,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 900,001 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes) Interencheres Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3.59% inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8 %inc tax).**

VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide Osenat with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. Osenat must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. It is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.
No claim can be accepted for minor restoration or small damages.
It is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.
All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.
The descriptions of lots resulting from the catalog, reports, labels and verbal indications or announcements are only the expression by OSENAT of its perception of the lot, but cannot constitute a fact.
Indications given by OSENAT on the existence of a restoration, an accident or an incident affecting the lot, are expressed to facilitate its inspection by the potential buyer and remain subject to his personal appreciation or that of his expert. The absence of any indication of restoration, accident or incident in the catalog, on reports, labels or verbally transmitted, in no way implies that an item is free of any present, past or repaired defect. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of all other defects.
Vehicles are sold as is. The information given in the catalog is for guidance only. The condition of a vehicle may vary between the time it is described in the catalog and the time it is presented for sale. As the pre-sale viewing takes place over several days, and enables the condition of the vehicles to be assessed, no claims will be accepted once the sale has been announced.
Purchasers are deemed to have familiarized themselves with the documents relating to each vehicle, in particular the technical inspections, which are available from the sales company. However, vehicles may be sold without having undergone a technical inspection due to their age, their non-running condition or their competitive nature. Vehicles from abroad may be presented without French roadworthiness tests. The public must be informed of this at the time of the show and sale.

Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. Osenat is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable, Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at you own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who will transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter will be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substituts for bidding in euros.

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.
If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.
Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.
We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.
At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may held you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.

Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.
We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.
Access to the lots during the sale
For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:
Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
or: www.osenat.com

Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:
- checks in euro
- cash within the following limits:
- 1.000 euros for trade clients
- 1.000 euros for French private clients
- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
N° compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made to Osenat.
Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.
Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 15 days from the sale as follows :
- 10 € per day for furniture or cars
- 5 € per day for object or paintings

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. Osenat can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request. However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained.
Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French ***«certificat pour un bien culturel»*** (also known as ***«passport»***) may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.
- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age euros 50,000
- Books of more than 100 years of age euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

French vehicles that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave furopean territory. Those formalities, in charge of Osenat, are subject to certain conditions and may take some delays (passport maximum three months, license maximum one month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.
In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

Osenat shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.

ALFA-ROMEO
MILANO

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS

contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat