

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat



SALON ÉPOQU'AUTO, LYON
DIMANCHE 7 NOVEMBRE 2021



Jean-Pierre OSEMAT

Président
Commissaire-Priseur

DEPARTEMENT AUTOMOBILES

Stéphane PAVOT

Directeur du Département
+33 (0)1 80 81 90 59
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Baptiste NICOLOSI

Spécialiste du Département
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 40 60 78 76
b.nicolosi@osenat.com

Augustin MABILLE DE PONCHEVILLE

Spécialiste Versailles
+33 (0)6 70 62 64 18
versaillesautos@osenat.com

ADMINISTRATION

Annabelle REBELO

+33 (0)1 80 81 90 58
a.rebelo@osenat.com

MÉCANIQUE AUTOMOBILE

Thomas PINCE

+33 (0)1 80 81 90 10

CONDITIONS DE VENTE

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

English version available on
www.osenat.com

Consultez nos catalogues et laissez des
ordres d'achat sur

www.osenat.com

Participez à cette vente avec :

Drouot LIVE 

Enregistrez vous sur www.osenat.com

 interencheres-live.com
Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

AUTOMOBILES CONSULTANT

Patrice MOREAU

+33 (0)6 80 72 72 75
automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET

+33 (0)6 07 69 11 94
automobiles@osenat.com

LIVRAISON & STOCKAGE

Les véhicules seront rapatriés le lundi 8 novembre à Fontainebleau pour la somme de 300 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir du lundi 15 novembre 2021 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 15 novembre 2021 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.



VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES
42° SALON ÉPOQU'AUTO
LYON

DIMANCHE 7 NOVEMBRE 2021

14H00 AUTOMOBILIA
14H30 AUTOMOBILES DE COLLECTION
42° Salon EPOQU'AUTO, édition 2021
Hall 6
sortie Eurexpo Boulevard de l'Europe
69686 Chassieu Cedex-France

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Vendredi 5 novembre de 9h à 21h
Samedi 6 Novembre de 9h à 19h
Dimanche 7 Novembre de 9h à 12h

CONTACTS

Stéphane PAVOT
+33 (0)1 80 81 90 59
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Baptiste NICOLOSI
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 40 60 78 76
b.nicolosi@osenat.com

AUTOMOBILIA

vente à 14h

COLLECTION BUGATTI



1. 4 ENJOLIVEURS POUR BUGATTI 57,
provenance Bugatti 57 Atalante
État neuf
400/600 €



2. PHARES MARSHALL
230 cm de diamètre
Complet
300/500 €



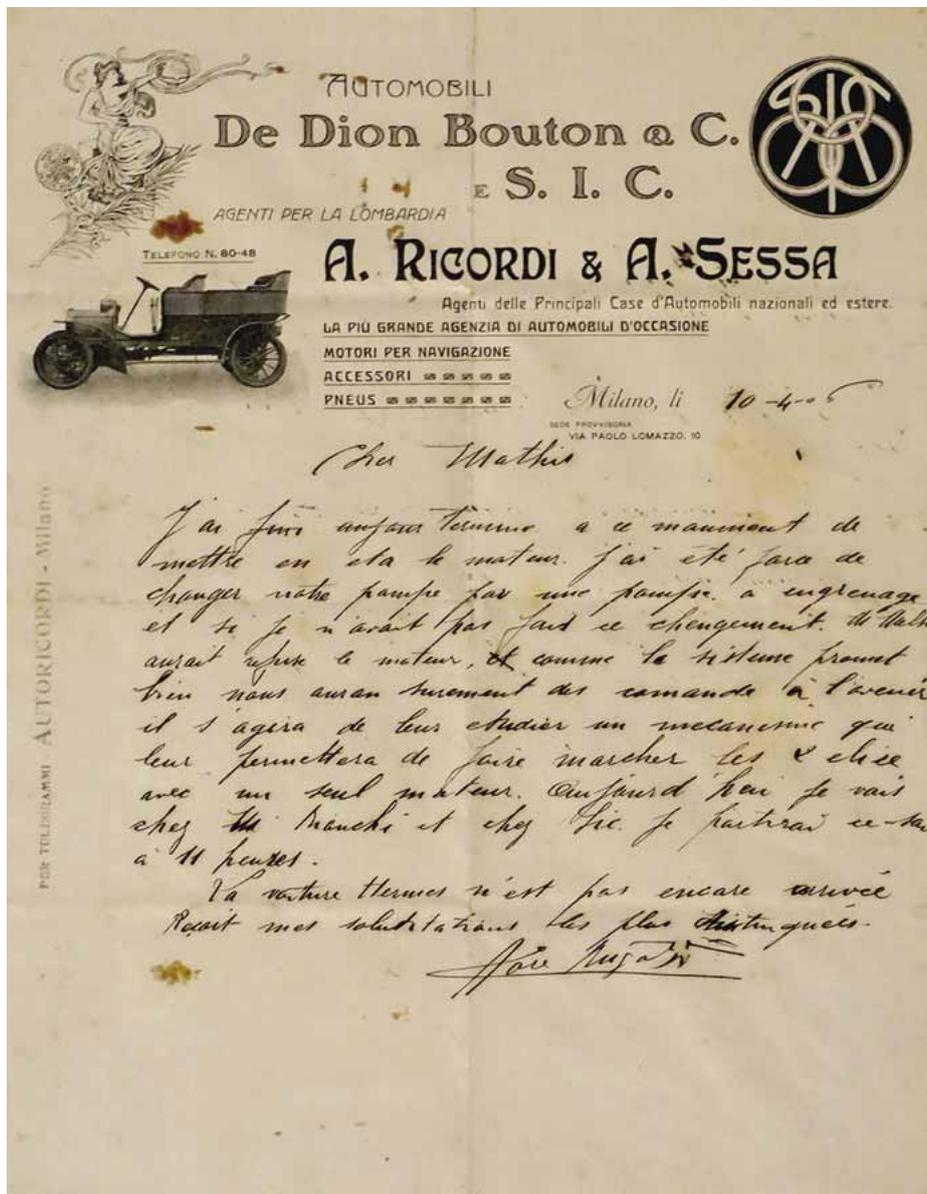
3. PIPE D'ADMISSION BUGATTI
polie, soudures de réparations déjà effectuée
État d'usage
500/700 €



4. PIPE D'ADMISSION BUGATTI
État d'usage
500/700 €

5. CARBURATEUR STROMBERG UUR2
État d'usage, à reconditionner
250/450 €



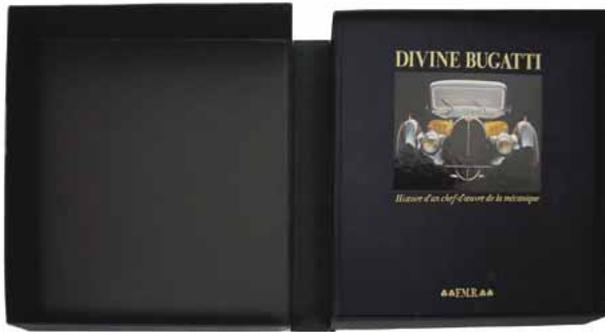


6. LETTRE BUGATTI À MATHIS

DATÉE DU 10/04/1906

Lettre de Ettore Bugatti à Mathis, racontant les avancées de la voiture Hermès, ainsi que la livraison d'un moteur de bateau conçu par Ettore pour son ami Milanais Ricordi
 1000/2000 €

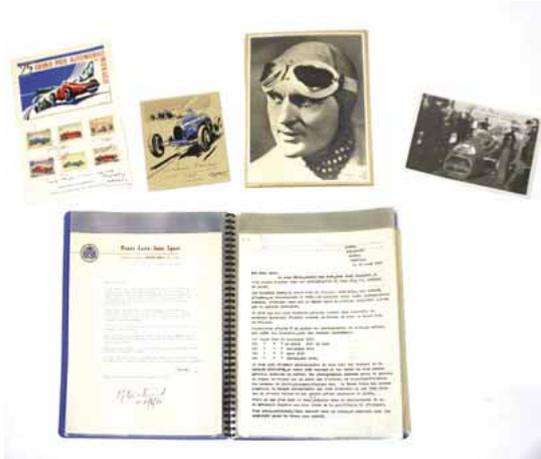
Merci à Robert Steinhauser pour sa lumière concernant le contexte de cette lettre



7. LIVRE « DIVINE BUGATTI » EDITION FMR
Exemplaire numéroté 168
Etat neuf
100/200 €



8. LOT DE 2 BOUCHONS
1 neuf
1 en état d'usage
100/150 €



9. IMPORTANT ENSEMBLE DE CORRESPONDANCES
entre Louis Chiron et Taso Mathieson compris photo
dédiacée et carte de vœux Geoham, palmarès Louis
Chiron...
450/650 €

10. 3 MANUELS D'ENTRETIEN BUGATTI 57 3,3L
1 dessin vue de profil coupé atalante
2 feuilles à en tête Bugatti filigrané
1 impression de Bugatti Brescia par Bourdin
50/100 €

11. ENSEMBLE DE 4 LIVRES BUGATTI
50/100 €



12. PORTE FOLIO PAUL KESSLER AVEC 8 DESSINS
Format a3
1 ensemble de 6 photos format A3 Bugatti Edition PML
50/100 €



10



11



13. 2 FEUILLETS DE COMMUNICATION

AUTOMOTRICE

- 1 dépliant pub Bugatti 101
 - 1 dépliant Bugatti baby
 - 1 dépliant automotrice expo internationale 1937
 - 2 dépliant you you à moteurs 1 anglais 1 français
- 200/300 €

14. BROCHURES DE PRÉSENTATION ANGLAISE DES MODÈLES BUGATTI DE 1929

Complet
 Geo Pulman and Sons Ltd London and Harrow
 20,5X28
 500/700 €



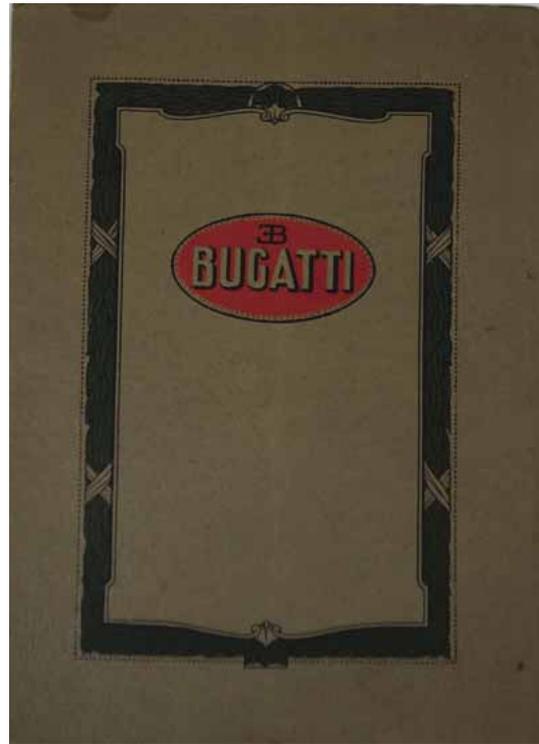
15. 1 POCLETTE DE DOCUMENT D'UN DES EX-PROPRIÉTAIRES DE #57547

regroupant photos, brochures d'évènement, lettres, regroupé durant sa possession. Majoritairement sur #57547 mais d'autres 57 sont citées
 50/150 €



16. CARNET PUBLICITAIRE BUGATTI DE 1926

Palmarès complet pour l'année 1926
 Présentation des modèles de courses et de tourisme
 Complet
 Imprimerie des dernières nouvelles de Strasbourg
 14X19
 600/800 €



17. R. GERI

Bugatti Automobiles, Autorails Molsheim
 Affiche publicitaire, signée en bas à droite, Ateliers W. Fisher, litho. A. Michel Strasbourg
 100,5 x 62 cm
 400/600 €

18. 1 CATALOGUE BUGATTI DES PIÈCES DÉTACHÉES N°10 POUR TYPE 22/23 (BRESCIA)

Imprimerie des dernières nouvelles de Strasbourg
24X18,5
Complet
1 Notice de graissage et d'entretien de la 1,5l Bugatti.
Edition 1923. Imprimerie G.Jost, Mutzig
13,6X20,6
Complet
400/500 €



19. PLAQUE ÉMAILLÉE BUGATTI / DIESEL

Emaillerie alsacienne de Strasbourg
30X48
200/300 €

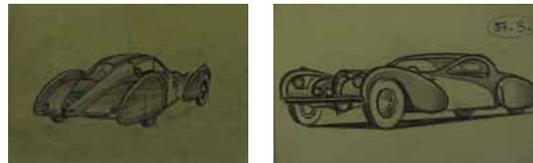
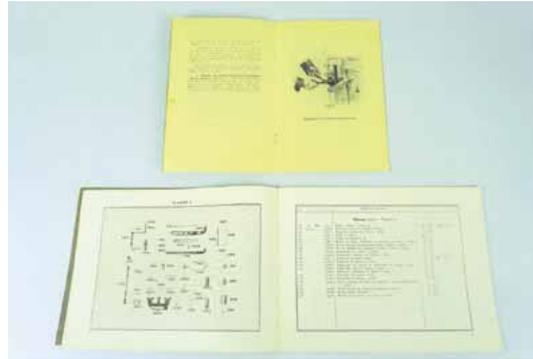
20. 1 DÉPLIANT AVEC LISTES DES AGENTS ET CONCESSIONNAIRES BUGATTI

pour la France et l'étranger
Enveloppe « La voiture des plus beaux records » contenant
Fiche des caractéristiques de la Bugatti 57 ainsi que 4
vues de profil des carrosseries Atalante, Stelvio, Ventoux,
Galibier, avec description au dos. Octobre 1937
100/200 €



22. DOSSIER DE PRESSE POUR LA PRÉSENTATION MONDIALE DE L'EB110

14 Septembre 1991. Complet A4
Brochure de commande du
Champagne « De Castellane »
associé à Bugatti pour l'occasion
de la présentation de l'EB 110
30/50 €



21. DESSIN DE STYLE SUR CALQUE ET PAPIER

Bugatti 57, 57S, 50 B1
400/500 €



23. REVUE L'ANTHOLOGIE DE L'AUTOMOBILE NUMÉRO 17 DE JUIN 1971 CONSACRÉE AU BUGATTI TYPE 50 ET 50T

2 Feuilles
L'un sur les spécifications particulières
du Châssis Type 50 T 4.9l. L'autre sur
l'embrayage des Châssis Type 46 et 50
100/200 €



24. DÉPLIANT PUBLICITAIRE POUR LA BUGATTI 44

La nouvelle 3l
Bugatti 57, 57S, 50 B1
50/150 €



27. INTÉRESSANT ENSEMBLE DE DOCUMENTATIONS

TECHNIQUES COMPRENANT :
 Manuel d'entretien de la Bugatti 57, 3,3l (incomplet)
 Feuillet de présentation des tableaux de bord de 57 et 57c
 Calque ajouré logo bugatti du schéma de l'équipement électrique sur châssis Bugatti type 57
 200/300 €



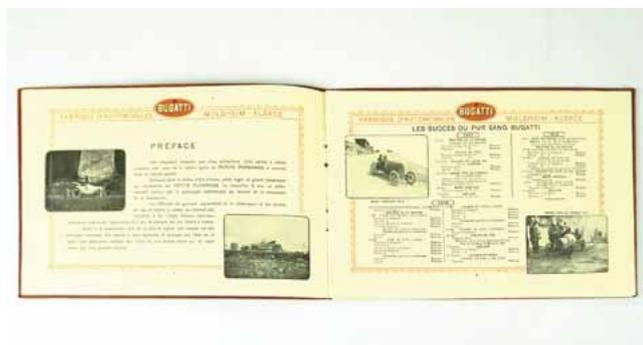
28. BUGATTI 57 DEPLIANT COULEUR 2 VOILETS "57" 1939 DRAEGER
 Etat d'usage
 150/200 €

25. LOT COMPRENANT :

1 Photo de Bugatti 51 à Monthlery pour les 24 heures, 1935
 Aumaître, Villeneuve, Veyron et Labric
 1 Carte postale éditée à l'occasion de la victoire de Bugatti aux 24 Heures du Mans 1937
 1 Carnet Publicitaire pour l'année 1913, Complet, avec ses deux cartes postales intact
 15X9,7
 200/300 €

26. CARNET PUBLICITAIRE POUR L'ANNÉE 1913

Complet
 G.Dillon Kavanagh
 Agent general pour la France
 25bis rue Solférino, LAVAL (Mayenne)
 26,5X18
 400/600 €



29. LIVRET D'ENTRETIEN DE LA 3L 300 TYPE 57

Livret de 16 pages, en version française, Imprimerie Draeger
 21 x 13,5 cm
 1 page avec petites déchirures
 Complet
 150/250 €



30. ENVELOPPE « LA VOITURE DES PLUS BEAUX RECORDS »

contenant un tarif 57 57 S & 57 SC ainsi que 4 vues de profil des carrosseries Atalante, Stelvio, Ventoux, Galibier, avec description au dos. Octobre 1937
 Dépliant 4 volets sur papier fort "Bugatti - à partir des années 30", la 3 litres 300 type 57, Stelvio, imprimerie Draeger, vers 1934
 150/200 €

AUTOMOBILES DE COLLECTION

VENTE À 14H30
PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.OSENAT.COM





VENTE CARITATIVE

DEUX ARTISTES, DEUX ŒUVRES, EN VENTE

AU PROFIT DE L'ASSOCIATION LE RALLYE DU CŒUR

Kalouf est un artiste né en 1978 à Port Gentil (Gabon), résidant et travaillant à Lyon. Il construit son identité artistique au contact de peintres muralistes, de graphistes, de plasticiens.... De projets collaboratifs aux œuvres en solo, en passant par des expérimentations (sculpture, anamorphose, mapping vidéo...), il maîtrise parfaitement son outil de prédilection : la bombe ! Cette technicité lui permet de passer allègrement de la conception et réalisation de fresques de grandes dimensions, à l'exposition d'œuvres conçues pour être présentées en galerie sur des supports de taille plus modeste. Il gagne en maturité dans l'exécution de créations aux dimensions inédites ou dans des lieux insolites ainsi que dans l'utilisation de supports variés empruntés à la rue : cartons, palissades, panneaux... De ses jeunes années gabonaises, il garde une sensibilité sincère et exacerbée à l'égard des civilisations et des arts africains, mais aussi de son incroyable faune. Il érige ces dernières en symboles des ratures de nos sociétés dites modernes. La culture hip-hop et l'univers des comics américains font également partie de ses sources d'inspiration, donnant à son travail un esprit pop acidulé. Ces œuvres élaborées au fil du temps, et qui surprennent dans leur diversité, révèlent la passion qui anime Kalouf pour son art.

Le Rallye du Cœur – Donnons des jours à la Vie – organise depuis 4 ans des rallyes automobiles, visant à soutenir des associations évoluant dans le domaine du cancer des enfants.



50. KALOUF

Mister Tigri

Peinture sur panneau de signalisation

H51 cm L51 cm

Prix de départ : 1 000 €

AU PROFIT DE LA LUTTE CONTRE LA MALADIE DE CHARCOT

Toute création commence par une transformation poétique, le passage de l'informe à la forme. Mais la première de toutes les créations passe trop souvent inaperçue, celle de l'homme à l'artiste, caché derrière son œuvre. Thierry Gonnin commence par se métamorphoser lui-même : l'enseignant révèle ce qu'il a toujours ressenti : l'attrance pour la pureté des lignes et l'élégance des courbes. Autodidacte, il apprend à manier les outils. Pendant deux ans, il se forge un véritable bagage technique, car son matériau de prédilection, le métal, ne se laisse pas aisément ployer. Il découvre ainsi la rudesse des maîtres et la rugosité des IPN, ces poutrelles rendues gracieuses et aériennes à force de travail. Thierry Gonnin est un sculpteur montluçonnais. Enraciné dans son terroir par une origine paysanne, il commence son œuvre par le travail de matériaux naturels, comme la pierre. Mais la grande rencontre de Thierry Gonnin est celle avec le public, d'autant plus exigeant qu'il est souvent néophyte. Ainsi, les montluçonnais peuvent apprécier ses œuvres à la Cité administrative, mais surtout au cœur de la nouvelle ville, à Saint Jacques où fleurit « Nymphé-A », près du Cher et sur le souvenir des fonderies. Inaugurée en 2014, cette œuvre monumentale marque un tournant dans la carrière de l'artiste. Aux lignes statiques des premières sculptures succèdent des courbes ondoyantes, résultat d'une maîtrise technique et esthétique novatrice. D'une plante, une herbe folle, l'artiste tire un dessin, une dentelle d'inox, couverte d'une fine pellicule givrée. À votre tour de rencontrer l'œuvre de Thierry Gonnin.
Ch.ROUGE

L'œuvre présentée aujourd'hui a été une véritable expérimentation pour Thierry Gonnin. A la demande du président du club Opel Classic Club et du Lions Club de Montluçon, il a été mis aux défis de réaliser une sculpture monumentale avec uniquement des pièces d'Opel. Installé dans la Creuse, où l'ensemble des pièces étaient rassemblées, il a su faire s'accorder sa démarche rectiligne, avec la nouvelle matière qui lui était proposée. Il en résulte une œuvre puissante et monumentale. La sculpture à une marraine en la personne de Anne charlotte Laugier journaliste sportive automobile.



51. THIERRY GONNIN

Opel

H_3m

P_280 kg

Prix de départ : 1 500 €

Cette œuvre volumineuse sera sur le présentée stand du club OPEL-Classique et sera livrée chez l'acheteur si celui-ci réside en France métropolitaine



ROCHET SCHNEIDER IT 2

1916

*Châssis n° 525**Restauration complète**Mémoire de guerre*

10 000 / 15 000 €

Reconnus pour leurs automobiles de course, de prestige et de grand tourisme, Edouard Rochet et Théodore Schneider ont fait édifier dès 1900, une nouvelle usine ultra moderne de 10 000 m² à l'est de Lyon.

Entre 1905 et 1908, l'élan prometteur des débuts sera stoppé par d'obscures opérations boursières qui amèneront Théodore Schneider en 1910, puis Edouard Rochet en 1917 à quitter l'entreprise.

En 1912, Rochet-Schneider complète sa gamme automobile par un robuste châssis de 12 CV à cardan spécial et pont arrière à double démultiplications. Ce châssis servira de base à différents utilitaires légers jusqu'au milieu des années 1920.

Pendant la première guerre mondiale, le constructeur se consacre à la production de guerre (pièces de moteurs

d'avion, obus), et à la fabrication d'un seul type de camion : un modèle de 1,5 tonnes, dont 1363 unités sont livrées à l'Armée. Ils seront notamment appréciés comme véhicules sanitaires.

C'est un de ces véhicules que nous vous présentons aujourd'hui. Son propriétaire l'a acheté en 2002.

A l'origine, le camion présenté appartenait à un récupérateur de ferrailles et de peaux d'Evreux. Il fut racheté avant la guerre par un transporteur du Puy de Dôme qui voulait récupérer les pneus puis stocké dans une grange. Le propriétaire actuel l'a retrouvé à l'état de semi-épave et a entrepris une fastidieuse restauration complète d'un an, en 2003.

Le camion est aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et attend son futur propriétaire, qui aura l'audace de dompter son siècle d'histoire.



*Chassis n° 525
Complete restoration
War memorabilia*

Renowned for their racing, prestige and grand touring cars, Edouard Rochet and Théodore Schneider had a new ultra-modern factory of 10,000 m² built in 1900, east of Lyon.

Between 1905 and 1908, the promising momentum of the early days was halted by obscure stock market transactions that led Théodore Schneider in 1910, and then Edouard Rochet in 1917, to leave the company.

In 1912, Rochet-Schneider completed its range of cars with a robust 12 HP chassis with a special cardan shaft and a double reduction rear axle. This chassis served as the basis for various light commercial

vehicles until the mid-1920s. During the First World War, the manufacturer devoted itself to war production (aircraft engine parts, shells), and to the manufacture of a single type of truck: a 1.5-tonne model, of which 1,363 units were delivered to the army. They were particularly appreciated as medical vehicles.

It is one of these vehicles that we are presenting to you today. Its owner bought it in 2002.

Originally, the truck presented belonged to a scrap metal and skin salvager from Evreux. Before the war it was bought by a transporter from Puy de Dôme who wanted to recover the tyres and then stored in a barn. The current owner found it in a semi-wrecked state and undertook a tedious year-long restoration in 2003. The truck is now in perfect working order and awaits its future owner, who will have the audacity to tame its century of history.





BERLIET GLC 6 A

1954

Châssis n° G17369

Type GLC 6, moteur diesel Berliet

Poids Total en Charge: 12 000 kg

Équipement: Carrosserie Berliet

10 000 / 15 000 €

Le modèle GLC est probablement le camion Best-seller de la marque Berliet. En 1950, la société est couronnée premier constructeur français de poids lourds. Durant des années, la marque de Vénissieux va faire le bonheur des petits artisans comme des gros transporteurs en fabriquant des camions qui sillonneront les routes du monde entier, sur plusieurs millions de kilomètres.

Ce Berliet a été acheté par son actuel propriétaire en 1984 à un menuisier de Felletin en Creuse.

Il fut entièrement restauré en 2002.

Son kilométrage d'origine de 89000km nous laisse à penser qu'il s'agit du Berliet GLC le moins kilométré de la planète, tant ces camions connus pour leur robustesse à travers le monde ont été utilisés.

Son lot de bord est complet. Très bien chaussé, il sera livré avec ses clés de portière et son porte-clé.

Il se présente aujourd'hui en parfait état de présentation et de fonctionnement.

*Chassis n° G17369
Type GLC 6, Berliet diesel engine
Gross Vehicle Weight: 12 000 kg
Equipment: Berliet bodywork*

The GLC model is probably the best-selling truck of the Berliet brand. In 1950, the company was crowned the leading French manufacturer of heavy goods vehicles. For many years, the Vénissieux-based company delighted small craftsmen and large transporters alike by manufacturing trucks that travelled millions of kilometres on roads around the world.

This Berliet was bought by its current owner in 1984 from a carpenter from Felletin in Creuse. It was fully restored in 2002. Its original mileage of 89,000km suggests that it is the lowest mileage Berliet GLC in the world, as these trucks are known for their robustness throughout the world. Its on-board kit is complete. Very well equipped, it will be delivered with its door keys and key ring. It is now in perfect condition and working order.





FORD T FREGOLI

1927

*Superbe carrosserie bois
Exemplaire Bordelais
Carte grise française
Provenance amusante*

10 000 / 15 000 €

La Ford T est propulsée par un moteur 4 cylindres de 2896 cm3 avec vilebrequin 3 paliers, soupapes latérales, arbre à cames latéral entraîné par pignons. L'Allumage s'effectue par bobine, vibreur et volant magnétique. Il développe 20 ch à 1600 tr/mn et est couplé à une boîte de vitesse à 2 rapports + marche arrière. Elle est suspendue par un essieu rigide et un ressort à lames transversal semi-elliptique à l'avant et à l'arrière.

L'appellation Ford T bordelaise correspond aux modèles assemblés à partir de 1916 à Bordeaux.

Avant la première guerre mondiale, les clients français ont le choix en un grand nombre de modèles autochtones plus raffinés, alors l'austère «Tin Lizzy», haute sur pattes et tout de noir vêtue, doit faire un effort de présentation. En 1924 un type spécial du modèle T, mieux adapté au marché français est mis au point : la Ford bordelaise dont les ateliers de montage sont situés à Bordeaux, rue Fondaudège. En parallèle, un grand nombre de carrossiers habille les châssis de Ford T, le principal étant probablement les établissements Gustave Carde fils, dont le modèle Fregoli que nous vous présentons est resté fameux.

La Ford T que nous vous proposons a été achetée à Yann Arthus Bertrand, elle avait été stockée dans son studio photo pendant 28 ans.

Une fois sortie de son hibernation, elle a nécessité une révision complète de la mécanique :

- Rodage soupape,
- embrayage,
- magnéto,
- ensemble des trembleurs,
- joint de culasse,
- réfection des bagues de la boîte,
- ensemble de joints et
- réfection dynamo et démarreur

L'ensemble des pièces ont été importées des Etats-Unis Les pneumatiques seront à changer, la date d'utilisation étant dépassée. Le reste du véhicule se trouve dans un état de conservation honnête, correspondant à une restauration ancienne.

Elle fonctionne parfaitement à présent et a même côtoyé les speedster de Thierry Dubois le 15 Aout dernier.

*Beautiful wooden bodywork
Bordelais example
French title
Funny provenance*

The Ford T is powered by a 4-cylinder engine of 2896 cm3 with a 3-bearing crankshaft, side valves, side camshaft driven by gears. Ignition is by coil, vibrator and magnetic flywheel. It develops 20 hp at 1600 rpm and is coupled to a 2-speed gearbox + reverse. It is suspended by a rigid axle and a semi-elliptical transverse leaf spring at the front and rear.

The name Ford T bordelaise corresponds to the models assembled from 1916 in Bordeaux. Before the First World War, French customers had the choice of a large number of more refined native models, so the austere "Tin Lizzy", high on its legs and dressed all in black, had to make an effort to present itself.

In 1924 a special type of Model T, better adapted to the French market, was developed: the Ford Bordelaise, whose assembly workshop was located in Bordeaux, rue Fondaudège. At the same time, a large number of coachbuilders dressed the Ford T chassis, the main one being probably Gustave Carde fils, whose Fregoli model we present to you is still famous.

The Ford T we offer you was bought from Yann Arthus Bertrand, it had been stored in his photo studio for 28 years.



Once out of its hibernation, it needed a complete overhaul of the mechanics:

- Valve honing,
- clutch,
- magneto,
- shaker assembly,
- cylinder head gasket,
- repair of the gearbox rings,
- gasket assembly, and
- dynamo and starter

All parts have been imported from the USA
The tyres will have to be changed as the date of use has passed. The rest of the vehicle is in an honest state of preservation, corresponding to an old restoration.

It is now running perfectly and even ran alongside Thierry Dubois' speedster on August 15th.



LA LICORNE

1939

Type 419

Châssis n° 19313

Carte grise française

25 000 / 35 000 €

Comme Delahaye, Hotchkiss, Jaguar, Lancia, Renault, elle gagna (avec un moteur de 900 cm³) le Rallye Monte Carlo 1930. Malgré sa modestie (ou peut-être grâce à elle), la marque La Licorne traversa deux guerres et la crise de 1930 pour ne cesser ses activités qu'en 1949. Elle était née en 1901 sous le nom de son fondateur, J. Corre.

Cette marque a une importance nettement plus grande que les collectionneurs ne le supposent. En effet, sur « L'Autocatalogue », les voitures construites par M. Corre puis par La Licorne occupent de 1902 à 1940 plus de 2 grandes pages seulement dépassées par Renault, Peugeot, De Dion-Bouton et Panhard.

Ces automobiles furent parfaitement étudiées et sérieusement établies avec un cahier des charges réclamant un emplacement spacieux, un châssis robuste et sans complications inutiles, tout cela avec une grande solidité et des performances fort honnêtes. Ces automobiles qui avaient beaucoup de cachet remportèrent de nombreux prix d'élégance, notamment à Cannes, Campo Grande (Portugal), le Havre, Limoges, Genève, Ostende et surtout un Premier Grand Prix d'Honneur au concours d'élégance de Paris, à La Cascade, et au célèbre concours d'élégance de l'Auto. Suivront 6 autres Grands Prix: Bois de Boulogne,

Evian, le Touquet, Paris, Beaune... ; et 12 Prix d'Honneur (Champs-Élysées, Dieppe, Moulins, Néri-les-Bains... et pour finir 15 Premiers Prix (Royan, Nancy, Toulouse, Cannes...). Mr Bevilacqua qui fut longtemps mécanicien chez La Licorne indiquait que dès 1935, les carrosseries étaient toutes faites à l'extérieur. Il n'y avait pas d'atelier de carrosserie à La Licorne à Courbevoie.

Le modèle présenté est un remarquable cabriolet. Bien que non signée, nous pensons que cette carrosserie serait due à Antem. En effet, Jean Antem avait passé un contrat avec La Licorne pour la réalisation en petite série du cabriolet Week-End, proposé au catalogue officiel de la marque.

Et Dominique Pagneux dans son remarquable ouvrage (« Jean Antem, carrosserie française »), nous indique qu'il partageait cette fabrication avec le carrossier Louis Dubos. Le cabriolet que nous présentons a été acheté par son actuel propriétaire à un collectionneur et garagiste Citroën Vatan à Saint Satur. Ce garage avait été créé en 1919 par son grand-père. Cette automobile faisait partie de sa collection personnelle depuis 1975. Elle a conservé sa sellerie d'origine. La mécanique fonctionne bien et est prête à gagner des concours d'élégance !

*Type 419
Chassis n° 19313
French title*

The model presented is a remarkable cabriolet. Although not signed, we think that this body is due to Antem. Indeed, Jean Antem had signed a contract with La Licorne for the production of a small series of the Week-End cabriolet, proposed in the official catalogue of the brand. And Dominique Pagneux in his remarkable book ("Jean Antem, carrosserie française"), tells us that he shared this production with the coachbuilder Louis Dubos.

The cabriolet we present was bought by its current owner from a collector and Citroën Vatan mechanic in Saint Satur. This garage was created in 1919 by his grandfather. This car had been part of his personal collection since 1975.

It has kept its original upholstery. The mechanics work well and are ready to win elegance competitions!



Modèle similaire lors d'un concours d'élégance





24

LANCIA ARDENNES POURTOUT

1937

*Numéro de série F 393156**Rare carrosserie coupé**Carte grise française de collection*

25 000 / 35 000 €

Remplaçante de l'Augusta, le modèle Aprilia voit le jour en 1937 et profite de la vague de succès de sa grande sœur dans les premières années de sa production. Berline haut de gamme, elle est également révolutionnaire techniquement parlant en adoptant une carrosserie aérodynamique, des portes antagonistes sans montant central et un bloc moteur en aluminium intégrant 4 cylindres en V et développant la puissance de 47 chevaux. Sa tenue de route et son confort sont accentués par l'adoption d'une suspension indépendante aux 4 roues souvent modifiée du souhait de Vincenzo Lancia, soucieux de faire de ce modèle une machine parfaite. De nature italienne, l'Aprilia sera fabriquée en France à cause des droits de douanes trop importants pour l'Italie. Pour cela, elle changea officiellement de nom sur notre territoire pour s'appeler « Ardennes » mais malgré toutes ses qualités, elle ne trouva pas son public sur l'hexagone

qui lui préféra la Citroën Traction, moins chère et plus robuste que sa concurrente.

La mort de Vincenzo Lancia en 1937 et le début de la Seconde Guerre Mondiale fit arrêter brutalement la production du modèle qui se sera écoulé à un peu moins de 20 000 exemplaires avant le conflit et à peu près 10 000 exemplaires de 1946 à 1949 arrêt complet de la production. Si la berline se vendait avec une carrosserie usine aussi bien en France qu'en Italie, la marque proposait également des châssis nus avec moteur pour permettre à des clients soucieux de leur originalité de faire appel à des carrossiers indépendants pour réaliser la caisse de leur Aprilia.

Découverte par le premier propriétaire dans les années 1990, cette Aprilia était à la base un simple châssis sur lequel une carrosserie dessinée par Pourtout fut apposée. Si Pourtout faisait déjà des cabriolets sur le modèle

Ardennes (32 au total), un seul coupé est recensé par le carrossier. Modèle unique, ce coach est dans un bel état esthétique avec sa nouvelle peinture rouge et son intérieur en skaï marron glacé. Véritable rareté, cette voiture fut exposée lors du concours Art et Élégance au château de Chantilly en 2017 où le carrossier était mis à l'honneur. Très moderne et joliment dessiné, ce modèle coupé a tous les avantages de l'Aprilia avec une carrosserie unique



*Serial number F 393156
Rare coupe bodywork
French collector's registration*



A replacement for the Augusta, the Aprilia was launched in 1937 and benefited from the success of its big sister in the early years of its production. A top-of-the-range saloon, it was also technically revolutionary, adopting an aerodynamic body, front doors without a central pillar and an aluminium engine block with 4 V-shaped cylinders and 47 horsepower.

Its handling and comfort are enhanced by the adoption of a 4-wheel independent suspension system, often modified to suit the wishes of Vincenzo Lancia, who was keen to make this a perfect machine.

Italian in nature, the Aprilia would be manufactured in France due to customs duties that were too high for Italy. For this reason, it officially changed its name in France to "Ardennes", but despite all its qualities, it did not find its public in France, which preferred the Citroën Traction, which was less expensive and more robust than its competitor.

The death of Vincenzo Lancia in 1937 and the start of the Second World War brought production of the model to an abrupt halt. Just under 20,000 units were sold before the conflict and around 10,000 units from 1946 to 1949, when production came to a complete stop. If the saloon was sold with a factory body in France as well as in Italy, the brand also offered bare chassis with engine to allow customers concerned about their originality to call upon independent coachbuilders to build the body of their Aprilia.

Discovered by the first owner in the 1990s, this Aprilia was basically a simple chassis on which a body designed by Pourtout was affixed. Although Pourtout was already making convertibles on the Ardennes model (32 in total), only one coupe is recorded by the coachbuilder. A unique model, this coach is in a beautiful aesthetic state with its new red paint and its glossy brown skaï interior. A true rarity, this car was exhibited during the Art et Elegance competition at the Château de Chantilly in 2017 where the coachbuilder was honoured. Very modern and beautifully designed, this coupe model has all the advantages of the Aprilia with a unique bodywork



26

JAGUAR MARK V CABRIOLET

1951

Châssis n° 647505

Moteur n° Z3992 de 3.5 L

Carrosserie : Cabriolet n° SH 9249

50 000 / 70 000 €

Puissance fiscale : 20 cv

Carte grise française

Présentée au salon d'Earl Court 1948 aux côtés de la révolutionnaire XK 120, la Mark V est la première Jaguar à être disponible en conduite à gauche afin de séduire la clientèle américaine.

Si son élégante carrosserie reste traditionnelle, ce grand cabriolet innove grâce à l'ingénieur Heynes par sa suspension indépendante, son châssis très rigide et son freinage à commande hydraulique.

Proposée à un tarif bien inférieur aux Bentley équivalentes, la Mark V est fidèle à la volonté de Sir Lyons : les clients de la marque doivent en avoir pour leur argent. Sa capote à mécanisme à trois positions permet de voyager en configuration ouverte, milord pour les concours d'élégance ou fermée pour obtenir une conduite intérieure. La Mark V transporte ses passagers dans un confort remarquable, avec une tenue de route de haut niveau pour l'époque ainsi qu'un raffinement british. Si il n'en fait pas un Cabriolet sportif, l'éprouvé moteur de 3,5 L né en 1937 lui

permet des performances suffisantes pour suivre sans soucis le rythme des rallyes d'anciennes.

La sellerie et la carrosserie ont été refait dans les ateliers de carrosserie Lecoq, synonyme d'excellence. Le radiateur et les moquettes sont neuves et la mécanique, les freins et l'embrayage ont été refaits à neuf.

Les différents instruments du tableau de bord en noyer sont tous parfaitement fonctionnels.

La voiture a conservé son outillage d'origine, ce qui est assez rare pour être remarqué et une belle mascotte DESMO est également fourni avec le véhicule.

A noter également que le catalogue original de vente ainsi qu'un rare classeur des pièces détachés d'époque sera fourni avec l'automobile. Seulement 2 propriétaires se sont succédés depuis 1986. Laissez vous tenter par le luxe anglais des années cinquante, qui mêle la sportivité et art de vivre.

*Chassis n° 647505
 Engine n° Z3992 of 3.5 L
 Body: Convertible n° SH 9249
 Fiscal power: 20 hp
 French title*

Presented at the 1948 Earl Court show alongside the revolutionary XK 120, the Mark V is the first Jaguar to be available in left-hand drive to seduce American customers.

While its elegant bodywork remained traditional, this large convertible innovated thanks to engineer Heynes with its independent suspension, its very rigid chassis and its hydraulically controlled braking.



The car has kept its original tools, which is rare enough to be noticed and a nice DESMO mascot is also provided with the car.

Also note that the original sales catalog and a rare vintage parts binder will be provided with the car. Only 2 owners have succeeded each other since 1986. Let yourself be tempted by the English luxury of the fifties, which mixes sportiness and art of living.

Offered at a much lower price than the equivalent Bentleys, the Mark V is true to Sir Lyons' wishes: the brand's customers must get their money's worth. Its three-position soft top.

The three-position soft top allows the car to be driven in an open configuration, milord for concours d'élégance, or closed for interior driving. The Mark V carries its passengers in remarkable comfort, with top-notch handling for its time and British refinement. While not a sporty convertible, the proven 3.5L engine born in 1937 provides sufficient performance to keep up with the pace of vintage rallies without worry.

The upholstery and bodywork have been redone in the Lecoq body shop, synonymous with excellence. The radiator and carpets are new and the mechanics, brakes and clutch have been rebuilt.

The various instruments on the walnut dashboard are all fully functional.





HOTCHKISS 686 COUPE CHAPRON

1938

28

*Châssis n° 80060**Carrosserie Chapron**Modèle unique**Même propriétaire depuis 35 ans**Carte grise française*

60 000 / 80 000 €

Deux canons croisés surmontés d'une grenade en feu, le tout entouré par un ceinturon fermé en boucle, bien en évidence sur les radiateurs des véhicules Hotchkiss, cet emblème, copie presque conforme de l'insigne militaire américain de «l'Ordonance Department», rappelle sans ambiguïté les origines de la marque automobile Hotchkiss. La marque Hotchkiss construira des pièces mécaniques automobiles dès 1901. Suite logique, dès 1904, la première 20 CV fera son apparition dotée d'un moteur quatre cylindres à soupapes latérales. Ensuite, la gamme se développe avec des moteurs qui montent en puissance et ce jusqu'à la première guerre mondiale. Dès 1919, Hotchkiss redémarre son activité automobile et diversifie sa production de châssis, de moteurs et de carrosseries pour habiller l'ensemble. Sa gamme large et notamment ses modèles plus économiques toujours fabriqués avec qualité, vont lui permettre de traverser la crise de 1929. La marque Hotchkiss va aussi s'essayer dans la foulée au sport automobile. Les victoires en course sont des preuves tangibles pour les clients de son

savoir-faire. Elle renvoie à ses propriétaires une image prestigieuse, lorsqu'elle remporte notamment trois rallyes Monte Carlo de suite et d'autres succès dans des compétitions internationales.

Le modèle présenté est une Hotchkiss 686 Coupé Chapron unique au monde. En effet, à notre connaissance, Chapron n'a réalisé qu'une carrosserie coupé sur base de 686. Elle dispose ainsi du 6 cylindres de 3485cm³ développant 110 chevaux. Une puissance particulièrement élevée pour l'époque, permettant au luxueux coupé d'aller à plus de 130 kilomètres par heure ! Cet exemplaire est dans un très bel état. Son habitacle garni de cuir et de superbes boiseries présente une émouvante patine. Il s'agit donc d'un élégant, dynamique et classieux coupé français des années 30, époque où faire carrosser sa voiture par Chapron n'était accessible qu'à une extrême minorité de gens, tous plus fortunés les uns que les autres. Son propriétaire actuel en a pris possession il y a plus de 35 ans, fatiguée, la voiture a été entièrement restaurée dans un atelier de restauration lyonnais.



*Chassis # 80060
Chapron Body Shop
Single model
Same owner for 35 years
French title Card*

Two crossed cannons surmounted by a grenade in fire, all surrounded by a belt closed in loop, clearly visible on the radiators of the Hotchkiss vehicles, this emblem, copy almost exact of the American military insignia of «the Ordonance Department», is an unambiguous reminder of the origins of the Hotchkiss car brand. The Hotchkiss brand built automotive mechanical parts in 1901. Logically, in 1904, the first 20 HP engine with a four-cylinder engine with side valves was introduced. Then, the range develops with engines that increase in power and this until the First World War. In 1919, Hotchkiss restarted its automotive business and diversified its production of chassis, engines and bodywork to dress the whole. Its wide range and in particular its more economical models always manufactured with quality, will allow it to survive the crisis of 1929. The Hotchkiss brand will also try its hand at motorsport.



Elle a récemment été invitée par l'Automobile Club de France, sur la place de la Concorde pour représenter le savoir-faire français à l'occasion des 120 ans de l'automobile. Elle méritera une petite révision et un changement de pneus, pour reprendre la route. Après avoir fait plus de 30 000 km son propriétaire est prêt à transmettre le volant de cette voiture unique.



The victories in the race are tangible proof for the customers of its know-how. It sends its owners a prestigious image, when it wins three consecutive Monte Carlo rallies and other successes in international competitions.

The model presented is a Hotchkiss 686 Coupe Chapron unique in the world. Indeed, to our knowledge, Chapron has only produced a body cut on the basis of 686. It has the 6 cylinders of 3485cm³ developing 110 horsepower. A particularly high power for the time, allowing the luxurious coupe to go more than 130 kilometers per hour! This model is in a very nice condition. Its interior is covered with leather and beautiful woodwork and has a touching patina.

It is therefore an elegant, dynamic and classy French coupe of the 1930s, when Chapron had his car built and was only accessible to an extreme minority of people, all more fortunate than each other. Its current owner took possession of it more than 35 years ago, tired, the car was completely restored in a Lyon restaurant workshop. She was recently invited by the Automobile Club de France, on the Place de la Concorde to represent the French know-how on the occasion of the 120 years of the automobile. It will deserve a small overhaul and a change of tires, to get back on the road. After driving more than 30,000 km, the owner is ready to hand over the steering wheel of this unique car.



MERCEDES-BENZ 220A

1952

Numéro de série 1870120234152

Etat concours

Dossier de restauration complet

150 000 / 180 000 €

Charme de l'avant-guerre avec modernité de l'après

Désirable version cabriolet deux fenêtres

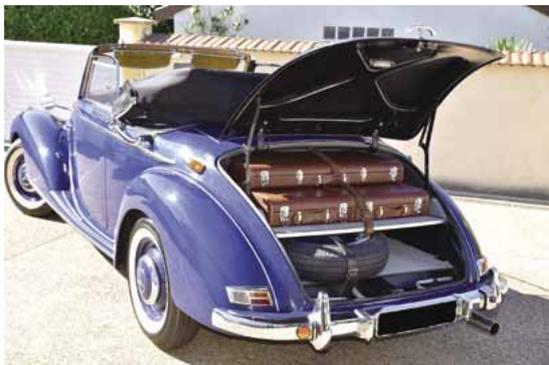
Carte grise française

Data Card Mercedes-Benz

Présentée en avril 1951, au Salon de Francfort, la Mercedes-Benz W187 était la première voiture de luxe de la firme à l'étoile depuis la seconde guerre mondiale. Avec son moteur six cylindres en ligne, elle renouvelait la tradition des luxueuses allemandes. Désignée par le nombre « 220 » en référence à sa cylindrée de 2,2 litres, elle reprenait l'esthétique de la 170S en y accolant de nouveaux phares avant carénés. Disponible en quatre carrosseries, berline, cabriolet A, cabriolet B et coupé A, la W187 s'est vendue à 18 514 exemplaires dont seulement 1 278 cabriolets A et 997 cabriolets B. Vendue de 1951 à 1955, elle comptait parmi les voitures les plus chères de son temps avant

son remplacement par la nouvelle « Ponton » en 1954. Coupé mis à part, le cabriolet A est la version la plus recherchée de la Mercedes-Benz W187, en effet, sa ligne est bien plus fine et élégante que le cabriolet B dont les vitres arrière venaient perturber le dessin. Capable d'atteindre 145 kilomètres par heure, la 220 disposait de 79 chevaux et de quatre vitesses, en faisant ainsi une voiture très moderne à conduire pour l'époque et surtout, relativement performante face à la production concurrente.

La voiture présentée a bénéficié d'une restauration titanesque comme la montre l'important dossier de restauration avec laquelle elle sera livrée.



Peinte dans un bleu foncé très élégamment assorti d'un habitacle en cuir gris, elle offre une superbe présentation. Elle est méticuleusement entretenue depuis sa restauration, et son actuel propriétaire s'en sert avec grand soin. Sa capote noire est comme neuve, elle s'accompagne d'un couvre capote et sa sellerie a été entièrement refaite lors de la restauration. Ses boiseries et ses chromes sont en parfait état de présentation. Le compteur n'affiche que 4515 km depuis la remise à neuf du moteur Elle dispose d'une banquette arrière rétractable pouvant accueillir un adulte ou deux enfants. Sa roue de secours et son cric sont présents dans le coffre. Elle possède également son set de bagages en cuir sur mesure, pour qu'à son volant comme en sortant, il n'y ait pas de fausses notes. Un essai routier a permis de constater le bon état de son moteur, de sa boîte et de son châssis. Très moderne à conduire, elle est la voiture idéale pour les concours d'élégance et autres rallyes touristiques.

Elégante, distinguée et pleine de prestance, cette Mercedes-Benz 220 Cabriolet A se trouve dans un exceptionnel état de présentation témoignant d'une restauration avec une grande attention portée aux détails.





Serial number 1870120234152
Condition competition
Complete restoration file
Pre-war charm with post-war modernity
Desirable two window cabriolet version
French title
Mercedes-Benz Data Card

Presented in April 1951 at the Frankfurt Motor Show, the Mercedes-Benz W187 was the first luxury car from the company since the Second World War. With its in-line six-cylinder engine, it renewed the tradition of German luxury cars. Designated with the number "220" in reference to its 2.2-litre capacity, it took the aesthetics of the 170S and added new streamlined headlights. Available in four body styles, saloon, convertible A, convertible B and coupé A, the W187 sold 18,514 units, of which only 1,278 were convertible A and 997 convertible B. Sold from 1951 to 1955, it was one of the most expensive cars of its time before being replaced by the new "Ponton" in 1954. Apart from the coupe, the A convertible was the most sought-after version of the Mercedes-Benz W187, as its lines were much slimmer and more elegant than the B convertible, whose rear windows disrupted the design. Capable of reaching 145 kilometres per hour, the 220 had 79 horsepower and four gears, making it a very modern





car to drive for its time and, above all, relatively efficient compared to the competition.

The car presented here has benefited from a titanic restoration as shown by the important restoration file with which it will be delivered.

Painted in an elegant dark blue with a grey leather interior, it offers a superb presentation. It has been meticulously maintained since its restoration, and its current owner uses it with great care. The black soft top is like new, with a soft top cover and the upholstery was completely redone during the restoration. The woodwork and chrome are in perfect condition. The odometer shows only 4515 km since the engine refurbishment. It has a retractable rear seat that can accommodate one adult or two children. The spare wheel and jack are in the boot. It also has its own tailor-made leather luggage set, so there are no wrong notes when driving or getting out. A test drive showed that the engine, gearbox and chassis are in good condition. Very modern to drive, it is the ideal car for elegance competitions and other tourist rallies. Elegant, distinguished and full of presence, this Mercedes-Benz 220 Cabriolet A is in an exceptional state of presentation testifying to a restoration with great attention to detail.





34

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD

1957

Châssis n° LSDD42

Exporté en France

Configuration européenne

Carte grise française

50 000 / 60 000 €

D'une grande élégance, ses lignes fluides font de la Silver Cloud la plus belle de toutes les Rolls-Royce à carrosserie usine. Malgré des proportions imposantes, il n'y a aucune lourdeur, que de la majesté et de la distinction.

La Silver Cloud succède à la Silver Dawn en 1955. Elle est toujours construite sur un châssis séparé. Dans leur grande majorité, les Silver Cloud seront dotées d'une carrosserie usine.

Le moteur dérive de celui de la Silver Wraith, un six cylindres en ligne à soupapes opposées — en tête à l'admission, latérales à l'échappement. D'origine ancienne, ce 4,9 litres bénéficie sur la Cloud d'une nouvelle culasse en alliage léger. Deux carburateurs SU remplacent l'unique carburateur des Wraith et Dawn. La voiture atteint ainsi les 160 km/h et court le 0 à 100 km/h en 13 secondes, un chiffre flatteur pour une limousine de grand luxe de l'époque, le tout dans un silence de cathédrale.

La Silver Cloud I sera la dernière six cylindres de Crewe. Notre exemplaire appartient à son propriétaire depuis 2014. Sa fiche d'identification Rolls Royce nous informe que son premier propriétaire, Lloyd Fleming en a pris possession le 18/12/1956. Elle fut alors conduite immédiatement en France, au Touquet, où il utilisait la voiture, ce qui explique la conduite à gauche. Elle était alors dans une livrée Black Masons avec un intérieur bleu ainsi qu'un compteur en km/h. Sa fiche d'identification nous renseigne également sur les options dont elle était dotée : phares Marchal et parebrise teinté. Son propriétaire actuel en prend grand soin et fait partie d'un club Rolls-Royce actif dans la région lyonnaise. Elle est donc prête à prendre la route, et n'attend plus que quelqu'un tombe sous son charme « so british ».



*Chassis LSDD42
Exported to France
European configuration
French title Card*

With great elegance, its fluid lines make the Silver Cloud the most beautiful of all Rolls-Royce with factory bodywork. Despite imposing proportions, there is no heaviness, only majesty and distinction.

The Silver Cloud succeeded the Silver Dawn in 1955. It is still built on a separate chassis. The vast majority of Silver Cloud vehicles will be equipped with factory bodywork.

The engine is derived from that of the Silver Wraith, a six-cylinder in-line engine with opposite valves—head to intake, side to exhaust. Of old origin, this 4.9 liter benefits on the Cloud from a new light alloy cylinder head. Two SU carburetors replace the unique Wraith and Dawn carburettor.

The car reaches 160 km/h and runs from 0 to 100 km/h in 13 seconds, a flattering figure for a luxury limousine of the time, all in a cathedral silence. The Silver Cloud I will be Crewe's last six-cylinder.

Our Rolls Royce has been owned by its owner since 2014. His identification card Rolls Royce informs us that his first owner, Lloyd Fleming took possession of it on 18/12/1956. It was then driven immediately to France, to Le Touquet, where he used the car, which explains the left-hand drive. It was then in a Black Masons livery with a blue interior and a meter in km/h. Its identification sheet also tells us about the options it had: Marchal headlights and tinted windshield. Its current owner takes great care of it and is part of a Rolls-Royce club active in the Lyon region. So she's ready to hit the road, and no longer waits for someone to fall under her «so British» spell.





CITROËN CABRIOLET 7C

1935

*Série 00063301**Moteur 320510 - Cabriolet usine**Carte grise française*

80 000 / 110 000 €

La marque d'André Citroën, a toujours su s'illustrer en Europe, comme une marque à vocation populiste, mettant toujours un point d'honneur à ne pas copier ses concurrents, et à favoriser l'innovation. La « Traction » est le premier vrai exemple de ces innovations mécaniques qui ont révolutionné le quotidien des conducteurs français. Cela peut faire sourire de nos jours, mais proposer une automobile accessible, en grande série, ayant la particularité d'avoir les roues avant, et non pas arrière, qui soient motrices était révolutionnaire à l'époque. C'est la souplesse, la polyvalence, et la tenue de route plus que la sportivité qui fondent l'intérêt de cette automobile. De plus, la plupart des tractions bénéficient d'une structure monocoque, de freins hydrauliques et de suspensions à roues indépendantes.

La traction fut produite de 1934 à 1957, elle se décline en de nombreuses générations, aux déclinaisons souvent radicalement opposées.

Notre exemplaire se présente dans un superbe état. Le cabriolet est d'une élégance rare, avec une robe de couleur bleue, en contraste avec sa capote en toile beige. La sellerie beige est dans un parfait état. Les chromes, et les jantes assorties à la peinture sont également sublimes. Le modèle proposé est bien un authentique cabriolet Traction. Notre essai routier a été concluant, les ballades à bord de ce cabriolet ou l'on prends son temps sont un réel plaisir. Il est prêt à prendre la route. L'ensemble de l'instrumentation de bord est fonctionnel. Le beau spider ne demande qu'à être occupé. De belles balades en perspective pour le printemps.





*Series 00063301
Engine 320510 - Factory convertible
French title*

André Citroën's brand has always distinguished itself in Europe as a populist brand, always making a point of not copying its competitors and favouring innovation. The "Traction" is the first real example of these mechanical innovations that revolutionised the daily life of French drivers. It may make you smile nowadays, but offering a mass-produced, accessible car with the particularity of having the front wheels, and not the rear, driven was revolutionary at the time. It was the flexibility, versatility and handling rather than the sportiness that made this car so interesting. In addition, most traction cars had a monocoque structure, hydraulic brakes and independent suspension. The traction car was produced from 1934 to 1957, and came in many generations, often with radically different designs.





Our example is in superb condition. The cabriolet is of a rare elegance, with a blue dress, in contrast with its beige canvas top. The beige upholstery is in perfect condition. The chrome and the wheels matching the paint are also sublime. The model offered is indeed an authentic Traction cabriolet. Our road test was conclusive, the

rides in this cabriolet where you take your time are a real pleasure. It is ready to take to the road. All the on-board instrumentation is functional. The beautiful spider is just waiting to be occupied. Beautiful rides in perspective for the spring.





BUGATTI 43 A ROADSTER PS

1929

8 cylindres à compresseur de la mythique 35B

Carte Grise Française

Haut de Gamme de l'avant-guerre

Eligible à tous les grands évènements pour avant-guerre

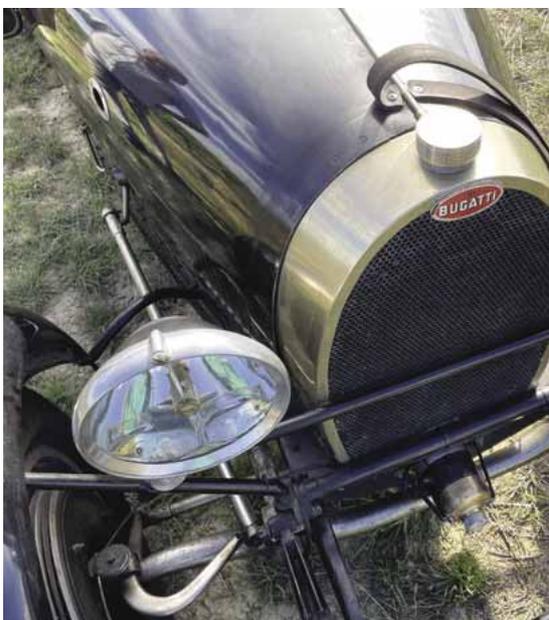
Club très dynamique

250 000 / 350 000 €

La Bugatti 43 A que nous vous présentons est sortie des usines de Pur-sang Argentina au début des années 2000. Elle est donc déjà âgée d'une vingtaine d'années. Cet établissement argentin s'est spécialisé depuis plusieurs dizaines d'années dans la récréation à l'identique de modèles mythiques d'avant-guerre. Le modèle que nous vous présentons a la particularité d'avoir une carte grise avec le numéro de série 43260, qui correspond bien à un modèle de Bugatti 43. Il faut prendre en considération le travail que représente la récréation de A à Z d'une voiture d'avant-guerre, le plus souvent avec les mêmes techniques que celles qui étaient utilisées à l'usine de Molsheim il

y a près de 100 ans. Cela permet donc pour un budget « raisonnable » de profiter de ses automobiles d'excellence et de partager la route avec celles, plus onéreuses, qui sont nées à l'usine. Dans les années vingt, ce type d'automobile s'adressait à un petit cercle très restreint de privilégiés. Avoir une Bugatti 43 en 1929 en France, c'était tout simplement avoir la voiture de Sport la plus rapide de France.

La carrosserie de cette Roadster est un dessin original de Pur-sang Argentina et non une copie des carrosseries Usines. Les amateurs de bugatti « Matching Numbers » devront bien l'avouer, elle habille le châssis de la 43 à ravir. A noter, la toile de la capote sera à reprendre.



La voiture a bénéficié d'un entretien chez le spécialiste Bugatti Frédéric Novo juste avant son achat en 2017. Elle a participé à plusieurs manifestations, notamment du Club Bugatti France pour un total d'environ 4000km parcourus sans encombre grâce à un entretien rigoureux par son propriétaire (nouvelle dynamo, révision boîte de vitesse,...)

Notre examen visuel a permis de constater que la voiture est en bon état et entretenue régulièrement. Le propriétaire a récemment fait un rallye dans le sud de la France et nous a confié que la voiture fonctionnait à merveille.

Nous avons pris la place de passager pendant quelques kilomètres et la voiture s'est bien comportée, les vitesses passent bien, les accélérations du 8 cylindres compressé sont franches et l'on sent qu'il ne demande qu'à aller plus haut dans les tours.

Le freinage est efficace grâce à de nouvelles garnitures de frein. Pression d'huile et température d'eau sont stables et aux valeurs conseillées.

41





*8-cylinder compressor of the mythical 35B
 French Carte Grise
 Top of the range pre-war car
 Eligible for all major pre-war events
 Very dynamic club*

The Bugatti 43 A we present to you came out of the Argentinean Pur-Sang factories in the early 2000s. It is therefore already about 20 years old. This Argentinean factory has been specialised for several decades in the recreation of legendary pre-war models. The model we present to you has the particularity of having a registration card with the serial number 43260, which corresponds to a Bugatti 43 model. One must take into consideration the work involved in recreating a pre-war car from scratch, most often using the same techniques as those used in the Molsheim factory nearly 100 years ago. This makes it possible, for a «reasonable» budget, to enjoy these excellent cars and to share the road with the more expensive ones that were born in the factory. In the 1920s, this type of car was only available to a very small circle of privileged people. To own a Bugatti 43 in 1929 in France was quite simply to have the fastest sports car in France.



The bodywork of this Roadster is an original Argentine thoroughbred design and not a copy of the factory bodywork. Bugatti «Matching Numbers» fans will have to admit it, it dresses the 43 chassis to perfection. Please note that the soft top will have to be replaced.

The car was serviced by Bugatti specialist Frédéric Novo just before its purchase in 2017. It has participated in several events, including some of d the Club Bugatti France for a total of about 4000km driven without any problems thanks to a rigorous maintenance by its owner (new dynamo, gearbox revision,...)

Our visual inspection showed that the car is in good condition and regularly maintained. The owner recently did a rally in the south of France and told us that the car was running perfectly. We took the passenger seat for a few kilometres and the car behaved well, the gears shift well, the acceleration of the compressed 8-cylinder engine is strong and you can feel that it just wants to go higher in the rpm. Braking is efficient thanks to new brake linings. Oil pressure and water temperature are stable and at recommended values.





44

PACKARD SIX 1600 TOURING SEDAN

1938

*Superbe intérieur**L'avant-guerre à un prix raisonnable**Carte grise française**Châssis : 1182 8340*

17 000 / 23 000 €

La Packard Motor Car Company se fonde le 6 Novembre 1899 dans l'Ohio par les frères Ward et leur associé Weiss avec un slogan qui en dit long: « Ask the man who own one ».

En 1902, elle est rebaptisée Packard Motor Car Company et la première usine pousse de terre en 1903 à Détroit et vite considérée comme ultra-moderne. Dès leurs débuts, les Packard sont considérées comme des voitures très compétitives au luxe débordant expliquant un tarif important. La marque est à l'origine de beaucoup de premières comme en 1915, la première automobile de série à 12 cylindres, la Twin Six ou en 1939 la première voiture équipée de l'air conditionné. Après le krach, la marque est contrainte de fabriquer des voitures plus abordables dans les années 30. La Packard Six sera l'alternative bas coût aux 8 cylindres en 1937.

Rebaptisée « 110 » en 1940, elle est construite sur un châssis de 122 pouces d'empattement et équipée d'un 6 cylindres à soupapes latérales de 245 ci développant 100 cv. Certains diront que c'est le début de la chute de la marque, pourtant le triomphe est indubitable: 65400 unités de Six sortent des usines en 1937 soit plus de la moitié de toutes les Packard. Du coup la trésorerie se renfloue et les Packard suivantes vont suivre le chemin de cette découpe budgétaire.

Malgré ce revirement de classe, la Six bénéficie de la technologie Packard bien aboutie: la One Twenty lui prête ses suspensions indépendantes, son freinage hydraulique et une fabrication tout acier de la carrosserie bien évoluée. Le radiateur accorde une certaine prestance au véhicule.



Le moteur se décline également de sa grande sœur et se couple à une transmission identique au One Twenty, réputée pour profiter d'une conduite souple tout en douceur.

La voiture présentée est une Touring Sedan dans sa superbe robe Savana Green, produite uniquement en 1938. Son intérieur du plus bel effet est habillé d'un drap entièrement restauré.

Son propriétaire précédent a entrepris des travaux importants d'un montant de près de 16 000 euros comprenant notamment une peinture neuve, une ligne d'échappement inox, une pompe à essence, la réfection des freins et du circuit électrique. Son tableau de bord nous plonge dans l'Amérique des années 30 et sa boîte manuelle quatre vitesses nous rappelle que les américains n'ont pas toujours été « automatique ».

Elle est munie d'enviables options comme son volant dit « Banjo », sa radio, son horloge, son rack de malles ainsi que son chauffage et son dégivrage.

Un control technique sera à repasser. Prendre le volant d'une Packard c'est faire un bond en arrière de 90 ans, avec souvent plus de confort que peuvent nous en proposer les voitures d'aujourd'hui.



*Beautiful interior
Pre-war at a reasonable price
French title
Chassis: 1182 8340*

The Packard Motor Car Company was founded on November 6, 1899 in Ohio by the Ward brothers and their partner Weiss with a slogan that says it all: «Ask the man who own one».

In 1902, it was renamed the Packard Motor Car Company and the first factory was built in 1903 in Detroit and was soon considered ultra-modern. From the beginning, Packard cars were considered to be very competitive and luxurious, which explains the high price. The brand was responsible for many firsts, such as the first 12-cylinder production car, the Twin Six, in 1915 and the first car with air conditioning in 1939. After the crash, the brand was forced to produce more affordable cars in the cars in the 1930s. The Packard Six was the low-cost alternative to the 8-cylinder in 1937.

Renamed the '110' in 1940, it was built on a 122-inch wheelbase chassis and fitted with a 245 ci side-valve



6-cylinder engine developing 100 hp. Some would say that this was the beginning of the downfall of the brand, yet the triumph was unmistakable: 65,400 units of the Six left the factory in 1937, more than half of all Packards. As a result, the treasury was replenished and the following Packards followed the path of this budget cut.

In spite of this class reversal, the Six benefited from Packard technology: the One Twenty had independent suspension, hydraulic braking and an advanced all-steel body construction.

advanced all-steel body construction. The radiator gives the car a certain presence. The engine is also derived from its big sister and is coupled to a transmission identical to the One Twenty, which is known for its smooth and supple ride.

The car on display is a Touring Sedan in its superb Savana Green colour, produced only in 1938. Its beautiful interior is dressed in a fully restored drapery.

Its previous owner undertook a major work of nearly 16,000 Euros including a new paint job, a stainless steel exhaust system, a fuel pump, the brakes and the electrical system. Its dashboard takes us back to the America of the 1930s and its four-speed manual gearbox reminds us that Americans were not always «automatic».

It is equipped with enviable options such as its «Banjo» steering wheel, radio, clock, trunk rack and heating and defrosting system.

To take the wheel of a Packard is to leap back 90 years, often with more comfort than today's cars can offer.





48

SIMCA HUIT CAMERANO SPÉCIALE RÉPLICA 1938

Prête à courir au Mans Classic

Voiture à émotions

Carte grise française

Châssis n° 807325

Exemplaire unique

Pilotée par Jean-Pierre Jaussaud, ancien vainqueur des 24 Heures

Important dossier Historique

Passeport FIA

40 000 / 50 000 €

Il est minuit, c'est le noir complet et le brouillard se lève dans la Sarthe, c'est l'heure du changement de relais. Un pilote attend son équipier dans les stands du circuit des 24 heures du Mans. La ligne droite des Hunaudières l'attend de pied ferme. Le soleil brulant de la journée a laissé place à une douce nuit, tant mieux, le moteur sera mieux refroidi, on pourra l'amener un peu plus haut dans les tours.

Quel fan d'automobile n'a pas rêvé de vivre ce moment ? C'est la promesse que vous offre l'exemplaire que nous vous présentons aujourd'hui.

Cette Simca Huit Camerano Spécial Réplique de 1938 est une copie conforme de la voiture qui a participé à l'Édition 1938 de la mythique course mancelle. Cette voiture est née du désir d'Evelyne Heisé ancienne pilote de rallycross de participer au Mans Classic. En s'attardant sur les différents engagés de l'épreuve, elle a découvert qu'une Simca Huit avait participé à la course mancelle en 1938, préparée par Vittorio Camerano. Madame Heisé va donc se lancer dans la réalisation d'une réplique en demandant l'accord de la famille Camerano pour pouvoir l'engager au Mans Classic.



La base de la voiture sera une caisse de Simca 8 de 1938 qui sera complètement déshabillée pour gagner un maximum de poids. Emouvant clin d'œil à Vittorio Camerano, la préparation de la mécanique est confiée à son petit-neveu. 80 ans plus tard, il abaisse le moteur pour améliorer la position du centre de gravité et effectue diverses modifications : pipe d'admission à deux carburateurs Solex, collecteur d'échappement direct, vilebrequin nitruré, pistons spéciaux. Pour parfaire cette préparation, Jean-Pierre Jaussaud : le double vainqueur des 24 Heures du Mans accepte de faire équipe avec la maîtresse d'œuvre. La voiture est aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et a bien sûr conservé son moteur Camerano. Voilà une belle occasion de continuer à rendre hommage à cette aventure humaine, en engageant à nouveau cette Simca au milieu des Bentley, Bugatti et autre BMW.

A noter, un CT sera à repasser



Ready to race at Le Mans Classic

Car with emotions

French title

Chassis n° 807325

One of a kind

Driven by Jean-Pierre Jaussaud, former 24 Hours winner

Important historical file

FIA passport

It's midnight, it's pitch black and the fog is rising in the Sarthe, it's time for the changeover. A driver is waiting for his teammate in the pits of the 24 Hours of Le Mans circuit. The Hunaudières straight line is waiting for him. The burning sun of the day has given way to a mild night, so much the better, the engine will be better cooled, we will be able to take it a little higher in the laps.

What car fan hasn't dreamed of living this moment?

That's the promise of the car we are presenting to you today.

This 1938 Simca Huit Camerano Spéciale Réplica is an exact copy of the car that took part in the 1938 edition of the legendary Manche race. This car was born from the desire of Evelyne Heisé, a former rallycross driver, to participate in Le Mans Classic. While researching the various entries of the event, she discovered that a Simca Huit had participated in the 1938 race, prepared by Vittorio Camerano. Mrs Heisé therefore decided to build a replica and asked the Camerano family for permission to enter it in the Le Mans Classic. The base of the car will be a 1938 Simca 8 body which will be completely stripped to save as much weight as possible.

In a touching nod to Vittorio Camerano, the preparation of the engine was entrusted to his grand-nephew. 80 years later, he lowered the engine to improve the position of the centre of gravity and carried out various modifications: intake pipe with two Solex carburetors, direct exhaust manifold, nitrided crankshaft and special pistons. To perfect this preparation, Jean-Pierre Jaussaud, the two-time winner of the 24 Hours of Le Mans, agreed to team up with the master builder. The car is now in perfect working order and has of course kept its Camerano engine. This is a great opportunity to continue to pay tribute to this human adventure, by once again entering this Simca among the Bentleys, Bugattis and BMWs.

Please note that a technical inspection will have to be passed.







MG TF

1954

Numéro de série HDC461771

Bel état de présentation

Même propriétaire depuis 1998

De nombreux frais effectués

Carte grise française

20 000 / 25 000 €

Au début des années 1950, malgré le succès de la MG TD à l'export, le constructeur britannique décide de mettre le modèle au goût du jour. Pour cela, les lignes sont affinées et la carrosserie est abaissée. Les phares sont intégrés aux ailes et la calandre s'incline. L'ensemble est plus moderne que sa devancière et l'aspect très « avant-guerre » de la TD est atténué. D'abord motorisée par le XPAG 1250 cm³ déjà vu sur la TD, la TF reçoit en 1954 le moteur XPEG 1466 cm³. La puissance passe de 54 ch à 63 ch ce qui rend le léger roadster encore plus performant sur la route.

Provenant des Etats-Unis comme la plupart des TF, notre MG arriva en France à la fin des années 1990 où

elle connut de nombreuses réparations et frais effectués pour l'étanchéité avec une capote neuve et des sidescreens neufs ainsi qu'une fiabilisation mécanique grâce à l'installation d'un nouveau radiateur, d'une pompe à eau, d'une dynamo et d'un démarreur neuf. Les carburateurs, freins, et embrayage ont été révisés ce qui permet à la voiture de tourner correctement.

Acquise dans son histoire par l'écrivain Charles Jackson, auteur du best-seller « le poison », cette attachante petite MG est le compromis idéal entre une esthétique d'avant-guerre et une mécanique moderne.



*Serial Number HDC461771
Good state of presentation
Same owner since 1998
Many costs incurred
French title Card*

In the early 1950s, despite the export success of MG TD, the British manufacturer decided to update the model. For this, the lines are refined and the bodyshell is lowered. The headlights are integrated with the wings and the grille tilts. The whole is more modern than its predecessor and the very "pre-war" aspect of TD is attenuated. First powered by the XPAG 1250 cm³ already seen on the TD, the TF received in 1954 the XPEG 1466 cm³ engine. The power goes from 54 hp to 63 hp, which makes the light roadster even more efficient on the road.

Coming from the United States like most TF, our MG arrived in France at the end of the 1990s where it underwent numerous repairs and costs made for sealing with a new hood and sides-new screens and mechanical reliability thanks to the installation of a new radiator, a water pump, a dynamo and a new starter. The carburetors, brakes, and clutch have been overhauled to allow the car to turn properly.

Acquired in its history by the writer Charles Jackson, author of the best-selling «poison», this endearing little MG is the ideal compromise between a pre-war aesthetics and a modern mechanics.



RENAULT 4CV DÉCOUVRABLE

1954

*Numéro de série 2053934
Certificat d'authenticité Renault
Désirable version découvrable
Carte grise française*

18 000 / 23 000 €

Il est facile de comprendre pourquoi la 4 CV Renault a rencontré un tel succès. Elle était en effet, au lendemain du conflit mondial, la première voiture française abordable complètement nouvelle. Dévoilée au Salon de l'Automobile qui, en 1946, se tenait sous les verrières du Grand Palais, elle présentait une conception simple et astucieuse qui permettait d'exploiter au mieux son gabarit limité: le moteur et la transmission étaient à l'arrière, dégagant complètement la plateforme pour les occupants, ce qui permettait d'accueillir quatre personnes assez confortablement. Avec son moteur culbuté, c'était une voiture légère capable d'atteindre 90 km/h. A la portée des bourses modestes, la 4 CV va devenir un véritable symbole de liberté.

Le modèle 4CV Grand Luxe présente un équipement comprenant notamment l'antibrouillard et l'avertisseur sonore au-dessus du pare-chocs, des enjoliveurs chromés, deux plafonniers, un luxueux volant, une serrure sur le capot moteur, des sièges à barre chromée... Le très haut de gamme de la 4CV est représenté en 1951 par la découvrable Grand luxe qui est en fait une découvrable.

Notre Renault 4 CV découvrable est née en 1954. Elle a connu une restauration par le passé. En bel état de présentation, elle se part d'une belle peinture bleu ciel ainsi qu'un bel habitacle tendu de simili cuir camel recouvert d'une capote en bel état. Elle dispose de tous ses accessoires d'époque, de la roue de secours et de ses 3 moustaches. Ses chromes sont en bon état et son charme est indéniable.

*Serial number 2053934
Certificate of authenticity Renault
Desirable convertible version
French title*

It is easy to understand why the Renault 4CV was so successful. It was indeed, in the aftermath of the world war, the first completely new affordable French car. Unveiled at the 1946 Salon de l'Automobile, held under the glass roof of the Grand Palais, it had a simple and clever design that made the most of its limited size: the engine and transmission were at the rear, leaving the platform completely free for the occupants, which made it possible to seat four people quite comfortably.



With its tumbled engine, it was a light car capable of reaching 90 km/h. Within the reach of modest pockets, the 4CV became a true symbol of freedom.

The 4CV Grand Luxe model is equipped with a fog lamp and a horn above the bumper, chrome hubcaps, two ceiling lights, a luxurious steering wheel, a lock on the engine hood, seats with chrome bars... The very top of the range of the 4CV is represented in 1951 by the Grand Luxe convertible which is in fact a convertible.

Our Renault 4 CV convertible was born in 1954. It has been restored in the past. It is in a beautiful state of presentation, with a nice sky blue paint and a nice camel leatherette interior covered with a soft top in good condition. It has all its period accessories, the spare wheel and its 3 whiskers. Its chromes are in good condition and its charm is undeniable.





56

CITROËN DS 21 CABRIOLET IVANOFF

1968

Numéro de série 4616982

DS 21 recarrossée par Ivanoff

Bel état de restauration – sellerie refaite a neuf

Carte grise française

70 000 / 90 000 €

Véritable bombe du salon de Paris 1955, la Citroën DS a révolutionné le monde de l'automobile. A part le moteur repris de la Traction, la DS innove sur à peu près tout: le freinage haute pression, la suspension entièrement hydraulique, la direction assistée... Le dessin très particulier de sa carrosserie est dû au crayon du styliste maison, l'incroyable Flaminio Bertoni à qui l'on doit aussi la 2 CV, les « Belphégor », la Traction.

Devenue intemporelle, la DS n'a jamais été réellement dépassée. Cette incroyable Citroën tient toujours aussi bien la route avec une technologie qui avoue plus d'un demi-siècle. Son confort est encore surprenant tant au niveau de ses sièges que de sa suspension hydraulique. Le freinage, incroyable à l'époque, reste très efficace. Toutes

ces qualités font que malgré son âge, la DS est toujours très à l'aise dans la circulation actuelle.

En 1958, Henri Chapron, un carrossier automobile français, fut choisi par Citroën pour concevoir et fabriquer le cabriolet usine. Ses créations deviendront des pièces de collection. Le cabriolet usine suivit l'évolution technique de la berline, et exista en version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) et DS 21 injection électronique (1969- 1970).

Si la berline Citroën DS représenta à partir de 1955 le haut de gamme à la française dans l'esprit de tous, que dire alors de sa version cabriolet ? Enfin de ses versions ! Cela dit, que ce soit en versions non officielles

(Croisette, Caddy, Palm Beach ou Cabriolet, produits à 236 exemplaires entre 1958 et 1972) ou en version usine», tous les cabriolets DS dignes d'intérêts furent fabriqués par un seul et même « constructeur » : Henri Chapron. Ce sont d'ailleurs les réalisations « non officielles » de Chapron qui mirent Citroën sur la voie d'une version officielle, intégrée à la gamme et distribuée par le réseau. Deux ans après la présentation des Croisette et Cabriolet, Citroën lance donc la DS Cabriolet (en août 1960) et sa version moins « technologique » ID. A son lancement, la DS 19 Cab dispose du 4 cylindres 1,9 litres de 75 ch, tandis que l'ID reçoit un moteur identique mais moins puissant (63 ch), mais très rapidement, les deux modèles reçurent le même moteur développant 83 ch.

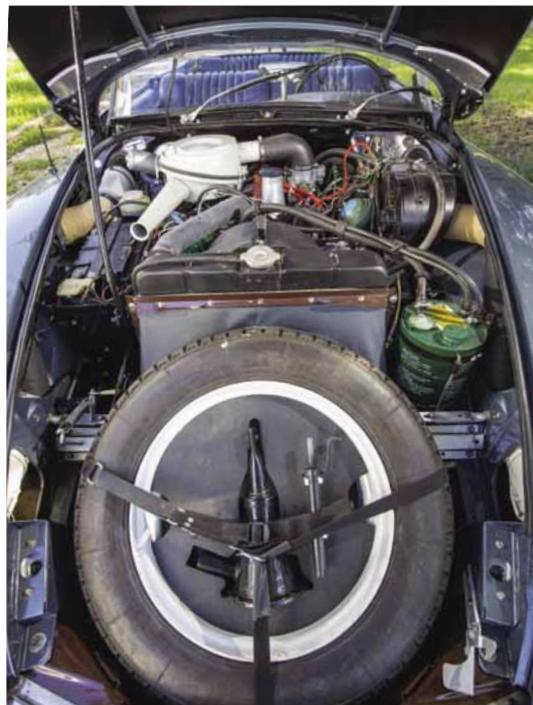
La version Ivanoff reprend le principe de conversion initié par Chapron. Exécutés dans les règles de l'art, ils respectent en tous points les obligations de renforts des cabriolets

« usines ». Le « Kit Ivanoff » est homologué et permet la transformation d'une DS berline en un magnifique cabriolet.

Notre exemplaire se présente dans un état presque « concours » avec un CT vierge de mars 2021, un rapport d'expertise officiel attestant de son très bel état esthétique, de pneumatiques neufs ainsi que son set outils / cric / roue de secours d'origine.

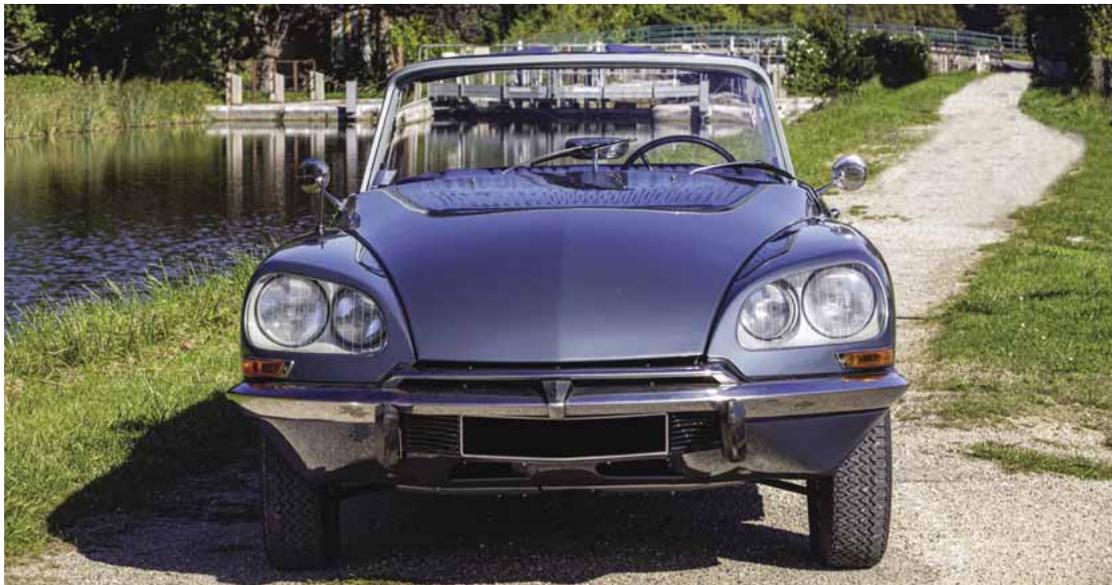


Dans sa couleurs bleu marine, intérieur et capote bleu nuit, cette DS 21 cabriolet se distingue par son élégance de bon goût. La carrosserie et les trains roulants ont été remise à neuf, repeints et traités. Le démarrage se fait sans difficulté et notre essai routier a démontré que les passages de vitesse étaient souples grâce à la boîte de vitesse semi-hydraulique, la direction précise et le freinage efficace. Cet DS Cabriolet fut donc refaite dans un gout certain pour l'élégance ; très confortable et attachante, elle saura ravir son prochain propriétaire. Voilà ce que la France faisait de mieux en matière automobile à la fin des années 1960.



*Serial number 4616982
DS 21 recast by Ivanoff
Good state of restoration – refurbished Upholstery
French title card*

A real bomb at the 1955 Paris Motor Show, the Citroën DS revolutionized the world of the automobile. Apart from the engine taken over from the Traction, the DS innovates on almost everything: high-pressure braking, fully hydraulic suspension, power steering... The very special design of its bodyshell is due to the pencil of the house stylist, the incredible Flaminio Bertoni to whom we also owe the 2 CV, the «Belphegor», the Traction. Becoming timeless, the DS has never been really outdated.



This incredible Citroën still holds the road well with a technology that admits more than half a century. Its comfort is still surprising both in terms of its seats and its hydraulic suspension. Braking, incredible at the time, remains very effective. All these qualities make that despite its age, the DS is still very comfortable in the current traffic.

In 1958, Henri Chapron, a French car body shop, was chosen by Citroën to design and manufacture the factory convertible. His creations will become collector's items. The factory convertible followed the technical evolution of the sedan, and existed in version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) and DS 21 electronic injection (1969-1970).

If the Citroën DS sedan represented from 1955 the top of the French range in the minds of all, what then of its convertible version? At last his versions! That said, whether in unofficial versions (Croisette, Caddy, Palm Beach or Cabriolet, produced 236 copies between 1958 and 1972) or in «factory» version, all the DS convertibles worthy of interest were manufactured by one and the same «constructor»: Henri Chapron.



It was Chapron's «unofficial» achievements that put Citroën on the path of an official version, integrated into the range and distributed by the network. Two years after the Croisette and Cabriolet, Citroën launched the DS Cabriolet (in August 1960) and its less «technological» ID version. At its launch, the DS 19 Cab has the 4-cylinder 1.9-liter 75 hp, while the ID receives an identical but less powerful engine (63 hp), but very quickly, both models received the same engine developing 83 hp.

The Ivanoff version uses the conversion principle initiated by Chapron. Executed in accordance with the rules of the art, they respect in all points the obligations of reinforcements of the cabriolets

"Factory." The "Ivanoff Kit" is homologated to transform a DS sedan into a magnificent convertible.

Our model is in an almost «competitive» state with a blank CT from March 2021, an official report attesting to its beautiful aesthetic condition, new tyres as well as its original tool/jack/spare wheel set. In its navy blue color, interior and night blue hood, this DS 21 convertible stands out for its tasteful elegance. The bodywork and rolling trains have been refurbished, repainted and treated. Start-up is easy and our test drive showed that the speed passes were flexible thanks to the semi-hydraulic gearbox, precise steering and effective braking. This DS Cabriolet was therefore redone in a certain taste for elegance; very comfortable and endearing, it will delight its next owner. This is what France did best when it came to cars in the late 1960s.



60

PEUGEOT 404 COUPE

1967

*Châssis : 6802037**Belle présentation**Coupé très élégant**Important dossier de factures**Carte grise française*

25 000 / 35 000 €

Le coupé 404 s'inscrit dans une longue lignée de carrosseries coupés chez Peugeot. Pour preuve, le type 21, premier coupé de chez Peugeot date de 1898.

Lancée en mai 1960, la 404 était la réaction sochaliennne à la présentation en 1955 de la Citroën DS qui par ses avancées techniques, avait ébloui tout le monde.

Présentée en mai 1960, la 404 Peugeot entre dans la catégorie des 9 CV (1,6 litre), soit un cran au-dessus de la 403 qu'elle doit remplacer. La montée en gamme des Peugeot se poursuit donc, accompagnant l'évolution du niveau de vie des Français en cette période heureuse de croissance forte. En 1962, Peugeot révèle le coupé 404. Également dessinée par Pinin Farina, dont elle est la première Peugeot à porter le logo, la voiture est assemblée dans les ateliers du carrossier à Turin. Le carrossier réalise et assemble tous les éléments de carrosserie et habille l'habitacle. Les caisses, ornées d'un discret logo du carrossier italien, retournent à Sochaux pour y recevoir leurs mécaniques.

Dès le salon de Genève 1962, il recevra le 1,6 litre à injection Kugelfischer révélé au même salon un an plus tôt et qui offre 13 ch supplémentaires (160 km/h).

La voiture que nous vous présentons a bénéficié d'une restauration exhaustive avec près de 40 000 euros de factures. Sans doute une des restaurations les plus onéreuses pour une 404 Coupé. Suite à l'achat du véhicule, le propriétaire a découvert de multiples points de rouille. La voiture a donc été entièrement décapée, puis reprise en carrosserie, ce qui en fait maintenant une voiture parfaitement saine et exempte de rouille. Le beau bleu électrique qu'elle porte lui va à ravir et s'accorde à merveille avec son intérieur de cuir noir. Ce coupé 404 est prêt à prendre la route.

Avec ses airs de Ferrari sous certains angles, ce coupé 404 est une voiture qui mérite toute l'attention des collectionneurs.

*Chassis: 6802037
Nice presentation
Very elegant coupe
Large invoice file
French title Card*

The 404 Coupe is part of a long line of cut bodywork at Peugeot. As proof, the type 21, the first Peugeot coupe dates from 1898.

Launched in May 1960, the 404 was the Sochalian reaction to the 1955 presentation of the Citroën DS which, by its technical advances, had dazzled everyone.

Introduced in May 1960, the 404 Peugeot is in the category of 9 hp (1.6 liters), a notch above the 403 that it must replace. The rise in the Peugeot range continues, accompanying the evolution of the standard of living of the French in this happy period of strong growth. In 1962, Peugeot unveiled the 404 coupe.



Also designed by Pinin Farina, of whom she is the first Peugeot to wear the logo, the car is assembled in the workshops of the bodybuilder in Turin. The bodybuilder makes and assembles all the bodywork elements and dresses the interior. The crates, decorated with a discreet logo of the Italian bodybuilder, return to Sochaux to receive their mechanics.

At the 1962 Geneva Motor Show, it will receive the 1.6 liter Kügelfischer injection revealed at the same show a year earlier and which offers an additional 13 hp (160 km/h).

The car we are presenting to you has been thoroughly restored with nearly 40,000 euros in bills. Probably one of the most expensive restorations for a 404 Coupé. Following the purchase of the vehicle, the owner discovered multiple rust points. The car was completely stripped and then taken over by the bodywork, which now makes it a perfectly healthy and rust-free car. The beautiful electric blue that she wears goes to her delight and goes perfectly with her black leather interior. This 404 coupe is ready to hit the road.

With its Ferrari look from certain angles, this 404 Coupe is a car that deserves all the attention of collectors.



CITROEN 2 CV AZ

1955

*Ressorts apparents**Numéro de série 176951**Bel état de conservation**Même famille depuis l'origine**Immatriculation d'origine**Carte grise française*

12 000 / 18 000 €

La 2cv type mine AZ a été commercialisée d'Octobre 1954 à Mars 1963. Sa cylindrée est de 425 cm³ et sa puissance développée est de 12 ch à 3000 tr/mn. Les caractéristiques principales de ce modèle sont les suivantes, elles changeront avec l'évolution du modèle :

- Plaque de châssis marquée AZ
- Ventilateur 6 pales
- Capot à petites nervures
- Plaque d'immatriculation décalée vers la gauche
- Clignotant sur la custode

La 2cv que nous vous présentons à cette vente a la

particularité de n'avoir été construite que pendant six mois de Décembre 1954 à Mai 1955 car elle est équipée de suspensions à ressorts apparents. Dans la même famille depuis son achat en 1955, cette AZ est en bel état de présentation et possède toujours son immatriculation d'origine. La mécanique est entièrement d'origine et fonctionne très bien. Le châssis spécifique à ce modèle est sain. Un voile de peinture a été réalisé il y a quelques années. L'embrayage centrifuge et les freins fonctionnent normalement. Cette Citroën vous emmènera partout, à son rythme et dans la bonne humeur.

Visible springs
Serial number 176951
Good condition
Same family since new
Original registration
French title

The 2cv type mine AZ was sold from October 1954 to March 1963. Its cubic capacity is 425 cm³ and its power is 12 hp at 3000 rpm. The main characteristics of this model are the following, they will change with the evolution of the model:

- Chassis plate marked AZ
- 6-blade fan
- Bonnet with small ribs
- Number plate shifted to the left
- Indicator on the rear window

The 2CV we present to you at this sale has the particularity to have been built only during six months from December 1954 to May 1955 as it is equipped with sprung suspension. In the same family since its purchase in 1955, this AZ is in beautiful condition and still has its original registration. The mechanics are all original and work very well. The specific chassis of this model is sound. A paint job was done a few years ago. The centrifugal clutch and the brakes work normally. This Citroën will take you everywhere, at its own pace and in a good mood.





64

VOLKSWAGEN COCCINELLE

1954

*Numéro de série 10471024**Bel état de restauration**Lunette arrière ovale**Dans la même famille depuis 1989**Carte grise française*

15 000 / 20 000 €

Saga au passé sombre, la Volkswagen Type-1 est l'œuvre du ressort économique de l'Allemagne totalitaire. Sa création est une volonté du gouvernement allemand de permettre à chaque habitant une mobilité accrue au début des années 1930 et qui s'avère être un succès car le parc automobile allemand double entre 1932 et 1936 passant de moins de 500 000 voitures particulières à 1 000 000. Ferdinand Porsche planchait déjà sur une petite voiture économique avant même que le parti National Socialiste lui confie le projet de « voiture du peuple ». Dévoilée au public en 1938, elle séduit immédiatement 400 000 automobilistes qui en font une pré-commande en envoyant une partie de leurs économies auprès du constructeur sans jamais voir la voiture car la Seconde Guerre Mondiale pointe déjà le bout de son nez.

Après-guerre, l'usine VW, proche de la frontière avec le voisin soviétique passe péniblement de mains en mains du côté des alliés mais commence à connaître un réel succès au début des années 1950 grâce à l'exportation de son modèle en Europe Occidentale et aux États-Unis. Produite jusqu'en 2003, la Coccinelle passera par beaucoup de changements mécaniques, doublant sa puissance initiale en 50 ans.

Symbole même de la voiture populaire mondiale, elle détient aujourd'hui le record du nombre d'unités produites : plus de 21 000 000 !

Le modèle que nous vous présentons fait partie des premières rééditions de la coccinelle d'après-guerre ; mais paradoxalement, VW fêtera le millionième exemplaire produit en 1955. Immatriculée en novembre 1954,

cette Cox porte les numéros de frappe d'un modèle de 1953 et fut probablement achetée un an plus tard par son premier propriétaire.

La voiture présente bien dans l'ensemble, la couleur choisie pour la carrosserie «vert menthe» est typique des colories du modèle dans années 1960 et souligne agréablement les rondeurs de cette dernière. L'intérieur en tissu est conforme avec les matériaux d'époque. Un petit entretien est à prévoir pour prendre la route sereinement. Rare version avec une lunette ovale, cette Coccinelle est le parfait petit classique fiable et amusant à conduire.

Voiture vendue sans contrôle technique





*Serial number 10471024
Good condition
Oval rear window
In the same family since 1989
French title*

A saga with a dark past, the Volkswagen Type-1 is the work of the economic spring of totalitarian Germany. Its creation was the result of the German government's desire to allow each inhabitant greater mobility in the early 1930s, and it proved to be a success, as the number of cars in Germany doubled between 1932 and 1936, rising from less than 500,000 to 1,000,000 private cars. Ferdinand Porsche was already working on a small, economical car even before the National Socialist Party entrusted him with the "people's car" project. Unveiled to the public in 1938, it immediately attracted 400,000 motorists who pre-ordered it by sending part of their savings to the manufacturer without ever seeing the car because the Second World War was already looming.



After the war, the VW factory, close to the border with the Soviet Union, passed from one hand to the other on the side of the Allies, but began to enjoy real success in the early 1950s thanks to the export of its model to Western Europe and the United States. Produced until 2003, the Beetle went through many mechanical changes, doubling its initial power in 50 years.

A symbol of the world's popular car, it now holds the record for the number of units produced: over 21,000,000!

The model we are presenting to you is one of the first reissues of the post-war Beetle, but paradoxically VW will celebrate the one millionth unit produced in 1955. Registered in November 1954, this Cox bears the registration numbers of a 1953 model and was probably purchased a year later by its first owner.

The car looks good overall, the chosen body colour "mint green" is typical of the 1960's model colours and nicely underlines the car's curves. The cloth interior is in keeping with the period materials. A little maintenance is required to take the car on the road with peace of mind. A rare version with an oval window, this Beetle is the perfect little classic, reliable and fun to drive.



Car sold without technical control





CITROEN ID 19 P

1960

Rare Conduite à droite
Numéro de série 3088469
Look inimitable
Modèle mythique
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

ID ou DS ? Idée ou Déesse ? A en juger par le succès rencontré par l'ID, celle-ci n'était à n'en point douter une excellente idée. Citroën n'était pas là pour jouer à fleurets mouchetés en ce mois de mai 1957 lorsque fut lancée l'ID. Bien au contraire, en dotant sa nouvelle mouture de la merveilleuse suspension hydraulique de la DS mais en revoyant un peu la dotation à la baisse, le constructeur du Quai de Javel s'assurait des débouchés commerciaux auprès d'une population plus soucieuse de son portefeuille mais désireuse de s'offrir le raffinement et la fameuse ligne de la DS, couchée sur le papier par Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Notons au passage que le magazine anglais *Classic&Sports Car* décerna à la DS le titre de « most beautiful car of all time ».

Cette Citroën ID 19 livrée neuve le 30 mars 1960 se présente comme une voiture toujours entretenue. Le propriétaire actuel roule régulièrement depuis 22 ans. Certains éléments de carrosserie ont été repris. Tous les divers accastillages extérieurs semblent être présents. Son habitacle est entièrement d'origine à l'exception de la sellerie en tissu rouge, ce qui est assez rare pour être remarqué. D'un point de vue mécanique, le moteur a été refait il y a 20 ans et l'essai routier nous a permis de confirmer le bon fonctionnement de la voiture. Les freins ont été révisés il y a peu. Les sphères sont neuves, la suspension hydraulique monte et descend bien, l'ID reste confortable sur routes difficiles.

La boîte quatre vitesses à commandes au volant se manie sans encombre, ni craquement. C'est un très bel exemplaire que cette ID 19 pour rouler sans craintes d'abimer la carrosserie, ou pour entreprendre une belle peinture, qui lui redonnera ses lettres de noblesses. Petit plus, elle dispose de son double de clés d'origine et d'un dossier de factures à consulter durant l'exposition ou sur demande.



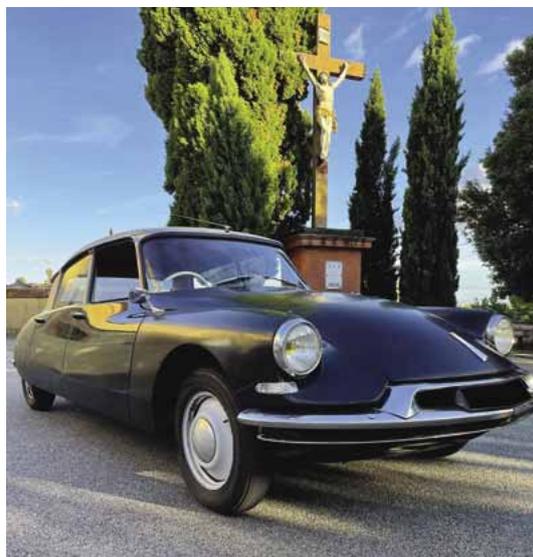
*Export model (right hand drive)
Made in Javel, may be the last remaining example
Serial number 3088469
French title*



ID or DS? Idea or Goddess? Judging by the success of the ID, it was certainly an excellent idea. Citroën was not there to play foil games in May 1957 when the ID was launched. On the contrary, by equipping its new model with the wonderful hydraulic suspension of the DS, but by reducing the equipment a little, the manufacturer from Quai de Javel ensured commercial outlets with a population that was more concerned about its wallet but wished to afford the refinement and the famous line of the DS, written down by Flaminio Bertoni and André Lefebvre. It should be noted in passing that the English magazine *Classic&Sports Car* awarded the DS the title of "most beautiful car of all time".

This Citroën ID 19, delivered new on 30 March 1960, is a car that is still maintained. The current owner has been driving it regularly for 22 years. Some of the bodywork has been taken over.

All the various exterior fittings seem to be present. Its interior is entirely original except for the red cloth upholstery, which is rare enough to be noticed. Mechanically, the engine was rebuilt 20 years ago and the test drive confirmed that the car runs well. The brakes have been revised recently. The ball bearings are new, the hydraulic suspension rises and falls well, the ID remains comfortable on rough roads. The four speed gearbox with



steering wheel controls handles smoothly and without cracking. This is a very nice ID 19 to drive without fear of damaging the bodywork, or to undertake a nice paint job, which will give it back its letters of nobility. A little extra, it has its two original keys, its maintenance manual and a file of invoices to consult during the exhibition or on request.



CITROËN 2CV 6

1990

*Allemande d'origine
Jamais immatriculée
378 km*

40 000 / 50 000 €

La Citroën 2 CV, plus familièrement «deudeuche» ou «deux pattes», est sans conteste la plus représentative des voitures populaires françaises. Sa longue carrière s'est étalée entre 1948 et 1990 avec la fabrication de plus de 5 millions d'exemplaires.

En 1935, Michelin, fabricant français de pneumatiques, rachète Citroën. Pierre Boulanger, le nouveau patron a l'idée de créer une voiture destinée aux classes sociales du monde rural et à faibles revenus, le souci premier étant de permettre à la maison mère Michelin d'accroître son activité de pneumatiques. S'inspirant d'une enquête faite auprès d'un public ciblé, envoyée à plusieurs

milliers d'exemplaires à travers l'ensemble du territoire, Boulanger écrit le cahier des charges précis et draconien, définissant le projet «TPV» («toute petite voiture»): avec quatre places assises, 50 kg de bagages transportables, 2 CV fiscaux, traction avant, 60 km/h en vitesse de pointe, boîte à trois vitesses, facile d'entretien, possédant une suspension permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul, et ne consommant que 3 litres aux 100 kilomètres ! Elle doit pouvoir être conduite facilement, par un débutant ou une femme. Et surtout, aucun signe ostentatoire. Le slogan publicitaire «4 roues sous 1 parapluie» de la fin des années 60, résume assez bien l'esprit général de ce



que le patron attendait. Le projet est caché aux allemands pendant la guerre et le 7 octobre 1948, au Salon de l'Automobile, Citroën présente la 2 CV type A presque définitive. Elle n'est pas encore disponible et il n'est pas possible de voir ce qui se cache sous le capot. Elle est énormément critiquée par la presse qui n'a pas apprécié le silence de la firme autour de son projet. Malgré cela, l'accueil du public est plus enthousiaste. Une plaisanterie est lancée : « Obtient-on un ouvre-boîte avec elle ? ».

En 1949, juste avant l'ouverture du Salon de Paris, elle est reçue par le service des Mines et désignée « Type A » (comme la TPV en 1939). La production de la 2 CV type A commence alors, avec un modèle unique et une seule couleur disponible. Symbole d'une époque, mais aussi d'un certain art de vivre, la 2 CV intègre toutes les générations et toutes les classes sociales. À l'étranger, la 2 CV représente une certaine image de la « France classique », avec la baguette et la Tour Eiffel. La 2 CV a marqué son époque et est devenue un mythe de l'automobile et de l'industrie.

La 2CV que nous vous présentons n'a tout simplement jamais été immatriculée. Cette version Allemande 2CV6 club a une histoire savoureuse.

Elle fut achetée neuve en 1990 par un collectionneur allemand à l'occasion de la naissance de son fils. Le projet étant de lui transmettre la passion automobile, et lui offrir l'automobile pour ses 18 ans. Malheureusement, la mayonnaise ne prend pas entre le fils et la mécanique, et à ses 18 ans, le fils est plus intéressé par l'informatique que par les bielles et les pistons... La 2CV va donc rester entre quatre murs pendant encore 13 ans, moment où le fils se décide à vendre la voiture, son père étant parti rejoindre le paradis des chevrons. Les quelques kilomètres marqués à son compteur sont ceux parcourus dans la propriété familiale, pendant lesquels le père tentait d'inoculer le virus à son fils.

La voiture fut donc stockée pendant 31 ans.

Il n'est pas nécessaire de vous expliquer son état, la voiture est neuve !

Reconnaisable à ses bandes noires verticales sous les portes, son bocal de lave glace en verre, ses antibrouillards arrière ou encore sa couche d'anti-gravillons, cette 2CV d'origine allemande, ce qui explique les phares ronds est une occasion à ne pas manquer de s'offrir une légende de l'automobile, comme sortie d'usine. Cette automobile portera l'année de sa 1ère mise en circulation 31 ans après sa sortie d'usine !





*From germany
Never registered
378 km*

The Citroën 2 CV, more known as «deudeuche» or «two legs», is undoubtedly the most representative of the popular French cars. His long career spanned between 1948 and 1990, producing more than 5 million copies.

In 1935, Michelin, a French tyre manufacturer, bought Citroën. Pierre Boulanger, the new boss, has the idea of creating a car for the social classes of the rural world and low income, the primary concern being to allow the parent company Michelin to increase its tyre activity. Inspired by a survey of a targeted audience, sent to several thousand copies throughout the territory, Boulanger writes the precise and draconian specifications, defining the project "TPV" ("any small car"): with four seats, 50 kg of transportable luggage, 2 tax CVs, front-wheel drive, 60 km/h in top speed,



three-speed gearbox, easy to maintain, with a suspension allowing to cross a ploughed field with a basket of eggs without breaking a single one, and consuming only 3 liters per 100 kilometers! It must be easy to drive, by a beginner or a woman. And above all, no ostentatious signs. The advertising slogan "4 wheels under 1 umbrella" of the end of the 60's, summarizes rather well the general spirit of what the boss expected. The project is hidden from the Germans during the war

and on October 7, 1948, at the Motor Show, Citroën presents the 2 CV type A almost definitive. It is not yet available and it is not possible to see what is hidden under the hood. She is highly criticized by the press who did not appreciate the silence of the firm around her project. Despite this, the audience is more enthusiastic. A joke is launched: "Do you get a can opener with it?".

In 1949, just before the opening of the Paris Motor Show, it was received by the Mining Department and designated "Type A" (like the POS in 1939). The production of the 2 CV type A begins then, with a single model and only one color available. Symbol of an era, but also of a certain art of living, the 2 CV integrates all generations and all social classes. Abroad, the 2 CV represents a certain image of «classic France», with the wand and the Eiffel Tower. The 2 CV marked its time



and became a myth of the automobile and the industry. The 2CV we present to you has simply never been registered. This German 2CV6 club version has a tasty history.

It was bought new in 1990 by a German collector on the occasion of the birth of his son. The project was to pass on his passion for cars, and offer him the car for his 18th birthday. Unfortunately, mayonnaise doesn't come between the wire and the mechanics, and at the age of 18, the son is more interested in computers than in connecting rods and pistons... The 2CV will therefore remain between four walls for another 13 years, when the son decides to sell the car, his father having gone to the

paradise of chevrons. The few kilometres marked on his meter are those travelled in the family property, during which the father tried to inoculate his son with the virus. The car was stored for 31 years.

It is not necessary to explain its condition, the car is new!

Recognizable by its vertical black bands under the doors, its glass windshield washer jar, its rear fog lamps or even its layer of anti-gravel, this 2CV of German origin, which explains the round headlights is an opportunity not to be missed to offer a legend of the automobile, as output of the factory. This car will carry the year of its first release into circulation 31 years after its release from the factory!



74

MERCEDES BENZ 280 SE 3.5 COUPE

1970

Numéro de série 11102610000707

Ligne prestigieuse

Rare modèle européen avec boîte de vitesse manuelle

Moteur à toute épreuve

70 000 / 90 000 €

En 1969, pour palier au « petit » moteur des 250 et 280 SE, Mercedes Benz lance les 280 SE cabriolets et coupés motorisés par un V8. Ces voitures utilisent les mêmes plates-formes et carrosseries que les modèles 6 cylindres, mais s'adressent à une clientèle qui veut plus de luxe, et plus de puissance. Témoins de cette volonté : le cuir est omniprésent dans l'habitacle et la quantité de boiseries est impressionnante, le tout de série, s'il vous plaît.

Les moteurs 3,5L V8 sont un bond technologique en comparaison du six cylindres, en partie grâce à leur système d'injection électronique et leur l'allumage qui se retrouveront sur les moteurs de la classe 5. Il en découle des performances très flatteuses : 205 Km/h en pointe et le 0 à 100 Km/h en 9,5'.

La voiture présentée a été en possession du même propriétaire entre 1982 et 2020 et possède ses carnets. Elle a bénéficié d'une peinture en 2016 et de nombreux

travaux d'améliorations ont été faits en 2021 (réfection des chromes, entretien électrique, ...). La sellerie en cuir noir présente très bien et s'accorde à ravir avec la peinture blanc cassé. Nous vous la pressentons aujourd'hui dans un bel état global de présentation.

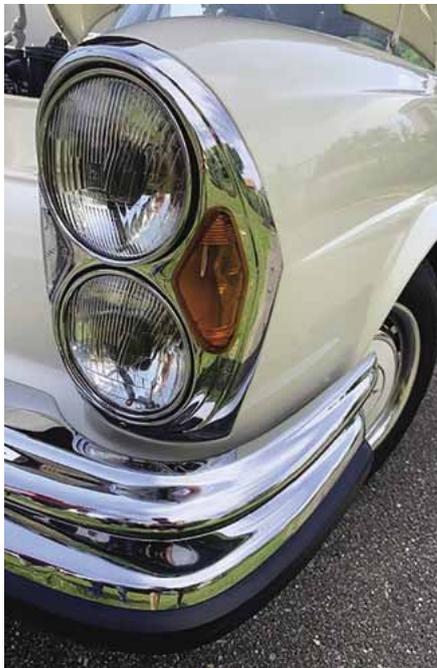
À noter que le soubassement gauche mériterait une attention particulière afin que la rouille ne prenne pas le dessus.

Avec seulement 4 502 unités, en majorité exportées, les coupés étaient plus rares que les cabriolets.

C'est dire si un coupé 280 SE 3,5 litres « européen » est une rareté absolue. C'est le cas de la voiture présentée, dont l'équipement confirme la destination initiale malgré ses phares américains : boîte manuelle à quatre rapports, compteur en kilomètres, thermomètre en degrés Celsius, platine des commandes de climatisation et de ventilation de type européen.

*Prestigious line
Rare European model with manual gearbox
Engine to any test*

In 1969, to compensate for the "small" engine of the 250 and 280 SE, Mercedes Benz launched the 280 SE convertibles and coupes powered by a V8. These cars used the same platforms and bodywork as the 6-cylinder models, but were aimed at a clientele that wanted more luxury and more power. Evidence of this: leather is omnipresent in the cabin and the amount of woodwork is impressive, all as standard, please.



The 3.5L V8 engines are a technological leap forward compared to the six-cylinder, thanks in part to their electronic fuel injection system and ignition system, which will be found on the Class 5 engines. The result is a very flattering performance: 205 Km/h top speed and 0 to 100 Km/h in 9.5'.

The car presented was in the possession of the same owner between 1982 and 2020 and has its logbooks. It has been painted in 2016 and many improvements have been made in 2021 (chrome, electrical maintenance, ...). The black leather upholstery looks very good and matches the off-white paint. The car is now in a very good state of presentation. Note that the left undercarriage could use some attention to prevent rust from taking over.



With only 4,502 units, mostly exported, coupes were rarer than convertibles.

This means that a 280 SE 3.5 litre 'European' coupé is an absolute rarity. This is the case of the car presented here, whose equipment confirms its initial destination despite its American headlights: four-speed manual gearbox, kilometre counter, thermometer in degrees Celsius, European-style air-conditioning and ventilation control plate.



CITROËN DS BOSSAERT

1963

Numéro de série 4247187 - Unique coupé survivant

Une des DS la plus rare du Monde

Dessin Frua - Bel état de conservation

Carte grise française

100 000 / 120 000 €

L'extraordinaire histoire de la 19 GT est avant tout l'histoire d'un homme qui fut à l'origine du projet. Passionné de mécanique, Hector Bossaert, aperçoit dans la DS, un potentiel auquel peu de clients s'intéressent. Originaire du Nord, Mr Bossaert s'attèle à de petites préparations mécaniques. Il va même jusqu'à vendre des kits permettant d'augmenter la puissance de son moteur en un tour de main. C'est ainsi qu'à la fin des années 1950, il réalise des modifications sur des moteurs de DS et ID et sa renommée dans le domaine va le pousser à aller encore plus loin jusqu'à créer son propre coupé sur base de DS 19. Ce projet voit le jour en 1959 avec l'aide de Pietro Frua qui établira les plans stylistiques de ce qui deviendra la GT 19.

Raccourci de plus de 45 cm par rapport à la berline, la GT dispose aussi d'une garde au sol plus basse de 7 cm. Côté esthétique, l'avant ne change pas beaucoup mais l'arrière adopte des ailes caractéristiques. Et c'est cette partie arrière qui va vraiment faire de ce coupé une chose atypique, reprenant les codes des berlines et coupés transalpins. Enfin, la GT dispose d'une lunette arrière en plexiglas et de blasons aux chevrons tournés d'un quart vers la droite comme clin d'œil au modèle. L'histoire raconte que Henri Gery est venu voir Monsieur Bossaert en lui déclarant ; je veux une voiture pour gagner Lyon - Charbonnières. Dans l'habitacle, l'esprit DS ne subsiste quasiment plus et on se retrouve assis derrière une flopée de cadrans type

Jaeger surement plus jolis que les cadran DS « classiques » et un compteur gradué à 200 km/h. Avec une préparation moteur, le 4 cylindres de 1900 cm³ de la 19 passera de 75 à plus de 100 cv, propulsant le GT à près de 170 km/h en pointe, un record !

La sellerie est typique des DS haut de gamme, tout de cuir tendu et extrêmement confortable mais il est vrai que la banquette arrière s'est fortement rapprochée de la banquette avant à cause de l'empattement raccourci.

Onze coupés furent fabriqués par la société de Mr Bossaert « Gété » à Meteren et seulement 2 cabriolet. Aujourd'hui subsistent seulement un coupé et l'unique cabriolet faisant de ces raretés de véritables mirages.

Notre exemplaire, le 09 (cabriolet et coupé confondus) fut vendus à Monsieur Chevalier le 21/10/63. Arrivée jusqu'à nous dans un état sans doute restauré, elle fut très bien conservée par son propriétaire. Elle arbore une peinture bordeaux avec des jantes en aluminium à liseré assorti à la carrosserie. La GT dispose de tous ces éléments esthétiques caractéristiques notamment la nomination « 19 GT Bossaert » en lettre dorées sur la malle arrière ainsi que les deux paires de chevrons tournés vers la droite sur les custodes arrière. Dans l'habitacle, l'intérieur sublimement patiné présente encore très bien et ne ment pas sur les qualités de fabrications françaises de l'époque.



Le moteur d'origine ayant probablement été cassé, il conviendra de le réparer comme à l'époque, pour pouvoir entièrement profiter de cette fantastique voiture.

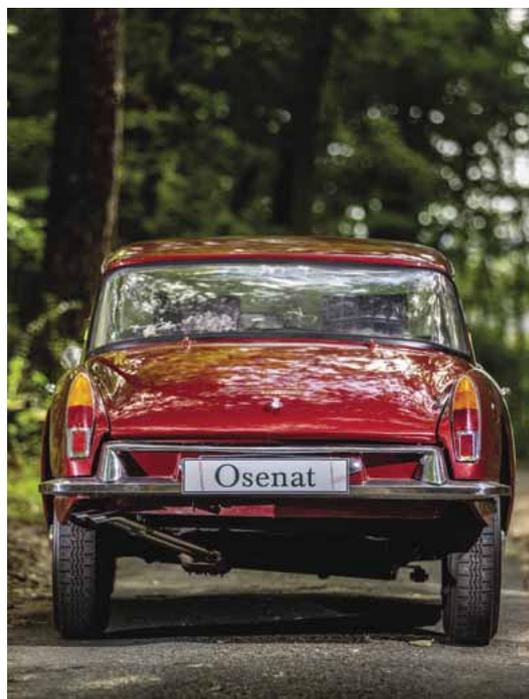
Nous vous offrons la possibilité d'acquérir une voiture unique au Monde mais très connue des amateurs de Citroën, exposée à Rétromobile en 2016, véritable OVNI sur la route qui vous montrera un tout autre aspect de la mythique DS.





*Serial number 4247187 - Only surviving coupé
One of the rarest DS in the world
Frua drawing - Good condition
French title*

The extraordinary story of the 19 GT is first and foremost the story of the man behind the project. Hector Bossaert, a mechanics enthusiast, saw a potential in the DS that few customers were interested in. Originally from the North of France, Mr Bossaert began to work on small mechanical preparations. He even goes so far as to sell kits that allow him to increase the power of his engine in no time. Thus, at the end of the 1950s, he made modifications to DS and ID engines and his reputation in the field led him to go even further and create his own coupé based on a DS 19. This project was born in 1959 with the help of Pietro Frua, who drew up the stylistic plans for what would become the GT 19. Shorter by more than 45 cm than the saloon, the GT also had a 7 cm lower ground clearance. In terms of aesthetics, the front end doesn't change much but the rear end adopts characteristic wings. And it is this rear end that really makes this coupé an atypical thing, taking up the codes



of transalpine saloons and coupes. Finally, the GT has a plexiglass rear window and the chevron shields turned a quarter to the right as a nod to the model. The story goes that Henri Gery came to see Mr Bossaert and said: "I want a car to win Lyon - Charbonnières".

In the cockpit, the DS spirit is almost non-existent and one finds oneself seated behind a flurry of Jaeger-type dials, which are certainly nicer than the "classic" DS dials, and a speedometer graduated at 200 km/h. With an engine preparation, the 4 cylinder of 1900 cm³ of the 19 will go from 75 to more than 100 hp, propelling the GT to nearly 170 km/h, a record!

The upholstery is typical of the top-of-the-range DS, all taut leather and extremely comfortable, but it is true that the rear seat has been moved much closer to the front seat because of the shortened wheelbase.

Nine coupés were built by Mr Bossaert's company "Gété" in Meteren and only 2 cabriolet. Today only one coupé and the only cabriolet remain, making these rarities real mirages.

Our example, the 09 (cabriolet and coupé together) was sold to Mr Chevalier on 21/10/63. It arrived here in a restored condition and was very well preserved by its owner. It has a burgundy paint job and aluminium rims with a border that matches the bodywork. The GT has all these characteristic aesthetic elements, notably the name "19 GT Bossaert" in gold lettering on the rear trunk and the two pairs of chevrons facing to the right on the rear quarter windows. In the interior, the sublimely patinated interior still presents very well and does not lie about the quality of French manufacturing of the time. The original engine has probably been broken, so it will have to be repaired as it was at the time, in order to fully enjoy this fantastic car.

We offer you the possibility to acquire a car unique in the world but very well known to Citroën enthusiasts, exhibited at Retromobile in 2016, a real UFO on the road which will show you a completely different aspect of the mythical DS.





JAGUAR TYPE E SÉRIE I - 3,8L

1964

Numéro de série 880728

Dossier d'entretien

Carte grise française

Rarissime hard-top d'origine

100 000 / 120 000 €

C'est lors du salon de Genève 1961 que la Jaguar Type E fut présentée. « L'excitation des médias était à son comble, nous rappelle la marque, la courte balade offerte aux journalistes faisait tellement fureur que le fondateur de Jaguar, Sir Williams Lyons, s'est rendu compte qu'une seule voiture ne suffisait pas. Il a ordonné à un pilote d'essai de partir immédiatement vers les ateliers de Jaguar à Coventry et de revenir en Suisse, de nuit, au volant d'une autre Type E ». La légende veut également qu'Enzo Ferrari, découvrant la Jaguar Type E pour la première fois, ait déclaré « C'est la plus belle voiture au monde ». La sublime anglaise est ainsi : un objet de mythe, de légendes, d'histoires et de souvenirs. La première rencontre avec un tel engin a laissé chez beaucoup un souvenir impérissable. Ses lignes sensuelles et racées lui ont d'ailleurs valu d'être sanctifiée comme un véritable objet d'art : la Type E a une place permanente au MOMA de New-York ! Parce qu'elle est la plus pure, la plus authentique, la plus sauvage également, la Type E de première série en version 3,8 litres est la plus recherchée des collectionneurs. Ce tout premier modèle échappe aux avatars que connaîtra par la suite une génération riche de multiples variantes. La

plupart du temps, hélas, les voitures connaissant une longue carrière sont victimes de divers reprises et ajouts. La Type E est synonyme de rêve d'enfant. Elle est l'œuvre de l'ingénieur W.M. Heynes, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par Jaguar, et le succès de Cunningham aux 24 Heures du Mans 1960. On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril : 7 827 exemplaires furent construits.

La voiture présentée est une série 1 à moteur 3,8 litres du millésime 1964. La voiture possède son hard top d'origine. Son état n'est pas « concours » ce qui la rend naturelle, accessible, désirable. Son actuel propriétaire, fin connaisseur d'automobiles (les alfa SZ et SVZ entre autres n'ayant pas de secret pour lui) en a pris possession en 2015 et n'a roulé qu'environ 2 000km. Son ancien propriétaire la possédait depuis 1985, marque de la grande affection qu'il lui portait. Elle a donc été traitée avec une extrême attention ces 40 dernières années.

Elle servait l'été à acheter le pain et prendre le café sur la côte d'azur puis l'hiver arrivant, était rapatriée à Paris, au garage Jackie Jag qui prenait soin d'elle (roulage, remplacement des pièces usées, ...) en attendant l'arrivée du printemps, ou le cercle vertueux en direction du Sud recommençait. Cette voiture a bénéficié de nombreuses pièces neuves récentes, et est prête à donner le sourire à son nouveau propriétaire.



Serial number 880728
Service record
French title
Extremely rare original hard-top

The Jaguar E-Type was introduced at the 1961 Geneva Motor Show. Media excitement was at its peak, "the brand reminds us," the short ride offered to journalists was such a hit that Jaguar's founder, Sir Williams Lyons, realised that one car was not enough. He ordered a test driver to leave immediately for Jaguar's Coventry workshops and return to Switzerland at night in another E-Type. Legend also has it that Enzo Ferrari, on seeing the Jaguar E-Type for the first time, said, "This is the most beautiful car in the world. The sublime English car is like that: an object of myth, legend, stories and memories. The first encounter with such a machine has left many with lasting memories. Its sensual, sleek lines have earned it a place in the MOMA in New York as a true work of art. Because it is the purest, the most authentic, and also the wildest, the first series E-Type in its 3.8-litre version is the most sought-after by collectors. This very first model escaped the avatars that a generation rich in multiple variants would later know. Unfortunately, most of the time, cars with a long career fall victim to various



reworks and additions. The E-Type is a child's dream. It was designed by the engineer W.M. Heynes, and its sporting kinship with the D-Types is indisputable. The E-Type was intended as a replacement for the XK, but translated Jaguar's sporting experience and Cunningham's success at the 1960 Le Mans 24 Hours into a touring car. The car's flowing lines, aggressive snout and swept-back rear end create a virile, cat-like profile: 7,827 were built.

The car presented here is a Series 1 with a 3.8 litre engine from the 1964 model year. The car has its original hard top. Its condition is not "concours" which makes it natural, accessible and desirable. Its current owner, a fine connoisseur of cars (Alfa SZ and SVZ among others having no secrets for him) took possession of it in 2015 and has only driven about 2,000km. Its previous owner had owned it since 1985, a mark of the great affection he had for it. It has therefore been treated with extreme care over the last 40 years. It was used in the summer to buy bread and coffee on the French Riviera, then in the winter it was brought back to Paris, to the Jackie Jag garage, which took care of it (rolling, replacement of worn parts, ...) until spring arrived, when the virtuous circle towards the South started again. This car has benefited from many recent new parts, and is ready to give a smile to its new owner.





82

PORSCHE 356 B ROADSTER

1961

Châssis n° 89295

Moteur 90 cv numéro 802307

Restauration complète

Matching Numbers châssis moteur

Carte grise française

180 000 / 200 000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c'est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres à plat en porte-à-faux arrière. La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version speedster sera créée dès 1954 !

Pour le millésime 1960, Porsche modernise sa 356 avec l'apparition du modèle 356 B et à partir de 1961, les roadsters sont fabriqués chez d'Ieteren.

La voiture présentée a bénéficié d'une restauration totale, notamment au niveau de la carrosserie chez un tôlier formeur français. Trains roulants et moteur

ont également profité d'une rénovation, de même que l'ensemble du système électrique. La grande majorité des pièces ont été commandées chez Tanner et Porsche, fournisseur de pièces réputé.

La voiture est une «daily driver» grâce à ses freins à disques et ses pneus modernes.

A noter également lors de la restauration du châssis la mise en place de points d'ancrage pour faciliter l'installation d'un harnais.

Elle se présente donc dans un excellent état de présentation, témoin d'une restauration de qualité. Les alignements de carrosseries sont proches de la perfection et sa peinture noire lui sied à merveille. Le dessous de caisse a été entièrement protégé à l'anti-gravillon

Notre essai routier nous a permis de constater que la voiture se conduisait avec grand plaisir et avec une vraie sensation de sécurité grâce aux améliorations apportées.

Le propriétaire livrera avec la voiture quatre roues d'origine avec freins tambours et pneus collection, les structures des sièges d'origine entièrement chromés à neuf, un rouleau de cuir pour refaire les sièges avec le même que celui des baquets actuels.
Une des plus belles 356 roadster jamais présentée !



*Chassis number 89295
90 hp engine number 802307
Complete restoration
Matching Numbers chassis engine
French title*

Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and marketed by Porsche. Conceived by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen and designed by Erwin Komenda, it was produced in series from 1948 to 1965. Technically, it is a monocoque with four independent wheels and a four-cylinder flat engine in the rear cantilever. Production of the 356 lasted more than 17 years and 78,000 cars were built. Originally the 356 was available as a coupé and a cabriolet, then at Hoffmann's request a speedster version was created in 1954! For the 1960s, Porsche modernised the 356 with the appearance of the 356 B model and from 1961 onwards, the roadsters were manufactured by d'Ieteren.

The car presented here has benefited from a complete restoration, notably the bodywork, by a French sheet

metal worker. The running gear and engine have also been renovated, as well as the entire electrical system. The vast majority of the parts were ordered from Tanner and Porsche, a well-known parts supplier.

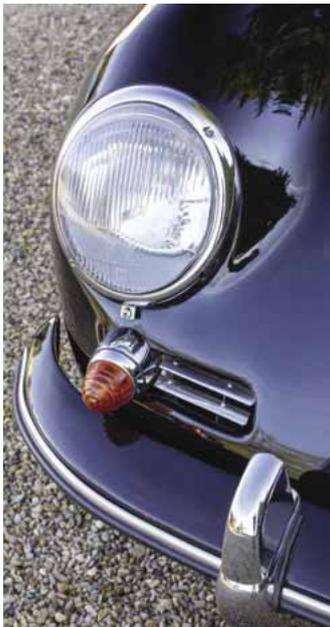
The car is a "daily driver" thanks to its disc brakes and modern tyres.

Also noteworthy during the restoration of the chassis was the installation of anchor points to facilitate the installation of a harness.

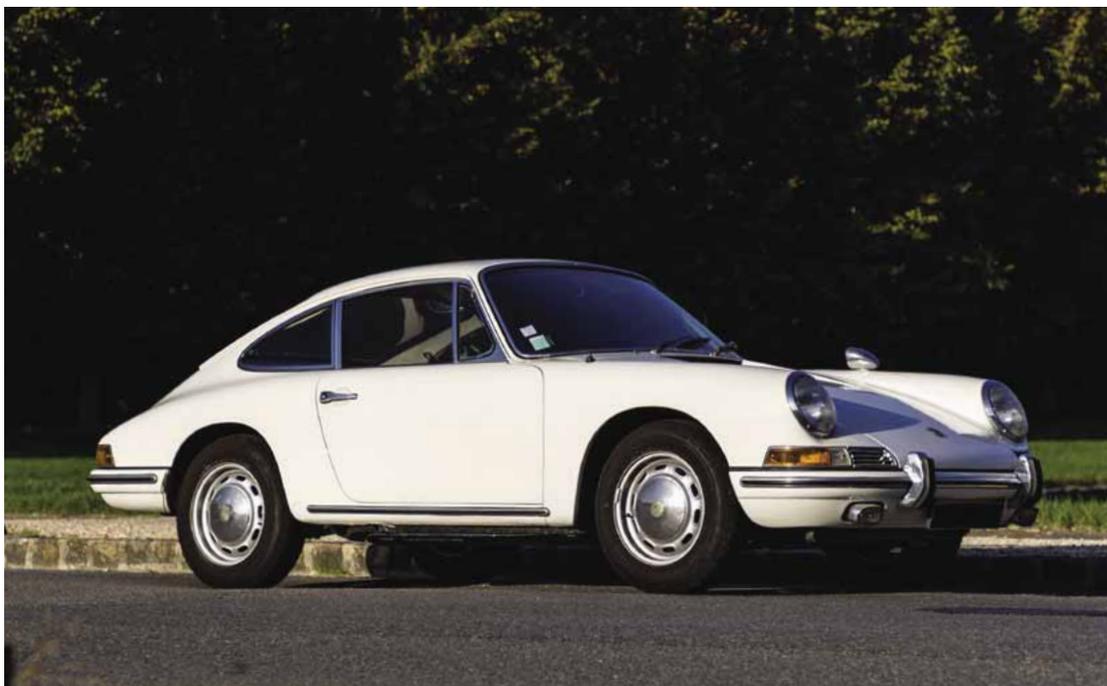
The car is therefore in an excellent state of presentation, witness to a quality restoration. The bodywork alignments are close to perfection and the black paintwork suits it perfectly. The underbody has been fully protected with anti-gravel

Our test drive showed that the car was a pleasure to drive and had a real sense of security thanks to the improvements made. The owner will deliver with the car four original wheels with drum brakes and vintage tyres, the original seat frames fully chromed to new, a roll of leather to redo the seats with the same as the current bucket seats.

One of the most beautiful 356 roadsters ever presented!







PORSCHE 912

1967

Numéro de série 12801942

Numéro de moteur 1085518

Dans la même famille depuis l'origine

Historique limpide

Bel état de conservation

35 000 / 45 000 €

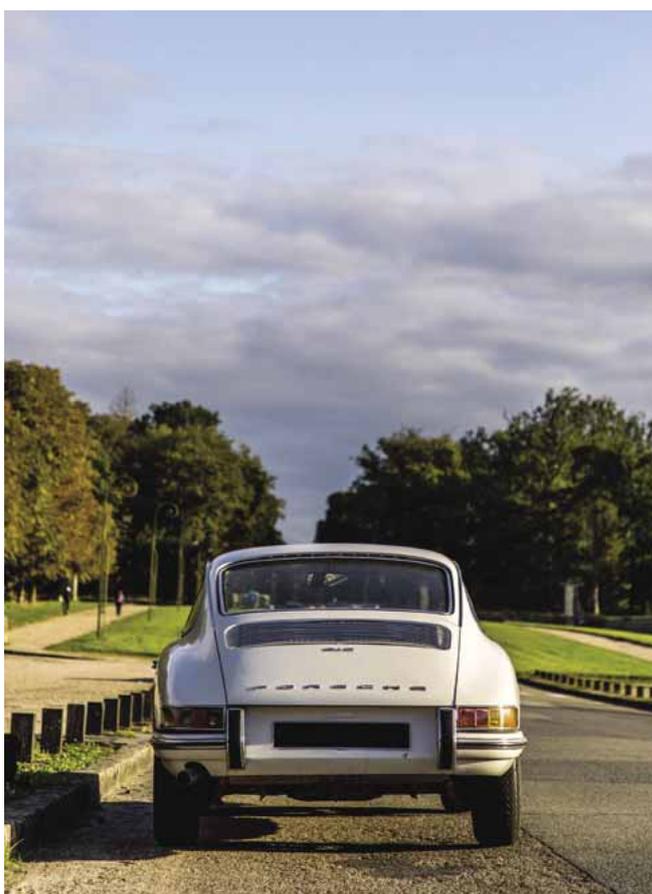
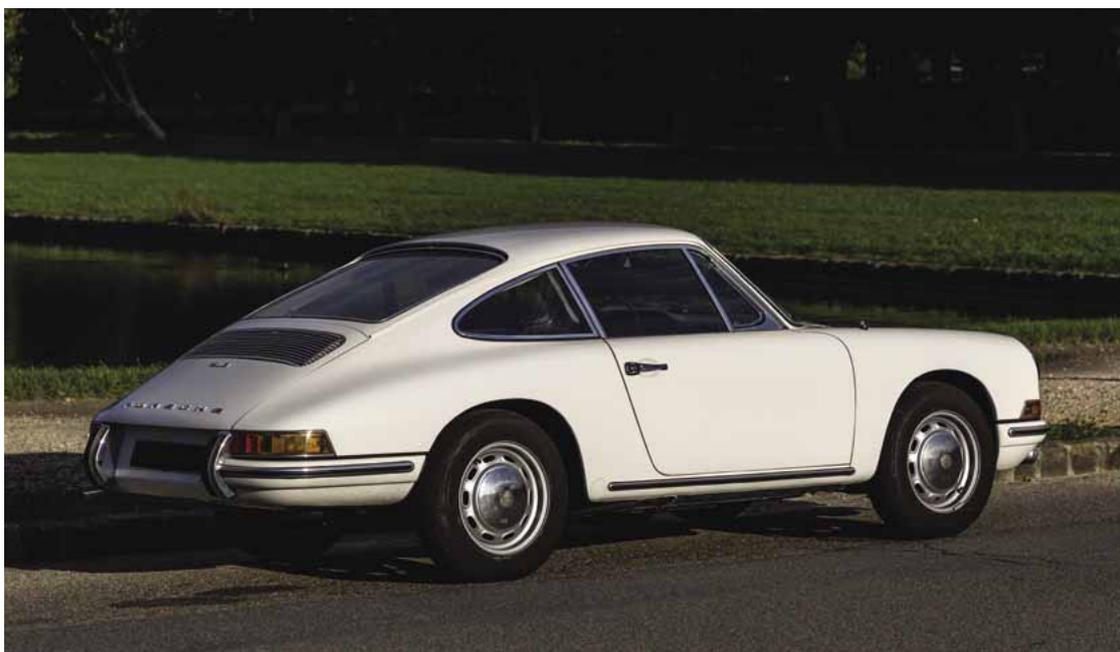
La 912 représentait l'entrée de gamme Porsche pour 1965. Le retrait de la 356 et la montée en gamme de la 911 étaient un possible risque commercial pour la marque de Stuttgart qui ne souhaitait nullement se priver de la clientèle de la 356. C'est ainsi que fut lancée la 912. Elle est équipée du quatre-cylindres de la 356, initialement en 1.6 l et à culasses et bloc en aluminium. Afin de rester dans la gamme de prix de sa devancière, la 912 se devait de faire l'impasse sur un certain nombre de raffinements tels la montre électrique, l'indicateur de pression d'huile moteur, le volant en bois ou les jantes chromées. Cela n'empêchait en rien la 912 d'être beaucoup plus confortable que la spartiate 356 tout en restant bien plus accessible qu'une 911.

Porsche avait parfaitement senti le marché et la 912 connut un grand succès de 1965 à 1969.

L'exemplaire de Porsche 912 que nous vous présentons fut immatriculé pour la première le 6 décembre 1967 après avoir été inspecté à l'usine en Allemagne le 30 novembre de la même année.

Parvenue jusqu'à nous avec ses livrets et carnets d'origine, cette 912 est une voiture familiale qui fut rachetée par le beau-frère du premier propriétaire en octobre 1969 et qui la conserva jusqu'à aujourd'hui en prenant soin de garder les papiers d'origine du véhicule.

Arrêtée pendant plus de 20 ans, la voiture connut une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine ;



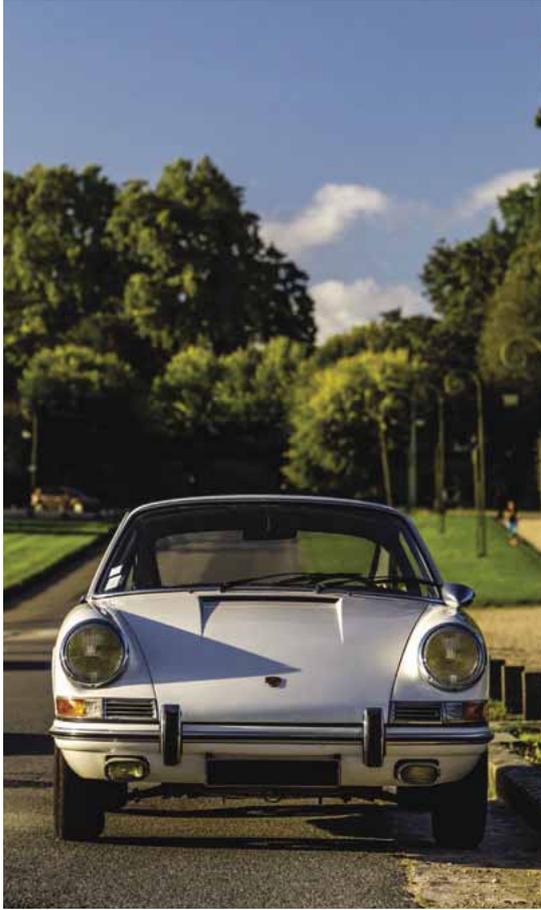
le moteur connu également une réfection complète et toutes les factures justificatives sont conservées dans le dossier.

Aujourd'hui, la voiture se présente sous une belle robe blanche et un intérieur en skaï noir d'origine.

A la conduite, la 912 se comporte bien avec un son caractéristique des flat-4 ; le freinage et la direction indique que la voiture est en bonne santé mécanique et qu'elle fut suivie avec rigueur.

Pour tous les amoureux de Porsche et d'histoires familiales, cette véritable première main est un collector à n'en pas douter.





*Serial number 12801942
 Engine number 1085518
 In the same family since the beginning
 Clear history
 Good condition*

The 912 was Porsche's entry-level model for 1965. The withdrawal of the 356 and the rise of the 911 of the 911 was a possible commercial risk for the Stuttgart-based brand, which did not the 356's clientele. This is how the 912 was launched. It was equipped with the four-cylinder engine of the 356, initially with a 1.6 litre engine and aluminium cylinder heads and block. In order to remain in the price range of its predecessor, the 912 had to do without a number of refinements such as the electric clock, the engine oil pressure gauge, the wooden steering wheel or the chrome rims. This did not prevent the 912 from being much more comfortable than the spartan 356 and yet much more affordable than a 911. Porsche had a good feel for the market and the 912 was a great success from 1965 to 1969.

The example of the Porsche 912 presented here was registered for the first time on 6 December 1967 after being inspected at the factory.

December 1967 after having been inspected at the factory in Germany on 30 November of the same year. This 912 is a family car that was bought by the brother-in-law of the first owner in October 1969 and has been kept until today, taking care to keep the original papers of the car. Stopped for over 20 years, the car was repainted in its original colour, the engine was





also completely rebuilt and all the supporting invoices are on file.

Today, the car is presented in a beautiful white colour with an original black leather interior.

When driving, the 912 handles well with a characteristic flat-4 sound; the braking and steering indicate that the car is mechanically sound and has been rigorously maintained.

For all lovers of Porsche and family history, this true first hand car is a collector's item without a doubt.



ASTON MARTIN DB4 « SERIES III »

1961

*Numéro de série 687L**Matching Numbers**Même propriétaire depuis 1977**Française d'origine**Configuration esthétique rare**Carte grise française*

350 000 / 450 000 €

1958, Salon Automobile de Londres, Aston Martin présente une voiture entièrement nouvelle depuis le châssis jusqu'au moteur. Créant l'évènement autour de son stand, la marque anglaise vient de faire basculer sa production dans l'ère moderne et marque d'un pas prononcé son entrée dans la cour des grands. Avec 240 chevaux sous le capot tiré d'un moteur 6 cylindres en ligne à double arbres à cames en aluminium le tout alimenté par deux gros carburateurs SU HD8, la DB4 est un féroce concurrent aux Ferrari 250 ou Jaguar XK150 puis Jaguar Type-E dont les moteurs ont beaucoup de similitudes.

De nombreuses versions viendront restyler la DB4 dans un souci d'améliorations esthétiques et mécaniques ; de nombreuses surchauffes moteurs étaient à déplorer sur les premières versions. Entre-temps, Aston Martin remporte la première place aux 24h du Mans en 1959 grâce à la DBR1 et au talent de pilotage de Caroll Shelby ce qui fait augmenter les ventes de la DB4.

La carrosserie, dessinée en élégant « fast back » est dû à un judicieux mariage de la firme avec l'entreprise Touring qui se démènera sur ce modèle à faire épouser des feuilles d'aluminium sur un treillis tubulaire. Un autre mariage

anglo-italien est célébré en 1960 avec l'arrivée de leur création, l'Aston Martin DB4 GT Zagato dessinée par Ercole Spada et assemblée en 19 exemplaires seulement chez le carrossier milanais. La GT Zagato est sûrement l'une des plus belles voitures d'après-guerre jamais créée et fera entrer la DB4 dans la légende. En 1961 est dévoilée la série III de la DB4 qui se verra apposer de nouveaux feux arrière et qui est également la dernière version à porter la calandre originale des premières séries.

La gamme DB4 se terminera en 1963 avec la série V, très proche de l'Aston Martin DB5.

Livrée à l'origine dans cette belle couleur « plum » (prune en anglais), cette Aston Martin DB4 fut achetée par Monsieur Lorendeau, un industriel lainier de Tarbes en 1961. Extrêmement rare sur nos routes à l'époque, le bolide



quelque soit l'époque. Un quart de clé vers la droite et le 6 cylindres en ligne s'ébranle devant vous dans une sonorité roque mais discrète. A la conduite, la DB4 se comporte très bien et restons surpris de sa santé mécanique pour une dame qui vient de souffler ses 60 bougies. Direction, freinage, accélération, embrayage, tout est parfaitement réglé et appellent à conduire cette sculpture automobile pendant de longues heures sur les routes de campagne. D'une voiture qui faisait rêver à sa sortie d'usine en 1961, notre exemplaire n'a rien perdu de sa superbe ; si certaines choses se bonifient avec l'âge, cette DB4 en fait partie. Nous vous proposons un rare exemplaire français d'origine avec son moteur d'origine de 3.7 L ainsi qu'un historique limpide.



devait être une véritable curiosité dans ce pays escarpé où le chant du 6 cylindres était amplifié par l'écho des montagnes. Après quelques années d'emploi et de plaisirs, elle est vendue à un mannequin masculin qui l'immatricule 007 à Paris puis revendue à Monsieur Gilles de Baudry d'Asson (banquier) qui la cède à Mr Jean Louis Bertin, un autre banquier de la capitale. Maniaque et amoureux de son coupé, ce quatrième propriétaire qui deviendra historien français officiel de la marque Aston Martin pris le soin de faire entretenir régulièrement sa voiture chez Richard Williams à Londres ce qui lui permit de traverser la décennie en conservant sa belle patine d'époque.

C'est en 1977, 16 ans après la sortie d'usine de cette DB4 que Mr M. ami de Mr Bertin, collectionneur aguerrri de voitures anglaises et écrivain célèbre de livres sur la marque achète notre exemplaire, séduit par son histoire et par sa rare origine française.

Avoir cet exemplaire devant les yeux c'est participer à une expérience où la quasi-totalité des sens se mettent en éveil ; la vision de cette ligne mythique sublimée par cette couleur originale en est un avant-gout. Pénétrer dans son habitacle c'est prendre place à bord d'une capsule temporelle ; tout est là comme en 1961, seule la force du temps a fait son ouvrage en magnifiant l'aspect esthétique de ce coupé. Les cuirs noirs arborent une belle patine d'usage comme l'ensemble du tableau de bord mais le tout reste en bel état et surtout fonctionnel, les différents propriétaires ont pris grand soin de conserver l'auto en état de marche





*Serial Number 687L
Matching Numbers
Same owner since 1977
Original French
Rare aesthetic configuration
French title Card*

1958, London Motor Show, Aston Martin presents a completely new car from the chassis to the engine. Creating the event around its stand, the English brand has just tipped its production in the modern era and marks a pronounced step into the big leagues. With 240 horsepower under the hood and a 6-cylinder in-line engine with dual aluminum camshafts all powered by two large SU HD8 carburetors, the DB4 is a fierce competitor to the Ferrari 250 or Jaguar XK150 and then Jaguar Type-E whose engines have many similarities.

The DB4 will be restyled by many versions in the interest of aesthetic and mechanical improvements; many engine overheats were to be deplored on the first versions. Meanwhile, Aston Martin won the first place at the Le Mans 24h in 1959 thanks to the DBR1 and the driving talent of Carroll Shelby which increases the sales of the DB4.

The bodywork, designed in an elegant «fast back» is due to a judicious marriage of the firm with the company

Touring who will struggle on this model to make aluminum sheets on a tubular lattice. Another Anglo-Italian wedding was celebrated in 1960 with the arrival of their creation, the Aston Martin DB4 GT Zagato designed by Ercole Spada and assembled in only 19 copies at the Milanese body shop. The GT Zagato is surely one of the most beautiful post-war cars ever created and will bring the DB4 into the legend.

In 1961, the Series III of the DB4 was unveiled, which will be fitted with new tail lights and is also the latest version to carry the original grille of the first series.

The DB4 range will end in 1963 with the V series, very close to the Aston Martin DB5.

Originally delivered in this beautiful «plum» colour, this Aston Martin DB4 was bought by a rich Pyrenean wooler in 1961. Extremely rare on our roads at the time, the car must have been a real curiosity in this steep country where the song of the 6 cylinders was amplified by the echo of the mountains. After a few years of employment and pleasure, the craftsman sells his beautiful English to a Parisian dancer who gives it to Mr Bertin, banker in Paris. Manic and in love with his coupe, this third owner took care to have his car regularly maintained at Richard Williams in London which allowed him to go through the decade by preserving his beautiful patina of time.



It is in 1977, 16 years after the factory exit of this DB4 that Mr M. great collector of English cars and famous writer of books on the brand bought this one, seduced by its history and by its rare French origin.

To have this copy before the eyes is to participate in an experience where almost all the senses are awakened; the vision of this mythical line sublimated by this original color is a preview. Entering its interior means taking place aboard a time capsule; everything is there as in 1961, only the force of time made its work by magnifying the aesthetic aspect of this coupe. The black leathers have a nice patina of use as the whole dashboard but everything remains in good condition and especially functional, the different owners took great care to keep the car in working condition whatever the time. A quarter of a key to the right and the 6 cylinders in line shakes in front of you in a roque but discreet sound. When driving, the DB4 behaves very well and remain surprised by its mechanical health for a lady who has just blown her 60 candles.

Steering, braking, acceleration, clutch, everything is perfectly adjusted and call to drive this car sculpture for long hours on the country roads. From a car that made us dream when leaving the factory in 1961, our model has lost nothing of its superb; if some things improve with age, this DB4 may be part of it. We offer you a mythical model with a prestigious history.





94

CITROËN SM

1971

*Série 00SB8555**Moteur C114/1 107 127**Carte grise française*

35 000 / 45 000 €

Lancée en mars 1970 et basée sur la plateforme de la DS, la SM eut la malchance de naître dans une période difficile pour les grosses cylindrées. Développée en partie avec Maserati, la SM était particulièrement en avance sur son temps avec un dessin des plus remarquables ainsi qu'une suspension hydropneumatique chère à la firme aux chevrons. Bien que l'on puisse penser que sa mécanique s'avère être issue directement du V8 de la Maserati Indy auquel on aurait amputé deux cylindres. Il s'avère pourtant que le moteur de la SM de série fut développé à partir d'une feuille blanche. Fort de 6 cylindres placés en V, le moteur de la SM développait 170 chevaux à 5500 tours par minute sur les millésimes 1970 à 1972 équipés de carburateurs. Equipée de quatre freins à disques avec commande et assistance hydraulique, d'une direction assistée Diravi, de projecteurs directionnels, le tout offrant un CX de seulement 0.339, la SM avait tout pour réussir ! Malheureusement, la crise pétrolière et les soucis de fiabilités rencontrés par la SM mirent fin à sa carrière dès 1975 après 12 920 exemplaires fabriqués.

Ce véhicule a été acheté neuf dans une concession parisienne en 1972. L'histoire raconte que mécontent de la couleur, le propriétaire a apporté directement la voiture chez Chapron pour lui donner cette magnifique robe Bordeaux, celle-là même qu'elle porte encore aujourd'hui. Cette Citroën SM présentée est une version à carburateurs en très bel état et avec un kilométrage de 68 891 kms. Le moteur, la boîte, l'embrayage sont parfaitement fonctionnels avec pour preuve plus de 25 000 euros de factures.

La partie hydraulique a été refaite chez Patrick Marchesseau à Cormes Royal (17) en 2015, le moteur et de nombreux éléments mécaniques ont été fiabilisés chez Jean Michel DODART des moteurs Maserati en 2020. Son intérieur noir est d'origine.

Voilà une occasion de s'offrir un modèle et une association de constructeurs mythiques des années 70 avec en prime un médaillon de Saint Christophe d'époque veille sur elle !



*Series 00SB8555
Engine C114/1 107 127
French registration*

Launched in March 1970 and based on the DS platform, the SM had the misfortune to be born in a difficult period for large cars. Developed in part with Maserati, the SM was particularly ahead of its time with a remarkable design and a hydropneumatic suspension system dear to the company. Although one could think that its mechanics were directly derived from the Maserati Indy V8, to which two cylinders were amputated. However, it turns out that the engine of the production SM was developed from scratch. With six cylinders in a V-shape, the SM's engine developed 170 horsepower at 5500 rpm on the carburettor-equipped 1970 to 1972 models. Equipped with four disc brakes with hydraulic control and assistance, Diravi power steering, directional headlamps, all offering a CX of only 0.339, the SM had everything to succeed! Unfortunately, the oil crisis and

the reliability problems encountered by the SM put an end to its career in 1975 after 12,920 cars were produced. This car was bought new in a Parisian dealership in 1972. The story goes that the owner was unhappy with the colour of the car and took it directly to Chapron to give it this magnificent Bordeaux colour, the same one it still wears today.

This Citroën SM presented here is a carburetted version in very good condition and with a mileage of 68,891 kms. The engine, the gearbox, the clutch are perfectly functional with more than 25 000 euros of invoices. The hydraulic part has been rebuilt at Patrick Marchesseau in Cormes Royal (17) in 2015, the engine and many mechanical parts have been made reliable at Jean Michel DODART of Maserati engines in 2020. Its black interior is original.

Here is an opportunity to treat yourself to a model and an association of mythical manufacturers from the 70's with the added bonus of a medallion of Saint Christopher from the period watching over her!



96

ALFA ROMEO GTC SERIE III

1965

*Châssis AR75549716993**Moteur AR0051406571**Voiture exclusive, moins de 1000 exemplaires produits*

60 000 / 80 000 €

*Peu de survivantes**Cabriolet 4 places**Hard Top**Carte grise française*

Les deux automobiles présentées maintenant appartiennent à un père et son fils.

Une histoire qui méritait d'être soulignée, puisque c'est un peu notre vision idyllique de l'automobile.

Une histoire de transmission, d'huile de coude, de voyages, et surtout de partages comme ces voitures à supplément d'âme peuvent nous en procurer.

Elles ont été pendant 10 ans l'une à côté de l'autre, et si l'histoire recommençait !?

Peu de cabriolets 4 places seront produits après-guerre en Europe, la Giulia GTC fait donc office d'exception. Lancée en 1964 comme transition entre la Giulia Spider et le Duetto qui n'est pas encore prêt, la Giulia GTC est un cabriolet 4 places sur base de la Giulia GT. C'est à Touring, le carrossier milanais célèbre pour avoir déposé

le brevet Superleggera en 1937 qu'est confiée la réalisation de la carrosserie et seuls quelques 1000 exemplaires seront ainsi produits. Ce sera la dernière voiture que fabriquera le carrossier italien qui fit faillite en 1966.

Cette Alfa Romeo Sprint GTC est une série 3 de 1965. Elle a été achetée en 2006 par son actuel propriétaire. Avant 2006, l'automobile avait bénéficié de 15 000 euros de frais. L'actuel propriétaire reprendra cependant la restauration en profondeur, pas complètement satisfait du travail précédent. Il justifie de 27 000 euros de factures, sans compter la main d'œuvre. Ainsi, la caisse a été entièrement mise à nue et traitée. Le moteur a été entièrement démonté et contrôlé. A noter, que les guides de soupapes et d'échappements ont été préparés. La boîte de vitesses a été contrôlée, l'embrayage refait à neuf ainsi que

les freins. La sellerie a été refaite, conformément à l'origine, de même que les moquettes et la capote. Tout cela entre 2006 et 2007.

Bien que nous n'ayons aucune certitude que la voiture ait été préparée par Conrero, certains détails lors du démontage du moteur ont attiré l'œil de l'ancien mécanicien Alfa Romeo compétition qui s'en est chargé.

La voiture roule donc depuis une grosse dizaine d'années depuis sa dernière grosse restauration.

Notre essai routier a permis de constater que la voiture marchait fort, et que le bialbero grimpait bien dans les tours. La Série 3 est la plus aboutie en termes de contreventement du châssis et de la caisse.

Une pompe électrique bien que non conforme, mériterait d'être installée pour la bonne utilisation de l'automobile.

Voilà une rare opportunité d'acquérir et de profiter d'une automobile dont il ne reste que très peu d'exemplaires, avec une superbe ligne et un moteur mythique, le tout cheveu au vent et à plusieurs !





Exclusive car, less than 1000 produced

Few survivors

Cabriolet 4 seats

Hard Top

Chassis AR75549716993

Engine AR0051406571

French title

98

The two cars presented now belong to a father and his son. A story that deserves to be highlighted, as it is a bit of our idyllic vision of the automobile.

A story of transmission, of elbow grease, of travel, and above all of sharing as these cars with extra soul can provide us.

They have been next to each other for 10 years now, and what if the story started again!

Few 4-seater convertibles were produced in Europe after the war, so the Giulia GTC was an exception. Launched in 1964 as a transition between the Giulia Spider and the Duetto, which was not yet ready, the Giulia GTC is a 4-seater convertible based on the Giulia GT. Touring, the Milanese coachbuilder famous for having registered the Superleggera patent in 1937, was entrusted with the creation of the bodywork and only a few 1000 examples were produced. This was the last car made by the Italian coachbuilder who went bankrupt in 1966.

This Alfa Romeo Sprint GTC is a 1965 series 3. It was purchased in 2006 by its current owner. Prior to 2006, the car had received 15,000 Euros in expenses. However,

the current owner will carry out a thorough restoration, not completely satisfied with the previous work.

He justifies 27,000 euros of invoices, not including labour. The body was completely stripped and treated. The engine was completely dismantled and checked. It should be noted that the valve guides and the exhaust were prepared. The gearbox was checked, the clutch was rebuilt as well as the brakes. The upholstery has been redone, in accordance with the original, as well as the carpets and the soft top. All this was done between 2006 and 2007.

Although we have no certainty that the car was prepared by Conrero, some details during the disassembly of the engine caught the eye of the former Alfa Romeo competition mechanic who did it.

The car has been running for a good ten years since its last major restoration.

Our test drive showed that the car ran strong, and the bialbero climbed the revs well.

The 3 Series is the most accomplished in terms of chassis and body bracing.

An electric pump, although not compliant, should be installed for the proper use of the car.

This is a rare opportunity to acquire and enjoy a car of which there are only a few left, with a superb line and a mythical engine, all with hair in the wind and with several people!





100

ALFA ROMEO GIULIA 1750 VELOCE SERIE I 1969

Châssis AR1368112

Moteur AR000548B6236

Rare première série

Version Veloce

Matching Numbers

Carte grise française

30 000 / 40 000 €

Héritier des 1750 d'avant-guerre, le coupé sprint GTV représente l'apogée d'Alfa Romeo à la fin des années 60. Tout le monde voulait rouler en 1750, de Paris à Rome, en passant par New York et Los Angeles.

En remplacement du coupé Giulietta Sprint qui a assuré le renouveau d'Alfa Romeo dans le segment des coupés sportifs, la firme milanaise frappe un grand coup en 1963 avec la présentation de la Giulia GT. Son dessin affirmé et équilibré revient à un jeune designer, Giorgetto Giugiaro, travaillant alors à la Carrozzeria Bertone, ce qui vaudra d'ailleurs à l'automobile le surnom de « coupé Bertone ». Tout au long de sa carrière, le coupé Giulia connaîtra le succès, tant sur le plan commercial, qu'en compétitions où les versions GTA (en 1300 et 1600) remporteront de nombreux titres.

La version 1750 cm³ (Tipo 105.44) apparaît en 1967. Le moteur est hérité de la Berlina et entraîne ce joli

coupé à plus de 190 km/h. De nombreuses améliorations sont effectuées à l'occasion de la sortie de ce modèle : le circuit de freinage est doublé, les sièges et le volant sont modifiés.

Pour beaucoup il s'agit de la meilleure version du « coupé Bertone » avec son tableau de bord sobre et classique et un moteur toujours prêt à monter dans les tours. On verra même courir des 1750 GT Veloce aux 9 heures de Kyalami en 1969 ou au Grand Prix de Printemps de Pologne en 1971.

Notre modèle est un coupé Bertone 1750 GT Veloce de Septembre 1969 dans son coloris « Rosso Alfa » d'époque. Entre 2003 et 2006, la 1750 GTV bénéficiera d'une restauration en profondeur, tout sera déposé, repris ou remplacé. 7000 euros de factures de pièces viennent justifier cette restauration, sans compter les heures de main d'œuvre. Moteur, boîte de vitesse, pont, caisse, tout y est passé.



La voiture proposée est bien conforme à l'origine, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Notre essai routier a permis de valider le bon comportement général de l'automobile. Voilà une belle occasion de s'offrir la plus enviable des 1750 d'après-guerre et de profiter de la douce mélodie du double arbre.



*Rare first series
Veloce version
Chassis AR1368112
Engine AR000548B6236
Matching Numbers
French title*

Heir to the pre-war 1750s, the GTV sprint coupe represents the heyday of Alfa Romeo in the late 1960s. Everyone wanted to drive a 1750, from Paris to Rome, via New York and Los Angeles.

Replacing the Giulietta Sprint coupé, which ensured Alfa Romeo's revival in the sports coupé segment, the Milanese firm struck a blow in 1963 with the presentation of the Giulia GT. Its strong and balanced design was the work of a young designer, Giorgetto Giugiaro, who was working at Carrozzeria Bertone at the time, which earned the car the nickname "Bertone coupé".

Throughout its career, the Giulia coupé was successful both commercially and in competitions, where the GTA versions (1300 and 1600) won numerous titles. The 1750 cc version (Tipo 105.44) appeared in 1967. The engine was inherited from the Berlina and drove this beautiful coupe to more than 190 km/h. Many improvements were

made for this model: the braking system was doubled, the seats and the steering wheel were modified.

For many it was the best version of the "Bertone coupé" with its sober and classic dashboard and an engine that was always ready to rev. The 1750 GT Veloce was even raced at the Kyalami 9-hour race in 1969 and the Polish Spring Grand Prix in 1971.

Our model is a Bertone 1750 GT Veloce coupe from September 1969 in its original 'Rosso Alfa' colour. Between 2003 and 2006, the 1750 GTV will benefit from a thorough restoration, everything will be removed, reworked or replaced. 7000 euros of parts invoices justify this restoration, not counting the hours of labour. Engine, gearbox, axle, body, everything has been done. The car offered is very much in line with the original, both inside and out. Our road test confirmed the car's good general handling. This is a great opportunity to treat yourself to the most enviable post-war 1750 and to enjoy the sweet melody of the twin cam.

COLLECTION D'UN AMATEUR (DU LOT 82 AU LOT 86)

N° 82



PORSCHE 911 CARRERA SPEEDSTER

1989

*Numéro de série WPOZZZ91ZKS151276**Carrosserie 'Turbo Look'**21 000 kilomètres d'origine**Véritable première main**Certificat de conformité**Titre de circulation allemand*

200 000 / 220 000 €

Déformation volontaire des dénominations de carrosseries « Spyders » ou « Spider », le speedster apparaît dans le vocabulaire automobile après la Seconde Guerre Mondiale incluant dans son nom la notion de vitesse « speed » et la contraction avec la carrosserie roadster, cabriolet strict deux places.

Chasse gardée par Porsche depuis 1955, la gamme speedster voit le jour avec la Porsche 356 qui se pare d'une carrosserie aux lignes tendues et adopte un habitacle dépouillé incluant deux seuls sièges, une capote de secours, des vitres en plastique et la suppression de la

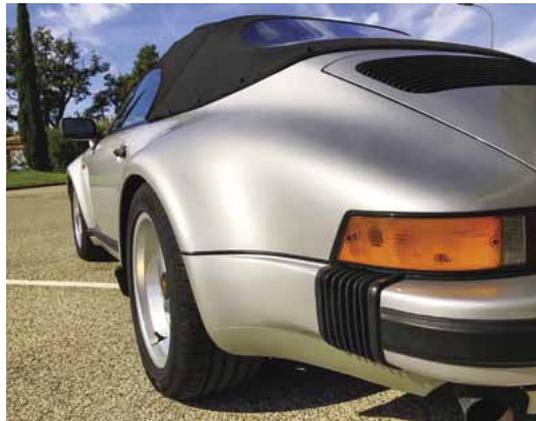
boîte à gant. Fortement allégée, la voiture séduit dès sa sortie et la moitié de la production part pour les Etats-Unis où vedettes et pilotes amateurs se l'arrache pour son élégance et son efficacité. A l'apparition de la 911 en 1963 aucune version speedster ni même cabriolet sont prévus au catalogue et cette carrosserie tombe quelque peu dans l'oubli.

Coup de théâtre en 1987 au Salon de Francfort où un prototype est présenté au grand public. Sur base de 911 Type G, une carrosserie Speedster est apposée renouant ainsi Porsche avec son passé 30 ans plus tard. Davantage

équipée, le dépouillement de cette nouvelle version est moins flagrant mais ce sont ses éléments de carrosseries qui font de cette voiture davantage une bête de concours qu'une véritable arme sur circuit. En effet, un double bosselage est installé derrière la tête des usagers, le pare-brise est amovible (comme sur la 356), une capote non-doublée vient protéger l'habitacle en cas d'intempéries et les places arrière ont disparues. C'est en 1989 que cette Carrera Speedster sort d'usine dans sa version homologuée ; deux carrosseries sont proposées : une basée sur la 911 Carrera « classique » et une autre basée sur le kit « turbo look » le tout pour un prix frôlant l'indécence par rapport à une carrosserie coupé ou cabriolet. Au-delà de la volonté pour Porsche de montrer son savoir-faire en termes d'esthétisme, c'est aussi la série d'adieu de la seconde génération de 911.

Souhaitant renouveler son succès commercial et marketing, d'autres versions speedster seront proposées pour les générations de 911 type 964, 993 et 996 mais sans la réussite escomptée.

En 2019 un véritable retour aux sources est proposé aux clients de la marque avec là aussi le dernier tirage de la type 991 alors que la 992 est déjà au catalogue. Moteur atmosphérique, boîte manuelle, esthétisme rappelant le passé de Porsche, tout est fait pour rappeler aux gens la vraie conduite, un moteur à sensations dans un monde où la voiture sportive s'embourgeoise, s'alourdit et devient aussi facile à piloter qu'une citadine. Proposée à plus de 270 000 euros, ce modèle se trouve maintenant aux alentours de 400 000 euros en occasion, pari réussi.



Le modèle de Porsche Speedster que nous vous présentons est basé sur la 911 Type G de 1989, sûrement la plus mythique aux yeux des collectionneurs. Immatriculée pour la première fois le 6 juin 1989 en Allemagne, elle n'a connu qu'un seul et unique propriétaire véritablement amoureux de ce modèle. Aujourd'hui la voiture affiche moins de 21 000 kilomètres et cela se ressent. Peinture d'origine gris métallisé, pneus d'origine, moteur et boîte de vitesse encore recouverts de la paraffine appliquée en usine. Quelques petites modifications personnelles ont été demandées par le client à la commande de son speedster notamment le montage d'un pare-chocs arrière type USA qui lui rappelait les voitures des séries US qui ont bercé sa jeunesse ainsi qu'une peinture grise qui recouvre les jantes Fuchs. Le vendeur nous a même indiqué que cette voiture n'est jamais sortie sous la pluie. Livré avec son certificat de conformité, ses deux jeux de clés, sa boîte à outils d'origine et même le rare compresseur pour la roue de secours, ce Speedster est déjà une rareté dans les collections et sur nos routes, mais à ce kilométrage-là, c'est une occasion qui ne se présente pas deux fois.



Serial Number WPOZZZ91ZKS151276

'Turbo Look' bodyshell

21,000 kilometres

Real first hand

Certificate of Compliance

German circulation title

Voluntary deformation of the «Spyders» or «Spider» body names, the speedster appears in the automotive vocabulary after the Second World War including in its name the notion of «speed» and the contraction with the roadster body, Strict two-seater convertible. Guarded by Porsche since 1955, the speedster range is born with the Porch 356 which is adorned with a body with tight lines and adopts a bare interior including only two seats, a hood of emergency, plastic windows and the removal of the glove box. Very light weight, the car seduces from the moment it is released and half of the production goes to the United States where stars and amateur drivers struggle for its elegance and efficiency. At the appearance of the 911 in 1963 no speedster version nor even convertible are foreseen in the catalog and this bodyshell falls somewhat into oblivion.

Coup de théâtre in 1987 at the Frankfurt Motor Show where a prototype is presented to the general public. Based on 911 Type G, a Speedster bodyshell is affixed thus reconnecting Porsche with its past 30 years later. More equipped, the stripping of this new version is less obvious but it is its bodywork elements that make this car more a competition beast than a real weapon on the circuit.





In fact, a double dent is installed behind the users' head, the windshield is removable (as on the 356), a non-doubled hood protects the cabin in case of bad weather and the rear seats have disappeared. It was in 1989 that this Carrera Speedster came out of the factory in its approved version; two bodies are available: one based on the «classic» 911 Carrera and another based on the «turbo look» kit all for a price close to indecency compared to a body cut or convertible. Beyond the desire for Porsche to show its know-how in terms of aesthetics, this is also the farewell series of the second generation of 911.

Wishing to renew its commercial and marketing success, other speedster versions will be offered for the generations of 911 type 964, 993 and 996 but without the expected success.

In 2019 a real return to the roots is proposed to the customers of the brand with there also the last edition of the type 991 while the 992 is already in the catalog. Atmospheric engine, manual gearbox, aesthetics reminiscent of Porsche's past, everything is done to remind people of real driving, an engine with sensations in a world where the sports car is gentrified, weighs down and becomes as easy to drive as a city car. Proposed

at more than 270,000 euros, this model is now around 400,000 euros in used, a successful bet.

The Porsche Speedster model we present is based on the 911 Type G of 1989, probably the most mythical in the eyes of collectors. Registered for the first time on June 6, 1989 in Germany, it knew only one and only owner truly in love with this model. Today the car is less than 21,000 kilometres long and that is felt.

Original metallic grey paint, original tires, engine and gearbox still covered with paraffin wax applied in the factory. Some small personal modifications were requested by the customer to order his speedster including the installation of a USA type rear shocks that reminded him of the cars of the US series that rocked his youth as well as a gray paint that covers the Fuchs rims. The seller even told us that this car never came out in the rain.

Delivered with its certificate of conformity, its two sets of keys, its original toolbox and even the rare compressor for the spare wheel, this Speedster is already a rarity in the collections and on our roads, but at this mileage-This is an opportunity that does not come up twice.



FERRARI 308 GTSI

1981

Numéro de série ZFFUA13AXFOO53419

Peinture et sellerie neuves

Teinte rare d'origine

Matching Numbers

Configuration européenne

Titre de circulation américain

Dédouané

A immatriculer en collection

70 000 / 80 000 €

Présentée en 1975, la 308 reprend l'excellente architecture initiée par la Dino 308 GT/4 qui inaugura la lignée des berlinettes V8 à moteur central arrière. Le coup de crayon de Pininfarina tient du génie et l'équilibre général des formes confèrera à ses descendantes la même aura que leur aînée pendant de nombreuses années. La version GTSi est née pour poursuivre la commercialisation du modèle aux Etats-Unis via un système d'injection. Sa Bosch K-Jetronic alimentant son V8 à 90° à carter sec de 2927cm³ permettait d'extraire 214 chevaux et un couple très respectable de 243Nm pour un poids d'environ 1300 kilos à sec et une vitesse maximale de 240 km/h.

Cet exemplaire fut livré en Caroline du Nord en 1985. Elle affiche aujourd'hui près de 75 000 miles d'origine. Entre 2018 et 2021, avec 32 000 euros de factures

(dossier disponible sur demande) comprenant de la tôlerie, de la sellerie et de la mécanique on peut dire que cette Ferrari a été bichonnée.

Peinte à l'origine avec un rare « Prugna », cette Ferrari 308 GTSi fut repeinte intégralement par son propriétaire actuel qui prit le soin de la remettre en configuration européenne. La sellerie a elle aussi été refaite à neuf et l'intérieur présente ainsi très bien. Son moteur fonctionne parfaitement. Prête à prendre la route, il s'agit d'une belle occasion d'acquérir une des Ferrari les plus célèbres d'entre toutes, qui plus est, dans une configuration rare !

Cet exemplaire très soigné est à ne surtout pas manquer avec une sonorité magique !

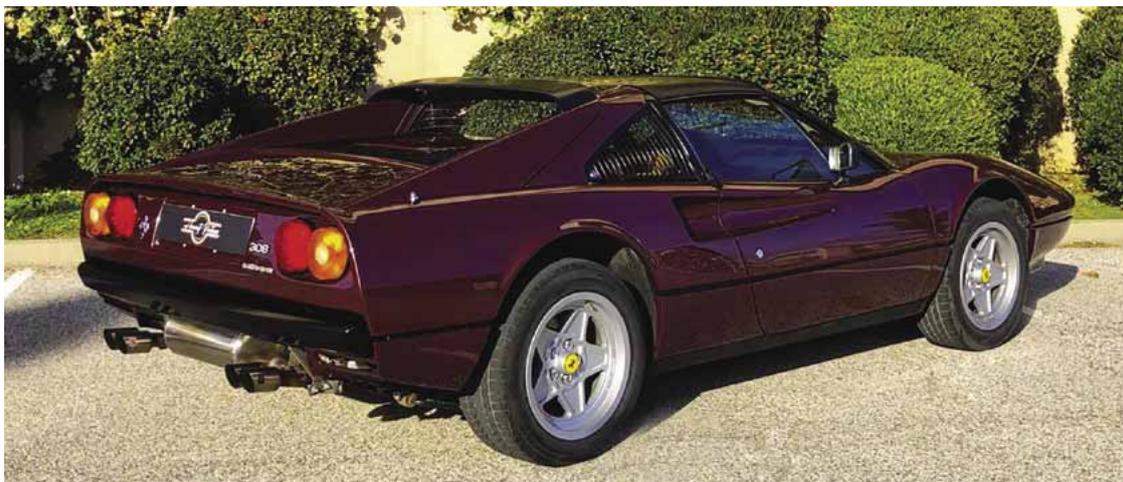
*ZFFUA13AXFO053419 Serial Number
New paint and upholstery
Original rare tint
Matching Numbers
European configuration
American Circulation Security
To be registered in collector's cars
Dedouané*

Introduced in 1975, the 308 incorporates the excellent architecture initiated by the Dino 308 GT/4 which inaugurated the lineup of V8 sedans with a rear centre engine. The stroke of Pininfarina's pencil is genius and the general equilibrium of forms will confer to her descendants the same aura as their eldest for many years. The GTSi version was born to continue the commercialization of the model in the United States via an injection system. Its Bosch K-Jetronic powered its V8 at 90° with a 2927cm3 dry-crankcase allowed to extract 214 horsepower and a very respectable torque of 243Nm for a weight of about 1300 kg dry and a maximum speed of 240 km/h.

It was delivered to North Carolina in 1985. Today, it has nearly 75,000 miles of origin. Between 2018 and 2021, with 32,000 euros in invoices (file available on request) including sheet metal, upholstery and mechanics, we can say that this Ferrari was pampered.

Originally painted with a rare «Prugna», this Ferrari 308 GTSi was completely repainted by its current owner who took care to put it back in European configuration. The upholstery has also been redone and the interior is very good. Its engine works perfectly. Ready to hit the road, this is a great opportunity to acquire one of the most famous Ferrari of all, in a rare configuration!

This very neat copy is especially not to be missed with a magical sound!





CHEVROLET CORVETTE C2 STING RAY

1967

*Numéro de série 40867S106939**Matching numbers**Matching color**Hard Top d'origine**Boîte automatique**Le rêve de la jeunesse américaine**Titre de circulation américain**Dédouanée**A immatriculer en carte grise de collection*

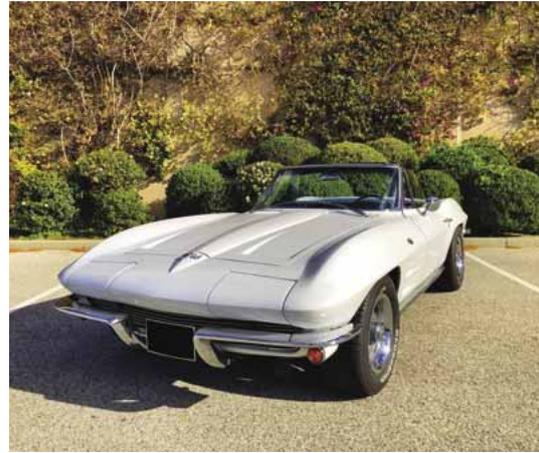
60 000 / 80 000 €

Les corvettes C1 avaient ouvert une brèche dans la suprématie des voitures de sport européennes sur le sol américain. Les Coupés C2 d'abord avec le « Split-Window » puis avec une lunette arrière plus classique affirmaient leur personnalité. Lorsque les C2 étaient des cabriolets avec hard top avec leur moteur « 327ci », c'était les européennes qui souffraient d'un complexe d'infériorité.

Véritable muscle car, la Chevrolet Corvette C2 bénéficie d'une ligne agressive et d'un puissant V8 pouvant atteindre 360 ch. Typique des années 1960, la seconde génération de Corvette est une sportive à part entière, parfaitement aboutie techniquement. Les phares sont désormais escamotables et la silhouette est plus trapue.

Le V8 est démonstratif, ainsi motorisé la Corvette est capable d'offrir des sensations fortes aux amateurs les plus avertis.

L'exemplaire que nous présentons est une Stingray C2 de 1964. Notre Chevrolet est « matching numbers et matching color ». La combinaison de la couleur extérieure, de l'intérieur noir et de la capote beige est vraiment magnifique. La boîte de vitesse de cette voiture est automatique. La voiture a un impressionnant dossier de factures qui est mis à disposition (plusieurs dizaines de milliers d'euros) pour un résultat qui laisse rêveur. Peinture, sellerie, moteur, trains roulants, tout a été révisé à grand frais sur cette automobile.

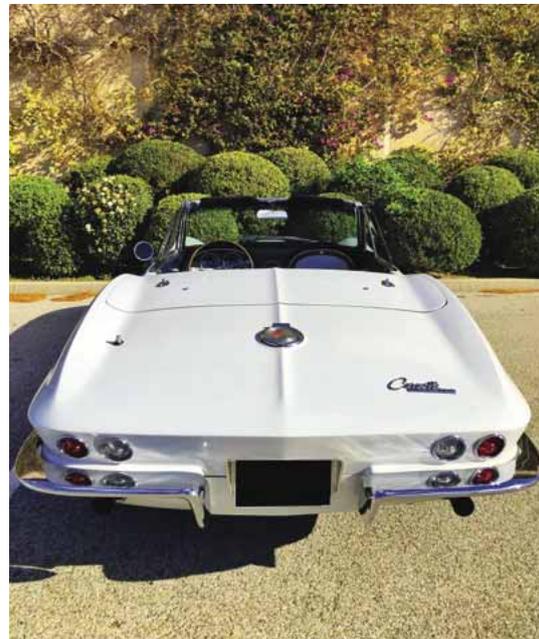


Serial number 40867S106939
Matching numbers
Matching color
Original Hard Top
Automatic transmission
The dream of the American youth
American traffic ticket
Dedicated
To be registered as a collector car

The C1 Corvettes had opened a breach in the supremacy of European sports cars on American soil. The C2 Coupes, first with the "Split-Window" and then with a more classic rear window, affirmed their personality. When the C2s were convertibles with a hard top and a "327ci" engine, it was the Europeans who suffered from an inferiority complex.

A real muscle car, the Chevrolet Corvette C2 has an aggressive line and a powerful V8 that can reach 360 hp. Typical of the 1960's, the second generation Corvette is a full-fledged sports car, perfectly accomplished technically. The headlights are now retractable and the silhouette is more stocky. The V8 is demonstrative, so motorized the Corvette is able to offer strong sensations to the most informed amateurs.

The car we present is a 1964 Stingray C2. Our Chevrolet is "matching numbers and matching color". The combination of the exterior color, the black interior and the beige top is really beautiful. The gearbox of this car is automatic. The car has an impressive file of invoices that is available (several tens of thousands of euros) for a result that leaves you dreaming. Paint, upholstery, engine, running gear, everything has been revised at great expense on this car.





ALFA ROMEO GIULIA

1970

*Junior GTAM REPLICA**Numéro de série AR 12563354*

40 000 / 50 000 €

Suivant l'engouement nostalgique dont fait part la plupart des constructeurs historiques dans le Monde, Alfa Romeo vient de présenter à la presse sa nouvelle Giulia GTA et Giulia GTAm, version sportive, voire radicale, de sa berline Giulia. Mais ce nom « GTA » n'est pas que le dépoussièrisme de trois lettres posées sur la malle arrière de cette voiture, ils sont un message au monde de la compétition automobile, venant réaffirmer la place qu'occupait le trèfle à quatre feuilles sur les circuits depuis les années 1930.

La Giulia GTA originale voit le jour en 1965 mais l'idée de sa conception germe dans la tête des ingénieurs de chez Alfa Romeo au tout début des années 1960 avec l'arrivée d'une concurrence de plus en plus rude notamment lors du Challenge Tourisme Européen où une certaine Lotus Cortina donne du fil à retordre à la firme Milanaise.

Le plan de bataille est lancé à la fin de l'année 1964 et Alfa Romeo demande à la jeune société Autodelta qui prévoit une transformation de la toute nouvelle Giulia Sprint GT 1600 en conservant son esthétisme mais en changeant radicalement son intérieur et sa mécanique. Pour les modèles destinés à la compétition, l'élégant et confortable habitacle est vidé et préparé, le large volant en bois disparaît au profit d'un plus petit en cuir, les sièges sont transformés en baquets et le compteur de vitesse affiche 260 km/h en fin de course.

Arborant une carrosserie en aluminium, la Giulia GTA donne un sens à ces trois lettres avec le « A » qui signifie « Alleggerita » ou allégé, le coupé passe en effet de 950 à 795 kilos, perdant 150 kilos dans l'opération.

Si la mécanique de la Sprint GT 1600 était déjà convaincante en conduite sportive, la GTA profite de plus gros carburateurs Weber et d'un double allumage

par cylindre permettant au 1570 cm³ d'atteindre 170 chevaux en compétition propulsant la voiture au-delà de 230 km/h.

Présentée en février 1965 à Amsterdam, la sportive ne tarda pas à s'imposer dans quasiment toutes les disciplines auquel elle participe, aussi bien à l'aise en course de côte, en rallye ou sur l'asphalte et décroche un titre de champion de France des rallyes en 1966, une première place dans sa catégorie au Tour de France Automobile en 1970 et au Tour de Corse en 1966.

Deux autres versions de la GTA furent élaborées pour maximiser ses chances de réussites avec l'exclusive GTA SA et son moteur alimenté par deux compresseurs ainsi que la 1300 Junior permettant au coupé de disputer des courses dans la catégorie moins de 1300cm³.

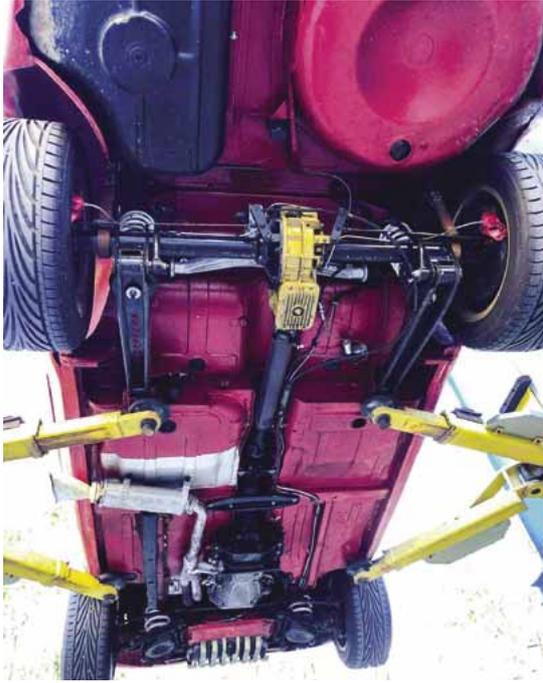
Limitée à 501 exemplaires entre 1965 et 1969, l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA est une rareté très convoitée des collectionneurs et pilotes amateurs, un dessin mythique qui renferme une mécanique puissante et sonore, parfaite pour disputer de nombreux rallyes historiques.

Le modèle proposé est un clone de la célèbre GTAM. Elle est équipée du moteur 2 L modifié en préparation Racing et alimenté par 2 carburateurs double corps Weber 40 DCOE28 avec cornets. Le moteur développe 150 ch à 6 000 tr/mn.

La boîte de vitesses est à 5 rapports synchronisés + MA. Les freins sont bien sûr à disques sur les 4 roues. L'ensemble des éléments mécaniques a été révisé et restauré en version racing. Les jantes sont en alliage léger de type 15 GTAM. La carrosserie est en parfait état après avoir été mise à nu lors de la restauration et la peinture rouge a été refaite dans la décoration type compétition usine Autodelta. Les portes sont en aluminium. Les ailes avant et arrière sont en polyester type GTAM. Les vitres de portes et de custodes sont en polycarbonate. Les sièges baquet OMP sont de type Bands Hatch Vintage. Elle comporte différents éléments de compétition : volant bois Alfa Romeo, attaches capot compétition, pédalier racing, ceintures harnais OMP, arceau de protection Sparco, extincteur, ...

Cette Alfa Romeo 10530 Giulia GT Junior de 1970, modifiée en Replica GTAM Competition est en parfait état de présentation et de fonctionnement.





*Junior GTAM REPLICA
Serial Number AR 12563354*

Following the nostalgic enthusiasm of most of the world's historic car manufacturers, Alfa Romeo has just presented to the press its new Giulia GTA and Giulia GTAm, a sporty or even radical version of its Giulia sedan. But this name «GTA» is not only the dusting of three letters placed on the trunk of this car, they are a message to the world of motor racing, coming to reaffirm the place occupied by the four-leaf clover on the circuits since the 1930s.

The original Giulia GTA was born in 1965 but the idea of its design germinated in the head of the engineers at Alfa Romeo in the early 1960s with the arrival of an increasingly harsh competition especially at the European Tourism Challenge where a certain Lotus Cortina is giving the Milanese firm a hard time.

The battle plan was launched at the end of 1964 and Alfa Romeo asked the young company Autodelta which planned a transformation of the brand new Giulia Sprint GT 1600 by maintaining its aesthetics but radically changing its interior and mechanics.



For competition models, the elegant and comfortable interior is emptied and prepared, the wide wooden steering wheel disappears in favour of a smaller leather one, the seats are transformed into bucket and the speedometer displays 260 km/h at the end of the race. With an aluminum body, the Giulia GTA gives meaning to these three letters with the «A» meaning «Alleggerita» or lighter, the coupe goes from 950 to 795 kilos, losing 150 kilos in the operation. While the mechanics of the Sprint GT 1600 were already convincing in sports driving, the GTA benefits from larger Weber carburetors and a double ignition per cylinder allowing the 1570 cm3 to reach 170 horsepower in competition propelling the car beyond 230 km/h.



Presented in February 1965 in Amsterdam, the sportswoman quickly established herself in almost all the disciplines in which she competed, whether at home in hill racing, rally or asphalt, and won the title of French Rally Champion in 1966, first place in its category at the Tour de France Automobile in 1970 and at the Tour de Corse in 1966.

Two other versions of the GTA were developed to maximize its chances of success with the exclusive GTA SA and its engine powered by two compressors as well as the 1300 Junior allowing the coupe to compete in the category under 1300cc.



Limited to 501 units between 1965 and 1969, the Alfa Romeo Giulia Sprint GTA is a coveted rarity of collectors and amateur drivers, a mythical design that contains a powerful and sonic mechanics, perfect for competing in many historic rallies.

The proposed model is a clone of the famous GTAM. It is equipped with the 2 L engine modified in preparation Racing and powered by 2 Weber 40 DCOE28 double body carburetors with cones. The engine develops 150 hp at 6000 rpm.

The gearbox has 5 synchronized gears + MA.

The brakes are of course disc on all 4 wheels. All the mechanical parts have been revised and restored in racing version. The wheels are made of light alloy type 15 GTAM. The bodyshell is in perfect condition after being exposed during the restoration Red paint has been redone in the Autodelta factory competition type decoration. The doors are made of aluminum. The front and rear wings are made of GTAM polyester. The door and custos windows are made of polycarbonate. The OMP bucket seats are Bands Hatch Vintage style. It includes various competition elements: Alfa Romeo wood steering wheel, race hood fasteners, pedal racing, OMP harness belts, Sparco protective arm, fire extinguisher, etc.

This 1970 Alfa Romeo 10530 Giulia GT Junior, modified in Replica GTAM Competition is in perfect condition of presentation and operation.





BENTLEY AZURE

1996

*Numéro de série MBN000ABL018
Superbe configuration de couleurs
54 233 kilomètres
Carte grise française*

70 000 / 80 000 €

La Bentley Azure fut dévoilée en 1995 lors du Salon de Genève. Elle remplaçait la déjà ancienne Bentley Continental Convertible basée sur la Rolls-Royce Corniche. Comme son nom l'indique, la Bentley Azure était conçue pour la flânerie et les voyages au long cours sur la French Riviera. Développée sur la base de la Continental R, elle offrait la puissance suffisante de 385 chevaux destinés à tracter les 2,6 tonnes de la belle Anglaise. Dessinée par Pininfarina, l'Azure est une véritable réussite esthétique, hors du temps, elle parvint à enlever le haut sans en perdre son élégance. Extrêmement chère à sa sortie, elle valait 347 000 £ sans les options. Malgré cela, elle fut un succès certain pour Bentley qui en vendit 1403 exemplaires de 1995 à 2002, profitant sûrement de l'absence de cabriolet dans la gamme Rolls-Royce après l'arrêt de la Corniche

en 1994 et avant son retour en 1999, même si cette dernière était alors basée sur la Bentley, une fois n'est pas coutume.

Cette Bentley Azure fut livrée en 1996, elle combine à merveille le bleu sombre métallique de sa carrosserie à un habitacle tendu de cuir beige et une capote en alpaga bleu marine. Extrêmement élégante et discrète, elle est pourtant faste dans ses équipements. Sa carrosserie est en excellent état et son habitacle est proche du neuf. Elle n'affiche que 54 233 kilomètres au compteur. L'essai de la voiture témoigne de son bon état général et de l'entretien régulier et récent qui lui est concédé.

Véritable paquebot de la route, l'Azure compte parmi les cabriolets les plus luxueux de l'histoire de l'automobile, rien ne fut laissé au hasard par Bentley et cette voiture dans un état superbe est là pour le prouver.



*MBN000ABLO18 Serial Number
Great color setup
54,233 kilometres
French title Card*

The Bentley Azure was unveiled in 1995 at the Geneva Motor Show. It replaced the old Bentley Continental Convertible based on the Rolls-Royce Corniche. As its name suggests, the Bentley Azure was designed for strolling and long-distance travel on the French Riviera. Developed on the basis of the Continental R, it offered the sufficient power of 385 horsepower intended to tow the 2.6 tons of the beautiful English. Designed by

Pininfarina, the Azure is a real aesthetic success, out of time, it managed to remove the top without losing its elegance. Extremely expensive when it was released, it was worth £347,000 without the options. Despite this, it was a definite success for Bentley, which sold 1,403 units from 1995 to 2002, surely taking advantage of the absence of a convertible in the Rolls-Royce range after the Corniche stopped in 1994 and before its return in 1999, Even if the latter was then based on the Bentley, once is not customary.

This Bentley Azure was delivered in 1996, it perfectly combines the dark metallic blue of its bodywork with a

taut beige leather interior and a navy blue alpaca hood. Extremely elegant and discreet, yet it is sumptuous in its facilities. Its body is in excellent condition and its interior is close to the new one. It has only 54,233 kilometres on the meter. The test drive of the car reflects its general good condition and the regular and recent maintenance granted to it.

A true road liner, the Azure is one of the most luxurious convertibles in the history of the car, nothing was left to chance by Bentley and this car in superb condition is there to prove it.





116

CITROËN DS 21M CABRIOLET

1968

*Série 4488583**Moteur 0662025416 DY3**Carte grise française*

60 000 / 90 000 €

En 1958, Henri Chapron, un carrossier automobile français, fut choisi par Citroën pour concevoir et fabriquer le cabriolet usine. Ses créations deviendront des pièces de collection. Le cabriolet usine suivit l'évolution technique de la berline, et exista en version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) et DS 21 à injection électronique (1969- 1970).

Si la berline Citroën DS représenta à partir de 1955 le haut de gamme à la française dans l'esprit de tous, que dire alors de sa version cabriolet ? Enfin de ses versions ! Cela dit, que ce soit en versions non officielles (Croisette, Caddy, Palm Beach ou Cabriolet, produits à 236 exemplaires entre 1958 et 1972) ou en version « usine », tous les cabriolets DS dignes d'intérêts furent fabriqués par un seul et même « constructeur

» : Henri Chapron. Ce sont d'ailleurs les réalisations « non officielles » de Chapron qui mirent Citroën sur la voie d'une version officielle, intégrée à la gamme et distribuée par le réseau. Deux ans après la présentation des Croisette et Cabriolet, Citroën lance donc la DS Cabriolet (en août 1960) et sa version moins « technologique » ID. A son lancement, la DS 19 Cab dispose du 4 cylindres 1,9 litres de 75 ch, tandis que l'ID reçoit un moteur identique mais moins puissant (63 ch), mais très rapidement, les deux modèles reçurent le même moteur développant 83 ch. L'ID19 Cabriolet sera retirée du catalogue en 1965, tandis que la DS continuera à être produite jusqu'en 1971, recevant petit à petit des évolutions moteur : en 1965, la DS 21 (109 ch puis 115 ch en 1968) remplace la DS 19, puis recevra l'injection électronique en 1969 portant la puissance

à 123 ch. Stylistiquement, le cabriolet DS recevra les mêmes évolutions que la berline, recevant notamment en 1968 les nouveaux phares carénés. Malgré le label Citroën et la distribution au sein du réseau de la marque aux chevrons, les DS et ID Cabriolets ne seront produits qu'à 1365 exemplaires. Il faut dire que le passage chez un carrossier extérieur fait gonfler les prix, près de deux fois le prix de la berline. Autant dire qu'elle était déjà chère à l'époque !



Aujourd'hui vous est présenté un splendide cabriolet construit sur les bases des cabriolets « usines », par un carrossier inconnu.

La voiture est en bel état extérieur. L'intérieur est complet et la sellerie est neuve. Issu d'une berline DS 21, le travail effectué est rigoureux, extrêmement respectueux de l'authenticité des cabriolets DS. Elle méritera au minimum, un nettoyage de toile de capote.

Une belle occasion de s'offrir le mythique cabriolet DS pour un prix réduit.



*Series 4488583
Engine 0662025416 DY3
French title Card*

In 1958, Henri Chapron, a French car body shopper, was chosen by Citroën to design and manufacture the factory convertible. His creations will become collector's items. The factory convertible followed the technical evolution of the sedan, and existed in version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) and DS 21 electronic injection (1969-1970).

If the Citroën DS sedan represented from 1955 the top of the French range in the minds of all, what then of its convertible version? At last his versions! That said, whether in unofficial versions (Croisette, Caddy, Palm Beach or Cabriolet, produced 236 copies between 1958 and 1972) or in «factory» version, all the DS convertibles worthy of interest were manufactured by one and the same «constructor»: Henri Chapron. It was Chapron's «unofficial» achievements that put Citroën on the path of an official version, integrated into the range and distributed by the network. Two years after the Croisette and Cabriolet, Citroën launched the DS Cabriolet (in August 1960) and its less «technological» ID version. At its launch, the DS 19 Cab has the 4-cylinder 1.9-liter 75 hp, while the ID receives an identical but less powerful engine (63 hp), but very quickly, both models received the same engine developing 83 hp.

The ID19 Cabriolet will be withdrawn from the catalogue in 1965, while the DS will continue to be produced until 1971, gradually receiving engine upgrades: in 1965, the DS 21 (109 hp then 115 hp in 1968) replaces the DS 19, then will receive electronic injection in 1969 bringing the power to 123 hp. Stylistically, the DS convertible will receive the same evolutions as the sedan, receiving notably in 1968 the new headlights. Despite the Citroën label and the distribution within the brand's network of chevrons, the DS and ID Cabriolets will only be produced 1365 units.

It must be said that the passage to an outside body shop inflates the prices, almost twice the price of the sedan. Suffice to say that it was already expensive at the time! Today you will be presented with a splendid convertible built on the basis of the «factory» convertibles, by an unknown car body shopper.

The car is in good condition outside. The interior is complete and the upholstery is new. Coming from a DS 21 sedan, the work is rigorous, extremely respectful of the authenticity of the DS convertibles. It will deserve at least, a cleaning of canopy cloth.

A great opportunity to treat yourself to the mythical convertible DS for a reduced price.





120

MASERATI KHAM SIN

1976

*Numéro de série AM120132**Désirable coupé italien**V8 4.9l 320 chevaux*

100 000 / 150 000 €

*Bel état de conservation**Carte grise française*

En 1968, Citroën rachète le constructeur au trident à la famille Orsi. Ce rachat est un peu le fruit du hasard : Pierre Bercot le patron des chevrons, veut lancer la version sportive de la DS, mais considère qu'il n'a pas les moyens de concevoir un V6 « typé » sport. Après avoir consulté Volvo ou BMW, c'est vers Maserati (et son ingénieur Giulio Alfieri) que se tourne Citroën. C'est un vrai bol d'air que ce contrat d'engineering pour Maserati qui perd beaucoup d'argent (malgré le succès de la Ghibli lancée en 1966).

La famille Orsi voit d'un si bon œil l'arrivée de Citroën qu'elle propose à son partenaire français de racheter la marque. A l'époque, la marque française est en bonne santé, avec un puissant actionnaire (Michelin), et le rachat de Maserati lui permet de poursuivre le développement de son modèle SM tout en faisant l'acquisition d'une marque de prestige. Ironie de l'histoire, Citroën emporte le morceau face à De Tomaso, qui prendra sa revanche

7 ans plus tard ! L'ingénieur Alfieri voit d'un bon œil l'arrivée de Citroën, amenant un peu de modernisme (notamment pour ce qui concerne les suspensions, évidemment). La Khamsin sera la plus « Citroën » des Maserati. Conçue entièrement sous l'ère française, elle sera dotée du fameux système hydraulique : suspension, freinage, mais aussi Diravi (rappelez-vous, la direction revenant toute seule en position « tout droit »).

La Khamsin, c'est aussi la volonté de proposer une GT 2+2 capable de rivaliser avec Ferrari notamment. Pour cela, Maserati retournera au moteur à l'avant, un V8 de 4,9 litres et 320 chevaux. Elle est présentée en 1972 sur le stand Bertone au Salon de Turin : le dessin (superbe) est dû à Marcello Gandini qui révèle ici son talent. Ce n'est qu'en octobre 1973 qu'elle sera officiellement présentée par Maserati et Citroën.

Mais en ce début des années 70, la donne a changé pour



Citroën. La SM ne rencontre pas le succès escompté, et surtout, la firme de Javel a dépensé beaucoup d'argent en recherches vaines sur le moteur rotatif. Les caisses sont vides, et Michelin n'est plus disposé à combler les déficits. En 1974, la firme est vendue à Peugeot, qui n'hésite pas à couper les branches mortes : Maserati est mis en faillite en 1975, racheté par une société de l'état italien (le GEPI) qui revendra aussitôt à Alejandro de Tomaso.

La période n'est donc vraiment pas idéale pour la Khamsin. Sa première année de production, 1974, est perturbée par le rachat de Citroën et l'abandon de la filiale. Aux Etats-Unis (marché qui devait être prometteur), elle doit se plier aux nouvelles règles de sécurité, et perd son arrière vitré si original. De Tomaso, le nouveau repreneur, maintient la Khamsin mais comme un cache misère, le temps de mettre au point son grand projet : la Biturbo. La pauvre Khamsin se vendra péniblement jusqu'en 1982, mais Dieu que les dernières années sont dures : seuls 26 exemplaires se vendront entre 1980 et 1982. Au total, 435 exemplaires seront produits, dont 155 pour le marché américain.

Sortie d'usine en 1976, cette Maserati Khamsin a été livrée neuve en France (Nous remercions Marc Sonnery pour cette information).

Sa couleur était luci del Bosco. Aujourd'hui, elle présente une peinture rouge du plus bel effet, elle semble avoir été repeinte récemment. Version européenne, elle échappe heureusement à la défiguration stylistique américaine pour répondre aux normes en vigueur et on peut donc profiter de sa ligne dans le pure style Maserati offerte par Marcello Gandini. Dans l'habitacle, une ambiance luxueuse se dégage avec des cuirs à profusion de couleur beige joliment patinés. Les sièges sont davantage confortables qu'enveloppant et la position de conduite est assez agréable. Devant le pilote se trouvent les deux compteurs caractéristiques Maserati gradués jusqu'à 300 km/h et 8 000 tours minutes.

Côté mécanique, le V8 de 320 chevaux ronronne à merveille, bien cramponné au volant en cuir, attention aux survirages ! Malgré notre essai routier concluant, pour partir sereinement, nous recommandons une révision générale de l'automobile.

Très élégante et mécaniquement performante notre exemplaire ne demande qu'à prendre la route au plus vite. Offrez-vous un must-have des années 1980 à la ligne esthétique qui revient à la mode ces derniers temps avec un véritable V8 italien à la sonorité exquise



*Serial number AM120132
Desirable Italian Coupe - V8 4.9l 320 hp
Good condition - French title*

In 1968, Citroën bought the trident manufacturer from the Orsi family. This takeover was a bit of a coincidence: Pierre Bercot, the boss of the chevrons, wanted to launch the sporty version of the DS, but considered that he didn't have the means to design a V6 "typical" of the sport. After consulting Volvo and BMW, Citroën turned to Maserati (and its engineer Giulio Alfieri). This engineering contract was a real breath of fresh air for Maserati, which was losing a lot of money (despite the success of the Ghibli launched in 1966).

The Orsi family saw the arrival of Citroën in such a positive light that they proposed to their French partner to buy the brand. At the time, the French brand was in good health, with a powerful shareholder (Michelin), and the purchase of Maserati enabled it to continue the development of its SM model while acquiring a prestigious brand. Ironically, Citroën won the day against De Tomaso, who would take his revenge 7 years later!



The engineer Alfieri welcomed the arrival of Citroën, bringing a bit of modernism (especially for the suspensions, of course). The Khamsin would be the most "Citroën" of the Maseratis.

Designed entirely under the French era, it will be equipped with the famous hydraulic system: suspension, braking, but also Diravi (remember, the steering returns to the "straight ahead" position by itself).

The Khamsin is also the desire to offer a GT 2+2 capable of competing with Ferrari in particular. For this purpose, Maserati returned to the front engine, a 4.9 litre V8 with 320 horsepower. It was presented in 1972 on the Bertone stand at the Turin Motor Show: the (superb) design was the work of Marcello Gandini who revealed his talent here. It was not officially presented by Maserati and Citroën until October 1973. But at the beginning of the 70's, the situation had changed for Citroën. The SM was not as successful as expected, and above all, the company from Javel had spent a lot of money on futile research on the rotary engine. The coffers were empty, and Michelin was no longer willing to make up the deficits. In 1974, the company was sold to Peugeot, which did not hesitate to cut off the dead branches: Maserati went bankrupt in 1975, and was bought by an Italian state company (GEPI) which immediately sold it to Alejandro de Tomaso.

The period was not ideal for the Khamsin. Its first year of production, 1974, was disrupted by the takeover of Citroën and the abandonment of the subsidiary. In the United States (a market that was supposed to be promising), it had to comply with new safety regulations and lost its original rear window. De Tomaso, the new owner, kept the

Khamsin but as a cover for the time needed to develop his great project: the Biturbo. The poor Khamsin sold poorly until 1982, but God knows the last few years were hard: only 26 examples were sold between 1980 and 1982. A total of 435 units were produced, 155 of which were for the American market.

This Maserati Khamsin was delivery new in France.

Today, it is painted in a beautiful red colour and appears to have been repainted recently. As a European version, it fortunately escaped the American stylistic disfigurement to meet the current standards and we can therefore enjoy its pure Maserati style line offered by Marcello Gandini. Inside the cabin, a luxurious atmosphere emanates with a profusion of beige leather with a nice patina. The seats are more comfortable than enveloping and the driving position is quite pleasant. In front of the driver are the two characteristic Maserati meters graduated up to 300 km/h and 8000 rpm.

Mechanically, the 320 horsepower V8 purrs wonderfully, well clamped to the leather steering wheel, but beware of oversteer! Despite our conclusive test drive, we recommend a general overhaul of the car in order to travel with peace of mind.

Very elegant and mechanically efficient, our car is ready to hit the road as soon as possible.

Treat yourself to a must-have from the 1980s with an aesthetic design that has come back into fashion recently and a genuine Italian V8 with an exquisite sound.





CITROËN M 35

1971

*Chassis 00EA 0438**Rare dans cet état**Exposée à Epoqu'auto pour le centenaire Citroën**Historique complet connu**2^{ème} main**A immatriculer en Carte grise de collection*

20 000 / 25 000 €

La Citroën M35 est un prototype développé par le constructeur français en 1969, sur une base d'Ami 8 par le carrossier Heuliez soustraite de ses deux portes arrière et équipée d'un châssis à suspension oléopneumatique et d'un moteur rotatif bi-rotor. Elles adoptent une couleur gris métal ainsi que la mention « Prototype Citroën M35 » suivi de leur numéro respectif sur les ailes avant.

Moins de 500 exemplaires furent fabriqués et moins de quarante sont à ce jour recensés.

À la fin des années 60, Citroën en quête d'innovations s'intéresse au moteur rotatif Wankel. Une collaboration commence donc avec la société NSU, dont un premier contrat dit « Comoto » permet l'exploitation des moteurs Wankel. En 1969, NSU, en faillite, est rachetée par Volkswagen et le constructeur français est donc contraint de continuer seul dans l'aventure Wankel.

Le directeur des relations publiques Jacques Wolgensinger a l'idée de produire une petite série de véhicules expérimentaux et de les confier à des clients. L'objectif était d'avoir un panel de personnes évoluant dans

des régions ayant des climats et des reliefs différents. Les consommateurs se transforment donc en testeurs officiels Citroën et seront chargés de transmettre leurs expériences au Bureau d'Etude pour tester et améliorer cette technologie. Vendue contre la somme de 14 120 Francs, les clients bénéficiaient de deux ans de garantie totale sur le moteur. L'expérience est un échec et Citroën s'efforcera de racheter la majeure partie de ces autos une fois l'expérience terminée.

L'exemplaire que nous vous présentons aujourd'hui a une histoire limpide. Le docteur Marion, fidèle client de la marque aux Chevrons avait été sélectionné pour tester le prototype. Après plus de 40 000 km parcourus, il se rapproche de son concessionnaire Citroën car le moteur chauffe. Deux choix s'offrent donc à Monsieur Blanc, passez un coup de fil à la maison mère pour transformer la M35 en César ou la racheter et la garder pour réparer le moteur. Il choisit heureusement la 2^{ème} option. Mais la réparation d'un moteur rotatif n'est pas une mince affaire, et il abandonne. Ce n'est que de nombreuses années plus

tard, que son petit-fils entreprend la remise en route de l'auto (aidé d'un spécialiste NSU), avec succès, pour permettre à son grand père de faire quelques tours de roue. La voiture a toujours son immatriculation d'origine. Elle est dans un état exceptionnel et est prête à prendre la route. Elle a entre autres: échappement inox neuf, stator trochoïde neuf, segmentation neuve, pompe à eau refaite à neuf, sphères suspension et pompe hydraulique neuves.

Cette voiture est un marqueur d'une époque d'innovations techniques automobiles prolifiques, pendant laquelle un constructeur confiait des prototypes à ses clients, pas certains que cela soit possible aujourd'hui !

A noter, un ensemble de documentations sera fourni avec la voiture, comprenant un book de pièces détachées.



*Chassis 00EA 0438
Rare in this condition
Exhibited at Epogu auto for the Citroën centenary
Full history known
2nd hand
To be registered as a collector's car*

The Citroën M35 is a prototype developed by the French manufacturer in 1969, on an Ami 8 base by the coachbuilder Heuliez, with the two rear doors removed and equipped with an oleo-pneumatic suspension chassis and a bi-rotor engine. They were painted in a metallic grey colour with the words "Prototype Citroën M35" followed by their respective numbers on the front wings.

Less than 500 were made and fewer than forty are known to date.

At the end of the 1960s, Citroën, in search of innovations, became interested in the Wankel rotary engine. A collaboration began with NSU, whose first contract, known as the "Comoto" contract, allowed the use of Wankel engines. In 1969, NSU, which had gone bankrupt, was taken over by Volkswagen and the French manufacturer was therefore forced to continue the Wankel adventure alone.

The public relations director Jacques Wolgensinger had the idea of producing a small series of experimental vehicles and entrusting them to customers. The aim was to have a panel of people in regions with different climates and terrain. The

consumers thus became official Citroën testers and were responsible for passing on their experiences to the Design Office in order to test and improve this technology. Sold for 14,120 francs, customers were given a two-year full engine warranty. The experiment was a failure and Citroën tried to buy back most of these cars once the experiment was over. The car we are presenting today has a clear story. Dr Marion, a loyal customer of the Chevron brand, was selected to test the prototype. After more than 40,000 km, he approached his Citroën dealer because the engine was getting hot. Mr Blanc had two choices: he could call the parent company to transform the M35 into a Caesar or he could buy it and keep it to repair the engine. Fortunately, he chose the second option. But repairing a rotary engine is no easy task, and he gave up. It was not until many years later that his grandson undertook to restart the car (with the help of an NSU specialist), with success, to allow his grandfather to drive it a few times. The car still has its original registration. It is in exceptional condition and is ready for the road. Amongst other things, it has new stainless steel exhaust, new trochoidal stator, new segmentation, new water pump, new suspension spheres and new hydraulic pump.

This car is a marker of an era of prolific automotive technical innovation, during which a manufacturer entrusted its customers with prototypes, not sure if this is possible today! A set of documentation will be supplied with the car, including a parts book.



MERCEDES-BENZ 250 SE COUPE W111

1969

Numéro de série 1110211112087796

Boîte mécanique

Carte grise française

30 000 / 40 000 €

Présentée en 1961, la nouvelle génération de coupés et cabriolets Mercedes-Benz est l'œuvre de Paul Bracq. Directement issu de la berline W111, le coupé fut d'abord vendu en version 220 SE et fut remplacé par la 250 SE. Equipé d'un six cylindres en ligne de 2,5L, cet élégant coupé était en son temps, l'une des voitures les plus chères du monde. Ne souffrant d'aucune critique, les qualités mécaniques, esthétiques et de fabrication firent perdurer ce grand coupé, encore bien après l'époque de la Nationale 7.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est un coupé 250 SE motorisé par le 2.5L six cylindres dont la puissance passe au sol par une boîte de vitesse mécanique. La peinture vert foncé associée au vert clair du pavillon lui

donne une très belle allure. Les chromes sont en assez bel état et l'intérieur tendu de cuir marron présente une jolie patine. La voiture est saine et prête à avaler du bitume. Suite à de nombreux travaux récents (dossier de factures disponible), la voiture est venue sans encombre par la route. Notre essai routier confirme le bon fonctionnement de l'automobile, le moteur tourne rond, les freins sont efficaces. Suivant aujourd'hui une cote toujours ascendante, le coupé W111 est de plus en plus recherché. C'est pourquoi cette 250 SE mérite de l'attention de la part des collectionneurs et amateurs qui, comme beaucoup, seront d'accord pour définir cette génération de Mercedes-Benz comme l'une des plus élégantes jamais produites.





*1969 Mercedes-Benz 250 SE COUPE W111
Serial number 1110211112087796
Mechanical gearbox
French title*

The new generation of Mercedes-Benz coupes and cabriolets was introduced in 1961 by Paul Bracq. Directly derived from the W111 saloon, the coupe was first sold as a 220 SE version and was replaced by the 250 SE. Equipped with a 2.5L in-line six cylinder engine, this elegant coupe was in its day one of the most expensive cars in the world. The mechanical, aesthetic and manufacturing qualities of this great coupé were unquestionable, even long after the era of the Nationale 7.

The example we are offering for sale is a 250 SE coupé powered by a 2.5L six cylinder engine, the power of which is transmitted to the ground via a mechanical gearbox. The dark green paint combined with the light green roof gives it a very nice look. The chromes are in quite good condition and the brown leather interior has



a nice patina. The car is sound and ready to be driven on asphalt. Following a lot of recent work (invoice file available), the car came safely by road. Our road test confirms that the car is running well, the engine is running smoothly and the brakes are efficient. Today, the W111 coupe is more and more sought after, as its value continues to rise. This is why this 250 SE deserves attention from collectors and enthusiasts who, like many, will agree to define this generation of Mercedes-Benz as one of the most elegant ever produced.





JAGUAR TYPE E

1971

Cabriolet Serie 3

Châssis n° 1S20046BW

Carte grise française de collection

70 000 / 80 000 €

La type E série III a eu le privilège d'être le nouveau moteur V 12 de Jaguar en 1971. Ce superbe moteur de 5.3L à deux arbres à cames en tête, dérivé d'un prototype destiné aux 24h du Mans était alimenté par 4 carburateurs et développait 272CV DIN dès sa sortie, il donnera jusqu'à 700CV dans des versions compétition. Ce moteur entièrement en alliage léger n'était pas plus lourd que le six-cylindres 4.2L qu'il remplaçait tout en offrant beaucoup plus d'élasticité de couple, sans parler d'une centaine de chevaux de plus. Ce moteur V12 transfigura la type E neuf ans après sa sortie et lui permit de rejoindre à nouveau le pinacle des plus belles GT du monde comme son aînée la 3.8L série I de 1962.

Le modèle présenté a bénéficié d'une restauration au niveau de la carrosserie, des trains roulants, de la sellerie et du moteur. La sellerie ainsi que la capote ont été refaites à neuf. Côté moteur, le 12 cylindres a été entièrement vérifié et révisé et un radiateur grande capacité a été monté. Le train roulant quant à lui a profité d'une vérification complète et les 4 roues sont neuves, montées avec des pneus neufs. La voiture se comporte très bien sur la route, aucun jeu suspect n'étant à signaler. Accompagnée d'un rapport d'expertise élogieux, cette superbe Type E est fiable, sans frais à envisager avant de se faire plaisir à son volant, le souffle prodigieux de son V12 s'occupant du reste.

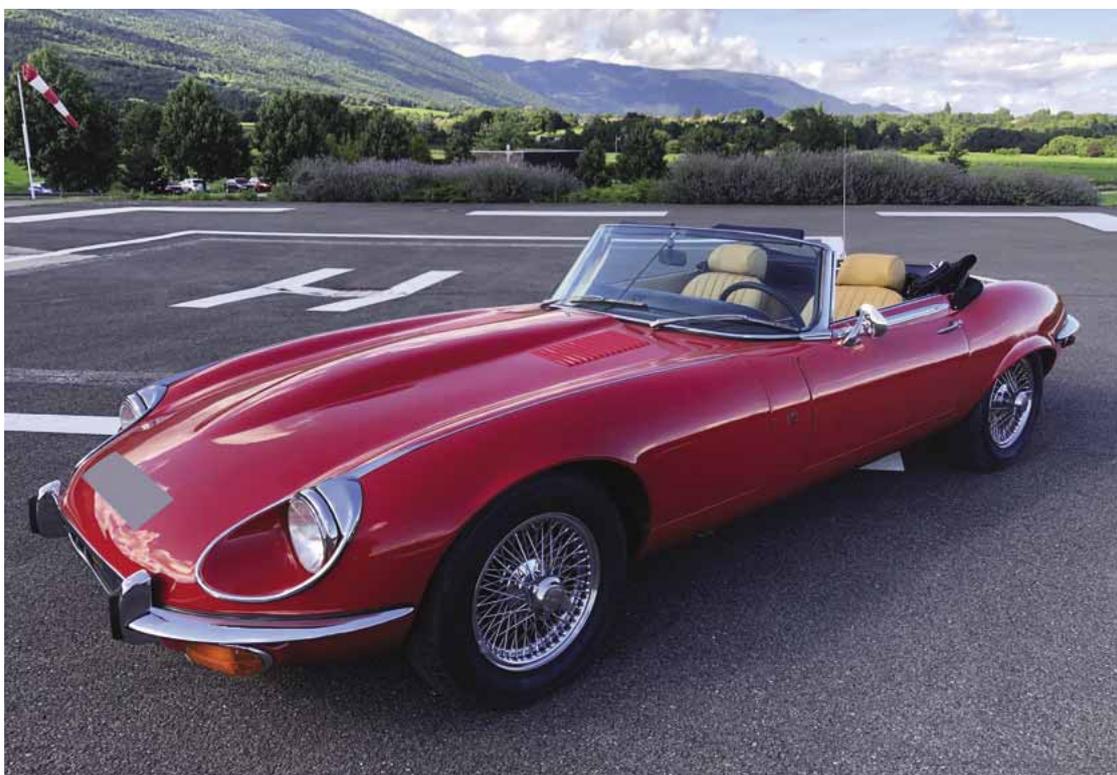


CONVERTIBLE SERIES 3

Chassis n° 1S20046BW

French collector's registration

The E-Type Series III had the privilege to be fitted with Jaguar's new V12 engine in 1971. This superb 5.3L twin overhead cam engine, derived from a prototype for the 24 hours of Le Mans, was fed by 4 carburetors and developed 272CV DIN from its release, it will give up to 700CV in competition versions. This all light alloy engine was no heavier than the 4.2L six-cylinder it replaced while offering much more torque elasticity, not to mention a hundred more horses. This V12 engine



transformed the E-type nine years after its release and allowed it to once again join the pinnacle of the world's most beautiful GTs like its predecessor the 3.8L Series I of 1962.

The model presented here has benefited from a restoration of the bodywork, running gear, upholstery and engine. The upholstery as well as the soft top have been redone. On the engine side, the 12-cylinder engine has been completely checked and overhauled and a large

capacity radiator has been fitted. The running gear has been completely checked and the 4 wheels are new, fitted with new tyres. The car handles very well on the road, with no suspicious play to report. Accompanied by a glowing expert report, this superb E-Type is reliable, with no costs to consider before enjoying it, the prodigious blast of its V12 taking care of the rest.



JAGUAR XJ-SC CABRIOLET

1986

Châssis n° SAJJNACW4CC13321
Carte grise française

18 000 / 23 000 €

Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière Grand Tourisme, le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents. Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Le moteur V12 de 5,3 litres est amélioré dans deux directions. Il est plus puissant tout en consommant moins. Le modèle que nous présentons se trouve dans un état quasi parfait de présentation et a bénéficié ces dernières années de près de 13 000 euros de factures entre 2017 et 2021 ainsi que d'un entretien régulier.

On notera entre autres :

- Changement du différentiel
- Changement des roulements de roue
- Changement des disques
- Remplacement des silentsblocs

Une Jaguar, c'est avant tout un intérieur décoré d'un équipement de haut niveau. Avec son intérieur crème et des matériaux rares comme le cuir et le bois, notre exemplaire ne déroge pas à la règle. On notera à la place des deux sièges arrière, deux petits coffres fermant à clef. Et puis une Jaguar c'est aussi un moteur. Un V12 c'est une rareté de nos jours. 5,3 l de cylindrée, une alimentation par injection et 295 ch avec en prime 44 kg pour le couple, de ce côté-là, notre jaguar ne déçoit pas.

Enfin une Jaguar, c'est une ligne, et celle de la XJS est à couper le souffle.

«Voiture hors du temps, hors normes, le cabriolet XJ-SC V12 est le type même de la voiture de l'hédoniste fortuné. Et alors, il n'y a pas de mal à se faire du bien.» Voilà comment la XJ-SC était décrite par la presse à l'époque. Aujourd'hui, les sensations sont les mêmes mais le prix lui, est plus doux !



*SAJJNACW4CC13321 Chassis
French title Card*

It is more powerful while consuming less.
The model we are presenting is in an almost perfect state of presentation and has benefited in recent years from nearly 13,000 euros in invoices between 2017 and 2021 as well as regular maintenance.

- Among other things, we note:
- Change in differential
 - Change of wheel bearings
 - Change of disks
 - Replacement of flint blocks

A Jaguar is above all an interior decorated with high level equipment. With its cream interior and rare materials like leather and wood, our model does not deviate from

the rule. Instead of the two rear seats, two small chests are locked.

And then a Jaguar is also an engine. A V12 is a rarity these days. 5.3 I of displacement, a supply by injection and 295 hp with an extra 44 kg for the torque, on this side, our jaguar does not disappoint.

Finally a Jaguar, it's a line, and that of the XJS is breathtaking.

Out of time, out of the norm, the XJ-SC V12 convertible is the type of car of the wealthy hedonist. And so, there's nothing wrong with doing good."

This is how the XJ-SC was described by the press at the time. Today, the sensations are the same but the price is sweeter!



JAGUAR 420

1968

Numéro de série 1F2T124DN

Rare boîte manuelle

Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La Jaguar 420 est apparue le 13 octobre 1966 à l'occasion du Salon de Londres. Très homogène et dotée d'une vraie personnalité, la 420 apparaît équilibrée, tempérée, mais surtout élégante. Sous le capot, c'est le groupe 4,2 litres qui propulse la berline de luxe. L'un des points forts de la 420 est également son freinage, plus performant que la type S. Bernard Viart dans son excellent ouvrage « Jaguar Berlines et Tradition » décrit la 420 : « Sur la route, la 420 est brillante, rapide, nerveuse et elle laisse loin derrière la Mark II 3,4 et la 3,8 litres S au plan des accélérations jusqu'à 160 km/h ».

Luxueuse et confortable, Jaguar veut à l'époque, s'implanter davantage dans le domaine de la berline statutaire avec une importante réserve de puissance sous le pied droit. Fort de son passé sportif et de ses victoires en compétition dans les années 1950 et 1960, la firme au félin pense faire fort avec sa MK X et augure un succès quasiment égal à celui de la Type-E. Malgré cela, la berline fut assez rapidement boudée voire sous-cotée par une majeure partie de leur clientèle qui préféra se tourner du côté des Bentley et autres Rolls-Royce. Cette Jaguar 420 fut immatriculée pour la première fois le 7 février 1968. Esthétiquement, la berline en impose avec sa calandre plongeante et ses hanches sculptées ; la promesse faite par la marque d'une voiture statutaire et bondissante tel un félin sur sa proie est tenue. Arborant une peinture

gris métal, la voiture nous dévoile une assez belle patine montrant une peinture de qualité réalisée il y a quelques années. C'est à l'intérieur que la 420 s'apprécie ; en effet, l'atmosphère dégagée par la sellerie en cuir rouge donne énormément de cachet à la voiture. Les très grands sièges avant séparés par un accoudoir central sont d'un confort rare démontrant que le Jaguar a bien tenté de chasser sur le terrain de la Rolls-Royce.

L'instrumentation est dans la veine de ce que faisait la firme sur la Type-E notamment ; le compteur et le compte-tour font face au conducteur tandis que les cadrans de pression d'huile, de température d'eau et la jauge à essence trônent au milieu du tableau de bord en bois vernis. Au milieu de la console centrale se tient le pommeau en bakélite de la boîte de vitesses.

Mécaniquement, le 6 cylindres en ligne de 4,2L semble correctement tourner. Notre exemplaire a fait l'objet de travaux de réfection récents : échappement inox, rotules avant changées, freins révisés, carburation réglée, réservoirs traités, ... Choisir une Jaguar 420 c'est avant tout apprécier le confort de conduite avec un moteur noble que l'on ressent lorsque notre pied droit écrase la pédale d'accélération. Avec un prix aujourd'hui au plus bas, la 420 est sûrement un investissement pour le futur.

*Serial number 1F2T124DN
Rare manual gearbox
French title*

The Jaguar 420 was launched on 13 October 1966 at the London Motor Show. Very consistent and with a real personality, the 420 appears balanced, temperate, but above all elegant. Under the bonnet, the 4.2-litre engine powers the luxury saloon. One of the 420's strong points is also its braking system, which is more efficient than the S-type. Bernard Viart in his excellent book "Jaguar Sedans and Tradition" describes the 420: "On the road, the 420 is brilliant, fast, responsive and leaves the Mark II 3.4 and 3.8 litre S far behind in terms of acceleration to 100mph".

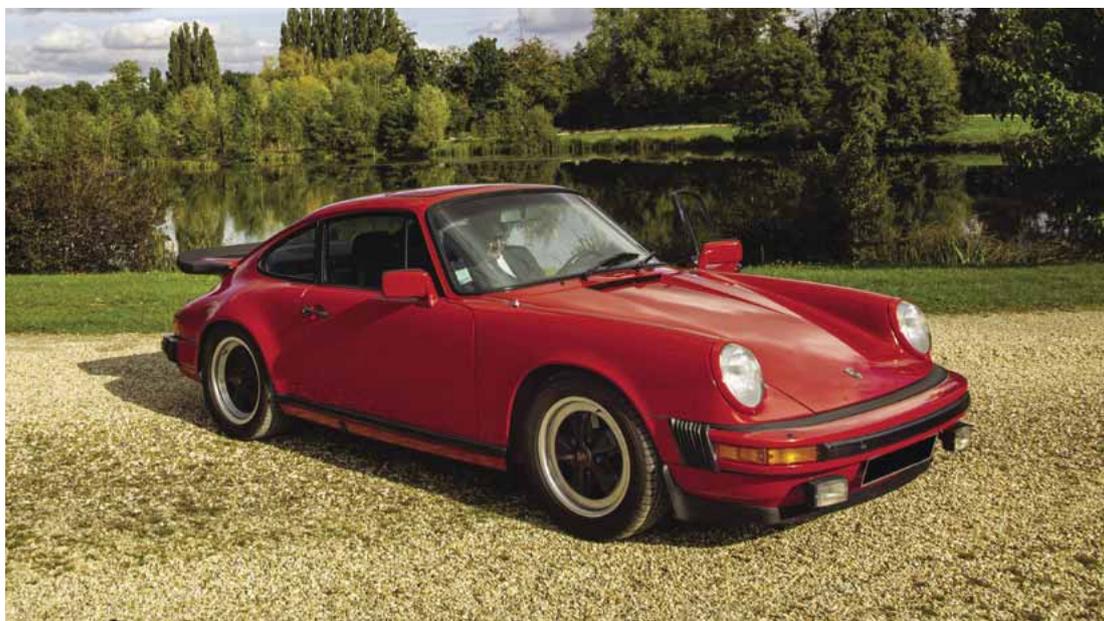
Luxurious and comfortable, Jaguar wanted to move further into the realm of the status sedan with a significant reserve of power under the right foot. With its sporting past and its victories in competition in the 1950s and 1960s, the feline firm thought it was going to do well with its MK X, and it was almost as successful as the E-type. Despite this, the saloon was quickly dismissed or even undercut by a large part of their clientele who preferred to turn to Bentleys and Rolls-Royces.



This Jaguar 420 was first registered on 7 February 1968. Aesthetically, the saloon is striking with its plunging grille and sculpted hips; the brand's promise of a car that is as statuesque and leaping as a feline on its prey is fulfilled. The car's metallic grey paintwork reveals a rather nice patina showing a quality paint job done a few years ago. The interior is where the 420 really comes into its own; the atmosphere created by the red leather upholstery gives the car a lot of character. The very large front seats, separated by a central armrest, are of a rare comfort, showing that Jaguar has indeed tried to chase the Rolls-Royce's territory. The instrumentation is in the vein of what the company did on the E-Type in particular; the speedometer and rev counter face the driver while the oil pressure, water temperature and fuel gauge dials sit in the middle of the varnished wood dashboard. In the middle of the centre console stands the bakelite gear knob.

Mechanically, the 4.2L inline 6-cylinder engine seems to be running well. Our car has been recently refurbished: stainless steel exhaust, front ball joints changed, brakes revised, carburetion adjusted, tanks treated...

Choosing a Jaguar 420 is above all appreciating the driving comfort with a noble engine that you can feel when your right foot hits the accelerator pedal. With the price now at its lowest, the 420 is surely an investment for the future.



136

PORSCHE 911 SC

1982

Numéro de série WPOAA0911CS120539

Bel état esthétique

Important dossier de factures

Historique connu depuis l'origine

Origine US

Carte grise française de collection

30 000 / 40 000 €

SC, deux lettres pour « Super Carrera ». C'est ainsi que se nommera la 911 lancée en 1978, censée être la dernière 911, suite à l'arrivée de la 928 et de la 944. Treize ans après sa sortie, la 911 était un succès retentissant, ayant graduellement muté en une GT plus vivable au quotidien. La clientèle Porsche était alors principalement désireuse d'une voiture à piloter, d'une précision de conduite et d'un ressenti typique à la marque. Afin de capter de nouveaux clients plus soucieux de facilité d'usage et de fiabilité, Porsche mit au point la SC, dont le moteur n'était autre que celui de la Turbo, en version atmosphérique bien sûr et à la courbe de couple lissée par rapport au 2.7 qu'il supplantait. La SC sera la première Porsche à être entièrement galvanisée, la première à être offerte en version cabriolet et la première à proposer un freinage assisté.

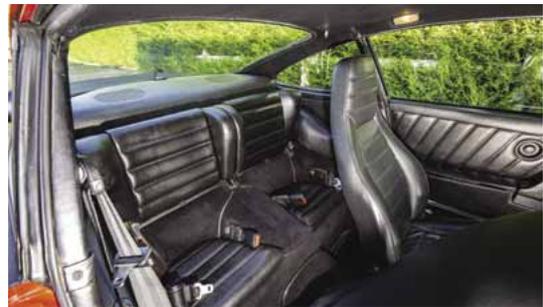
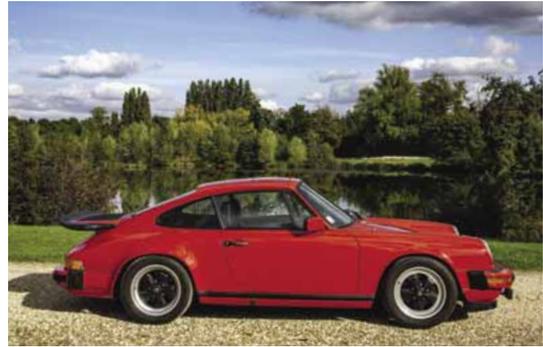
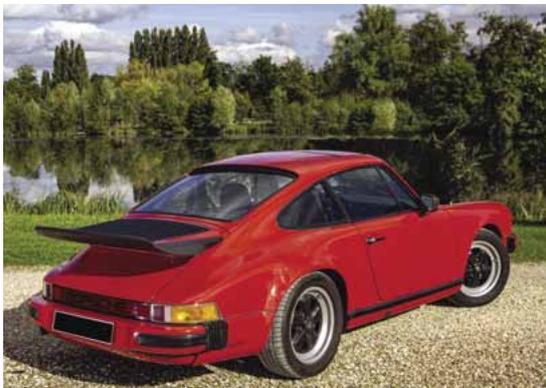
Le modèle de Porsche 911 SC que nous vous présentons fut acquise par Mr R. Murphy à Kansas City aux Etats-Unis qui la conserva jusqu'en 1999 et la vendra à Mr R. Johnson un texan qui souhaitait faire un cadeau à sa femme. Le projet était de transformer la SC en une Turbo en incluant en échange moteur ; malheureusement, par manque de moyens, le texan dû céder la voiture à Mr Cunningham en 2008 qui reprit le projet de l'ancien propriétaire. La voiture était complète sauf le moteur 3.0L vendu à part par l'ancien acquéreur, et Mr Cunningham prit la décision d'installer un moteur 3.2L dans la 911. La SC reçu également une peinture neuve dans la couleur « rouge indien ». Le dossier de suivi complet de photos et des réparations est à jour, et aujourd'hui cette Porsche a une bonne santé mécanique et esthétique le tout avec un moteur fiable et puissant.

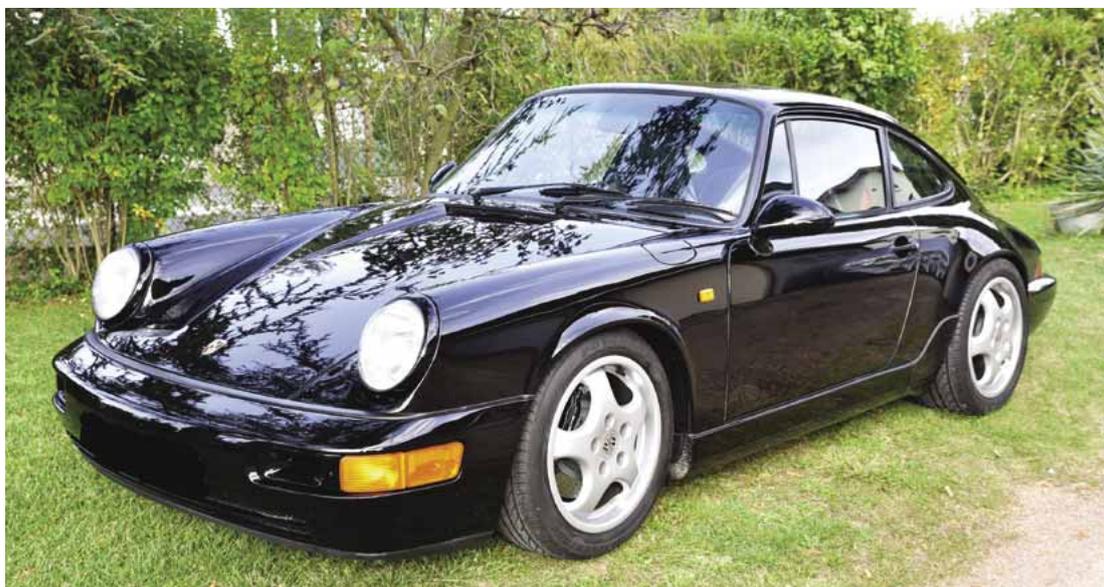
Serial Number WPOAA0911CS120539
Good aesthetic condition
Large invoice file
History known since the origin
US origin
French title Card of collection

SC, two letters for “Super Carrera”. This is the name of the 911 launched in 1978, supposed to be the last 911, following the arrival of the 928 and the 944. Thirteen years after its release, the 911 was a resounding success, gradually moving into a more liveable GT on a daily basis. At the time, Porsche customers were mainly interested in a car to drive, driving precision and a typical brand feeling. In order to capture new customers more concerned with ease of use and reliability, Porsche developed the SC, whose engine was none other than the Turbo, in the atmospheric version of course and the smoothed torque curve compared to the 2.7 it supplanted. The SC will be the first Porsche to be fully galvanized, the first to be offered in a convertible version and the first to offer assisted braking.

The model of Porsche 911 SC that we present to you was acquired by Mr R. Murphy in Kansas City in the United States who kept it until 1999 and will sell it to Mr R. Johnson a Texan who wanted to make a gift to his wife. The project was to transform the SC into a Turbo by including in exchange engine; unfortunately, due to lack of means, the Texan had to give the car to Mr Cunningham in 2008 who took over the project of the former owner. The car was complete except for the 3.0L engine sold separately by the former buyer, and Mr Cunningham made the decision to install a 3.2L engine in the 911.

The CS also received a new paint in the colour “Indian Red”. The complete photo tracking and repair package is up to date, and today this Porsche has good mechanical and aesthetic health all with a reliable and powerful engine.





138

PORSCHE 911 TYPE 964 RS

1992

Numéro de série WPOZZZ96ZNS490677

113 000 kilomètres d'origine

Modèle mythique des années 1990

Bel état de présentation

140 000 / 160 000 €

La Porsche 911 n'est plus à présenter, elle symbolise à elle seule la voiture de sport par excellence qui a su perdurer depuis le début des années 1960 et arborer différentes versions pour l'amélioration du confort mais aussi des performances. Dans cette véritable frise chronologique instaurée par les modèles de Porsche 911 depuis sa création, il existe quelques exemplaires qui ont marqué à jamais cette saga automobile et les cœurs des passionnés dont la gamme RS fait partie.

Diminutif de Rennsport, les deux lettres accolées au capot moteur promettent des sensations fortes et rappellent aux propriétaires qu'ils ont entre les mains un scalpel de la route, une arme de destruction de la concurrence sur circuits. Le mythe débute dans les années 1950 avec la 550 dérivée de la 356 mais il va se développer dans les années 1970 avec la présentation de l'incontournable 911 2.7 RS présentée au salon de Paris en 1972. Première

de cordée, cette version musclée de la première Porsche 911 développe 210 chevaux et perd quelques kilos sur la balance. Suivront des versions taillées uniquement pour circuits (dont quelques modèles de route devront être produits pour l'homologation) puis la gamme s'essouffera et entamera une traversée du désert de près de 20 ans avant de pouvoir revoir les deux lettres sur une 911. C'est à la fin 1991 que Porsche commercialise enfin une version RS de sa type 964 fabriquée à 2 500 exemplaires et qui gagne seulement 10 chevaux par rapport à la Carrera 2 ; le gain se trouve dans la cure d'amaigrissement du coupé qui perd 160 kilos. La version type 993, héritière de la 964, se verra aussi habillée du badge sur son capot moteur.

A l'aube des années 2000, l'appellation RS disparaît au profit des GT2 et GT3 qui reprendront le moteur de l'ultra-exclusive 911 type 996 GT1.

Cette nouvelle gamme qui perdure encore aujourd'hui donne le choix aux clients entre la GT3 RS qui propose un retour aux sources avec son moteur atmosphérique qui peut monter à 9 000 tours/minutes et la GT2 RS gavée par des turbos pour plus de 700 chevaux.

L'exemplaire de Porsche 911 type 964 RS que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois le 6 mai 1992. Achetée en 2000 par le propriétaire actuel, la voiture possède son carnet d'origine ainsi que ses livrets et manuels. Cette Porsche 964 a échappé à la mode de l'ultra-coursification des années 2000 et possède aujourd'hui ses sièges baquets d'origine en bon état.



Le propriétaire a effectué une restauration des jantes en magnésium qui équipent toujours la voiture ; quelques modifications furent apportées telles qu'un 3e feu stop de Porsche 993 ainsi que des écopes de freins différentes. Avec son agressive peinture noire, la 964 reste discrète et seul un œil aiguisé peut remarquer les quelques différences avec un modèle « de base ». Offrez-vous une exclusivité parmi l'histoire de la Porsche 911 et surtout une voiture d'une efficacité qui n'est plus à prouver.

Serial Number WPOZZZ96ZNS490677

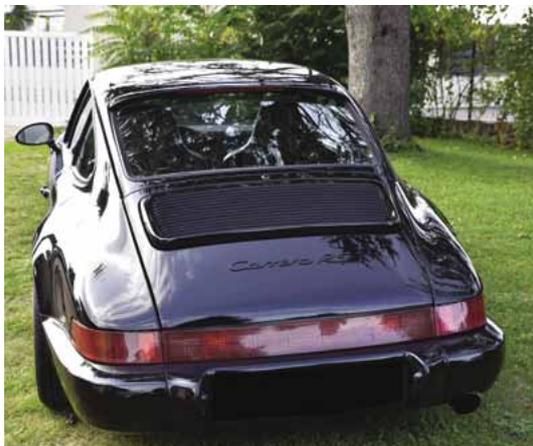
113,000 km origin

Mythical model of the 1990s

Good state of presentation

The Porsche 911 is no longer to be seen, it alone symbolizes the sports car par excellence that has endured since the early 1960s and sports different versions to improve comfort but also performance. In this true timeline introduced by the Porsche 911 models since its creation, there are a few models that have forever marked this automobile saga and the hearts of enthusiasts whose RS range is part. Short of Rennsport, the two letters attached to the engine hood promise thrills and remind the owners that they have in their hands a scalpel of the road, a weapon of destruction of the competition on circuits.





The myth began in the 1950s with the 550 derived from the 356 but it will develop in the 1970s with the presentation of the unmistakable 911 2.7 RS presented at the Paris Motor Show in 1972. First of all, this muscular version of the first Porsche 911 develops 210 horsepower and loses a few pounds on the scale. It will follow versions designed solely for circuits (some road models will have to be produced for approval) then the range will run out of steam and will begin a desert crossing of nearly 20 years before being able to review the two letters on a 911. At the end of 1991, Porsche finally released an RS version of its 964 type, manufactured at 2,500 units and which gained only 10 horsepower compared to the Carrera 2; the gain was in the weight-loss treatment of the coupe, which lost 160 kilos. The type 993 version, heir to the 964, will also be wearing the badge on its engine hood.

At the dawn of the 2000s, the name RS disappears in favor of the GT2 and GT3 which will take over the engine of the ultra-exclusive 911 type 996 GT1. This

new range that continues to this day gives customers the choice between the GT3 RS, which offers a return to basics with its atmospheric engine that can go up to 9,000 rpm and the GT2 RS, which is powered by turbos for more than 700 horsepower.

The Porsche 911 type 964 RS that we present to you was registered for the first time on May 6, 1992. Purchased in 2000 by the current owner, the car has its original notebook as well as its booklets and manuals. This Porsche 964 has escaped the fashion of the ultra-coursification of the 2000s and today has its original bucket seats in good condition. The owner did a restoration of the magnesium wheels that still fit in the car; some modifications were made such as a third stop light of Porsche 993 as well as different brake probes. With its aggressive black paint, the 964 remains discreet and only a sharp eye can notice the few differences with a «basic» model. Treat yourself to an exclusivity among the history of the Porsche 911 and above all a car with an efficiency that no longer needs to be proven.



PORSCHE 968 CABRIOLET

1994

Numéro de série WPOCA296ORS840357

79 000 miles d'origine

Véritable première main

Boîte manuelle

Certificat de dédouanement

Titre de circulation américain

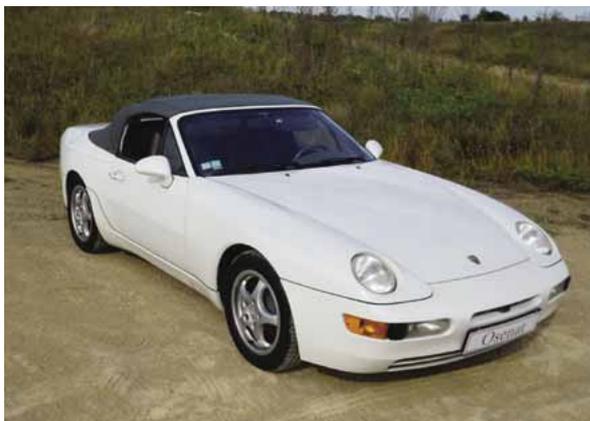
20 000 / 25 000 €

En 1975, Porsche se lance dans une nouvelle aventure, celle d'une GT à moteur avant avec la 928. Ce modèle est d'une totale innovation pour la marque car si le moteur se retrouve, il est entièrement nouveau et la boîte de vitesses est accouplée au pont arrière. Dans le style et le design de la carrosserie, là aussi c'est entièrement nouveau. Pour épauler la 928, Porsche lance dès l'année suivante, en collaboration avec Volkswagen, un modèle inférieur baptisé 924 qui ne connaîtra pas un grand succès. Par contre la réussite sera au rendez-vous avec la version intermédiaire présentée en 1981, la 944 et son vrai moteur Porsche. La remplaçante de la 944 arrive en 1991. Il y a tellement de modifications importantes que Porsche change le nom et présente sa nouveauté sous le nom de 968. D'un style général qui rappelle sa devancière, la 968 possède un moteur de 2990 cm³ développant 240 CV avec une boîte à six rapports. Ce moteur est très coupleux avec sa levée de soupapes variable, il était aussi le plus gros du monde en quatre cylindres à essence. La vitesse de pointe atteint les 252 km/h. Le freinage est excellent avec l'ABS de série. La direction assistée est très agréable. Facile à

conduire, la 968 est une voiture utilisable facilement au quotidien.

L'exemplaire que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois en 1994 et acquis neuf par Mme P. Kay, femme du directeur de la concession Porsche de Saint Paul dans le Minnesota. Se présentant dans sa configuration originale blanche avec un intérieur en cuir gris et une capote assortie, Mme Kay préféra la boîte manuelle à la boîte automatique ce qui est assez rare pour être souligné au pays des voitures à deux pédales. La voiture se présente bien, elle est équipée d'un couvre capote de la couleur de la capote et d'un saute vent pour le confort des usagers. Arrivée en France à la fin de l'année 2019, elle possède tous les documents administratifs permettant une immatriculation sur le territoire national.

Mal aimée, la 968 prend aujourd'hui sa revanche avec un intérêt de plus en plus grandissant pour ce modèle aux lignes atypiques et modernes pour l'époque. C'est un choix judicieux pour tous ceux qui souhaitent acquérir un cabriolet fiable et puissant.



*Serial Number WPOCA296ORS840357
79,000 original miles
Genuine first hand
Manual gearbox
Certificate of Clearance
U.S. registration*

In 1975, Porsche embarked on a new adventure, that of a front-engined GT with the 928. This model was a total innovation for the brand, because the engine was completely new and the gearbox was coupled to the rear axle. The style and design of the bodywork is also completely new. To support the 928, Porsche launched the following year, in collaboration with Volkswagen, a lower model called 924 which was not very successful. However, the intermediate version presented in 1981, the 944 with its real Porsche engine, was a success. The replacement for the 944 arrived in 1991. There are so many important modifications that Porsche changes the name and presents its novelty under the name of 968. With a general style reminiscent of its predecessor, the 968 has a 2990 cc engine developing 240 HP with a six-speed gearbox. This engine is very torquey with its

variable valve lift, and was also the largest four-cylinder petrol engine in the world. Top speed is 252 km/h. Braking is excellent with ABS as standard. The power steering is very pleasant. Easy to drive, the 968 is a car that is easy to use in everyday life.

The car presented here was first registered in 1994 and purchased new by Mrs. P. Kay, wife of the manager of the Porsche dealership in Saint Paul, Minnesota. Presented in its original white configuration with a grey leather interior and matching soft top, Mrs Kay preferred the manual transmission to the automatic, which is rare enough to be noted in the land of two-pedal cars. The car looks good, it is equipped with a soft top cover in the same colour as the bonnet and a windscreen for the comfort of users. Arriving in France at the end of 2019, it has all the administrative documents to be registered in the country.

Unloved, the 968 is now taking its revenge with a growing interest for this model with its atypical and modern lines for its time. It is a wise choice for all those who wish to acquire a reliable and powerful convertible.





PORSCHE 928 GTS

1995

Superbe Configuration

Historique complet

Peu kilométrée

Version GTS

Carte grise française

CODE/TYPE : WPOZZZ92ZSS800341

35 000 / 45 000 €

La Porsche 928 est sortie en 1977, cette GT à moteur avant, dotée d'un V8 qui lui était spécifique, devait supplanter la Porsche 911 en haut de la gamme. Après des débuts prometteurs, et différentes variantes dès 1980, d'une version S plus puissante — 300 chevaux au lieu de 240 — puis d'une S2 en 1984 (310 destriers), d'une S4 en 1987 (320 canassons) et de sa rare variante CS — pour Club Sport (version allégée) et enfin d'une GT poussée en 1989 à 330 chevaux, la philosophie des Porsche à moteur avant s'essouffle.

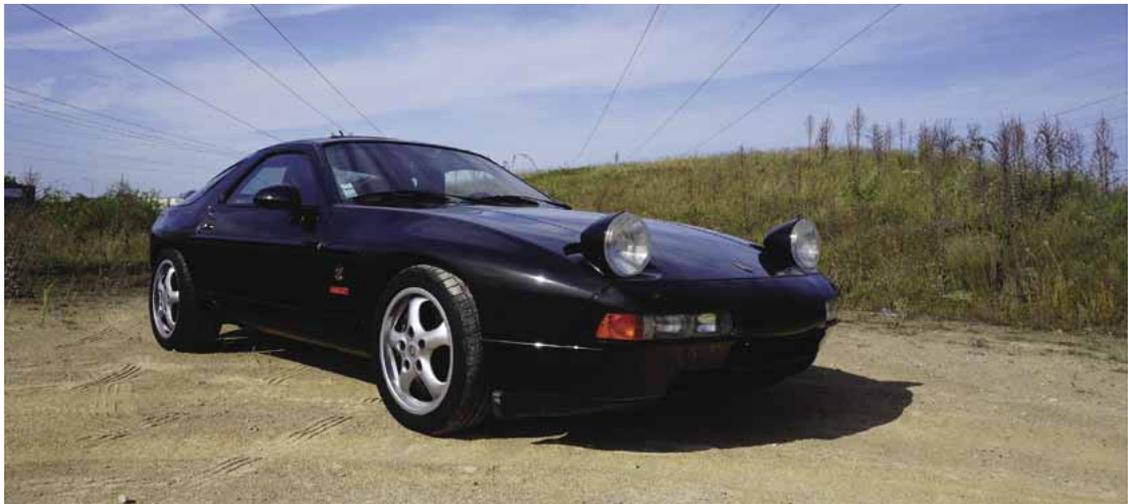
Afin de relancer une dernière fois le modèle, Porsche présenta en 1992 son ultime évolution, la 928 GTS, celle que nous présentons aujourd'hui : une voiture qui restera anecdotique commercialement, mais qui s'avère l'une des plus recherchées aujourd'hui avec moins de 3500 exemplaires fabriqués.

Avec la GTS, le V8 à 32 soupapes de la GT passait de 5 à 5.4 litres (51 mkg à 4 250 tr/minute) et gagnait 20 chevaux pour culminer à 350 : 30 de plus qu'une 911 Turbo.

La 928 GTS offrait vraiment des performances dignes d'intérêts: 275 km/h en vitesse de pointe (5 km/h de mieux qu'une 911 Turbo, et à peine 5 de moins qu'une 911 Turbo S).

Cette longue carrière l'amena à ne quitter le programme du constructeur de Stuttgart qu'en 1995, 18 années après son entrée au catalogue.

La voiture présentée sur ce catalogue elle bénéficie d'un dossier de suivi complet et de toutes ses factures depuis sa sortie d'usine. Un impressionnant dossier sera consultable sur demande pendant le salon. Tous les propriétaires et les révisions sont connus et à jour. Elle se présente dans un superbe état et notre test routier ne lui a trouvé aucun défaut. La combinaison de la peinture gris foncé métal et du cuir Bordeaux est particulièrement pertinente.



La voiture est équipée, entre autres, de jantes en alliage, d'une boîte de vitesses automatique, d'un toit ouvrant coulissant d'origine, d'un intérieur complet en cuir, de la climatisation, des sièges électriques...la liste est longue.

Récent, plutôt rare, disposant du moteur le plus gros et le plus puissant de sa lignée et de quatre places, cet exemplaire, qui est peu kilométré (125.000km) est devenu particulièrement recherché et fera le bonheur des jeunes papas pressés ou des grands-pères qui cherchent confort et sportivité.

*Superb configuration**Complete history**Low mileage**GTS version**French title*

CODE/TYPE: WPOZZZ92ZSS800341

The Porsche 928 came out in 1977, this front-engined GT with a specific V8 engine was to supplant the Porsche 911 at the top of the range. After a promising start, and various variants from 1980 onwards, a more powerful S version - 300 hp instead of 240 - then an S2 in 1984 (310 hp), an S4 in 1987 (320 hp) and its rare CS variant - for Club Sport (lighter version) and finally a GT pushed to 330 hp in 1989, the philosophy of front-engined Porsches ran out of steam.

In order to relaunch the model one last time, Porsche presented in 1992 its ultimate evolution, the 928 GTS, the one we present today: a car that will remain commercially anecdotal, but which proves to be one of the most sought-after today with less than 3500 examples manufactured.

With the GTS, the GT's 32-valve V8 was increased from 5 to 5.4 litres (51 mkg at 4,250 rpm) and gained 20 horsepower to peak at 350: 30 more than a 911 Turbo.

The 928 GTS was a real performer: 275 km/h top speed (5 km/h better than a 911 Turbo, and only 5 km/h less than a 911 Turbo S).

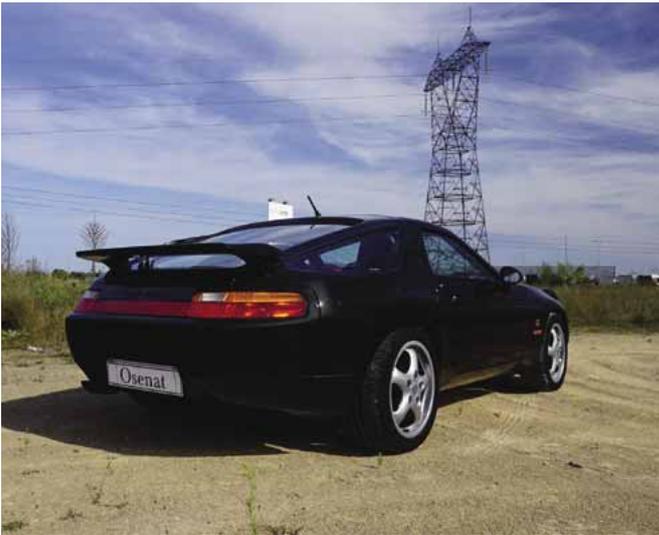
This long career led to the car only leaving the Stuttgart-based manufacturer's programme in 1995, 18 years after its entry into the catalogue.

The car presented in this catalogue benefits from a complete follow-up file and all its invoices since it left the factory. An impressive file will be available for viewing on request during the show. All owners and revisions are known and up to date. It presents itself in superb condition and our road test found no fault with it. The combination of the dark grey metallic paint and the Bordeaux leather is particularly relevant.

The car is equipped with alloy wheels, automatic gearbox, original sliding sunroof, full leather interior, air conditioning, electric seats... the list goes on.

Recent, rather rare, with the biggest and most powerful engine of its lineage and four seats, this example, which has few kilometers (125,000km), has become particularly sought after and will please young dads in a hurry or grandfathers looking for comfort and sportiness.







148

JAGUAR TYPE S 3,4L

1964

Numéro de série 1B25228DN

Livrée neuve en France

Achetée neuve par Paul Meurisse

Moteur 4,2L

Important dossier de factures

Carte grise française

10 000 / 15 000 €

Notre exemplaire de Jaguar Type S fut immatriculé pour la première fois en France le 22 octobre 1964 en la propriété de Paul Meurisse, célèbre acteur. Conservé dans la famille de Paul Meurisse jusqu'en 1977, elle fut immobilisée pendant près de 14 ans au sec avant d'être rachetée en 1991 par un nouveau propriétaire qui entreprit une restauration complète du véhicule et un changement du moteur. En effet, le 3,4L d'origine de la voiture fut remplacé par un 4,2L provenant d'une Jaguar XJ6 avec 5 300 km. Le moteur fut monté avec la boîte de vitesse qui lui été accouplé : une boîte de vitesse manuelle à 5 rapports et overdrive. Un nouveau propriétaire fit l'acquisition du félin en 1999 et la conserva pendant 15 ans pour la céder au propriétaire actuel. De nombreux frais furent engagés par le propriétaire afin de rendre ce véhicule fiable et utilisable en toute situation ; ainsi, furent refaits à neuf :

- l'embrayage
- le joint de culasse
- la jauge à carburant
- le système de freinage avant
- le maître-cylindre de frein
- la ligne d'échappement en inox
- les durites de carburation
- les bougies
- les silentblochs moteur
- la pompe à carburant

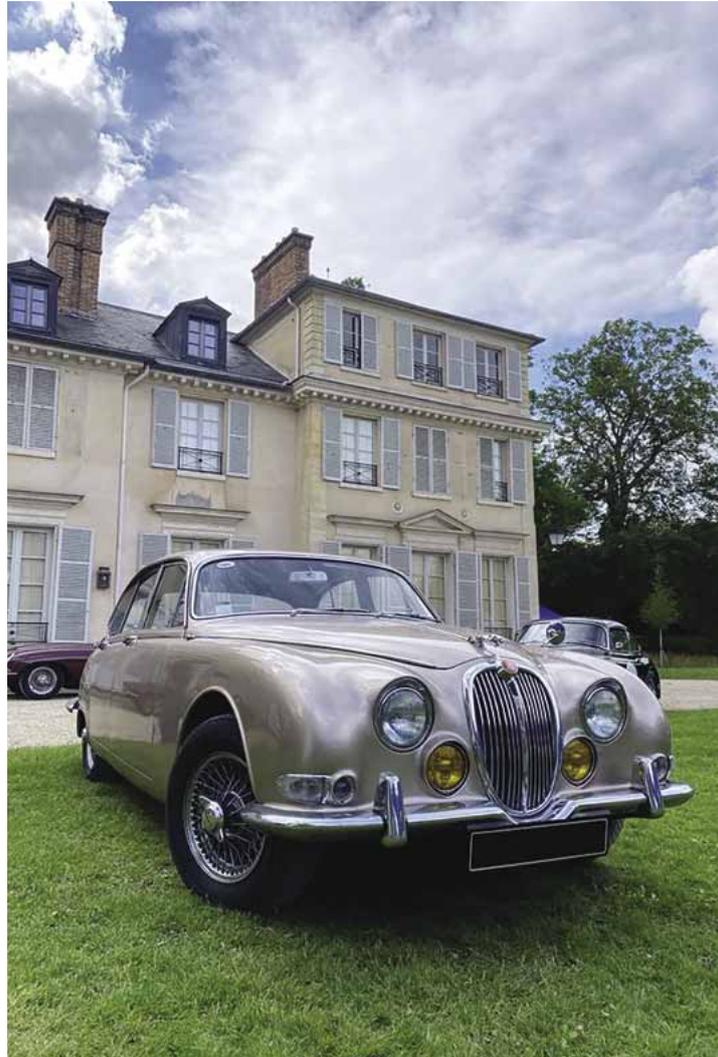
Dans l'habitacle, le passage du temps a patiné le cuir ainsi que le placage en bois du tableau de bord mais tout est fonctionnel. Très confortable et luxueuse, notre Type S est intéressante par son histoire et sa mécanique entièrement révisée.

*Serial number 1B25228DN
Delivered new in France
Purchased new by Paul Meurisse
4.2L engine
Important file of invoices
French title*

Our Jaguar Type S was first registered in France on 22 October 1964 in the ownership of Paul Meurisse, the famous actor. Kept in Paul Meurisse's family until 1977, it was kept dry for nearly 14 years before being bought in 1991 by a new owner who undertook a complete restoration of the vehicle and a change of engine. The car's original 3.4L engine was replaced by a 4.2L from a Jaguar XJ6 with 5,300 km. The engine was fitted with the gearbox that was fitted to it: a 5-speed manual gearbox with overdrive. A new owner acquired the car in 1999 and kept it for 15 years before selling it to the current owner.

A lot of work was done by the owner to make the car reliable and usable in any situation:

- the clutch
- the cylinder head gasket
- fuel gauge
- front braking system
- brake master cylinder
- stainless steel exhaust line
- carburettor hoses
- spark plugs
- engine silentblocks
- fuel pump



In the cabin, the passage of time has left a patina on the leather and the wood veneer of the dashboard but everything is functional. Very comfortable and luxurious, our S-Type is interesting because of its history and its completely revised mechanics



FIAT 500 NUOVA TYPE 110

1971

*La citadine iconique des sixties !
Idéale pour la circulation urbaine
N° Série : 6044625*

7 000 / 10 000 €

Au sortir de la guerre, pour permettre à tout un chacun de s'offrir une voiture, Fiat conçut une automobile peu onéreuse à l'achat comme à l'entretien : la Fiat 500. La recette est simple, des coûts de production tirés vers le bas, quatre places et un coffre tout en offrant des performances honnêtes. En 1957, la Fiat 500 devint pour tout un pays l'équivalent des 2CV et 4CV en France et de la Coccinelle en Allemagne.

Cette petite Fiat 500 de 1971 se présente dans un état excellent. Achetée par la propriétaire actuelle déjà restaurée chez les professionnels de GT Spirit en région Lyonnaise en 2013, elle bénéficie d'une présentation

Abarth portant sur l'écusson de calandre, les roues spéciales ajourées avec logo Abarth, le moyeu de volant et le pommeau de vitesse.

La mécanique reste de série et fonctionne parfaitement. Une réfection de l'allumage (vis platinées et bobine) ainsi qu'un nettoyage et un réglage du carburateur viennent d'être effectués. L'intérieur est lui aussi impeccable.

Le kilométrage compteur est de 48000 km, sans doute original vu l'état de l'automobile et son fonctionnement. Cette petite voiture attachante est prête à prendre la route et apporter un grand plaisir à son futur propriétaire.

The iconic city car of the sixties!
Ideal for city traffic
Serial number: 6044625

At the end of the war, to allow everyone to afford a car, Fiat designed a car that was inexpensive to buy and maintain: the Fiat 500. The recipe was simple: low production costs, four seats and a boot, and decent performance. In 1957, the Fiat 500 became the equivalent of the 2CV and 4CV in France and the Beetle in Germany for a whole country.

This little Fiat 500 from 1971 is in excellent condition. Purchased by the current owner and already restored by the professionals of GT Spirit in the Lyon region in 2013, it benefits from an Abarth presentation including the front grill badge, the special openwork wheels with Abarth logo, the steering wheel hub and the gear knob. The mechanics remain standard and work perfectly.

The ignition system has just been rebuilt (platinum screws and coil) and the carburettor has been cleaned and adjusted. The interior is also impeccable.

The odometer reading is 48,000 km, which is probably original considering the condition of the car and its operation. This little car is ready to take the road and bring great pleasure to its future owner.





152

ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET

1980

Numéro de serie DRL50585C

Belle présentation

Nombreux frais récents

Carte grise française

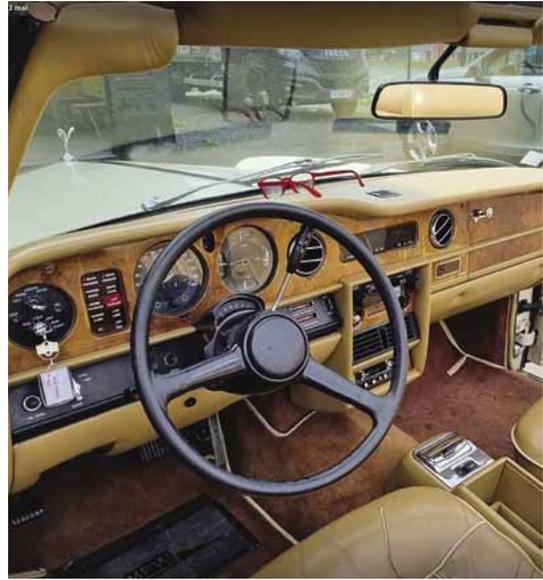
40 000 / 50 000 €

La Corniche cabriolet est un monument de l'automobile. La voiture la plus chère du monde à l'époque est aujourd'hui encore un somptueux vaisseau doté d'une grâce et d'une élégance que peuvent lui envier la plupart des voitures modernes. Le niveau d'équipement et ses lignes restées très actuelles en font une voiture qui s'est propulsée droit dans le 21ème siècle sans aucune difficulté, bien au contraire. En 1977, la voiture a été remaniée pour devenir la Corniche II. S'agissant des pare chocs, la gomme et le caoutchouc ont remplacé certains chromes, le radiateur d'aluminium aussi et un refroidisseur d'huile a été ajouté. L'ABS a été standardisé. Parmi les changements, les jantes adoptent un nouveau style. La conception des sièges a été modifiée. Le tableau de bord a été redessiné et la planche de bord comporte un bossage au-dessus du tableau.

Cette Rolls-Royce Corniche fut immatriculée en 1980 aux Etats-Unis, elle est bien sûr motorisée par le célèbre V8 maison. Française depuis plusieurs années, avec sa carte grise française de collection, bien que son historique Américain soit inconnu, le véhicule dispose de nombreuses factures d'entretien sur le sol français (près de 7500 euros pour ces trois dernières années : révision, réparation des verrouillages de sièges, remplacement de la crémaillère de direction, remplacement du démarreur, révision boîte de vitesse,...). Son intérieur marron clair présente très bien tout comme sa capote en alpaga et son couvre capote! Le comportement routier est doux et léger, un vrai yacht roulant !

*Serial number DRL50585C
Nice presentation
Many recent charges
French registration*

The Corniche cabriolet is a monument of the automobile. The most expensive car in the world at the time is still today a sumptuous vessel with a grace and elegance that modern cars can envy. The level of equipment and the contemporary lines make it a car that has propelled itself straight into the 21st century without any difficulty, on the contrary. In 1977, the car was redesigned as the Corniche II. As far as bumpers are concerned, rubber and rubber replaced some of the chrome, the aluminium radiator was replaced and an oil cooler was added. ABS has been standardised. Among the changes, the rims have been re-styled. The seat design has been changed. The dashboard has been redesigned and the instrument panel has a boss above the panel.



This Rolls-Royce Corniche was registered in 1980 in the USA and is of course powered by the famous in-house V8 engine. French for several years, with its French collector's registration, although its American history is unknown, the car has numerous maintenance invoices on French soil (nearly 7500 euros for the last three years: servicing, repair of seat locks, replacement of the steering rack, replacement of the starter, gearbox revision...). The light brown interior looks very good, as does the alpaca bonnet and bonnet cover! The road handling is smooth and light, a real rolling yacht!



154

DODGE SUPER BEE

1971

Numéro de serie WM23N1G148035

Monstre de puissance

Unique en France

Carte grise de collection

40 000 / 50 000 €

La Dodge Super Bee a été commercialisé de 1968 à 1971. La dernière année, la Super Bee produite à seulement 5054 exemplaires bénéficiait de la même plate-forme que la nouvelle fameuse Dodge charger de troisième génération. 1971 est plus généralement la dernière année glorieuse de l'ère fantastique des muscle car qui démarra en 1965 avec la Pontiac GTO.

À partir de 1972, les voitures bénéficiaient de moteurs de moins en moins puissant, la compression se réduisait au fil des années sous la pression du puissant lobby des assurances et à l'aube de la crise pétrolière de 1973.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a été importé par un militaire américain basé en Hollande. Il a ensuite appartenu à un nordiste pendant environ 17 ans. Puis il a été acheté par un collectionneur et véritable passionné pour être intégralement restauré « body off » pendant trois ans. Plus de 50 000 € ont été investis.

Le must a été utilisé pour rendre l'auto performante, fiable et exploitable avec tous ses attributs d'origine.

Seulement 766 exemplaires bénéficiaient du V8 383 magnum de 6,2 l (300 chevaux) et de sa boîte mécanique quatre vitesses avec la rare et désirable option du levier Hurst et de son terrible Pistol grip, le must du collectionneur aux USA.

Seulement 82 véhicules ont été répertoriés sur le « Dodge Super Bee Register » à ce jour avec cette option.

De couleur Butterscotch d'origine, ce Muscle car bénéficie d'un pont huit 3/4 à glissement limité et ratio court de 3.91. Elle est unique dans cette configuration en France. Le moteur a été remplacé par le mythique V8 440 CI « magnum » High performance de 7.2l. La plus grosse cylindrée proposée par le groupe Chrysler. Celui-ci est daté du 17 décembre 1970, lui conférant une autre compression avec une puissance d'origine de 375 chevaux.

Une préparation mécanique réalisé par un spécialiste du V8 US et fameux compétiteurs de Dragster lui confère aujourd'hui une puissance estimé supérieur à 500 chevaux.

L'auto n'a jamais couru et a parcouru seulement 2000 km depuis sa restauration sans aucun problème.
Voici l'occasion d'ajouter à votre collection un véritable est superbe Muscle-car !



Serial number WM23N1G148035

Monster of power

Unique in France

Collector's grey card

The Dodge Super Bee was sold from 1968 to 1971. The last year, the Super Bee was produced in only 5054 units and used the same platform as the new famous third generation Dodge charger. More generally, 1971 was the last glorious year of the fantastic muscle car era that began in 1965 with the Pontiac GTO. From 1972 onwards, the cars benefited from less and less powerful engines, the compression was reduced over the years under the pressure of the powerful insurance lobby and at the dawn of the 1973 oil crisis. The car we are offering for sale was imported by an American soldier based in Holland. It was then owned by a northerner for about 17 years. Then it was bought by a collector and true enthusiast to be completely restored «body off» during three years. More than €50,000 was invested. The must was used to make the car perform, reliable and usable with all its original attributes.

Only 766 examples were fitted with the 383 magnum 6.2 litre V8 (300 horsepower) and its mechanical four speed gearbox with the rare and desirable option of the Hurst lever and its terrible Pistol grip, the collector's must in the USA.

Only 82 vehicles have been listed on the Dodge Super Bee Register to date with this option.

In its original Butterscotch colour, this Muscle car benefits from an eight 3/4 limited slip axle with a short ratio of 3.91.

It is unique in this configuration in France. The engine has been replaced by the mythical 7.2l 440 CI «magnum» High performance V8. This is the largest engine offered by the Chrysler group.

This one is dated December 17, 1970, giving it another compression with an original power of 375 horsepower. A mechanical preparation carried out by a US V8 specialist and famous Dragster competitors now gives it an estimated power of over 500 horsepower.

The car has never been raced and has covered only 2000 km since its restoration without any problem. Here is the opportunity to add to your collection a real and superb Muscle-car!



156

FORD MUSTANG MACH 1

1971

Numéro de série 1F05M157808

Dernière série de la Mustang originale

Bel état de présentation

Certificat FFVE

Carte grise française de collection

25 000 / 30 000 €

Le 17 avril 1964, Ford a présenté la Ford Mustang. Ce nouveau véhicule est introduit dans un segment créé de toutes pièces par l'automobile au début des années 1960: le Pony Car. Succès imparable, la Mustang est sortie à une époque où les États-Unis se portaient le mieux possible, où les horreurs de la guerre étaient loin et où une nouvelle génération de jeunes consommateurs était née, en quête de liberté et de vitesse. Proposée en plusieurs carrosseries, finitions et motorisations, la première Mustang a duré jusqu'au début des années 1970 où une sérieuse correction a été imposée à ces modèles puissants et gourmands: le premier crack pétrolier de 1973. Introduite en 1971, la Mustang Mach-1 présente une carrosserie inspirée de sa devancière tout en étant modernisée par de nouveaux pare-chocs. Elle est équipée d'un spoiler spécifique, d'une bande sur le capot et d'une prise d'air ainsi que de bas de caisse noirs. L'intérêt de cette Mustang est sa mécanique: elle est équipée du puissant V8 351 Ci alimenté par des carburateurs qui permettait à la voiture de passer de 0 à 100 km/h en 8s, une véritable performance.

1973 marquera la fin du règne des Pony-Car mais Ford continue à produire sa Mustang qui existe toujours aujourd'hui après une longue traversée du désert du milieu des années 1970 au milieu des années 2000.

Dans un bel état de présentation, la Ford Mustang Mach 1 que nous vous présentons est un modèle de 1971 à la mécanique révisée. Toute de rouge et de noir, elle est l'agressivité incarnée, symbole des muscles-car des années 1970. Son intérieur en skaï noir est en bon état, la position de conduite est très confortable, l'espace à bord est vaste comme le veut la tradition américaine. Les sièges offrent davantage de maintien que sur les versions « de base » de la pony-car tout en restant de véritables fauteuils de salon confortables.

Dernier des mohicans pour la gamme Mustang originale, la Mach 1 s'adresse aux amateurs d'américaines musclées et à tous les amoureux d'authentiques V8 fait d'essence et de fonte.

*Serial Number 1F05M157808
Latest series of the original Mustang
Good state of presentation
FFVE certificate
French title Card of collection*

On April 17, 1964, Ford introduced the Ford Mustang. This new vehicle is introduced into a segment created from scratch by the automobile in the early 1960s: the Pony Car.

An unstoppable success, the Mustang emerged at a time when the United States was doing its best, the horrors of war were far away, and a new generation of young consumers was born in search of freedom and speed. Proposed in several bodysells, finishes and engines, the first Mustang lasted until the early 1970s when a serious correction was imposed to these powerful and greedy models: the first oil crack of 1973.

Introduced in 1971, the Mustang Mach-1 presents a bodysell inspired by its predecessor while being modernized by new bumpers. It is equipped with a specific spoiler, a band on the hood and an air intake as

well as black underbody. The interest of this Mustang is its mechanics: it is equipped with the powerful V8 351 Ci powered by carburetors that allowed the car to go from 0 to 100 km/h in 8s, a real performance.

1973 will mark the end of the Pony-Car reign but Ford continues to produce its Mustang that still exists today after a long desert crossing from the mid-1970s to the mid-2000s.

In a beautiful state of presentation, the Ford Mustang Mach 1 that we present is a 1971 model with revised mechanics. All red and black, it is the embodied aggressiveness, symbol of the muscles-car of the 1970s. Its black skay interior is in good condition, the driving position is very comfortable, the space on board is vast as is the American tradition.

The seats offer more support than on the «basic» versions of the pony-car while remaining real comfortable lounge chairs.

The last of the mohican for the original Mustang range, the Mach 1 is for lovers of muscular American and all lovers of authentic V8 made of gasoline and cast iron.





FIAT DINO SPIDER 2.4L

1972

*Numéro de série 115378**420 exemplaires produits**Mécanique envoutante**Ligne racée**Titre de circulation européen*

120 000 / 180 000 €

Née d'une union aussi insolite qu'inattendue, la Dino Spider a pour parents Fiat et Ferrari. D'un côté, le géant industriel turinois constructeur de modèles destinés aux classes moyennes qui fabriquera la voiture populaire italienne par excellence, et de l'autre une marque artisanale qui représente sûrement son strict opposé. Cependant, l'un et l'autre ont besoin de ce mariage pour, à la fois, redorer le blason de Fiat et également permettre à Ferrari d'homologuer son V6 afin de pouvoir le glisser dans sa toute nouvelle Formule 2. 500 exemplaires de la Fiat Dino étaient nécessaires pour engager ce moteur en compétition. L'histoire de ce moteur prend place au début des années 1960, décennie où la firme de Maranello est en difficulté financière causée par des voitures de tourisme trop onéreuses, à la mécanique pointue et pas fiable. Le grand patron est obligé d'élargir sa gamme et décide d'exploiter un tout nouveau moteur créé par Dino son fils en collaboration avec Jano, ingénieur mécanique chez Fiat et Alfa Romeo. Conçu d'abord avec une cylindrée de 1.5l

puis vite réalésé en 2.0l alimenté par 3 carburateurs Weber double-corps, le « petit » V6 est glissé sous la carrosserie de la F1 Ferrari en 1958 puis finit par être champion du Monde en 1961 qui sacralise sa carrière.

La même année, Lampredi s'empare de l'évolution de ce moteur qui passe de 2.0l à 2.4l pour une puissance maximale de 195 chevaux et c'est en 1967 que le mariage est officiellement dévoilé au grand public lors du Salon de Turin.

Cette année-là, Ferrari expose sa Dino 206 GT, première « Ferrari » (même si aucun blason n'y est apposé) à présenter autre chose qu'un V12 et qui sera placé en position centrale arrière pour l'équilibre des masses. La foule se masse autour de la Dino pour pouvoir admirer cette curiosité ; cependant, quelques stands plus loin, Fiat dévoile deux nouvelles voitures : un coupé et un cabriolet, mues tout deux par exactement le même moteur.



Les sièges en skaï noir en très bon état promettent confort et maintien tandis que le levier de vitesse surplombé par la boule en bakélite noire des 206 et 246 GT fait office de pique de rappel. Notre Spider 2.4l dispose de moquettes bleu électrique qui permettent de relever l'intensité de l'habitacle.

Série très limitée pour le constructeur de Turin, les Dino Spider et Coupés seront respectivement fabriqués à 420 et 2398 exemplaires avec le V6 2.4L.

La ligne esthétique du cabriolet et souvent préférée au coupé qui reste très marqué par la patte industrielle de Fiat alors que le Spider s'offre une belle carrosserie Pininfarina et confère à cette version une face expressive et plongeante tout en élégance et en agressivité.

Le modèle que nous vous présentons date de 1972 : dernière année de production de la Fiat Dino. Il est équipé du V6 2.4L et se présente dans un bel état esthétique souligné par cette peinture grise neuve dans le respect de la gamme de couleur proposée par Fiat à l'époque.

En pénétrant dans son habitacle, nous sommes agréablement surpris par la qualité d'assemblage supérieure à ce que proposait la firme à l'époque ; pas de fioritures mais du sport et de l'élégance. Un grand volant en bois et aluminium ajouré se tient fièrement devant les 6 compteurs du tableau de bord plaqué de bois clair.



*Serial number 115378
420 units produced
Enthralling mechanics
Stylish design
European circulation title*

The Dino Spider was born of a union as unusual as it was unexpected. Its parents were Fiat and Ferrari. On the one hand, the Turin-based industrial giant, manufacturer of models for the middle classes, which will produce the popular Italian car par excellence, and on the other hand, an artisanal brand which is surely its exact opposite. However, both needed this marriage to restore Fiat's reputation and also to allow Ferrari to homologate its V6 engine so that it could be used in its brand new Formula 2 car. 500 examples of the Fiat Dino were needed to enter this engine in competition.

The story of this engine takes place at the beginning of the 1960s, a decade in which the Maranello firm was in financial difficulty due to overpriced touring cars with unreliable and complicated mechanics. The big boss was forced to widen his range and decided to exploit a brand new engine created by his son Dino in collaboration with Jano, a mechanical engineer at Fiat and Alfa Romeo. Initially designed with a 1.5l displacement, it was quickly upgraded to a 2.0l engine fed by 3 Weber twin carburetors. The "little" V6 was slipped under the





body of the Ferrari F1 car in 1958 and ended up being the World Champion in 1961, which crowned its career. The same year, Lampredi took over the evolution of this engine which went from 2.0l to 2.4l for a maximum power of 195 hp and it was in 1967 that the marriage was officially unveiled to the general public at the Turin Motor Show.

That year, Ferrari exhibited its Dino 206 GT, the first "Ferrari" (even if no badge was affixed) to feature anything other than a V12 engine and which was placed in the rear mid-position for weight balance. The crowd crowds around the Dino to admire this curiosity; however, a few stands away, Fiat unveils two new cars: a coupe and a cabriolet, both powered by exactly the same engine.

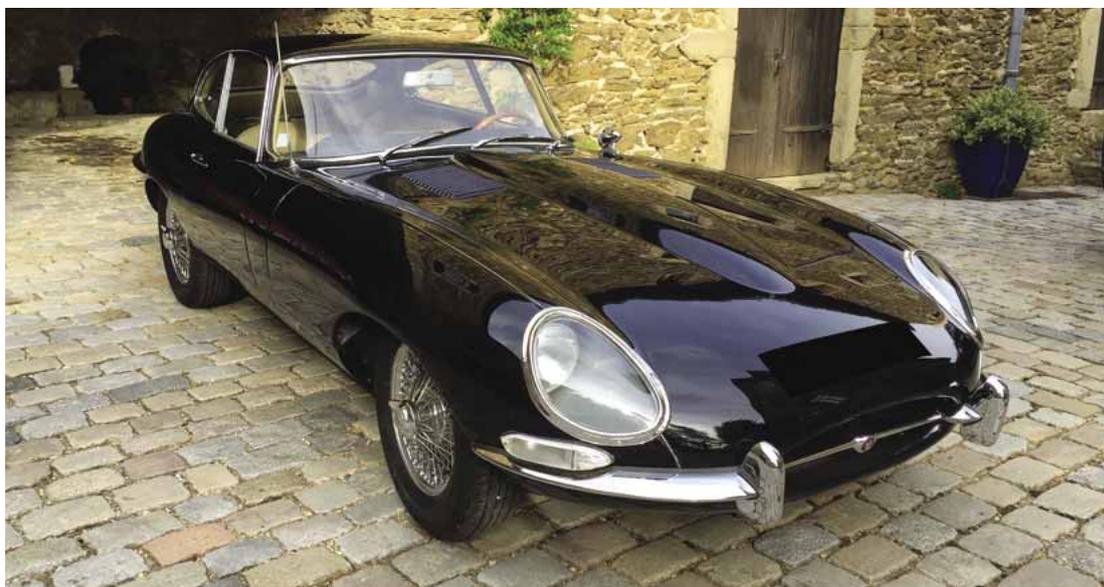
A very limited series for the Turin-based manufacturer, the Dino Spider and Coupé will be produced in a run of 420 and 2,398 units respectively with the 2.4L V6.

The aesthetic line of the cabriolet is often preferred to the coupé which remains very marked by the industrial touch of Fiat whereas the Spider has a beautiful Pininfarina

bodywork and confers to this version an expressive and plunging face all in elegance and aggressiveness.

The model we are presenting to you dates from 1972: the last year of production of the Fiat Dino. It is equipped with the 2.4L V6 engine and is presented in a beautiful aesthetic state underlined by this new grey paintwork in accordance with the colour range proposed by Fiat at the time.

As we enter the cabin, we are pleasantly surprised by the quality of the assembly, which is superior to what the company was offering at the time; no frills but sporty and elegant. A large openwork wood and aluminium steering wheel stands proudly in front of the 6 counters on the light wood veneered dashboard. The black skai seats in very good condition promise comfort and support, while the gear lever overhung by the black bakelite ball of the 206 and 246 GT is a reminder. Our Spider 2.4l has electric blue carpets that help to raise the intensity of the interior.



162

JAGUAR TYPE E SERIE 1 3,8L FHC

1964

*Numéro de série 890835**Bel état de présentation**Important dossier de factures**Véritable 3e main**Carte grise française de collection*

110 000 / 130 000 €

On ne présente plus cette voiture qui dès sa sortie la propulsa au rang de mythe de l'automobile et qui aujourd'hui est un must-have dans toute collection importante ; c'est la bonne à tout faire des sportives de son temps. Son succès réside en quelques secrets qui ont permis de faire de la Jaguar Type E ce qu'elle aujourd'hui. Elle est tout d'abord accessible. En effet, à sa sortie en 1961, la nouvelle voiture de la firme au félin bat des records en comparaison des grandes marques sportives comme Ferrari ou Aston Martin qui n'était accessible qu'à une élite. La « E » est également belle, sa carrosserie est aussi élégante qu'une robe de soirée toute en rondeur et en finesse, toutes les couleurs du nuancier de chez Jaguar lui vont à merveille et le modèle reste esthétiquement très affilié à la « D » avec ce capot interminable et cette posture de félin prête à bondir. Elle est également très novatrice en termes de mécanique et de confort, ses suspensions seront

encore utilisées pour les jaguars XJS à l'aube des années 1980, sa tenue de route était largement au-dessus de ses concurrentes. Au niveau mécanique, les premières séries profitent du moteur 3.8L et 240 chevaux pour 1275 kg sur la balance, en compétition directe contre les Aston Martin DB4 et ses 1240 kg à puissance égale mais pas au même prix. Élégance, confort, luxe, puissance, les adjectifs ne manquaient pas à l'époque pour qualifier le nouvel enfant de chez Jaguar et aujourd'hui, 60 ans après la sortie de la première série, elle fait toujours autant tourner les têtes.

L'exemplaire de Type E que nous vous présentons est une série 1 immatriculée pour la première fois le lendemain du Nouvel An 1964 à New York alors la propriété d'un architecte célèbre de la ville. Revendue par la suite, la « E » resta aux Etats-Unis où elle fut achetée par le Président du

Jaguar Owners Club of California basé à Los Angeles et qui la conserva pendant plusieurs décennies avant son arrivée en France au début des années 2010 où elle fut récupérée par le propriétaire actuel qui entreprit un important travail de restauration en 2015 avec un contrôle du châssis et des soubassements, une peinture complète dans la couleur noire d'origine Jaguar, une réfection complète de l'habitacle où du cuir couleur crème fut étendu. Aujourd'hui dans un bel état de présentation, ce coupé 3,8L présente une jolie et originale configuration esthétique qui sublime les lignes du félin. Niveau mécanique, le moteur 6 cylindres à double arbres à cames fut également entièrement révisé afin de prendre sereinement la route, la boîte de vitesses à quatre rapports d'origine fut révisée également. Aujourd'hui où il y a 60 ans, acheter une Jaguar Type E c'est acquérir une véritable œuvre d'art sur quatre roues, une machine envoûtante et qui met tout le monde d'accord, même Enzo Ferrari.





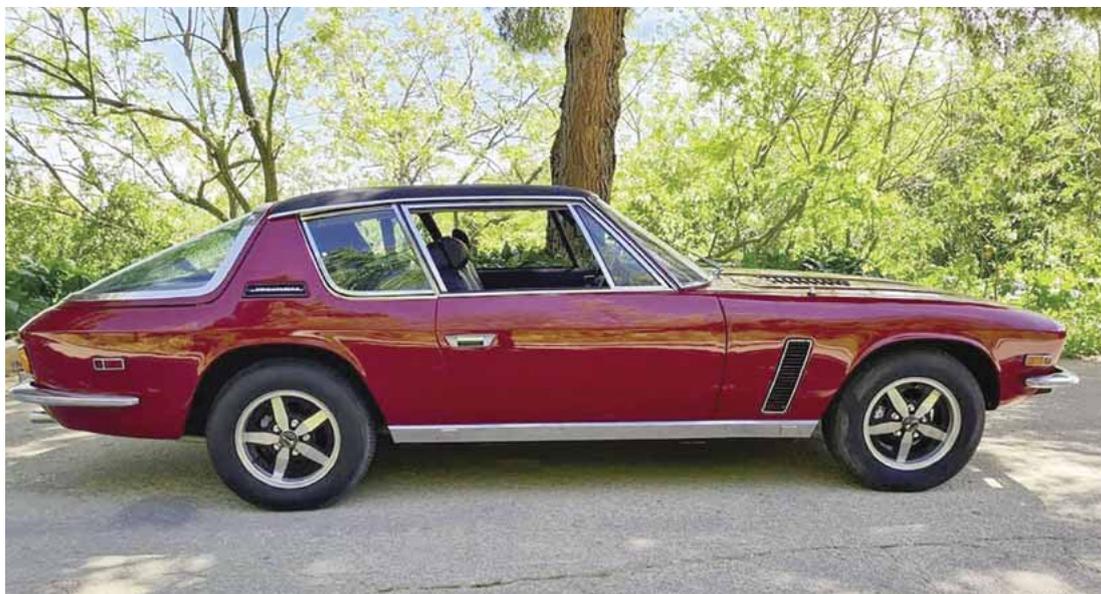
*Serial number 890835
Nice condition
Important invoice file
Genuine 3rd hand
French collector's registration*

This car is no longer in the limelight as it became an automotive myth and is now a must-have in any important collection. It is the all-rounder of the sports cars of its time. Its success lies in a few secrets that have helped make the Jaguar E-Type what it is today. First of all, it is accessible. Indeed, when it came out in 1961, the new car from the cat company broke records compared to the big sports brands like Ferrari or Aston Martin, which were only accessible to an elite. The "E" is also beautiful, its bodywork is as elegant as an evening gown, all the colours of Jaguar's colour chart suit it perfectly and the model remains aesthetically very affiliated to the "D" with its endless bonnet and its feline posture ready to pounce. It is also very innovative in terms of mechanics and comfort, its suspensions will still be used for the XJS jaguars at the dawn of the 1980s, its handling was largely above its competitors. Mechanically, the first series benefited from the 3.8L engine and 240 horsepower for 1275 kg on the scale, in direct competition with the Aston Martin DB4 and its 1240 kg of equal power but not at the same price. Elegance, comfort, luxury, power, there was no shortage of adjectives to describe Jaguar's new baby at the time and today, 60 years after the release of the first series, it still turns heads.





The E-Type shown here is a Series 1 first registered on New Year's Eve 1964 in New York City, then owned by a famous New York architect. Subsequently resold, the "E" remained in the USA where it was purchased by the President of the Jaguar Owners Club of California based in Los Angeles who kept it for several decades before its arrival in France in the early 2010s where it was recovered by the current owner who undertook a major restoration work in 2015 with a check of the chassis and underpinnings, a complete paint job in the original Jaguar black colour, a full refurbishment of the interior where cream coloured leather was applied. Today, in a beautiful state of presentation, this 3.8L coupe presents a nice and original aesthetic configuration which sublimates the lines of the feline. Mechanically, the 6-cylinder engine with twin camshafts was also entirely revised to take the road with confidence, and the original four-speed gearbox was also revised. Now, as it was 60 years ago, buying a Jaguar E-Type is to acquire a true work of art on four wheels, a bewitching machine that makes everyone agree, even Enzo Ferrari.



166

JENSEN INTERCEPTOR III

1972

Numéro de série 5111618079018

Bel état esthétique

Rare sur nos routes

Certificat FFVE

Titre de circulation américain

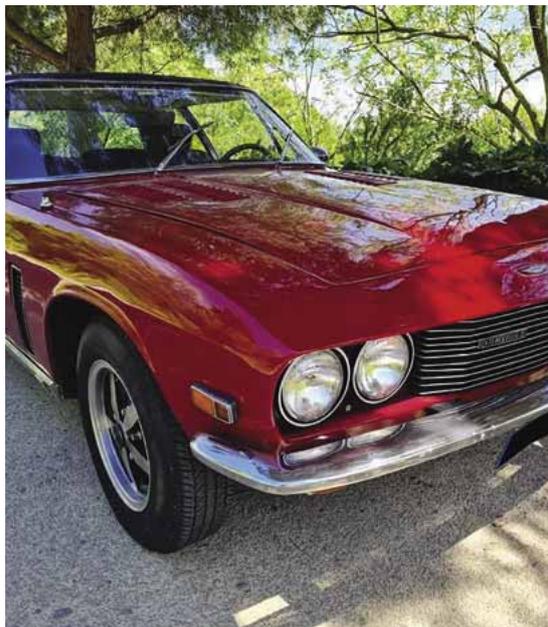
50 000 / 60 000 €

Un nom significatif, une construction anglaise, un V8 américain, un style italien, telle est la Jensen Interceptor. Véritable GT, la Jensen fut créée pour cruiser à hautes vitesses sur les jeunes autoroutes du monde des années 1970. Seulement, sa carrière fut freinée par une conception extrêmement coûteuse (l'Interceptor existait notamment en transmission intégrale), et le choc pétrolier de 1973 qui mit à mal la santé du constructeur. L'Interceptor peut ainsi se comparer à la Citroën SM. Ce furent deux fabuleuses GT apparues au mauvais moment. Malgré tout, la Jensen connut une belle carrière au cinéma comme à la télévision, notamment aux mains de Simon Dutton dans *Le Saint*, ou plus récemment dans *Fast and Furious 6*, conduite par Michelle Rodriguez.

Né en 1972, l'exemplaire que nous vous présentons fut livré neuf aux Etats-Unis comme la majeure partie de la production. Aujourd'hui, la voiture se présente dans un bel état esthétique avec une peinture rouge / bordeaux

tendue sur la carrosserie qui souligne les courbes agressives. L'intérieur n'est pas en reste avec une restauration complète de la sellerie en simili cuir noir contrasté par les moquettes beiges. Lorsque l'on s'assoit sur le siège du conducteur, la facilité de prise en main de la voiture est très agréable, l'ergonomie générale est à un niveau supérieur grâce à ses manomètres tournés vers le pilote. L'imposante planche de bord recouverte de la même matière que les sièges semble être typiquement prévue pour le marché américain avec sa boîte de vitesses automatique. La voiture balance entre ces racines britanniques avec des plaquages de bois et une carrosserie « shooting brake » et ses influences américaines avec un puissant V8, un intérieur confortable et un toit en vinyle.

Icône des années 1970, la Jensen Interceptor est une beauté rare à collectionner.



Serial number 5111618079018

Nice cosmetic condition

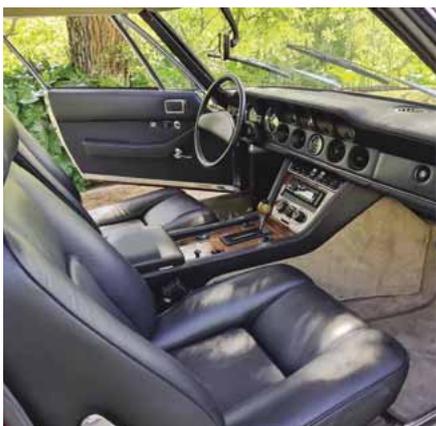
Rare on our roads

FFVE certificate

American title of circulation

A significant name, an English construction, an American V8, an Italian style, such is the Jensen Interceptor. A true GT, the Jensen was created to cruise at high speeds on the young highways of the world in the 1970s. However, its career was hampered by an extremely expensive design (the Interceptor was available with all-wheel drive), and the 1973 oil crisis that put a strain on the manufacturer's health. The Interceptor can thus be compared to the Citroën SM. They were two fabulous GT cars that appeared at the wrong time. Nevertheless, the Jensen had a great career in movies and television, notably with Simon Dutton in *The Saint*, or more recently in *Fast and Furious 6*, driven by Michelle Rodriguez.

Born in 1972, the car we present to you was delivered new in the United States like most of the production.



Today, the car presents itself in a beautiful aesthetic state with a red / burgundy paint stretched over the body that emphasizes the aggressive curves. The interior is not left out with a complete restoration of the black leatherette upholstery contrasted by the beige carpets. When you sit on the driver's seat, the ease of handling the car is very pleasant, the general ergonomics is at a higher level thanks to its gauges turned towards the driver. The imposing dashboard covered with the same material as the seats seems to be typically designed for the American market with its automatic gearbox. The car balances its British roots with wood veneers and a "shooting brake" body with its American influences with a powerful V8, a comfortable interior and a vinyl roof. A 1970's icon, the Jensen Interceptor is a rare beauty to collect.





168

FORD COMETE MONTE-CARLO

1954

Numéro de série 2448

Élégante Carrosserie Facel

Moins de 20 exemplaires connus

40 000 / 60 000 €

Dans la même famille depuis plus de 30 ans

Carte grise française

C'est Facel Metallon et Jean Daninos qui étudient en secret et pour Ford SAF une nouvelle voiture définie comme un « coach luxueux d'un style sinon français, du moins européen, d'un style latin. » Il semble que, comme pour la SIMCA 8 Sport, c'est le maître-carrossier Farina qui est mis à contribution pour les premiers croquis.

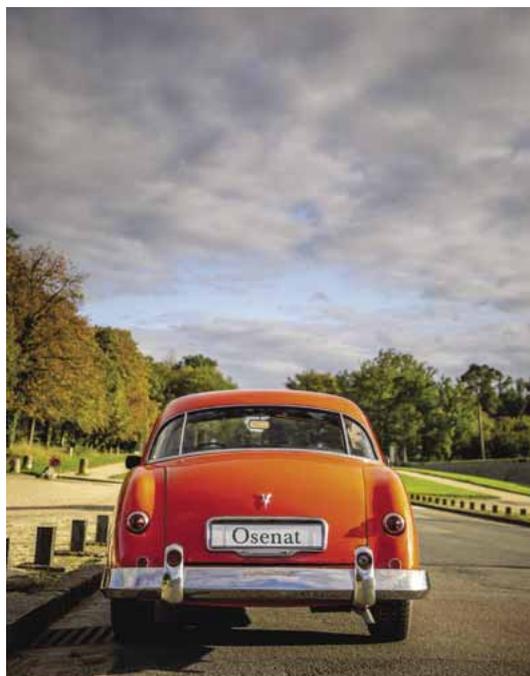
Cette nouvelle voiture de luxe, présentée au salon de Paris 1951, est baptisée Comète, son moteur est le V 8 de 13 CV déjà présent dans la Vedette. Pour donner du tonus à son sublime coupé Comète, Ford lance la Monte Carlo au salon de Bruxelles en janvier 1954.

En installant sous le capot le V8 Ford de 3 923 cm³, la marque procède à la même opération que celle réalisée un peu plus tôt avec la Vendôme par rapport à la Vedette. La Ford Monte Carlo dépasse maintenant le 150 km/h, une vitesse significativement élevée par rapport à la production contemporaine.

De plus, son comportement s'avère nettement amélioré grâce au montage de l'excellente boîte de vitesses Pont à Mousson à 4 rapports synchronisés.

La « Monte Carlo » se distingue extérieurement de la Comète par sa calandre « coupe-frites » très italienne. Produite jusqu'à l'été 1955, soit après le rachat de Ford par Simca, elle sera peu diffusée en raison de son prix de revient très élevé et de son prix de vente prohibitif. Elle fut bien sûr une des reines des concours d'élégance à l'époque. La production de la « Monte-Carlo » a été limitée à moins de 700 exemplaires. Pour l'anecdote on soulignera que la carrosserie n'arbore aucune marque, seul le type est indiqué à l'avant les lettres chromées « COMETE » et sur les flancs on trouve le « Monte Carlo » à côté d'un badge représentant la ville de Poissy. En dehors de ses considérations, elle représente l'incarnation du « grand luxe » à la française, en associant l'élégance d'une carrosserie moderne Facel à un noble moteur V8 de 4 litres.

D'ailleurs en y regardant de plus près, il est intéressant de constater que la Vega, première voiture vendue par Facel, est très proche de la Monte-Carlo dans son dessin général et notamment la forme de son pavillon. On remarquera aussi la partie plane sous les phares qui sur la Vega accueillera de longs enjoliveurs englobant les antibrouillards. Il est clair que la Vega est une digne descendante de la Comète, d'ailleurs leurs noms astronomiques les rapprochent beaucoup.



Cette Ford Comète Monte-Carlo porte les numéros suivants : numéro de série 2448 ; numéro de moteur 4F39A3001643 ; numéro de carrosserie Facel Métalton 1847. Cette automobile a été la propriété de André Weber, prolifique collectionneur de voitures américaines.

169

Offerte à sa femme, la Monte Carlo est précieusement restée dans le garage familial avant d'être présentée aujourd'hui. Elle fut acquise à la fin des années 80 et conservée dans son état d'origine jusqu'à maintenant, en complétant les pièces manquantes au fur et à mesure et en changeant ce qui ne pouvait plus être conservé. Elle fut alors peinte dans un rouge orangé et a reçu un nouveau voile récemment. Elle est en bon état de fonctionnement. Du côté de la mécanique, le haut moteur a été ouvert à la suite d'une rupture de joint de culasse. La culasse a été rectifiée et le joint changé. La boîte de vitesses fonctionne parfaitement ainsi que l'embrayage et les freins ont été révisés. Les moquettes sont neuves, les accoudoirs arrière ont été refaits, le plancher côté intérieur a bénéficié d'un traitement anti-rouille et le radiateur a été détartré. A noter, la jupe du coffre est à reprendre. Cette Comète dispose d'un autoradio d'époque, d'un tableau de bord en aluminium, d'un rétroviseur extérieur et d'une calandre en chrome.

Il s'agit d'une automobile des plus intéressantes, tant pour son design que pour sa rareté. Une véritable automobile de luxe à la croisée des chemins français et américains, une Facel-Vega avant l'heure.



*Serial number 2448
Elegant Facel bodywork
Less than 20 known examples
In the same family for over 30 years
French title*

It was Facel Metallon and Jean Daninos who secretly studied for Ford SAF a new car defined as a "luxurious coach of a style, if not French, at least European, of a Latin style". It seems that, as for the SIMCA 8 Sport, it was the master coachbuilder Farina who was asked to contribute the first sketches. This new luxury car, presented at the 1951 Paris Motor Show, was christened Comète and its engine was the 13 HP V8 already present in the Vedette. To give its sublime Comet coupe a boost, Ford launched the Monte Carlo at the Brussels Motor Show in January 1954. By installing the 3,923 cc Ford V8 under the bonnet, the brand carried out the same operation as that carried out a little earlier with the Vendôme in relation to the Vedette. The Ford Monte Carlo now exceeds 150 km/h, a significantly higher speed than in contemporary production. In addition, its handling is much improved by the fitting of the excellent Pont à Mousson 4-speed synchronised gearbox. The "Monte Carlo" is distinguished from the Comet by its very Italian "coupe-frit" grille. It was produced until the summer of 1955, after Ford had been bought out by Simca, but was not widely distributed due to its high cost and prohibitive selling price.



It was of course one of the queens of the elegance competitions at the time. The production of the "Monte Carlo" was limited to less than 700 examples. For the record, the bodywork bears no markings, only the type, with the chrome letters "COMETE" on the front and "Monte Carlo" on the sides, next to a badge representing the town of Poissy. Apart from its considerations, it represents the embodiment of "grand luxe" à la française, combining the elegance of a modern Facel body with a noble 4-litre V8 engine. Moreover, on closer inspection, it is interesting to note that the Vega, the first car sold



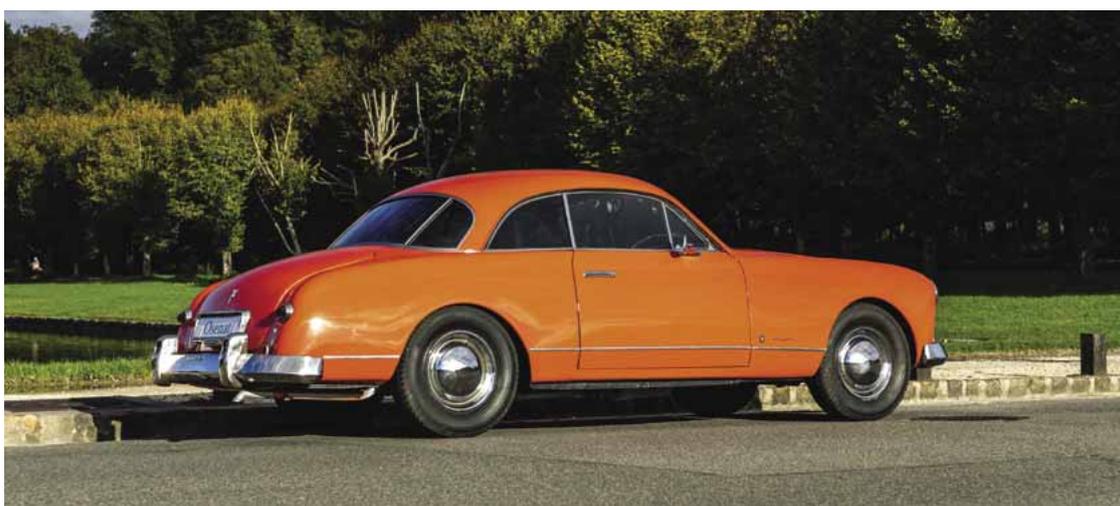


by Facel, is very close to the Monte Carlo in its general design and in particular the shape of its roof. The flat area under the headlights is also noticeable, which on the Vega will be fitted with long hubcaps that include the fog lights. It is clear that the Vega is a worthy descendant of the Comet, moreover their astronomical names are very close.

This Ford Comet Monte Carlo has the following numbers: serial number 2448; engine number 4F39A3001643; body number Facel Métallon 1847. This car was owned by André Weber, a prolific collector of American cars. Offered to his wife, the Monte Carlo has remained in the family garage until it is presented today. It was acquired in the late 1980s and has been preserved in its original condition until now, completing missing parts as they were found and changing what could no longer be kept.

It was then painted in an orange-red colour and has recently received a new veil. It is in good working order. On the mechanical side, the top engine was opened due to a broken cylinder head gasket. The cylinder head has been rectified and the gasket changed. The gearbox works perfectly as well as the clutch and the brakes have been revised. The carpets are new, the rear armrests have been redone, the floor on the inside has been treated against rust and the radiator has been descaled. Note that the boot skirt needs to be replaced. This Comet has a vintage car radio, an aluminium dashboard, a rear view mirror and a chrome grille.

This is a very interesting car, both for its design and for its rarity. A true luxury car at the crossroads of the French and the Americans, a Facel-Vega before its time.





CITROËN MEHARI

1971

*Numéro de série 02CA1036**Bel état de restauration**Carte grise française***18 000 / 23 000 €**

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal ! La France vivait quelques « événements ». Il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les balades en plein air. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle-même descend de la 2cv. Disponible en 2 places on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une « Jeep » à la française. En 1978, la méhari reçoit des freins avant à disques et une calandre démontable. C'est le troisième et dernier modèle commercialisé jusqu'en 1987 pour un total de 41 805 exemplaires. La Méhari AZUR est une série spéciale et possède un système de capote qui lui est propre et était disponible qu'en une seule version en deux tons bleu et blanc. Les jantes sont ajourées et spécifiques au modèle. Elle est très estivale dans son nom et sa présentation. Comme la 2CV Charleston, à l'origine la production

devait être limitée. Il était prévu 700 exemplaires mais devant le succès le modèle intègre le catalogue Citroën. Comme les autres Méhari, elle était proposée en deux ou quatre places.

L'exemplaire que nous vous proposons fut immatriculé pour la première fois en avril 1971, soit 3 ans après la sortie de la première Méhari. Restaurée à l'exception du moteur, elle arbore une configuration esthétique originale de blanc et de rouge assortie aux sièges en skaï de l'habitacle. Véritable 4 places, sa banquette arrière rabattable offre à ce véhicule une polyvalence extraordinaire. Avec sa mécanique de 2CV rudimentaire, costaud et révisée entièrement, cette Méhari démontre un très bon comportement sur routes et chemins. Modèle de plus en plus recherché et même refabriqués par le club Méhari à Cassis, nous vous offrons la possibilité d'acquérir une méhari en très bel état, symbole de la France d'après 1968.



*Serial number 02CA1036
Nice condition of restoration
French title*

On 11 May 1968, the Mehari was launched and presented in Deauville. It was a very bad start! France was going through some "events". It was a leisure car designed for open-air driving. The basic structure was the platform of the Citroën Dyane, which in turn descended from the 2cv. Available as a 2-seater, the rear bench seat could be selected as an option to make it a 4-seater. The bodywork is made of ABS plastic. It can be seen as a modern interpretation of a French "Jeep". In 1978, the Mehari received front disc brakes and a removable grille. This was the third and last model to be sold until 1987, with a total of 41,805 units produced. The Mehari AZUR is a special series and has its own soft top system, which was only available in one version in two colours, blue and white. The rims are openwork and specific to the model. It is very summery in its name and presentation.

Like the 2CV Charleston, the production was originally intended to be limited. It was planned to produce 700 units, but due to its success the model was included in the Citroën catalogue. Like the other Mehari, it was offered in two or four seats.

The car we are offering was first registered in April 1971, three years after the first Mehari was produced. Restored to new except for the engine, it has an original aesthetic configuration of white and red matching the skai seats of the interior. A true 4-seater, its folding rear bench seat offers this vehicle extraordinary versatility. With its rudimentary 2CV mechanics, robust and revised, this Mehari demonstrates very good behaviour on roads and tracks. A model that is increasingly sought after and even re-built by the Mehari club in Cassis, we offer you the possibility of acquiring a Mehari in very good condition, a symbol of post-1968 France.





RENAULT 4CV

1958

Numéro de série 3515828
Très belle état de présentation
Populaire attachante
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La célèbre 4 CV Renault fut conçue par Fernand Picard et Edmond Serre en secret et clandestinement pendant la guerre. Elle est officiellement présentée en octobre 1946 pendant le 33ème Salon de l'Automobile de Paris. Le manque de matière première n'autorise la fabrication qu'à partir d'août 1947. Il faut à cette époque plus d'un an pour en obtenir la livraison C'est une petite voiture dans l'absolu mais son intérieur est spacieux. La publicité de l'époque rendait cette voiture attractive et abordable: «4 CV, 4 portes, 4 places, 444 000 francs ». Construite jusqu'en 1961 avec des évolutions mécaniques et esthétiques, elle est la première voiture française à dépasser le million d'exemplaires. Emblématique de la « France sur 4 roues », la 4cv fait partie de l'Histoire. L'exemplaire présenté est un type R1062 immatriculé le 17/07/1958. Le tableau de bord est la dernière version sortie en 1956. Il s'agit sans doute du moteur d'origine de 21 CV pour 750 cm³. La tôlerie est très saine et présente très bien. Les pneus sont récents à flanc blanc. La peinture a été refaite il y a peu, elle est bien tendue et est un plaisir pour les yeux. Le compteur indique un peu plus de 80 000 km, il est probable que ce soit son kilométrage d'origine.

Serial number 3515828
Very nice condition
Popular and attractive
French title

The car presented is a type R1062 registered on 17/07/1958. The dashboard is the last version released in 1956. It is probably the original engine with 21 HP for 750 cm³. The sheet metal is very healthy and looks very good. The tyres are recent with white sidewalls. The paint has been redone recently, it's well stretched and is a pleasure for the eyes. The odometer shows a little over 80,000 km, it is likely that this is the original mileage.





FIAT 500

1971

*Carte grise française
Parfait véhicule pour l'été
Une petite voiture aux grands horizons*

20 000 / 25 000 €

Modèle rare dérivé de la Fiat 500 réalisé par le carrossier Jacques GAUCHET au sein de la société TPLV à Paris. Les particularités de cette Fiat 500 sont tout d'abord la découpe du toit, le placage en acajou tout autour de l'habitacle, et la corde tressée remplaçant les portières. Habituellement un cannage en plastique est utilisé pour les sièges. Dans cette automobile de plage, les sièges sont en osier à l'avant et à l'arrière. Cette automobile est en très bon état général intérieur comme extérieur. Mécaniquement irréprochable cette Fiat 500 atypique vous emmènera partout.

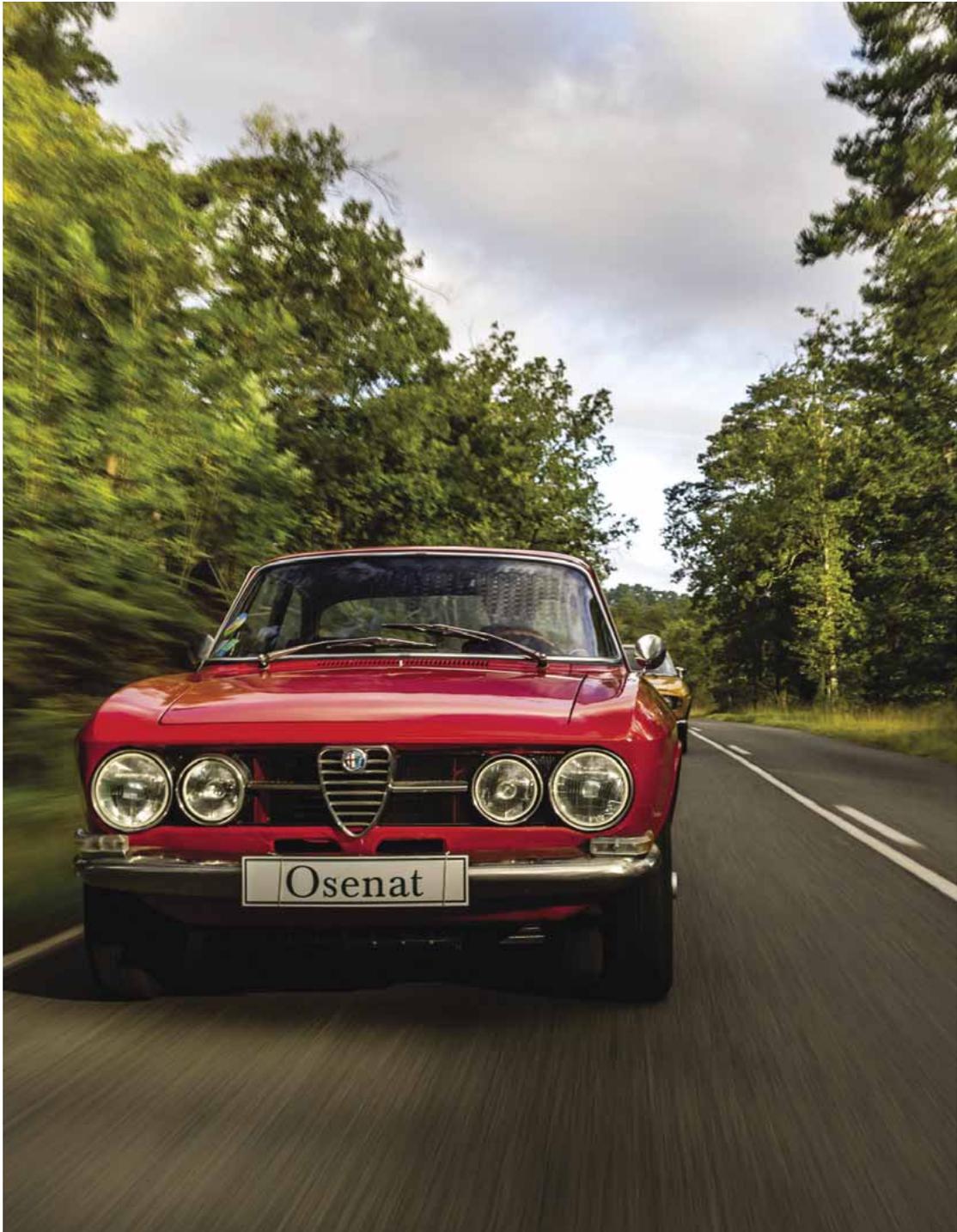


*French title
Perfect vehicle for summer
A small car with big horizons*



Rare model derived from the Fiat 500 made by the coachbuilder Jacques GAUCHET within the company TPLV in Paris. The particularities of this Fiat 500 are first of all the cut of the roof, the mahogany veneer all around the cockpit, and the braided rope replacing the doors. Usually a plastic cane is used for the seats, replaced here by wicker seats in the front and in the back. The car is in very good condition inside and out. Mechanically flawless, this atypical Fiat 500 will take you everywhere.

1965	ALFA ROMEO GTC SÉRIE III	p. 96	1986	JAGUAR TYPE E	p. 130
1969	ALFA ROMEO GIULIA 1750 VELOCE SÉRIE I	p. 100	1968	JAGUAR KJ-SC CABRIOLET	p. 132
1970	ALFA ROMEO GIULIA	p. 110	1964	JAGUAR 420	p. 134
1961	ASTON MARTIN DB4 SÉRIE III	p. 90	1964	JAGUAR TYPE S 3.4L	p. 148
1996	BENTLEY AZURE	p. 114	1972	JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 - 3.8L FHC	p. 162
1954	BERLIET GLC6A	p. 18	1939	JENSEN INTERCEPTOR III	p. 166
1929	BUGATTI 43 ROADSTER PS	p. 40	1937	LA LICORNE TYPE 419	p. 22
1967	CHEVROLET CORVETTE C2 STINGRAY	p. 108	1976	LANCIA ARDENNES POURTOUT	p. 24
1971	CITROËN MEHARI	p. 172	1970	MASERATI KHAMSIN	p. 120
1935	CITROËN CABRIOLET 7C	p. 36	1969	MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5L COUPÉ	p. 74
1968	CITROËN DS 21 CABRIOLET IVANOFF	p. 56	1952	MERCEDES-BENZ 250 SE COUPÉ W111	p. 126
1955	CITROËN 2CV AZ	p. 62	1954	MERCEDES-BENZ 220A	p. 30
1960	CITROËN ID 19 P	p. 68	1938	MG TF	p. 52
1990	CITROËN 2CV 6	p. 70	1967	PACKARD SIX 1600 TOURING SEDAN	p. 44
1963	CITROËN DS BOSSAERT	p. 76	1989	PEUGEOT 404 COUPÉ	p. 60
1971	CITROËN SM	p. 94	1982	PORSCHE 356 B ROADSTER	p. 82
1968	CITROËN DS 21M CABRIOLET	p. 116	1992	PORSCHE 912	p. 86
1971	CITROËN M35	p. 124	1994	PORSCHE 911 CARRERA SPEEDSTER	p. 102
1971	DODGE SUPER BEE	p. 154	1995	PORSCHE 911 SC	p. 136
1981	FERRARI 308 GTSI	p. 106	1958	PORSCHE 911 TYPE 964 R	p. 138
1972	FIAT DINO SPIDER 2.4L	p. 158	1954	PORSCHE 968 CABRIOLET	p. 142
1971	FIAT 500	p. 175	1916	PORSCHE 928 GTS	p. 144
1971	FIAT 500 NUOVA TYPE 110	p. 150	1980	RENAULT 4CV	p. 174
1971	FORD MUSTANG MACH 1	p. 156	1954	RENAULT 4CV DÉCOUVRABLE	p. 54
1954	FORD COMETE MONTE-CARLO	p. 168	1916	ROCHET-SCNEIDER IT2	p. 16
1927	FORD T FREGOLI	p. 20	1980	ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET	p. 152
1938	HOTCHKISS 686 COUPÉ CHAPRON	p. 28	1957	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD	p. 34
1964	JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 - 3.8L	p. 80	1938	SIMCA HUIT CAMERANO SPÉCIALE RÉPLICA	p. 48
1951	JAGUAR MARK V CABRIOLET	p. 26	1954	VOLKSWAGEN COCCINELLE	p. 64





CALENDRIER DES VENTES 2021

FONTAINEBLEAU - VERSAILLES

L'esprit du XX^e siècle

Samedi 30 Octobre
à 10h30
Fontainebleau

Les Grands Siècles

Dimanche 31 Octobre
à 10h30
Versailles

L'Empire à Fontainebleau

Mardi 9 Novembre
à 14h
Fontainebleau

L'esprit du XIX^e siècle

Dimanche 14 Novembre
à 14h
Fontainebleau

Les intérieurs de Versailles

Dimanche 14 Novembre
à 14h
Versailles

CALENDRIER DES VENTES COMPLET DISPONIBLE SUR WWW.OSENAT.COM

VERSAILLES
Osenat
YOUNGTIMERS & COLLECTOR CARS

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES
YOUNGTIMERS



Prochaine vente en préparation
Lundi 6 décembre à Versailles



1995 Aston Martin Virage
Photo d'un modèle similaire

Contactez >>>

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

Augustin DE PONCHEVILLE
Spécialiste Automobiles Versailles
versaillesautos@osenat.com
+33 (0)6 70 62 64 18

13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
9-11 rue Royale 77300 Fontainebleau
66 avenue de Breteuil 75007 Paris

www.osenat.com



osenatyoungtimers

Expertise gratuite & confidentielle de votre automobile

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 500 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 500 000 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 lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC).
• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). La maison Osenat ne peut garantir l'efficacité 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 aux 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 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.

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.

Exposition avant la vente

L'exposition précédant 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 enchérissez 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 pourrions 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 plaît 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

Paielement

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 ou une automobile

- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

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'œuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «*Passoport*») 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 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 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.

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 convenience, 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 responsibility 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.

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 your 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 substitutes 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 your 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 hold 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 be 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 bids 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 were 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 immediately 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 in full in cleared funds has been made to Osenat.

Purchased lots will become available only after payment in full 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 submit 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 «passports») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brackets 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 European 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.

Crédits Photos :

Osenat © Christian Martin

© Daniel Denis

© Eric Sander



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

Automobilia & Automobiles de Collection

Dimanche 7 novembre 2021

à 14h et à 14h30

5 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner au

a.rebelo@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 enchérir à l'estimation basse.

NOM / NAME	
ADRESSE / ADDRESS	
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



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-Preneur habilité : Jean-Pierre Osenat