

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat



1er juillet 2024 | AUTOMOBILES DE COLLECTION



Jean-Pierre OSENAT

Président

Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ

Directeur général Osenat Automobiles

+33 (0)1 80 81 90 58

l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT

Responsable Automobiles de collection

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN

Administration / Règlements

+33 (0)1 80 81 90 58

automobiles@osenat.com

Guillaume MAGNE

Assistant garage

+33 (0)1 80 81 90 59

automobiles@osenat.com

Patrice MOREAU

Consultant

automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET

Consultant

automobiles@osenat.com



Participez à cette vente avec :



Enregistrez-vous sur www.osenat.com

CONDITIONS DE VENTE

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

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

NOTES À L'INTENTION DES ACHETEURS

A partir du 26 juillet, des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€HT par jour.

(Fermeture estivale du 26 juillet au 2 septembre)

Le retrait des lots se fera uniquement sur rendez-vous, contactez automobiles@osenat.com

+33 1 80 81 90 58



AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente :

Lundi 1^{er} juillet 2024 à 14h
Hôtel d'Albe, 9 rue Royale - 77300 Fontainebleau

Exposition publique :

Grand garage Napoléon
5 rue royale - 77300 Fontainebleau

Du Vendredi 28 juin au Dimanche 30 juin de 10h-12h / 14h-18h
Lundi 1^{er} juillet de 10h-12h

Contacts :

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

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

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.OSENAT.COM

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

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









O1

O1.

« Jouet André Citroën : Auto-chenille « Kégresse » B2, traversée du Sahara »

Au 1/10° en tôle peinte grise. Deuxième version.

L : 34 cm. Direction fonctionnelle. Roue avant cassée sur axe. Moteur présent.

Bibliographie :

« Les Jouets Citroën » de C. Lamming, Maeght éd. 1990.

'Toy André Citroën: "Kégresse" B2 tracked car, Sahara crossing'.

1/10 scale in grey painted sheet metal. Second version. L : 34 cm. Functional steering. Front wheel broken on axle. Engine present. Bibliography: 'Les Jouets Citroën' by C. Lamming, Maeght ed. 1990.

400 / 600 €



O2

O2.

« Traction Avant 11 Normale »

Jouet Citroën : Traction Avant 11 cv normale de 1936 au 1/10°, en métal injecté et tôle, peinte en bleu métallisé. Moteur mécanique entraînant une roue avant, direction fonctionnelle, 4 portes ouvrantes, éclairage électrique.

Assez bel état, L : 42 cm.

Bibliographie : « Les Jouets Citroën » de C. Lamming, Maeght éd. 1990, un jouet identique reproduit page 215. - « Histoire des jouets Citroën » par P. Weill & J.R. Chagné, Adepté éd. 1981. Un jouet identique reproduit en haut des pages 106 & 107

'André Citroën Toys: Traction Avant 11 Normale

Jouet Citroën : Traction Avant 11 cv normale de 1936 au 1/10°, en métal injecté et tôle, peinture en bleu métallisé. Mechanical engine driving a front wheel, functional steering, 4 opening doors, electric lighting. Fairly good condition, L: 42 cm.

Bibliography: 'Les Jouets Citroën' by C. Lamming, Maeght ed. 1990, an identical toy reproduced on page 215. - Histoire des jouets Citroën' by P. Weill & J.R. Chagné, Adepté ed. 1981. An identical toy reproduced at the top of pages 106 & 107.

500 / 800 €

O3.

« Jouets André Citroën : Taxi B2 »

Taxi Parisien B2 au 1/10° en tôle peinte. Fabrication de 1925/27. Moteur mécanique, phares électriques, direction fonctionnelle. L : 38 cm. Quelques retouches.

Bibliographie : « Les Jouets Citroën » de C. Lamming, Maeght éd. 1990, un jouet identique reproduit page 83.

'Jouets André Citroën: Taxi B2

1/10th scale Parisian B2 Taxi in painted sheet metal. Manufactured in 1925/27. Mechanical engine, electric headlights, functional steering. Length: 38 cm. Some alterations. Bibliography: 'Les Jouets Citroën' by C. Lamming, Maeght ed. 1990, an identical toy reproduced on page 83.

500 / 700 €



O3



O4

O4.

« Jouet André Citroën : Torpédo B2 »

Torpédo B2 au 1/10^e, tôle peinte, carrosserie verte, ailes et bas de caisse noirs, vers 1926, référence 64. Moteur mécanique du type B avec mise en marche par levier de vitesses, direction fonctionnelle. L : 37 cm.

Bibliographie : «Les Jouets Citroën» de C. Laming, Maeght éd. 1990. Un jouet identique reproduit pleine page 73.

'Toy André Citroën: Torpedo B2

1/10th scale B2 Torpedo, painted sheet metal, green bodywork, black wings and rocker panels, circa 1926, reference 64. Type B mechanical engine with gear lever start, functional steering. Length: 37 cm.

Bibliography: 'Les Jouets Citroën' by C. Laming, Maeght ed. 1990. An identical toy reproduced full page 73.

400 / 600 €

O5.

« Jouet André Citroën : Rosalie des records »

Grande Rosalie au 1/10^e, tôle peinte rouge, roues rouge, années 1933-1934. Moteur mécanique, essieu avant. Assez bon état d'usage.

Bibliographie : « Les Jouets Citroën » de C. Laming, Maeght éd. 1990. Un jouet similaire est reproduit page 191.

'André Citroën toy: Rosalie des records'.

Grande Rosalie, 1/10 scale, red painted sheet metal, red wheels, 1933-1934. Mechanical engine, front axle. Fairly good condition.

Bibliography: 'Les Jouets Citroën' by C. Laming, Maeght ed. 1990. A similar toy is reproduced on page 191.

250 / 350 €

O6.

« Citroën type H Jouet JRD en tôle, « grande échelle ». Citroën type H « Grande échelle » avec ses figurines. Long. 40 cm ; larg. 15,5 cm ; haut. 20 cm.

'Citroën type H JRD toy in sheet metal, "large scale". Citroën type H 'Grande échelle' with figures. Length: 40 cm; width: 15,5 cm; height: 20 cm.

100 / 150 €



O5



O6



O7

O7.

« Citroën Type H Jouet JRD en tôle avec publicité Energol-BP »

Long. 34,5 cm ; larg. 16 cm ; haut 17,5 cm

'Citroën Type H Jouet JRD in sheet metal with Energol-BP advertising'.

Length 34,5 cm ; width 16 cm ; height 17,5 cm

100 / 150 €



08

08.

Dessin planche Bande Dessinée noir et blanc avec feuillet calque pour couleur. Cette planche est issue de la bande dessinée Junior Globe-Trotter de Michel Greg paru en 1961 dans le magazine La libre Junior. 36,5 x 37 cm.

(Annotation manuscrite)

Comic strip plate Black and white comic strip with tracing sheet for colour. This plate comes from the comic strip Junior Globe-Trotter by Michel Greg, published in 1961 in the magazine La libre Junior.

36.5 x 37 cm.

(Handwritten annotation)

100 / 150 €

09.

Dessin planche Bande Dessinée noir et blanc issu de Michel et Thierry contre le boutefeu de Arthur Piroton et Charles Jadoul paru dans le journal de Spirou en 1965. 36,5 x 47,5 cm.

(Annotations et petites taches)

Black and white comic strip from Michel et Thierry contre le boutefeu by Arthur Piroton and Charles Jadoul, published in the journal Spirou in 1965.

36.5 x 47.5 cm.

(Annotations and small stains)

400 / 500 €



09

Greg (1931-1999) est un dessinateur et auteur de bandes dessinées belge. Il a notamment travaillé pour le Journal de Tintin, le Journal de Spirou, et le journal Pilote. Créateur de Achille Talon et rédacteur en chef du journal de Tintin, il devient directeur littéraire des éditions Dargaud en France jusqu'à la fin de sa vie.

Greg (1931-1999) was a Belgian cartoonist and comic strip author. He worked in particular for the Journal de Tintin, the Journal de Spirou and the newspaper Pilote. Creator of Achille Talon and editor-in-chief of the Journal de Tintin, he became literary director of Dargaud publishing in France until the end of his life.

Piroton (1931-1996) et Jadoul (1930-1996) sont respectivement dessinateur et auteur de bandes dessinées belges. Ils ont notamment travaillé dans le Journal de Spirou et dans le Journal de Tintin et ont collaborés sur la bande dessinée Michel et Thierry durant les années 1960.

Piroton (1931-1996) and Jadoul (1930-1996) were Belgian cartoonists and comic strip authors respectively. They worked for Le Journal de Spirou and Le Journal de Tintin and collaborated on the comic strip Michel et Thierry in the 1960s.



10

10.

Dessin « Moitié Quai de Javel, Sire, moitié Renaissance italienne ». Ce dessin noir et blanc a été fait par Roland Moisan pour le Canard enchaîné du 20 novembre 1968.

33 x 50 cm.

(Petites taches, annotations et corrections)

Drawing 'Half Quai de Javel, Sire, half Italian Renaissance'. This black and white drawing was done by Roland Moisan for the Canard enchaîné of 20 November 1968.

33 x 50 cm.

(Small stains, annotations and corrections)

300 / 400 €

MOISAN (1908-1987), né à Reims le 26 novembre 1907 et décédé à Paris le 28 février 1987 Il intègre l'École nationale supérieure des arts décoratifs de Paris en 1927. En 1934 il collabore au Merle blanc, concurrent du Canard enchaîné, puis comme caricaturiste à l'Œuvre de Marcel Déat et au journal Le Rouge et le Bleu. Après la guerre, il dessine dans différentes revues satiriques et politiques et notamment dans Le Parisien libéré où il contribue à la série Zoé. En 1956 il rentre au Canard enchaîné, où il termine sa carrière.

MOISAN (1908-1987), born in Reims on 26 November 1907 and died in Paris on 28 February 1987 He entered the École nationale supérieure des arts décoratifs in Paris in 1927. In 1934 he contributed to Le Merle blanc, a competitor of Le Canard enchaîné, and later worked as a caricaturist for Marcel Déat's L'Œuvre and Le Rouge et le Bleu. After the war, he drew for various satirical and political magazines, including Le Parisien libéré, where he contributed to the Zoé series. In 1956 he returned to Le Canard enchaîné, where he ended his career.

11.

Dessin Bonhomme Michelin. Ce dessin noir et blanc a été fait par Dobritz pour Le Figaro.

26,5 x 33 cm.

(Coups de crayons)

Drawing of the Michelin Man. This black and white drawing was done by Dobritz for Le Figaro.

26.5 x 33 cm.

(Pencil strokes)

150 / 200 €

DOBRITZ (1956-), né à Perpignan en 1956. Il commence sa carrière de dessinateur de presse en 1975 et collabore notamment pour L'Unité, Télé 7 jours et La Croix. A partir de 1988, il dessine pour Le Figaro et ce jusqu'à sa retraite fin décembre 2016.

DOBRITZ (1956-), born in Perpignan in 1956. He began his career as a press cartoonist in 1975, working in particular for L'Unité, Télé 7 jours and La Croix. From 1988, he drew for Le Figaro until his retirement at the end of December 2016.



11

Calvi (1938-2022), né à Besançon le 3 septembre 1938 et décédé à Paris le 11 avril 2022. Il intègre l'École supérieure du journalisme de Paris et commence sa carrière de dessinateur de presse en 1959 dans Combat et Télérama. Il collabore par la suite au Monde, à France Soir et au Figaro. Il finit sa carrière en tenant un blog sur Médiapart jusqu'à 2021.

Calvi (1938-2022), born in Besançon on 3 September 1938 and died in Paris on 11 April 2022. He attended the École Supérieure du Journalisme in Paris and began his career as a press cartoonist in 1959 in Combat and Télérama. He went on to work for Le Monde, France Soir and Le Figaro. He ended his career with a blog on Médiapart until 2021.



12

12.
Dessin 2CV dans un quartier historique. Ce dessin noir et blanc a été fait par Philippe Calvi. Présence du tampon « Atelier Philippe Calvi »
25,5 x 32,5 cm.

Drawing of a 2CV in a historic district. This black and white drawing was done by Philippe Calvi. Stamped 'Atelier Philippe Calvi'.
25.5 x 32.5 cm.

200 / 300 €



13

13.
Dessin planche Cour de « l'Elyzée » d'une bande dessinée. Ce dessin noir et blanc a été fait par Philippe Calvi. Présence du tampon « Atelier Philippe Calvi »
49,5 x 24,5 cm.

(Modification et taches)

Court panel drawing of the 'Elyzée' from a comic strip. This black and white drawing was done by Philippe Calvi. Stamped 'Atelier Philippe Calvi'.
49.5 x 24.5 cm.

(Alterations and stains)

300 / 400 €



14

14.
Dessin « C'est rien, c'est le printemps ». Ce dessin noir et blanc a été fait par Philippe Calvi. Présence du tampon « Atelier Philippe Calvi ». Dessin fait pour France Soir.
50 x 33 cm.

(Annotations manuscrites)

Drawing 'It's nothing, it's spring'. This black and white drawing was done by Philippe Calvi. Stamped 'Atelier Philippe Calvi'. Drawing done for France Soir.
50 x 33 cm.

(Handwritten annotations)

400 / 500 €

DELESTRE (1951-), né à Briey en 1951. Il suit l'école de journalisme puis est attaché à la rédaction de l'Est Républicain. Il collabore ainsi avec de nombreux quotidiens régionaux. Spécialisé dans les dessins humoristiques, il illustre même un livre sur les 2CV qu'il intitule « Ma Deudeuche » en 2019.

DELESTRE (1951-), born in Briey in 1951. He attended journalism school before joining the editorial staff of Est Républicain. He also worked with a number of regional dailies. Specialising in cartoons, he even illustrated a book on 2CVs that he entitled 'Ma Deudeuche' in 2019.



15.

Dessin « Impossible n'est pas « Deudeuche ». Ce dessin couleur a été fait par le dessinateur Philippe Delestre et a été exposé au Musée de La Roche Sur Yon au sein de l'exposition « Citroën et les arts graphiques » du 29/06/2013 au 21/09/2013.

32 x 24 cm.

Drawing 'Impossible is not "Deudeuche"'. This colour drawing was drawn by Philippe Delestre and exhibited at the Musée de La Roche Sur Yon as part of the 'Citroën et les arts graphiques' exhibition from 29/06/2013 to 21/09/2013.

32 x 24 cm.

200 / 250 €



16

16.
 Lot de 5 affiches, impressions couleur sur papier,
 d'après un dessin de Nivelet 1959.
 Vues éclatées de la DS19.
 Impression Moderne du Lion, Paris.
 64 x 51 cm

Set of 5 posters, colour prints on paper,
 after a drawing by Nivelet 1959.
 Exploded views of the DS19.
 Impression Moderne du Lion, Paris.
 64 x 51 cm

100 / 150 €

17.
 Pompe à essence Indian Motorcycles avec globe.
 72 x 38 x 202 cm
 Indian Motorcycles petrol pump with globe.
 72 x 38 x 202 cm

2 000 / 4 000 €



Indian

Prix à p...er
francs
Quantité débitée
litres
P...
E...
L...
L...
L...





18.

Borne de gonflage Equibrair de marque Chemico.
46 x 23 x 175 cm

Chemico Equibrair inflator.
46 x 23 x 175 cm

800 / 1 200 €



19

19.

BAGAGES SCHEDONI POUR FERRARI

Ensemble de cinq bagages assortis en cuir noir avec housses amovibles, frappés du logo de la marque Ferrari. Fabrication de la maison Schedoni à Modène : Bien complet de sa housse, et de ses étiquettes. Réalisés spécialement à la demande de l'usine pour optimiser l'espace du coffre de la Testarossa. Chaque bagage est bien complet de sa housse de protection, et de leurs étiquettes. Taille et état divers.

SCHEDONI LUGGAGE FOR FERRARI

Set of five matching black leather suitcases with removable covers, stamped with the Ferrari logo. Manufactured by Schedoni in Modena: Complete with cover and labels. Specially made at the factory's request to optimise space in the Testarossa's boot. Each piece of luggage is complete with its protective cover and labels. Various sizes and condition.

4 000 / 6 000 €



20.

TROUSSE A OUTILS POUR FERRARI

Caisse à outils en cuir havane avec housse amovible, frappé du logo de la marque Ferrari. Fabrication de la maison Schedoni à Modène.

FERRARI TOOL CASE

Havana leather tool case with removable cover, stamped with the Ferrari brand logo. Made by Schedoni in Modena.

1000 / 1500 €



20



21.

1966 VELOSOLEX 3800

100 - 200 €

N° de série : 4293851
Carte grise française



22.

1975 VELOSOLEX 3800

100 - 200 €

N° de série : 7206964
Carte grise française



23.

VELOSOLEX 3800

100 - 200 €

N° de série : 5087324
Carte grise française 2017



24.

MOTOBECANE AV 32 « MOBYLETTE »

N° de série : 520080
Carte grise de collection

100 - 200 €

L'apparition de cette gamme répond au besoin d'équiper les classes moyennes de moyens de locomotion économiques et efficaces, alors qu'à la sortie de la guerre, la majorité des européens se déplaçait à vélo et que l'automobile était un moyen de transport réservé aux plus riches. Motobécane, part donc du principe du cadre tubulaire soudo-brasé équipé d'un moteur de petite cylindrée (moins de 50 cm³) et qui conservait la possibilité d'être utilisé en mode vélo¹. Le moteur est accroché sous le tube diagonal et le réservoir entre le tube de selle et le garde-boue arrière. D'abord techniquement proches des mécaniques des années 1930, les AV3 évoluent vers des machines beaucoup plus sophistiquées équipées de freins à tambour, de fourche télescopique et d'embrayage automatique et même d'un variateur de vitesse.
A restaurer.

The appearance of this range was a response to the need to provide the middle classes with economical and efficient means of locomotion, whereas at the end of the war, the majority of Europeans travelled by bicycle and the car was a means of transport reserved for the wealthiest. Motobécane was based on the principle of a welded tubular frame fitted with a small-capacity engine (less than 50cc) that could still be used in bicycle mode¹. The engine is mounted under the down tube and the fuel tank between the seat tube and the rear mudguard. At first technically close to the mechanicals of the 1930s, the AV3s evolved into much more sophisticated machines equipped with drum brakes, telescopic forks, automatic clutches and even a variable speed drive.
To be restored.



25.

1938 AJS SILVER STREAK

5 000 - 7 000 €

N° de série : 8175
Moteur n° 38/26 SS 6167 A
350 cc
Carte grise de collection 1991

L'AJS Silver Streak était une moto anglaise lancée en 1938 et décrite dans la brochure de vente comme « l'aristocrate du monde de la moto ». Produites avec un choix de moteurs de 250 cm³, 350 cm³ et 500 cm³, les Silver Streak étaient des machines super sportives avec une finition polie spéciale et des moteurs réglés à la main. De nombreuses pièces étaient spécialement chromées, y compris les garde-boue, les phares, les maillons de fourche, les carters de chaîne avant et arrière, les réservoirs d'huile et d'essence et même la boîte à outils. La Silver Streak avait une garde au sol élevée et un bouclier de carter, ce qui en faisait une bonne moto de compétition. Son petit rapport de transmission en faisait une moto de cross et ses rapports serrés une moto de route rapide.

The AJS Silver Streak was a British motorbike launched in 1938 and described in the sales brochure as 'the aristocrat of the motorbike world'. Produced with a choice of 250cc, 350cc and 500cc engines, the Silver Streaks were super-sporty machines with a special polished finish and hand-tuned engines. Many parts were specially chromed, including mudguards, headlights, fork links, front and rear chain cases, oil and fuel tanks and even the toolbox.

The Silver Streak had high ground clearance and a sump shield, making it a good competition bike. Its low gear ratio made it a cross-country bike and its tight ratios a fast road bike.

N° cadre : 006748
N° moteur : 49FL10236
A immatriculer en collection



26.

1949 HARLEY DAVIDSON FL HYDRA-GLIDE

13 000 - 18 000 €

Grande et robuste, bruyante et fière, Harley-Davidson est l'Amérique sur deux roues.

La moto Harley-Davidson FL Hydra-Glide de 1949 était populaire auprès des conducteurs pour son design moderne, sa conduite confortable, et son grand frein avant.

Après avoir lancé le moteur Panhead l'année précédente, la grande nouveauté de Harley pour 1949 est l'introduction de la moto « Hydra-Glide ».

Remplaçant les anciennes fourches à bras, l'Hydra-Glide est un modèle télescopique moderne qui offre un plus grand débattement et un meilleur confort de conduite.

Les grosses Harley sont désormais appelées « Hydra-Glide » en référence à la nouvelle fourche, et c'est la première fois qu'elles portent à la fois un nom et une désignation de série. Elles restent disponibles en version EL de 61 ci et FL de 74 ci, mais la différence d'aspect est minime.

La FL de 1949 était non seulement plus confortable à conduire, mais aussi plus facile à arrêter grâce à un frein avant plus grand.

Bien qu'à cette époque, de nombreuses motos adoptent des transmissions à commande au pied, ce n'est pas encore le cas pour la série FL. Elle utilise toujours le classique levier de vitesse manuel et un embrayage au pied.

Cette moto est joliment restaurée et prête à être immatriculée en collection.

Big and strong, loud and proud, Harley-Davidson is America on two wheels.

The 1949 Harley-Davidson FL Hydra-Glide motorbike was popular with riders for its modern design, comfortable ride, and large front brake.

After introducing the Panhead engine the previous year, Harley's big innovation for 1949 was the introduction of the 'Hydra-Glide' motorbike.

Replacing the old stick forks, the Hydra-Glide was a modern telescopic design that offered greater travel and a more comfortable ride.

The big Harleys are now called 'Hydra-Glide' in reference to the new fork, and it's the first time they've had both a name and a series designation.

They are still available in EL 61 ci and FL 74 ci versions, but the difference in appearance is minimal.

The 1949 FL was not only more comfortable to drive, but also easier to stop thanks to a larger front brake.

Although at this time many motorbikes were adopting foot-operated transmissions, this was not yet the case for the FL series. It still uses the classic manual gear lever and a foot-operated clutch.

This bike is beautifully restored and ready to be registered as a collector's item.



27.

1952 AJS 16M TRIAL

2 000 - 3 000 €

N° de série : 74499
Carte grise française

L'AJS Model 16 est une moto anglaise fabriquée par Associated Motorcycles dans l'ancienne usine Matchless de Plumstead, à Londres. Elle possède un cadre rigide et un moteur de 350 cc. Elle est développée en 1945 à partir de la moto militaire Matchless G3/L de la Seconde Guerre Mondiale. Ayant fait ses preuves en service de guerre, le monocylindre de 350 cm³ est resté en production et a été vendu en grand nombre sur le marché civil jusque dans les années 1960. Simple et pratique, le modèle 16 ne nécessitait qu'un entretien minimal et était très économique, ce qui était idéal en période de rationnement de l'essence. La société a également produit une moto presque identique sous le nom de Matchless, la Matchless G3L. La seule différence entre les deux était que la Matchless avait une magnéto à l'arrière du cylindre, alors que la magnéto AJS était à l'avant.

The AJS Model 16 is a British motorbike manufactured by Associated Motorcycles at the former Matchless factory in Plumstead, London. It has a rigid frame and a 350cc engine. It was developed in 1945 from the World War II Matchless G3/L military motorbike. Having proved its worth in war service, the 350cc single cylinder remained in production and was sold in large numbers on the civilian market until the 1960s. Simple and practical, the Model 16 required minimal maintenance and was very economical, which was ideal in times of petrol rationing. The company also produced an almost identical motorbike under the Matchless name, the Matchless G3L. The only difference between the two was that the Matchless had a magneto at the rear of the cylinder, whereas the AJS magneto was at the front.

N° de série : 1091421
Moteur 4 cylindres avec arbres
à cames en tête
Carte grise française



28.

1971 HONDA CB750 K1

10 000 - 15 000 €

La « Four » et la « Miura » sont deux jalons dans l'histoire de la locomotion du XXe siècle. La Honda 750 Four a de quoi faire parler et faire tourner les têtes de tous les motards : moteur 4 cylindres, arbre à cames en tête, 4 carburateurs, démarreur électrique, frein avant à disques et commande hydraulique, suspensions avant télescopique et par bras oscillant à l'arrière. Mais le plus remarquable est la synthèse de qualité que représente l'ensemble de ces éléments : la « Four » la moto devient un vrai plaisir avec une machine facile à démarrer qui prend 200km/h sans vibrations excessives, une finition irréprochable avec des chromes de qualité, un équipement très complet comprenant notamment compteur, compte-tours, clignotants, deux rétroviseurs,

L'exemplaire présenté est de 1971, il s'agit d'une K1 qui a été entièrement restaurée aux plus hauts standards. Une révision vient d'ailleurs d'être effectuée.

Elle diffère très peu du premier modèle comme la mention « 750 Four » qui fait son apparition sur les caches latéraux.

Plus qu'une moto, c'est non seulement un morceau d'histoire qui est proposé aujourd'hui, mais aussi le rêve de toute une génération... vendus à seulement 3 259 exemplaires en France.

The 'Four' and the 'Miura' are two milestones in the history of twentieth-century locomotion. The Honda 750 Four has what it takes to make motorcyclists talk and turn heads: 4-cylinder engine, overhead camshaft, 4 carburetors, electric starter, hydraulically-operated front disc brakes, telescopic front suspension and swing-arm rear suspension. But the most remarkable thing was the quality of all these elements: the 'Four' became a real pleasure, with a machine that was easy to start and reached speeds of up to 200km/h without excessive vibration, an impeccable finish with high-quality chrome, a very complete set of equipment including speedometer, rev counter, indicators, two rear-view mirrors, etc.

The example on display dates from 1971 and is a K1 that has been fully restored to the highest standards. An overhaul has just been carried out.

It differs very little from the first model, such as the words '750 Four' which appear on the side covers.

More than just a motorbike, it's not just a piece of history that's on offer today, but also the dream of an entire generation... sold in France in just 3,259 units.



29.

1976 YAMAHA DT400 (513)

3 000 - 4 000 €

N° de série : 209
Carte grise française
Rare 1ère main

Le modèle présenté a été commandé la 1ère année de fabrication par son propriétaire actuel. Et chose exceptionnelle, la facture d'achat chez les établissements Pierre Psalty est présente dans le dossier.

Les trails sont de plus en plus utilisés sur route et en ville au détriment du tout chemin. L'évolution de ce type de machine s'oriente donc vers des aptitudes plus en rapport avec ce genre d'utilisation. La DT400 qui est commercialisée en 1975 en est le parfait exemple. Elle succède à la DT360. En gagnant en cylindrée 46 cm³, elle perd paradoxalement de la puissance. Cette diminution de 32 à 27 chevaux est voulue par Yamaha afin de favoriser le couple moteur. Au niveau de la partie cycle, la DT400 conserve le cadre de la DT360, un cadre directement dérivé de celui de la MX360 de cross, et une suspension arrière avec deux amortisseurs.

The model presented was ordered in the 1st year of production by its current owner. And, exceptionally, the purchase invoice from Pierre Psalty is included in the file.

Trails are being used more and more on roads and in town, to the detriment of off-road bikes. The evolution of this type of machine is therefore moving towards skills more in line with this type of use. The DT400, launched in 1975, is a perfect example. It succeeded the DT360. While its displacement increased to 46cc, it paradoxically lost power. Yamaha wanted this reduction from 32 to 27 horsepower in order to increase engine torque. As far as the chassis is concerned, the DT400 retains the DT360's frame, a frame directly derived from that of the MX360 cross-country bike, and a rear suspension with two shock absorbers.



30.

1976 HONDA CB 750

N° de série : CB7502558125
Carte grise de collection

10 000 - 15 000 €

4 cylindres, 4 pots, une vitesse de plus de 200 km/h, une puissance de 67 cv et une zone rouge à 8500 tr/mn ! De la science-fiction à l'époque.

Les meilleures technologies d'avant-garde : le frein à disque sera présent sur la moto (celle-ci a même un double frein à disque) ! Même en compétition, ce type de freinage n'était pas encore adopté ! Son look est inimitable avec son réservoir bleu candy en "goutte d'eau" et la pureté de ses lignes. Les chromes sont partout présents, des jantes à rayons, le phare ainsi que les clignotants parfaitement ronds. Elle est toujours dans le coup pour rouler aujourd'hui.

Si, à la mise en route, le vrombissement des 4 pots et le dosage du starter marquent une époque oubliée (quel son !) la CB 750 Four étonne aujourd'hui par la modernité de son comportement. Docile, le moteur est exempt de vibrations et sa poussée linéaire ne se dément pas jusqu'à la zone rouge ! Souple, il pousse dès 3000 tours et une utilisation dans la circulation actuelle ne vous laissera pas à la traîne ! L'inertie des montées en régime est faible et la mise en vitesse immédiate. La course de l'accélérateur est très longue (plus d'un demi-tour) mais elle permet une onctuosité importante pour ne pas effrayer les motards de l'époque qui allaient entrer dans le monde de l'hyper performance avec ce moteur ! Un plaisir doublé d'une bande son incomparable.

4 cylinders, 4 pots, a speed of more than 200 km/h, a power of 67 hp and a red zone at 8500 rpm! Science fiction at the time. The best avant-garde technology: the disc brake will be present on the bike (it even has a double disc brake)! Even in competition, this type of braking had not yet been adopted! The look is inimitable, with its candy-blue teardrop tank and pure lines. There's chrome everywhere, spoked rims and perfectly round headlights and indicators. It's still a great car to drive today.

If, on starting up, the roar of the 4 pots and the metering of the choke mark a forgotten era (what a sound!) the CB 750 Four surprises today by the modernity of its behaviour. Docile, the engine is vibration-free and its linear thrust is unwavering right up to the redline! Supple, it pushes hard from 3,000 revs, so you won't be left behind in today's traffic! There's little inertia when revving up, and you're up to speed straight away. The throttle travel is very long (more than half a revolution) but it's smooth enough not to scare off the bikers of the time who were about to enter the world of hyper-performance with this engine! A pleasure coupled with an incomparable soundtrack.



31.

1980 YAMAHA TY 175

N° de série : 525220525
Carte grise de collection

1 000 - 1 500 €

Les modèles TY définissent la gamme de motos trial chez Yamaha, l'acronyme TY signifiant « Trial Yamaha ». Elles ont été développées à partir de 1971 par le trialiste français Christian Rayer soutenu par Jean-Claude Olivier (ancien président de Sonauto-Yamaha), puis par le pilote britannique Mick Andrews, vainqueur de trois titres mondiaux en 1971, 1972 et 1973. La Yamaha TY 125 a démocratisé la pratique du trial et suscité de nombreuses vocations parmi les trialistes en herbe. C'est notamment sur cette machine d'initiation, simple et abordable, qu'a débuté le Français Thierry Michaud, qui deviendra plus tard triple champion du monde de trial.

Le modèle présenté est une authentique TY 175, prête à rouler.

The TY models define Yamaha's trials motorbike range, the acronym TY standing for 'Trial Yamaha'. They were developed from 1971 onwards by French triallist Christian Rayer, supported by Jean-Claude Olivier (former president of Sonauto-Yamaha), and then by British rider Mick Andrews, winner of three world titles in 1971, 1972 and 1973. The Yamaha TY 125 democratised trials riding and inspired many budding trialists to take up the sport. Frenchman Thierry Michaud, who went on to become a three-time trials world champion, started out on this simple, affordable beginner's bike.

The model on display is an authentic TY 175, ready to ride.



32.

1989 BMW R80 GS

N° de série : 6248308
Carte grise française

8 000 - 12 000 €

BMW a inventé avec la R80GS une nouvelle sous-famille : le trail routier !

Bientôt trentenaire, la BMW R 80 GS (pour Gelände Strasse tout terrain/route), fait partie des machines de collection. Néanmoins, cette solide Allemande peut encore être utilisée au quotidien. Ancêtre du trail routier, la BMW R 80 GS fut une référence dans les années 1980. Machine rustique et solide, cette moto est encore capable de vous emmener au bout du monde.

On est royalement bien assis pour les parcours en solo et même en duo, ce qui est rare pour un trail de cette époque. Son moteur infatigable permet de rouler à bon rythme, sans jamais donner signe de fatigue.

Mythe ou concept ? Finalement les mots ont peu d'importance, la R80 GS est surtout une exception, décalée au niveau style et mécanique mais tellement attachante qu'on a du mal à la quitter !

With the R80GS, BMW has invented a new sub-family: the trail bike!

Almost thirty years old, the BMW R 80 GS (for Gelände Strasse all terrain/road) is now a collector's item. Nevertheless, this solid German can still be used on a daily basis. The ancestor of the trail bike, the BMW R 80 GS was a benchmark in the 1980s. A hardy, solid machine, this bike is still capable of taking you to the ends of the earth.

You're royally seated for solo and even duo rides, which is rare for a trail bike of this era. Its indefatigable engine allows you to ride at a good pace, without ever showing signs of fatigue. Myth or concept? At the end of the day, words don't really matter. The R80 GS is above all an exception, out of touch in terms of style and mechanics, but so endearing that it's hard to leave it behind!



33.

2019 BETA ALP 4 ENDURO

2 000 - 3 000 €

N° de série : ZD3TA1632K0000658
Carte grise française

LA BETA ALP 4.0 est une moto fine, légère, capable de rouler sur route, comme de s'aventurer en off-road. Sa garde au sol élevée (275 mm), accompagnée de pneus enduro, permettra de parcourir tous types de chemins, tandis que sa partie-cycle classique, associée à une monte routière, lui confèrera un comportement de mini-super motard.

THE BETA ALP 4.0 is a slim, lightweight motorbike, capable of both on-road and off-road riding. Its high ground clearance (275 mm), combined with enduro tyres, means it can tackle all types of trails, while its classic chassis, combined with a road tyre, gives it the handling of a mini-superbiker.



34.

2004 PIAGGIO VESPA 250 GTS

112 km
Jamais immatriculé

1 000 - 2 000 €

Le nom de Vespa, qui signifie « guêpe » en italien, a été choisi par Enrico Piaggio en découvrant le prototype du modèle. Ce deux-roues est par la suite devenu à la fois un symbole de la créativité italienne et un succès commercial, qui se poursuit jusqu'au XXI^e siècle. Dans le monde entier, la Vespa est devenue un produit typiquement italien, synonyme de liberté, de mobilité et de convivialité. Elle est devenue l'apanage d'une classe aisée, et synonyme d'une certaine aisance. Elle doit aussi son succès à son utilisation dans le cinéma, comme Gregory Peck et Audrey Hepburn dans *Vacances romaines* (1953) ou Marcello Mastroianni et Anita Ekberg dans *La dolce Vita* (1960).

Beau, confortable et performant, le Piaggio 250 GTS est le plus sympa des scooters de cette catégorie. Si les scooters modernes n'attirent plus franchement les regards par leur design convenu, il n'en va pas de même avec le Vespa GTS.

The name Vespa, which means 'wasp' in Italian, was chosen by Enrico Piaggio when he saw the prototype model. The two-wheeler went on to become both a symbol of Italian creativity and a commercial success that has continued into the 21st century. Throughout the world, the Vespa has become a typically Italian product, synonymous with freedom, mobility and conviviality. It has become the prerogative of a well-to-do class, and synonymous with a certain affluence. It also owes its success to its use in films, such as Gregory Peck and Audrey Hepburn in *Roman Holiday* (1953) or Marcello Mastroianni and Anita Ekberg in *La Dolce Vita* (1960).

Handsome, comfortable and powerful, the Piaggio 250 GTS is the coolest scooter in its class. While modern scooters may no longer attract attention with their conventional design, the same cannot be said of the Vespa GTS.



35.

2004 YAMAHA GRIZZLY 700

77 km
Jamais immatriculée

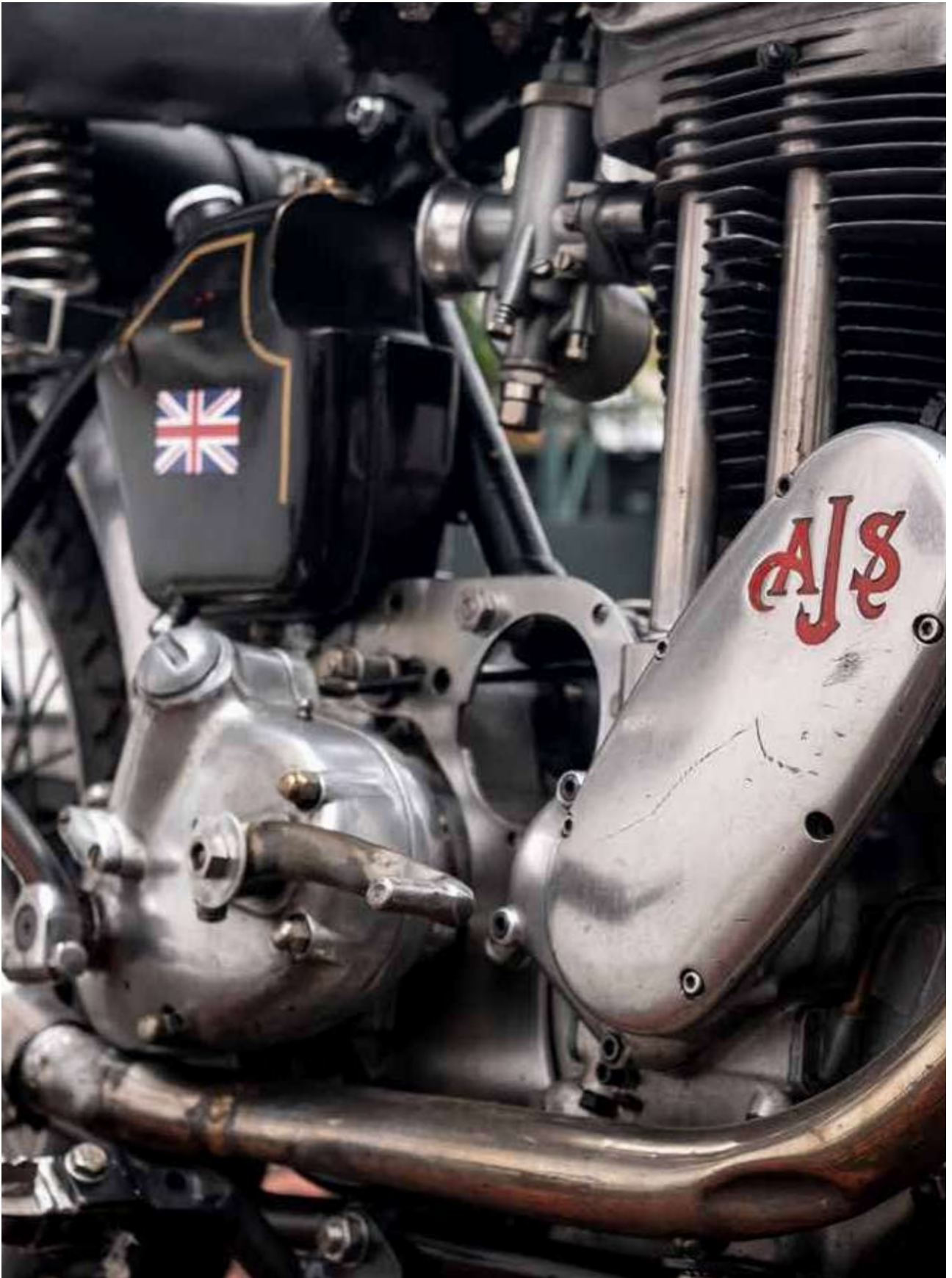
2 000 - 3 000 €

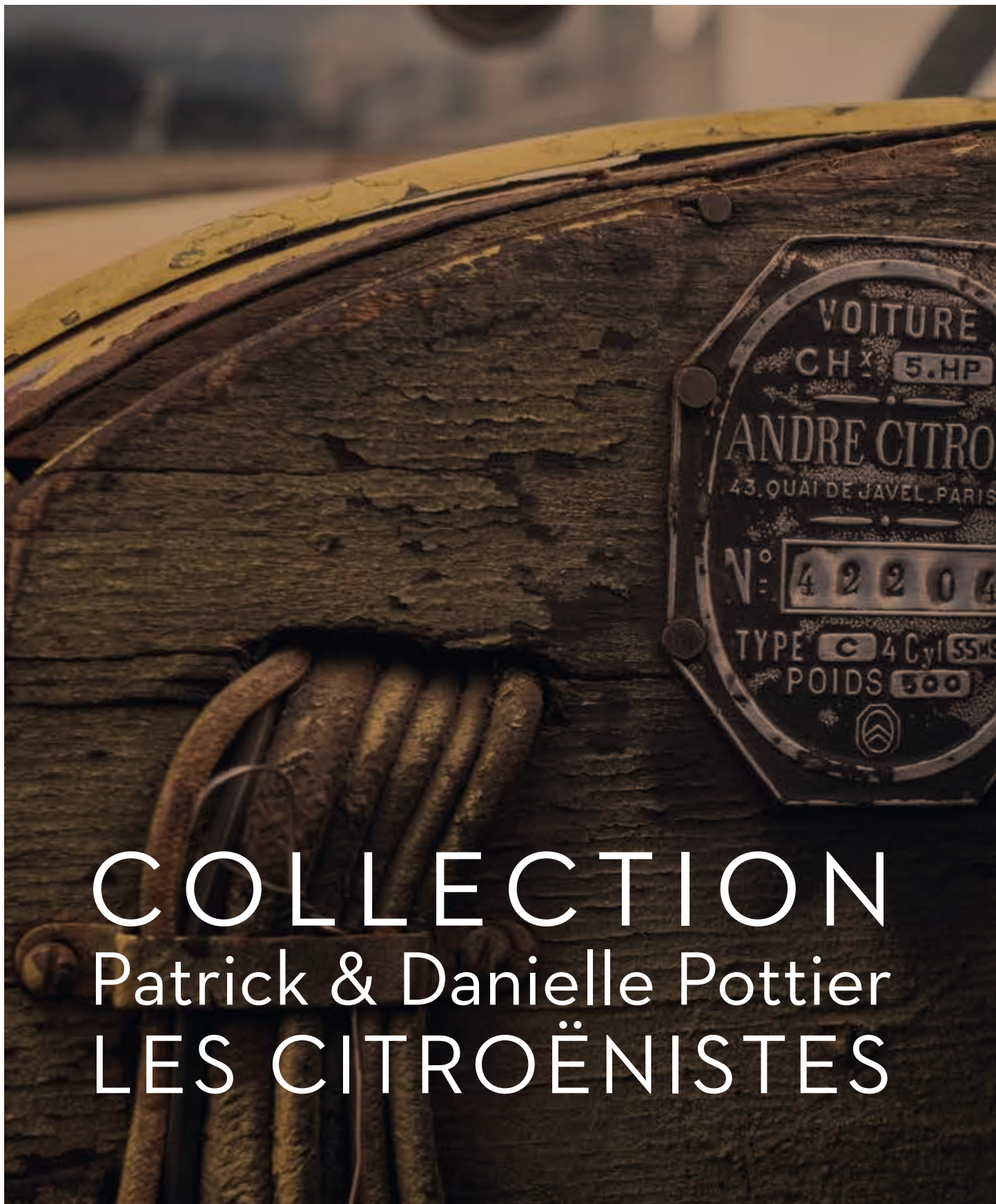
Pour tous les amateurs de liberté et de tout-terrain, le Grizzly 700 est le partenaire idéal. Avec son puissant moteur de 686 cm³ et son châssis robuste, l'incomparable Grizzly est l'un des tout-terrain compacts les plus robustes au monde, ce qui offre une liberté d'exploration accrue. La direction assistée électronique offre une conduite naturelle pour un confort et un contrôle amélioré et avec ses quatre freins à disque et sa suspension réglable de façon indépendante, le Grizzly 700 est prêt à affronter les terrains les plus difficiles. Une vraie force de la nature !

Le modèle présenté a été acheté neuf en 2004, il possède les options suivantes : top case arrière, top case avant et sa boule d'attelage.

The Grizzly 700 is the ideal partner for those who love freedom and off-roading. With its powerful 686cc engine and robust chassis, the unrivalled Grizzly is one of the world's toughest compact off-roaders, offering greater freedom to explore. Electronic power steering provides a natural ride for improved comfort and control, and with its four disc brakes and independently adjustable suspension, the Grizzly 700 is ready to tackle the toughest terrain. A true force of nature!

The model shown was bought new in 2004 and comes with the following options: rear top case, front top case and towball.





COLLECTION

Patrick & Danielle Pottier

LES CITROËNISTES



L'origine de notre collection un homme passionné et passionnant « Mon mari Patrick POTTIER ».

Le responsable de cette passion un capitaine d'industrie, un homme de génie, sa force rassembler les talents « André CITRÖEN ».

Vouant une admiration sans limite à ce visionnaire précurseur, il était impensable, que l'on ne puisse s'intéresser aux voitures éponymes.

Nous avons mis les mains dans l'engrenage.

Je me suis laissée embarquer avec entrain dans cette belle aventure CITRÖEN et l'ai accompagné jusqu'à ce jour.





« Citroënnette »

« Papa, Maman, Citroën, ... » André CITROËN



36.

1960 CITROËN C6 ELECTRIQUE

10 000 - 15 000 €

Sans réserve

Rare véhicule Citroën C6 électrique en tôle relacquée bleue, parties chromées et cuir, marquage SIX sur la calandre.

Haut : 79 cm ; Long : 195 cm ; Larg : 76 cm.

Elle fonctionne avec 2 batteries 6V (vendue sans).

Pour promouvoir son nouveau produit, Citroën multipliait l'organisation de courses dans lesquelles les petites Citroënnettes sont prêtées à la jeunesse. Dans tous les lieux de villégiatures huppés et d'importance, que ce soit à Deauville, sur la Croisette à Cannes, au Touquet ou à Paris, le public et la jeunesse aisée sont enthousiasmés par ces Citroën en réduction qui évoluent comme les grandes, en silence et sans odeurs d'essence.

En livrée rouge framboise, bleu ciel, jaune citron ou vert pomme, la Citroënnette n'a, en définitive, qu'une couleur aux yeux de tous les enfants ébahis, celle de la beauté de l'authentique.

Il y a eu 2 000 exemplaires construits, il en resterait une trentaine.

Parmi les commandes peu banales, l'une provient de Henry FORD lui-même. Cette Citroënnette se trouve actuellement au musée FORD aux Etats-Unis.

C'est la seule qui possède une clé de contact. Il fallait une clé car Henri FORD voulait faire un cadeau en offrant les clés à sa fille Joséphine.

Rare Citroën C6 electric vehicle in blue relacquered sheet metal, chromed parts and leather, marked SIX on the grille.

Height : 79 cm ; Length : 195 cm ; Width : 76 cm.

It runs on 2 6V batteries (sold without).

To promote its new product, Citroën began organising races in which the little Citroënnettes were loaned out to young people. In all the posh and important holiday resorts, whether in Deauville, on the Croisette in Cannes, in Le Touquet or in Paris, the public and well-to-do young people were enthusiastic about these Citroëns in miniature, which drove like the big cars, silently and without the smell of petrol.

In raspberry red, sky blue, lemon yellow or apple green livery, the Citroënnette was, in the eyes of all the astonished children, the beauty of the authentic.

Some 2,000 examples were built, with around thirty remaining. One of the unusual orders came from Henry FORD himself.

This Citroënnette is currently in the FORD Museum in the United States. It is the only one with an ignition key. It needed a key because Henri FORD wanted to give the keys to his daughter Josephine as a present.



Châssis n°1321
Carte grise française de collection
Histoire intéressante
Marque liée à Citroën



37.

1914 LE ZÈBRE TYPE A

10 000 - 15 000 €

Sans réserve

Cette voiture légère est ce que le zèbre est au cheval, c'est-à-dire, une voiture robuste, quoique de proportions « réduites » ! Parmi les voitures françaises d'avant 1914, une des plus célèbres marques est la firme de Jules Salomon, « Le Zèbre ».

Le cahier des charges est bien défini : simplicité, qualité, fiabilité, robustesse, économie. La voiturette Le Zèbre correspond bien à tout cela, elle a la juste réputation d'une voiture sans soucis. « Un mécanisme tellement simple qu'une panne est presque impossible et que n'importe qui peut l'entretenir en bon état. ». En ces débuts du XX^e siècle, rouler en voiture reste réservé à une clientèle aisée, et les automobiles ne sont alors que de luxe ou de sport. Les clients fortunés achètent un châssis accompagné de son moteur, et le font habiller sur mesure par des grands noms de la carrosserie française, ou étrangère.

L'ambition de Jules Salomon est alors de proposer une voiture accessible à tous ; il faut mettre sur le marché une petite automobile populaire et bon marché.

À l'heure où tous les constructeurs ne juraient que par la surenchère, et où tous les superlatifs étaient de mise, le pari est risqué. En 1909, le Zèbre Type A est lancé et le succès est au rendez-vous. Avec ses deux petites places, ses 50 km/h en pointe, son mono cylindre de 650 cm³ et ses deux vitesses, on ne fait pas plus simple.

La « Le Zèbre » Type A, à carrosserie ronde deux places, monocylindrique, de la catégorie des 5cv, est l'une des premières automobiles populaires de l'Histoire, aussi bien par son coût d'achat, moins de 3000 francs, que son coût à l'usage : 4 centimes au kilomètre en essence, huile et pneus !

L'automobile a été restaurée intégralement en 1990, au sein des ateliers de Touraine, alors qu'elle appartenait à un négociant en vins de Bercy. Celui-ci la conservera une dizaine d'années, avant de la céder à un autre amateur qui l'entretiendra régulièrement. En 2020, l'automobile entre dans la collection muséale et restera à l'état statique. Une remise en route est à prévoir.



This light car is what the zebra is to the horse, in other words, a robust car, albeit of “reduced” proportions! One of the most famous brands of pre-1914 French cars was Jules Salomon’s “Le Zèbre”.

The specifications were well defined: simplicity, quality, reliability, robustness and economy. The Le Zèbre buggy was a perfect fit, with a reputation for being a carefree car. ‘A mechanism so simple that a breakdown is almost impossible and that anyone can maintain it in good condition’.

At the beginning of the 20th century, driving a car was still the preserve of a wealthy clientele, and cars were only luxury or sports cars. Wealthy customers bought a chassis complete with engine, and had it custom-built by the great names in French or foreign bodywork.

Jules Salomon’s ambition was to offer a car that was accessible to everyone; he wanted to bring a small, popular and inexpensive car to the market.

At a time when manufacturers were all about one-upmanship and superlatives were the order of the day, it was a risky gamble. In 1909, the Zebra Type A was launched, and it was a great success. With its two small seats, 50 km/h top speed, 650 cm³ single cylinder and two gears, it couldn’t have been simpler.

The “Le Zèbre” Type A, with its two-seater, single-cylinder, round-bodied body in the 5hp category, was one of the first popular cars in history, both in terms of its purchase price, less than 3,000 francs, and its running costs: 4 centimes per kilometre for petrol, oil and tyres!

The car was fully restored in 1990 in the Touraine workshops, when it belonged to a wine merchant in Bercy. He kept it for around ten years, before handing it over to another enthusiast who maintained it regularly.

In 2020, the car will become part of our museum collection and will remain in a static state. It will need to be restarted.

COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° de série : 5427
Numéro de moteur : 12420
Carte grise française
Rare Type A, première Citroën
Seule carrosserie Boulangère
Connue sur châssis court
Restauration complète de haut niveau



38.

1919 CITROËN TYPE A

8 000 - 12 000 €

Sans réserve

Au lendemain de la première guerre mondiale, André Citroën se lance dans l'industrie de l'automobile, avec une idée en tête : permettre à ce nouveau moyen de locomotion d'être accessible au plus grand nombre. Il veut démocratiser l'automobile !

Il se lancera donc dans la production grande série, pour pouvoir maîtriser et négocier les coûts. La concrétisation de cette idée passe par la réalisation d'une petite voiture populaire.

C'est l'ingénieur Jules Salomon qui en sera le concepteur, avec comme résultat une voiture simple à fabriquer, à utiliser et à entretenir, en réponse à la Ford T d'Henri Ford.

La Type A en version Boulangère châssis court dégage une véritable élégance et, pierre angulaire du constructeur qui est en train de naître, elle est équipée d'un quatre-cylindres latéral de 1 327 cm³ développant 18 ch.

Cette voiture va rencontrer un beau succès qui permettra à Citroën de la faire évoluer vers la B2 et les nombreux succès qu'on lui connaît.

La Citroën que nous vous présentons est la seule version Boulangère châssis court que nous connaissons. Il pourrait donc s'agir d'une voiture unique. Elle a bénéficié d'une restauration complète remarquable et est un pur plaisir pour les yeux. Son bleu électrique, sa capote beige et son intérieur noir dialogue parfaitement ensemble. Une chose est sûre, vous ne passerez pas inaperçu à son volant.

Acquise par nos collectionneurs en 2021, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis de nombreuses années, elle sera à remettre en route.



In the aftermath of the First World War, André Citroën launched the car industry with one idea in mind: to make this new means of locomotion accessible to as many people as possible. He wanted to democratise the car!

He therefore launched into mass production, to be able to control and negotiate costs. To put this idea into practice, he had to produce a small, popular car.

The engineer Jules Salomon designed it, resulting in a car that was simple to build, use and maintain, in response to Henri Ford's Ford T. The Boulangère short-chassis version of the Type A exuded elegance and, as the cornerstone of the new car manufacturer, was equipped with a 1,327 cm³ side-mounted four-cylinder engine developing 18 bhp. The car was a great success, and Citroën went on to develop it into the B2 and its many successes.

The Citroën we are presenting here is the only short-chassis Boulangère version we know of. It could therefore be a unique car. It has benefited from a remarkable complete restoration and is a pure pleasure to behold. Its electric blue, beige soft top and black interior are a perfect match. One thing's for sure, you won't go unnoticed behind the wheel.

Acquired by our collectors in 2021, the car immediately became part of their museum collection. Having been out of action for many years, it's time to get back on the road.

COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°62.295
Carte grise collection



39.

1922 CITROËN B2

7 000 - 9 000 €

Sans réserve

Dès la fin de la Guerre en avril 1919, l'industriel André Citroën annonce dans la presse sa première voiture. C'est une 10 HP économique, mais elle est vendue complète avec éclairage et démarrage électrique, une première à l'époque !

C'est l'ingénieur Jules Salomon qui est à l'origine de ce modèle. Ce n'est pas un inconnu puisqu'on lui doit aussi la célèbre voiture Le Zèbre. Mais c'est en 1920 que l'aventure industrielle prend son réel envol avec ce type A, qui est selon la publicité « la première voiture française de grande série ».

Dès 1921, la relève est assurée par un nouveau modèle, la B2. Très similaire au type A, ce nouveau modèle est plus puissant et un ventilateur améliore le refroidissement. Les angles du bas des portes sont adoucis. La carrosserie torpédo est disponible en quatre versions : le modèle « série » et la version « Luxe » respectivement proposées à 13 900 et 15 500 francs. En haut de la gamme, les versions « Sport » et « Tourisme Luxe » sont vendus au même prix de 17 000 francs. Le succès sera énorme avec près de 100 000 exemplaires, toutes carrosseries confondues.

La Citroën B2 de la vente est un Torpédo Série de 1922, qui fut intégralement restauré par son précédent propriétaire (sans facture). Celui-ci se présente aujourd'hui dans un bon état général. Véritable pièce d'Histoire, celle-ci une fois remise en route sera parfaite pour débiter dans le monde des avant-guerres.

As soon as the war ended in April 1919, the industrialist André Citroën announced his first car in the press. It was an economical 10 HP, but it was sold complete with lighting and electric start, a first at the time!

The engineer behind the model was Jules Salomon. He was no stranger to the field, having also designed the famous Le Zèbre car. But it was in 1920 that the industrial adventure really took off with the Type A, which, according to the advertising, was "the first mass-produced French car".

A new model, the B2, followed in 1921. Very similar to the Type A, this new model was more powerful and had a fan to improve cooling. The bottom angles of the doors were softened. The torpedo body is available in four versions: the 'standard' model and the "luxury" version priced at 13,900 and 15,500 francs respectively. At the top of the range, the "Sport" and "Tourisme Luxe" versions were sold for the same price of 17,000 francs. It proved a huge success, selling almost 100,000 units in all body styles.

The Citroën B2 in the sale is a 1922 Torpédo Série, which had been completely restored by its previous owner (without invoice). It is now in good overall condition.

A true piece of history, once back on the road it will be perfect for a start in the pre-war world.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°42204
Carte grise française
Belle patine



40.

1924 CITROËN C 5 HP C3 « TORPÉDO 3 PLACES T3-1 »

7 000 - 9 000 €

Sans réserve

Alors que le gouvernement français encourage, par des avantages fiscaux, les constructeurs automobiles à s'investir dans les cycle-cars, Citroën préfère se tourner vers les petites voitures. La 5HP est la première Citroën à faire son entrée sur le segment des petites voitures, alors monopolisé par Peugeot et Renault. Son succès est tel, qu'elle représente à cette même date, près de la moitié des ventes de Citroën. En 1923, une version cabriolet de 3 places, 2 à l'avant et une à l'arrière, voit le jour et lui vaut le surnom de 5 CV « Trèfle ».

Le modèle proposé est un torpédo 3 places (T3-1) ou « Faux trèfle » avec 3 places décalées (strapontin). La carrosserie se base également sur une structure en bois, sur laquelle les tôles préformées sont clouées. L'arrière est plus arrondi que celui du torpédo 2 places. À l'avant se trouve un strapontin pliable qui est monté lorsque le siège passager est en position arrière. La malle arrière est située derrière le siège conducteur. Elle est accessible par le haut et fermée par un couvercle. Non restaurée, cette jolie 5HP présente une belle patine. Il est rare de trouver aujourd'hui une voiture quasi centenaire dans cet état. Acquise par nos collectionneurs il y a quelques années, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis de nombreuses années, elle sera à remettre en route.

While the French government encouraged carmakers to invest in cycle-cars through tax breaks, Citroën preferred to focus on small cars. The 5HP was the first Citroën to enter the small car segment, which was then monopolised by Peugeot and Renault.

It was so successful that, by the same date, it accounted for almost half of Citroën's sales. In 1923, a convertible version with 3 seats, 2 at the front and one at the rear, was launched, earning it the nickname of the 5 CV "Trèfle".

The model offered was a 3-seater torpedo (T3-1) or "Faux trèfle" with 3 staggered seats (folding seat). The body is also based on a wooden structure, to which preformed sheet metal is nailed. The rear is more rounded than that of the 2-seater torpedo. At the front is a folding folding seat that is fitted when the passenger seat is in the rear position. The rear trunk is located behind the driver's seat. It is accessible from above and closed by a lid.

Unrestored, this Jolie 5hp has a beautiful patina. It is rare to find a car that is almost a hundred years old in this condition.

Acquired by our collectors a few years ago, the car immediately became part of their museum collection. It has been out of action for a number of years, and needs to be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°318260
A remettre en route
Carte grise française



41.

1930 CITROËN B14G TORPEDO COMMERCIAL

9 000 - 12 000 €

Sans réserve

Présentée en octobre 1926 à Paris, la Citroën B14 représentait une petite révolution pour la marque aux chevrons. En effet, il s'agissait de la première Citroën à carrosserie tout acier. Par ailleurs, elle profite sur sa chaîne, d'une innovation importante dans l'histoire de l'industrie automobile : la peinture à la nitrocellulose. Celle-ci permettait de réduire considérablement les délais de mise en peinture, donc les délais de production, donc les heures de main-d'œuvre et ainsi, de faire baisser les prix tout en augmentant le profit. Au total, ce sont 127 600 exemplaires de B14 qui furent produits sur seulement deux ans de production. Un chiffre conséquent pour l'époque.

Si beaucoup de carrosseries différentes furent proposées de série, le Torpédo est l'un des plus sympathiques modèles. C'est l'un d'entre eux que nous proposons aujourd'hui.

Dans un bon état général issu d'une restauration ancienne, cette B14 G ne demande qu'une bonne remise en route avant de rouler à nouveau !

Acquise par nos collectionneurs il y a quelques années, la voiture a intégré la collection muséale.

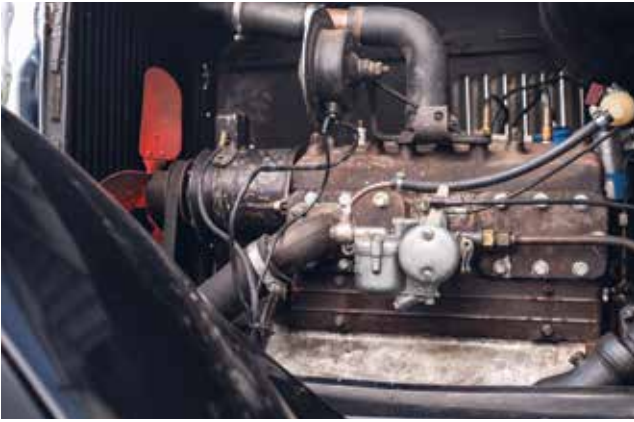
Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

Presented in October 1926 in Paris, the Citroën B14 represented a small revolution for the marque with the chevrons. It was the first Citroën with an all-steel body. It also benefited from a major innovation in the history of the car industry: nitrocellulose paint. Nitrocellulose paint considerably reduced the time needed to apply the paint, and hence production times and labour hours, thereby lowering prices and boosting profits. In all, 127,600 B14s were produced in just two years. A substantial number for the time.

Although many different body styles were offered as standard, the Torpedo was one of the most attractive models. This is one of them that we are offering today. In generally good condition following an old restoration, this B14 G just needs a good tune-up before it can be driven again!

Acquired by our collectors a few years ago, the car became part of the museum collection.

Since then, it has remained at a standstill and needs to be put back on the road.



Châssis 53698
Carte grise française



42.

1930 CITROËN C6 « DÉPANNEUSE »

10 000 - 15 000 €

Sans réserve

La Citroën C6 de tourisme était, en 1930, le haut de gamme de la marque. Et tout comme la C4 de tourisme, la C6 avait sa version « utilitaire ». Alors que la C4 camionnette pouvait prétendre à une charge utile de 800 à 1 200 kg, la C6 et son puissant moteur 6 cylindres de 2 442 cc pouvait aisément emmener une charge de 1 800 à 2 000 kg. Avec un poids à vide carrossé de 1 700 à 1 800 kg, c'est un véhicule assez léger. Fiscalement, il est amusant de constater que l'Etat proposait des puissances à la demande : la C6 de tourisme était taxée pour 14 cv. Tandis que la C6 utilitaire avait une puissance identique si elle était équipée d'une carrosserie pour le transport de voyageurs, sans qu'elle soit pour autant considérée comme un « transport en commun ». Mais si la carrosserie était destinée au transport de marchandises, alors la puissance fiscale était réduite à 12 cv. Notre exemplaire étant une 14 chevaux, il s'agit donc d'une voiture de tourisme, convertie en dépanneuse.

Nombreux sont les hauts de gamme d'avant-guerre à avoir reçu ces transformations juste après le conflit. Peu chères, puissantes et robustes, elles étaient pour les garagistes, des candidates idéales.

L'exemplaire que nous vous présentons a longtemps appartenu à la famille Fougeray. Ceux-ci l'avaient acquise en 2001 auprès d'un amateur breton, qui possédait cet exemplaire depuis 1985. Visiblement restaurée au début des années 2000, cette dépanneuse possède toujours ces équipements spécifiques, comme son treuil, qui est fonctionnel. Seul bémol, la vitre passager fissurée sera à remplacer.

Acquise par nos collectionneurs il y a quelques années, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route. Une fois remise en route, cette belle dépanneuse sera l'attraction des rassemblements de la marque .



In 1930, the Citroën C6 touring car was the brand's top-of-the-range model. And just like the C4 Touring, the C6 also had its "utility" version. While the C4 Camionnette could claim a payload of 800 to 1,200 kg, the C6, with its powerful 6-cylinder 2,442 cc engine, could easily carry a load of 1,800 to 2,000 kg. With an unladen weight of 1,700 to 1,800 kg, this is a fairly light vehicle. From a tax point of view, it is amusing to note that the government offered power ratings according to demand: the C6 touring car was taxed at 14 hp. The C6 commercial vehicle, on the other hand, was taxed at the same level if it was fitted with a passenger-carrying body, although it was not considered to be a "public transport vehicle". However, if the bodywork was intended for goods transport, then the tax rating was reduced to 12 hp. As our example is a 14 hp, it is a passenger car converted into a tow truck. Many top-of-the-range pre-war cars received these conversions just after the war. Inexpensive, powerful and robust, they were ideal candidates for garages.

The car we are presenting here belonged to the Fougeray family for a long time. They acquired it in 2001 from a Breton enthusiast who had owned it since 1985. Visibly restored in the early 2000s, this tow truck still has its specific equipment, such as its winch, which is functional. The only drawback is that the cracked passenger window needs replacing. Acquired by our collectors a few years ago, the car immediately became part of their museum collection. Since then, it has remained at a standstill and needs to be put back on the road. Once back on the road, this beautiful tow truck will be the attraction of the brand's gatherings.

COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°105.009
Belle restauration
Modèle mythique
Carte grise de collection



43.

1930 CITROËN AC 4 TORPEDO CABRIOLET

10 000 - 12 000 €

Sans réserve

La Citroën C4 a d'abord été appelée AC4, en référence à André Citroën 4, pour la différencier de la C4 de 1925, qui ne fut jamais produite. La lettre A sera vite oubliée et il ne demeurera finalement plus que la terminaison C4.

Elle est présentée au Salon de Paris en octobre 1928 au salon de Paris afin de remplacer la vieillissante B14, et dont les chiffres de vente à l'export chutent fortement.

Citroën imagina un véhicule plus puissant, plus confortable, très proche des standards américains, qui font un malheur dans tous les pays.

L'exemplaire que nous vous présentons est un Torpédo Commercial de 1930. Celui-ci a été intégralement restauré dans les années 2010.

Acquise par nos collectionneurs en 2020, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

The Citroën C4 was originally called the AC4, in reference to André Citroën 4, to differentiate it from the 1925 C4, which was never produced. The letter A was soon forgotten, and only the C4 name remained.

It was presented at the Paris Motor Show in October 1928 to replace the ageing B14, whose export sales figures were falling sharply. Citroën imagined a more powerful, more comfortable vehicle, very close to the American standards that were a hit in every country. The car we are presenting is a 1930 Torpédo Commercial. It was fully restored in 2010.

Acquired by our collectors in 2020, the car immediately became part of their museum collection.

Since then, it has remained at a standstill, and now needs to be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°459163
Carte grise française
Bon état de présentation
Modèle intéressant



44.

1932 CITROËN C4

5 000 - 7 000 €

Sans réserve

La Citroën C4 a d'abord été appelée AC4, en référence à André Citroën 4, pour la différencier de la C4 de 1925, qui ne fut jamais produite. La lettre A sera vite oubliée et il ne demeurera finalement plus que la terminaison C4.

Elle est présentée au Salon d'octobre 1928 afin de remplacer la vieillissante B14 et dont les chiffres de vente à l'export chutent fortement.

Citroën imagina un véhicule plus puissant, plus confortable, très proche des standards américains qui font un malheur dans tous les pays. Nous avons pu retracer son histoire à partir de 1955, cette année-là, elle est immatriculée dans la manche. Son propriétaire la conservera 22 ans, avant de la céder à un brocanteur en 1977.

Celui-ci la restaurera et la conservera jusqu'en 2019. C'est alors que notre collectionneur en fait l'acquisition.

Acquise par nos collectionneurs en 2019, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

The Citroën C4 was originally called the AC4, in reference to André Citroën 4, to differentiate it from the 1925 C4, which was never produced. The letter A was soon forgotten, however, and all that remained was the name C4.

It was presented at the Salon in October 1928 to replace the ageing B14, whose export sales figures were falling sharply. Citroën imagined a more powerful, more comfortable vehicle, very close to the American standards that were a hit in every country. We have been able to retrace its history from 1955, the year it was registered in the Channel. Its owner kept it for 22 years, before selling it to a second-hand dealer in 1977.

He restored it and kept it until 2019. It was then that our collector acquired it.

Acquired by our collectors in 2019, the car immediately became part of their museum collection. Since then, it has remained at a standstill, and will now be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° de série : 802661

Carte grise collection

Bel état de présentation

Idéale pour débiter dans le monde des avant-guerres



45.

1932 CITROËN ROSALIE BERLINE 8

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

La Citroën Rosalie fut présentée au Salon de Paris de 1932. Déclinée en plusieurs puissances fiscales, elle en prenait les sobriquets 8, 10 ou 15. Elle fut produite à la fois en cabriolet, coach, berline, torpédo ou encore utilitaire. La Rosalie entra par la suite dans l'Histoire avec le célèbre record de 1933, alors que 300.000 km sont parcourus à la vitesse moyenne de 93 km/h sur l'anneau de Montlhéry.

L'exemplaire que nous vous proposons est une berline 8cv de 1932, restaurée par ses précédents propriétaires. Lors de ce chantier, la mécanique, la sellerie et la carrosserie avaient été revues (sans factures).

Acquise par nos collectionneurs il y a quelques années, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale. Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

The Citroën Rosalie was presented at the 1932 Paris Motor Show. Available in a range of power ratings, it was nicknamed the 8, 10 or 15. It was produced as a cabriolet, coach, saloon, torpedo or utility vehicle. The Rosalie went down in history with the famous 1933 record, when 300,000 km were covered at an average speed of 93 km/h on the Montlhéry circuit.

The car on offer is a 1932 8hp saloon, restored by its previous owners. The mechanics, upholstery and bodywork were overhauled (without invoice).

Acquired by our collectors a few years ago, the car immediately became part of their museum collection. Since then, it has been out of action and will now need to be restarted.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° de série : 291174
Rare version 10 chevaux
Restauration à finir
Carte grise française



46.

1932 CITROËN ROSALIE 10 AL BÉTAILLÈRE

3 000 - 5 000 €

Sans réserve

La Citroën Rosalie fut présentée au Salon de Paris 1932. Déclinée en plusieurs puissances fiscales, elle en prenait les sobriquets 8, 10 ou 15. Elle fut produite à la fois en cabriolet, coach, berline, torpédo ou encore utilitaire. La Rosalie entra par la suite dans l'histoire avec le célèbre record de 1933 alors que 300 000 km sont parcourus à la vitesse moyenne de 93 km/h sur l'anneau de Montlhéry. En janvier 1934, la ligne de la Rosalie est revue par le célèbre Bertoni pour lui attribuer de nouvelles ailes à bavolets, des pare-chocs courbés et une calandre inclinée. Le tout la rend reconnaissable des précédentes générations et permet à la Rosalie d'entrer définitivement dans les années 1930.

Cette Rosalie 10 AL est sortie des chaînes de Citroën le 03 janvier 1932 sous la forme d'une voiture civile. Nous ne connaissons malheureusement pas son histoire avant 1947, année où elle fut selon les dires de son propriétaire, recarrossée sous la forme d'une bétailière par les ateliers Jean Roux. Acquis au début des années 2020 par notre collectionneur, celui-ci a entamé une restauration de la carrosserie. De nombreux éléments mécaniques ont été refaits, N'ayant pu aboutir ce chantier, celui-ci sera à achever par son futur propriétaire. N'hésitez pas à nous contacter pour avoir plus de renseignements sur les travaux déjà effectués.

Acquis par nos collectionneurs en 2020, la voiture a immédiatement intégré leur collection muséale.

Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

The Citroën Rosalie was presented at the 1932 Paris Motor Show. Available in a range of power ratings, it was nicknamed the 8, 10 or 15. It was produced as a cabriolet, coach, saloon, torpedo or utility vehicle. The Rosalie went down in history with the famous record of 1933, when it covered 300,000 km at an average speed of 93 km/h on the Montlhéry circuit. In January 1934, the Rosalie's lines were revised by the famous Bertoni, who gave it new wings with bavolets, curved bumpers and a sloping radiator grille. All of which made it recognizable from previous generations and allowed the Rosalie to enter the 1930s once and for all.

This Rosalie 10 AL rolled off the Citroën production line on 03 January 1932 as a civilian car. Unfortunately, we do not know its history before 1947, when, according to its owner, it was rebodied as a cattle car by the Jean Roux workshops.

Acquired by our collector in the early 2020s, he began restoring the bodywork. Many of the mechanical parts were rebuilt, but as the work was not completed, it will be left to the future owner to complete. Please do not hesitate to contact us for more information on the work already carried out.

Acquired by our collectors in 2020, the car immediately became part of their museum collection. Since then, it has been out of action and needs to be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°209329
Mention « CABR » sur la carte grise
Carte grise française
Près de 10 000 € de factures récentes
Moteur 11 performance et boîte d'ID.



47.

1938 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET ATELIERS CASSOULET

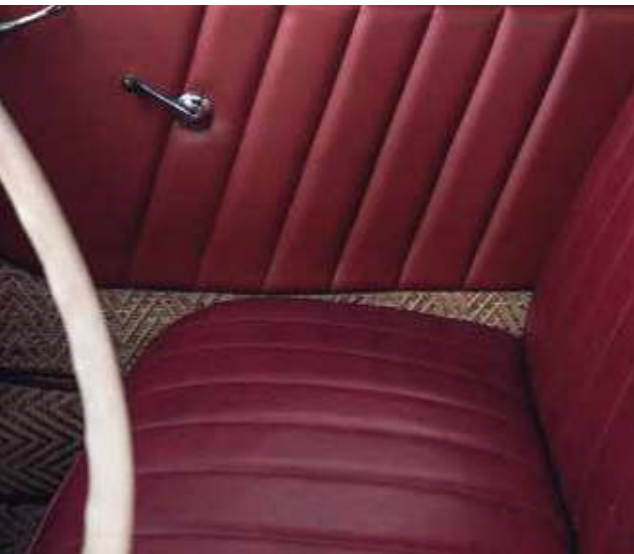
25 000 - 30 000 €

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. En plus de cette amélioration, la plupart des tractions bénéficie 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, souvent radicalement opposées. Cette Traction 7C de 1938 est une belle reconstruction de cabriolet, réalisée par les ateliers Cassoulet au début des années 80. Basée sur une Berline produite le 26 octobre 1938, ce cabriolet a été réalisé par un artisan de renom. Lors de ce chantier, le moteur fut remplacé par un moteur de 11 et la boîte par celle d'une ID. Acquise en 2021 par notre Collectionneur, celui-ci a dépensé près de 10 000 € pour perfectionner sa voiture. Les chromes ont été revus, la sellerie et la capote en partie refaites et le moteur révisé. Aujourd'hui, celle-ci démarre mais mériterait une révision complète du fait de son immobilisation au sein de la collection depuis 2022.

Belle reconstruction, cette traction, une fois révisée, sera idéale du fait de ses modifications, pour rouler dans des rallyes ou profiter de nos belles côtes françaises.

André Citroën's brand has always stood out in Europe as a brand with a populist vocation, always making a point of not copying its competitors and favouring innovation. The Traction was the first real example of the mechanical innovations that revolutionised the daily lives of French drivers. It may make you smile these days, but offering a mass-produced, affordable car with the unique feature of front-wheel drive rather than rear-wheel drive was revolutionary at the time. In addition to this improvement, most traction cars had a monocoque structure, hydraulic brakes and independent wheel suspension. The Traction was produced from 1934 to 1957, and came in many generations, often radically opposed. This 1938 Traction 7C is a fine cabriolet rebuilt by the Cassoulet workshops in the early 1980s. Based on a saloon produced on 26 October 1938, this cabriolet was built by a renowned craftsman. The engine was replaced by an 11 and the gearbox by that of an ID. Acquired in 2021 by our Collector, he spent nearly 10,000 € to improve his car. The chrome has been revised, the upholstery and soft top partly redone, and the engine overhauled. Today, the car is running well, but needs a complete overhaul because it has been out of the collection since 2022.

A fine rebuild, this traction car, once overhauled, will be ideal for rallying or for enjoying our beautiful French coastline.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°217334
Moteur FN03868
Carte grise Collection
Mention CABR sur la Carte Grise
Une des dernières produites



48.

1939 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET 4 PORTES

20 000 - 25 000 €

Indissociable de l'histoire de la marque Citroën, la Traction avant a ouvert la voie à l'automobile moderne grâce à ses nombreuses innovations technologiques, dont le fameux dispositif à cardans. À sa sortie en 1934, elle a pris 20 ans d'avance sur la concurrence. De 1934 à 1957, elle a fait le bonheur de plusieurs générations d'automobilistes. Aujourd'hui, les Traction Avant Citroën 7, 11, 15 sont des modèles à part dans le monde de la voiture ancienne. Longtemps boudées, elles tiennent aujourd'hui une place incontournable dans le succès des différentes manifestations à travers le monde. Qu'elle soit berline, commerciale, familiale, cabriolet, coupé, large, légère, d'origine ou restaurée à la perfection, la Traction vous procurera toujours le même plaisir.

Cette Traction 7C-9 de 1939 est un rare exemplaire d'avant-guerre. Celui-ci fut livré le 22 Novembre 1939 à la concession Citroën de Gisors aux époux Brown. Ceux-ci n'en profiteront que peu, la voiture restant cachée dans la grange sous la paille pendant le conflit. En juin 1944, ils purent de nouveau utiliser

leur Traction dans la Normandie libérée. Ils la conserveront jusqu'à la fin 1951. La voiture est alors acquise par les époux Rubin. En 1963, la voiture est cédée aux époux Lilienthal qui finiront par l'abandonner. En 1967, la voiture est sauvée de la ferraille par Michel Barbaud, celui-ci va la restaurer et la transformera en un cabriolet unique. La caisse est renforcée et un arceau amovible est créé. Sa transformation, réalisée par la carrosserie industrielle Neau à Gisors sera homologuée et aujourd'hui encore, la voiture affiche toujours la mention CABR sur la carte grise.

En 2011, après 44 ans de possession, Michel Barbaud se sépare de sa voiture. Il la revend alors à Michel B. Celui-ci fera refaire le moteur, avant de la céder à notre collectionneur en 2017. Depuis son acquisition, celui-ci la personnalise à son goût, faisant refaire la sellerie.

Elle fut régulièrement entretenue. Aujourd'hui, bien que la voiture démarre, celle-ci mériterait une révision suite à son arrêt prolongé dans le musée des collectionneurs.



Indissociable from the history of the Citroën brand, the Traction avant paved the way for the modern automobile thanks to its many technological innovations, including the famous universal joint system. When it came out in 1934, it was 20 years ahead of the competition. From 1934 to 1957, it delighted several generations of motorists. Today, the Traction Avant Citroën 7, 11 and 15 are models in a class of their own in the world of classic cars. Long shunned, they now play a key role in the success of various events around the world. Whether it's a saloon, commercial, family, cabriolet, coupé, wide, light, original or restored to perfection, the Traction will always give you the same pleasure.

This 1939 Traction 7C-9 is a rare pre-war example. It was delivered to the Citroën dealership in Gisors on 22 November 1939. They did not get much use out of it, as the car remained hidden in the barn during the war. In June 1944, they were able to use their Traction again in liberated Normandy. They kept it until the end of 1951. The car was then acquired by the

Rubins. In 1963, the car was sold to the Lilienthal family, who eventually abandoned it. In 1967, the car was rescued from the scrap heap by Michel Barbaud, who restored it and transformed it into a unique convertible. The body was strengthened and a removable roll bar created. The transformation, carried out by the Neau industrial bodywork workshop in Gisors, was approved by the authorities, and the car still bears the CABR mark on its registration document.

In 2011, after 44 years of ownership, Michel Barbaud decided to sell his car. He sold it to Michel B., who had the engine rebuilt before selling it to our collector in 2017. Since its acquisition, he has personalised it to his taste, having the upholstery redone. It has been regularly maintained. Today, although the car starts up, it is in need of an overhaul following its prolonged stint in the collectors' museum.

COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°429 133
Carte grise française



49.

1957 CITROËN TRACTION 11 B

3 000 - 5 000 €

Sans réserve

- Immobilisée depuis 1975
- Sortie de Grange
- Quasi complète
- À restaurer
- Intérieur bien préservé

- Immobilized since 1975
- Out of Barn
- Almost complete
- To be restored
- Well preserved interior



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°430234
Carte grise française



50.

1965 CITROËN DS 19 PALLAS

3 000 - 5 000 €

Sans réserve

- A restaurer
- Moteur non bloqué
- Potentiellement une Version Pallas (identification certaine impossible en raison de l'état de la voiture).
- En grande partie complète
- Voiture mythique
- Premier millésime des Pallas
- Projet passionnant

- To be restored
- Engine not blocked
- Potentially a Pallas Version (identification impossible due to the condition of the car).
- Largely complete
- Mythical car
- First vintage of the Pallas
- Exciting project



Châssis n°29874
Carte grise française
Rare Type A
La deuche originelle
Bon état général



51.

1952 CITROËN 2CV TYPE A

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

La Citroën 2CV aurait dû sortir en 1939 mais la seconde guerre mondiale obligera le constructeur français à différer la sortie de sa voiture très bon marché. Elle aura pour mission de mettre la France sur roues. Durant la guerre, Citroën continue le développement de son projet. Ce n'est qu'en 1948 que la 2CV est officiellement présentée au public et à la presse. Le public est dans un premier temps déboussolé. Rapidement la nouvelle petite populaire est surnommée « la boîte à sardine ». Les caractéristiques sont simples : 4 portes, 4 places, 60 km/h, 5 litres aux 100 km, 50 kg de bagages. Autre atout de la 2CV : son prix plancher de 185 000 francs alors que sa concurrente, la 4CV, est alors vendue 285 000 francs. La 2CV est si génialement conçue qu'elle en devient un succès commercial et fait désormais figure de mythe automobile. Cette 2 CV est une type A de 1952, châssis 29874.

Nous avons pu retracer son histoire depuis 1953, année où elle est immatriculée dans l'Isère. Son propriétaire la conservera 46 ans, jusqu'à ce qu'elle soit vendue en 1998 au second propriétaire. Celui-ci la cèdera en 2017 à un amateur allemand. Ce dernier la restaurera (aucune facture) avant de la céder en 2020 à notre collectionneur. Il est rare de trouver une 2CV type A, avec un historique connu.

Modèle mythique, celle-ci attend un nouveau collectionneur pour reprendre la route. Acquise en 2020, la voiture a immédiatement intégré la collection muséale. Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

The Citroën 2CV should have been launched in 1939, but the Second World War forced the French manufacturer to postpone the launch of its very cheap car. Its mission was to put France on wheels. During the war, Citroën continued to develop its project. It was not until 1948 that the 2CV was officially presented to the public and the press. At first, the public was bewildered. The new popular little car was soon nicknamed the "sardine can". The characteristics were simple: 4 doors, 4 seats, 60 km/h, 5 litres per 100 km, 50 kg of luggage. Another advantage of the 2CV was its low price of 185,000 francs, compared with 285,000 francs for its competitor, the 4CV. The 2CV was so ingeniously designed that it became a commercial success and is now a car legend. This 2CV is a 1952 type A, chassis 29874. We have been able to trace its history back to 1953, the year it was registered in Isère. This owner kept it for 46 years, until it was sold to the second owner in 1998. In 2017, he sold it to a German enthusiast. The latter restored it (no invoice) before selling it to our collector in 2020. It is rare to find a 2CV type A with a known history. A mythical model, this one is waiting for a new collector to get it back on the road. Acquired in 2020, the car immediately became part of the museum collection. Since then, it has remained at a standstill, and now needs to be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°13AK6285
Copie de carte grise française
Carnet d'entretien



52.

1974 CITROËN 2 CV AK 400

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

En septembre 1954 Citroën lance la 2CV AZU dotée du moteur boxer bicylindre 425cm³ de la 2CV AZ contemporaine. Elle ne s'adresse pas aux clients désireux de transporter de lourdes charges mais elle séduira les artisans et les administrations. Au fil de sa carrière elle évolue vers plus de charges utiles et plus de puissances.

En 1970, elle accroît encore sa charge utile à 400 kg et développe désormais 35 chevaux lui permettant ainsi d'atteindre les 100 km/h, charge utile donnant le nom de la voiture.

Cette 2 CV fourgonnette est de 1974, elle repose sur le châssis 13AK6285.

Aux couleurs du 100^e anniversaire de la marque, elle représente un sympathique véhicule. Depuis son acquisition, de nombreux éléments de carrosserie ont été revus ou remplacés, tout comme les chemises de pistons et les bobines. Aujourd'hui, il démarre et tourne correctement, cependant, l'accélérateur sera à revoir et la carrosserie présente des traces de corrosions par endroit.

In September 1954 Citroën launched the 2CV AZU with the 425 cm³ twin-cylinder boxer engine of the contemporary 2CV AZ. It was not aimed at customers wishing to carry heavy loads, but it did appeal to craftsmen and public authorities. Over the course of its career, it evolved towards greater payload and more power.

In 1970, it increased its payload to 400 kg and developed 35 bhp, enabling it to reach speeds of 100 km/h. This payload gave the car its name.

This 2 CV van is from 1974, based on chassis 13AK6285. In the colours of the brand's 100th anniversary, it's an attractive vehicle. Since it was purchased, many body parts have been overhauled or replaced, as have the piston liners and coils. Today, it starts and runs correctly, but the accelerator needs to be revised and the bodywork shows signs of corrosion in places.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°595948
Moteur n° AJ16173
Une des dernières versions à Malle Plate
Ex André Trigano
Restauration ancienne bien préservée
Un seul propriétaire de 1956 à 2007
Carte grise française de collection



53.

1952 CITROËN TRACTION 11 BL

7 000 - 9 000 €

Sans réserve

Révolutionnaire ! À l'époque, c'est la meilleure définition de la Citroën Traction Avant. Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën était partie avec une avancée technologique certaine. D'ailleurs, sa fabrication s'est étalée sur plus de 20 ans.

La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11 cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale », plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

L'exemplaire que nous vous présentons, est une 11 BL de 1952. Cette voiture est une des dernières équipées de sa malle plate si caractéristique. Elle a appartenu au même propriétaire pendant 51 ans. Cet amateur de l'Ariège la cédera en 2007 à André Trigano.

En 2016, la voiture est vendue aux enchères avec la collection Citroën d'André Trigano. C'est lors de cette vente que notre collectionneur en fera l'acquisition. Tombé immédiatement sous le charme de cette voiture, il fera quelques rallyes avec, remplacera l'embrayage, le maître-cylindre, la boîte et de nombreuses autres pièces. Il finira par l'intégrer dans sa collection muséale.

Restée à l'arrêt depuis, elle sera à remettre en route.

Revolutionary! At the time, it was the best definition of the Citroën Traction Avant. With its well-designed monocoque bodywork, four independent wheels and front-wheel drive, the new Citroën had taken off with a definite technological advance. In fact, it took over 20 years to build. The Citroën Traction Avant was officially launched in May 1934 in the form of a 7hp. As for the 11cv tax car, it appeared a few months later at the Paris Motor Show in two body styles, a small one called the '11 Légère' and the '11 normale', which was 20 cm longer and 12 cm wider. The car we are presenting is an 11 BL from 1952. This car is one of the last to be fitted with its characteristic flat trunk. It belonged to the same owner for 51 years. This enthusiast from Ariège sold it to André Trigano in 2007. In 2016, the car was sold at auction along with André Trigano's Citroën collection. It was at this auction that our collector acquired the car. He immediately fell in love with the car and took it on several rallies, replacing the clutch, master cylinder, gearbox and many other parts. Eventually, it became part of his museum collection. Since then, the car has been out of action and needs to be restarted.



Châssis n°720515
Carte grise française
Année charnière
Voiture mythique



54.

1953 CITROËN TRACTION 15/6

20 000 - 25 000 €

Sans réserve

La 15/6 D succède à la 15/6 G en juin 1947. Le montage d'une nouvelle boîte de vitesses permet de rétablir le sens de rotation du moteur à droite, d'où sa nouvelle appellation. La 15/6 D est facilement reconnaissable à sa nouvelle calandre ornée d'un nouveau monogramme chromé «15, 6-cyl», surmontant une paire d'ailes chromées, afin de dissimuler le trou de manivelle agrandi pour accéder au nez de boîte placé, plus haut que sur la 15/6G. Les quelques modifications apparues en 1952 sont l'apparition de la malle bombée, le tableau de bord peint en gris, le remplacement des feux de position par des clignotants avant / arrière et l'apparition de jantes à 4 fentes.

Nous avons pu retracer l'historique de cette traction depuis 1964, année où elle est immatriculée dans les Yvelines. Ce propriétaire la conservera 3 ans avant de la vendre à Monsieur Pétron dans les Hauts de Seine. Celui-ci la conservera jusqu'en 1979, elle est alors acquise par Monsieur Gorin, résidant dans les Côtes d'Armor. En 1992, elle change de nouveau de mains, avant d'être acquise en 2002 par Monsieur Piel. Celui-ci entreprendra de nombreux travaux (embrayage, freins, démarreur, allumage, carburation, accastillage) avant de la céder à notre collectionneur en 2017. Ceux-ci ont régulièrement entretenu leur voiture, la passant notamment en 12V.

Aujourd'hui, la voiture démarre et fonctionne, cependant du fait de son immobilisation dans le musée, une révision générale sera à prévoir.

The 15/6 D succeeded the 15/6 G in June 1947. The fitting of a new gearbox made it possible to restore the engine's direction of rotation to the right, hence its new name. The 15/6 D was easily recognisable by its new radiator grille featuring a new chromed '15, 6-cyl' monogram, surmounted by a pair of chromed wings to conceal the enlarged crank hole for access to the gearbox nose, which was positioned higher than on the 15/6G. The few changes made in 1952 were the appearance of the domed boot, the grey-painted dashboard, the replacement of the parking lights with front/rear indicators and the introduction of 4-slot wheels.

We were able to trace the history of this front-wheel drive car back to 1964, the year it was registered in the Yvelines department. The owner kept it for 3 years before selling it to Mr Pétron in Hauts de Seine. He kept it until 1979, when it was acquired by Mr Gorin, who lived in Côtes d'Armor. In 1992, it changed hands again, before being acquired by Mr Piel in 2002. Mr Piel carried out extensive work on the car (clutch, brakes, starter, ignition, carburettor, fittings) before selling it to our collector in 2017. They have regularly maintained their car, converting it to 12V in particular. Today, the car starts and runs, but because it has been immobilised in the personal museum, a general overhaul will be required.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis 307385
Carte Grise Collection
Version rarissime
Belle patine
Une des premières Citroën
avec un Hayon



55.

1952 CITROËN TRACTION 11 COMMERCIALE

5 000 - 7 000 €

Sans réserve

Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën Traction est partie pour une carrière de plus de vingt ans en fabrication, et beaucoup plus en utilisation. C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia ce jalon de l'histoire de l'automobile française. La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

Début 1937, apparaît la 11 Commercial. Basée sur la familiale, elle s'avère très polyvalente grâce à ses 5 places mais aussi grâce à ces 500 kg de charges utiles, une fois la banquette retirée. Succès commercial, auprès des artisans et divers marchands, la 11 Commercial est retirée du catalogue en 1942.

Fin 1953, face à la demande de ces corps de métiers et la concurrence grandissante de la 203 commerciale et de la Renault Colorale, Citroën étudie une nouvelle 11 C dotée d'un hayon. En avril 1954 réapparaît la 11 commerciale avec hayon en une seule partie. En plus des trois couleurs de la berline, elle est livrable avec une couleur spécifique, le bleu RAF AC 130.

L'exemplaire que nous vous proposons est un des derniers 11 C produits. Stockée longtemps dans un garage, celle-ci présente une belle patine, laissant penser que sa peinture est d'origine. Acquise par notre collectionneur en 2020, celle-ci est restée à l'état statique dans son musée depuis. Ainsi, une remise en route sera à prévoir.

With its well-designed monocoque body, four independent wheels and front-wheel drive, the new Citroën Traction was set for a career of more than twenty years in production, and many more in use. It was Gabriel Voisin's former collaborator, André Lefebvre, who studied this milestone in the history of the French car. The Citroën Traction Avant was officially launched in May 1934 as a 7hp model. The 11 cv tax car appeared a few months later at the Paris Motor Show in two body styles, a small one called the "11 Légère" and the "11 normale", which was 20 cm longer and 12 cm wider.

In early 1937, the 11 Commercial appeared. Based on the station wagon, it proved to be very versatile thanks to its 5 seats and its 500 kg payload, once the bench seat was removed. A commercial success with craftsmen and various dealers, the 11 Commercial was withdrawn from the catalogue in 1942. At the end of 1953, faced with demand from these trades and growing competition from the 203 Commercial and the Renault Colorale, Citroën studied a new 11 C with a hatchback. April 1954 saw the reappearance of the commercial 11 with a one-piece tailgate. In addition to the three saloon colours, it was available in a special colour, RAF AC 130 blue.

This is one of the last 11Cs produced. Stored for a long time in a garage, it has a beautiful patina, suggesting that its paintwork is original. Acquired by our collector in 2020, it has remained in a static state in his museum ever since. It will need to be restarted.







COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° de série : 3086150

Modèle mythique

Deuxième main

Carte grise française



56.

1965 CITROËN ID 19

15 000 - 20 000 €

Sans réserve

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 fut livrée neuve, le 23 mars 1960. Il s'agit d'une version confort, peinte dans un très élégant gris anthracite. Cette ID resta au même propriétaire de 1960 à 2014. Elle fut restaurée par le passé, sa peinture présente aujourd'hui très bien, tout comme ses divers accastillages extérieurs. Son habitacle est en bon état mais la sellerie avant mériterait une réfection. Néanmoins, les contreportes spécifiques aux ID Confort sont en bon état et bien présents. D'un point de vue mécanique, arrêtée depuis le décès de son propriétaire en 2023, la voiture sera à remettre en route. La voiture est vendue avec un contrôle technique en contre visite pour la non-conformité de sa carte grise, ainsi que pour des pertes de liquide.

Cette belle ID confort de 1960, est un modèle mythique de la marque, idéale pour les futures commémorations des 70 ans du modèle.

ID or DS? Idea or Goddess? Judging by the success of the ID, it was undoubtedly an excellent idea. Citroën wasn't in the business of playing footsie when the ID was launched in May 1957. On the contrary, by equipping its new model with the marvellous hydraulic suspension of the DS, but revising the equipment slightly downwards, the manufacturer from the Quai de Javel was securing commercial outlets with a population that was more concerned about its wallet, but eager to treat itself to the refinement and famous lines of the DS, put down on paper by Flaminio Bertoni and André Lefebvre. Incidentally, the British magazine *Classic&Sports Car* named the DS the "most beautiful car of all time".

This Citroën ID 19 was delivered new on 23 March 1960. It was a comfort version, painted in a very elegant anthracite grey. This ID remained under the same name from 1960 to 2014. It has been restored in the past, and its paintwork looks very good today, as do its various exterior fittings. The interior is in good condition, but the front upholstery could do with a refit. Nevertheless, the door panels specific to the ID Confort are in good condition. From a mechanical point of view, the car has been out of action since the death of its owner in 2023 and needs to be restarted. The car is being sold with a revisit for non-conformity of its registration document, as well as for excessive fluid loss.

This beautiful 1960 id confort is a mythical model of the brand, ideal for the future commemorations of the 70 years of the model.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° série : 582651

Copie de carte grise française



57.

1969 CITROËN AMI 6

3 000 - 5 000 €

Sans réserve

La Citroën Ami 6 (populairement appelée la «3 CV») a été fabriquée de 1961 à 1969. L'objectif premier était de proposer à la clientèle un compromis entre deux modèles : la DS en haut de gamme, et la 2 CV en bas de gamme. Il en a dérivé une gamme de véhicules très populaires déclinée sous plusieurs formes. Les premières Citroën Ami construites sur la plateforme des 2 CV furent fabriquées provisoirement dans l'usine Panhard de l'avenue d'Ivry à Paris, puis très rapidement à Rennes-la-Janais (Ille-et-Vilaine) nouvellement créée et à Forest en Belgique. Elle est la voiture la plus vendue en France en 1966, prenant la première place à la Renault 4 (les versions 5 CV de celle-ci étant comptabilisées à part). L'Ami 6 innove sur le plan sociologique en se présentant sur les documents publicitaires comme la deuxième voiture idéale pour madame. Quant au nom « Ami », il serait né de l'association de l'appellation « AM », suite du projet M, du chiffre 6 correspondant à sa cylindrée et certains avancent l'hypothèse de la proximité avec le mot « amici » (« amis » en italien, langue natale de Flaminio Bertoni). En réalité, selon les archives Citroën, le « I » a été ajouté à l'appellation « AM » pour Automobile de Milieu de gamme. Mme Yvonne de Gaulle conduisait une berline Ami 6 de couleur blanc carrare. Le modèle présenté est une des toutes dernières fabriquées. Elle a appartenu de 1970 à 2005 à Madame Thérèse Blin, secrétaire médicale au Mans, avant d'être revendue aux enchères en 2020 à Monsieur Pottier pour compléter la collection. Un important dossier de factures sera remis à l'acquéreur.

The Citroën Ami 6 (popularly known as the "3 CV") was produced from 1961 to 1969. The primary aim was to offer customers a compromise between two models: the top-of-the-range DS and the bottom-of-the-range 2 CV. The result was a range of very popular vehicles in a variety of forms. The first Citroën Ami cars, built on the 2CV platform, were produced temporarily at the Panhard plant on Avenue d'Ivry in Paris, then very quickly at the newly created Rennes-la-Janais plant (Ille-et-Vilaine) and at Forest in Belgium. It was the best-selling car in France in 1966, taking first place from the Renault 4 (the latter's 5 CV versions being counted separately). The Ami 6 broke new sociological ground by advertising itself as the ideal second car for women. As for the name "Ami", it is thought to have come from the combination of the name "AM", the continuation of the M project, and the number 6, which corresponds to its cubic capacity. Some people have suggested that it is close to the word "amici" ("friends" in Italian, Flaminio Bertoni's native language). In fact, according to the Citroën archives, the "I" was added to the name "AM" for Automobile de Milieu de gamme. Mme Yvonne de Gaulle drove an Ami 6 saloon in carrara white. The model shown is one of the very last to be produced. From 1970 to 2005, it belonged to Madame Thérèse Blin, a medical secretary in Le Mans, before being sold at auction in 2020 to Mr Pottier to complete the collection. An extensive file of invoices will be given to the buyer.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°3889497
Carte grise collection



58.

1971 CITROËN ID 20

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

« Révolutionnaire », la DS a fait du passé table rase lors de sa présentation en 1955. Pour une fois, ce qualificatif galvaudé n'avait rien d'abusif face au parti pris d'innovation absolue dont témoignait cette Citroën surdouée.

A la fin de 1967, alors qu'elle entame sa douzième année de carrière, la DS change de visage une dernière fois pour mieux perpétuer sa légende. Cette dernière génération de la DS se caractérise quant à elle par son visage du « troisième type ».

Il est dévoilé lors du salon de Paris de 1967, où Citroën a réservé aux visiteurs la surprise d'une nouvelle ligne. Plus que d'un remodelage, il s'agit d'une refonte complète de la face avant qui n'altère nullement l'esthétique de la voiture. Il convient de féliciter Citroën d'avoir su respecter et préserver la ligne originelle de la DS. L'ID bénéficiera également des améliorations du restylage.

L'exemplaire que nous vous présentons est une ID20 de 1971. Celui-ci se présente dans un bon état esthétique.

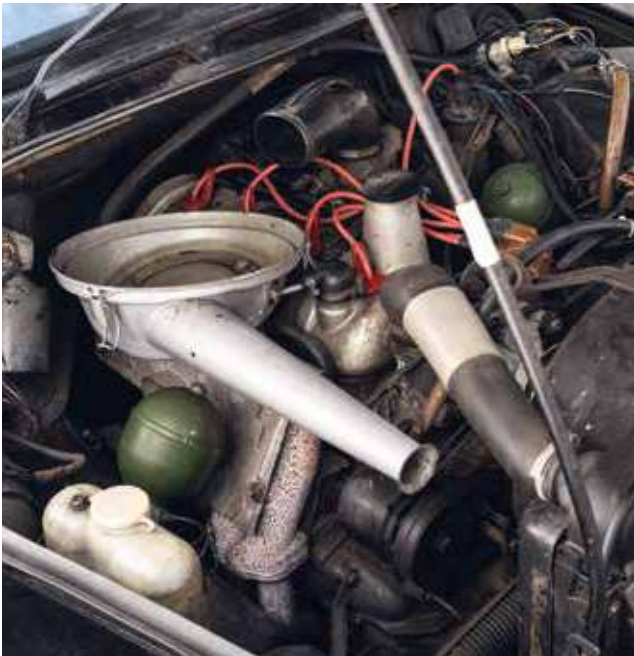
Acquise par notre collectionneur en 2020, elle n'a pas circulé depuis et sera à remettre en route.

“Revolutionary”, the DS was a clean sweep of the past when it was presented in 1955. For once, this overused label was not an abuse of the term, given the commitment to absolute innovation demonstrated by this gifted Citroën.

At the end of 1967, as it entered the twelfth year of its career, the DS changed face for the last time, the better to perpetuate its legend. This last generation of the DS was characterised by its 'third type' face. It was unveiled at the 1967 Paris Motor Show, where Citroën surprised visitors with a new line. More than a remodelling, it was a complete overhaul of the front end that in no way altered the car's aesthetics. Citroën is to be congratulated on its ability to respect and preserve the original lines of the DS. The ID will also benefit from the restyling improvements.

The car we are presenting is a 1971 ID20. It is in good cosmetic condition.

Acquired by our collector in 2020, it has not been driven since and will need to be put back on the road.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° série : SB0322
Carte grise française
La 322e produite
Désirable version carburateur
Configuration intemporelle



59.

1970 CITROËN SM

20 000 - 30 000 €

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 minutes, sur les millésimes 1970 à 1972, équipés de carburateurs. Avec ses quatre freins à disques avec commande et assistance hydraulique, sa direction assistée Diravi, ses 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. Cette Citroën SM présentée est une version à carburateurs. Celle-ci arbore un bon état esthétique. Au sein de la collection Pottier depuis 2019, la voiture a été entretenue chez le spécialiste SM Passion. Cependant, du fait de son immobilisation prolongée, après avoir intégré le musée personnel de notre collectionneur, et bien que le moteur tourne, le contrôle technique est en contre visite pour une fuite sur la sphère arrière gauche et pour le mauvais fonctionnement du frein de stationnement.

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 the hydropneumatic suspension so dear to the firm with the chevrons. Although its powertrain was thought to be derived directly from the Maserati Indy V8, with two cylinders amputated, it turns out that the production SM's engine was developed from scratch. With 6 cylinders in a V-shape, the SM's engine produced 170 bhp at 5,500 rpm on the carburettor-equipped 1970 to 1972 models. With its four disc brakes with hydraulic control and assistance, Diravi power steering and directional headlamps, and a CX of just 0.339, the SM had everything it needed to succeed! Unfortunately, the oil crisis and the reliability problems encountered by the SM put an end to its career in 1975 after just 12,920 cars had been built.

This Citroën SM is a carburettor version. It is in good cosmetic condition. Part of the Pottier collection since 2019, the car has been serviced by SM Passion. However, due to its prolonged immobilisation, after having entered our collector's personal museum, and although the engine is running, the technical inspection has been revisited for a leak on the left rear sphere and for the malfunctioning of the parking brake.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°15GA8408
Carte grise française
Seulement 3 propriétaires en 53 ans
Non roulante
Finition confort
Vendue avec ses carnets d'époque
Belle base de restauration



60.

1971 CITROËN GS

1 000 - 1 500 €

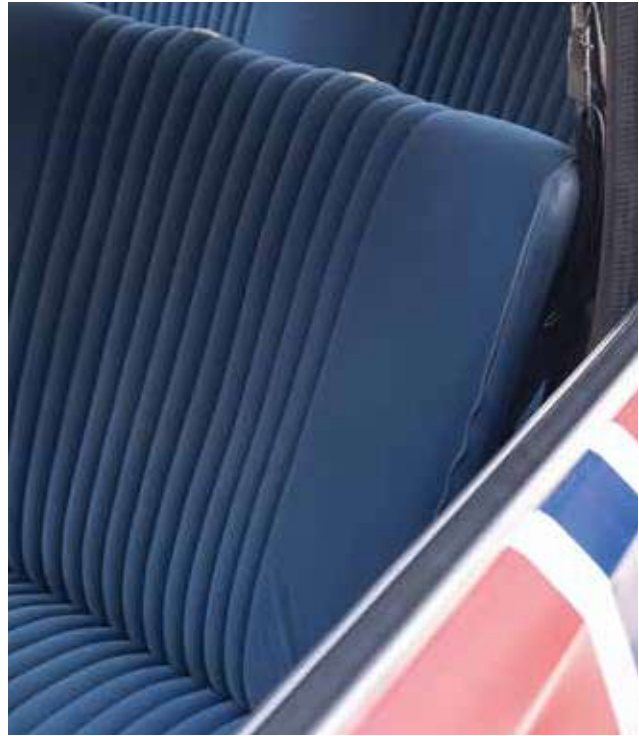
Sans réserve

Après avoir fait partie du paysage routier français pendant plus de 20 ans, les très agréables GS ont disparues. Mais il survit quelques exemplaires, comme celui présenté. Sa première immatriculation dans la Nièvre date du 7 décembre 1971. Elle fut par la suite immatriculée en Seine et Marne, où elle restera jusqu'à son acquisition par notre collectionneur en 2020.

Non roulante, celle-ci a reçu une livrée inspirée de la fameuse voiture « Sans Frontières » en vue de son exposition muséale. Ainsi il s'agit d'une belle base de restauration, ou d'une voiture idéale pour une exposition statique au sein d'une collection.

After being part of the French road landscape for over 20 years, the very pleasant GSs have disappeared. But a few survive, like this one. First registered in Nièvre on 7 December 1971, it was subsequently registered in Seine et Marne, where it remained until it was acquired by our collector in 2020. This non-roadworthy car was given a livery inspired by the famous « Sans Frontières » car for its museum display.

As such, it makes a fine restoration base, or an ideal car for a static display within a collection.



N° série : 26JA3518

Carte grise de collection



61.

1976 CITROËN AMI 8

3 000 - 5 000 €

Sans réserve

Face à la baisse des ventes de l'Ami 6 et en attendant la GS un peu plus haut dans la gamme, Citroën va fabriquer une nouvelle voiture : l'Ami 8. Stylistiquement, l'Ami 6 dessinée par Flavio Bertoni est particulièrement originale, avec sa vitre arrière inversée, mais l'effet de surprise passé, les ventes s'essouffent. Alors que d'énormes moyens sont engagés par Citroën dans les projets de moteurs à piston rotatif mais aussi dans le projet G (future GS) et le projet L (future CX) préfigurant la montée en gamme de la marque, il ne reste pas grand-chose pour redresser la barre entre la Dyane et la DS tout juste restylée. Heureusement le break Ami 6 se vend plutôt bien, preuve qu'une ligne plus sage pourrait être la solution idéale.

C'est Robert Opron qui va superviser la nouvelle Ami qui prendra le chiffre 8 comme pour mieux faire croire à une montée en gamme. Opron va opter pour une solution simple et efficace : une pente douce du toit. Cette configuration lui donne une allure plus moderne. Les dernières années de la carrière de la voiture sont difficiles avec des ventes en forte baisse.

Finalement, l'Ami 8 cède la place à la Visa en 1978. Pourtant celle-ci appartient aux segments des petites voitures ce qui montre le déclasserement de l'Ami 8 par rapport à son positionnement originel. Citroën ne revient dans le segment des moyennes inférieures qu'en 1991 avec le lancement de la ZX. Le modèle présenté a été restauré et est rentré dans la collection il y a 4 ans.

Faced with declining sales of the Ami 6 and waiting for the GS a little further up the range, Citroën produced a new car: the Ami 8. Stylistically, the Ami 6 designed by Flavio Bertoni was particularly original, with its inverted rear window, but once the surprise effect had worn off, sales ran out of steam. While Citroën committed enormous resources to the rotary piston engine projects, as well as to Project G (the future GS) and Project L (the future CX), which heralded the brand's move upmarket, there was little left to redress the balance between the Dyane and the freshly restyled DS. Fortunately, the Ami 6 estate is selling rather well, proving that a wiser line could be the ideal solution. It was Robert Opron who was to oversee the new Ami, which was to take on the number 8 to give the impression of a move upmarket. Opron opted for a simple and effective solution: a gently sloping roof. This configuration gave the car a more modern look. The final years of the car's career were difficult, with sales falling sharply. Finally, the Ami 8 gave way to the Visa in 1978. However, the Visa belonged to the small car segment, which showed that the Ami 8 had lost ground in relation to its original positioning. Citroën did not return to the lower mid-range segment until 1991 with the launch of the ZX. The model presented here was restored and returned to the collection 4 years ago.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

N° de série : VF7MANG0006NG8175

Copie de carte grise

Révision générale à prévoir

Bonne base de restauration

Vendue sans contrôle technique



62.

1987 CITROËN CX 2500 GTI

5 000 - 7 000 €

Sans réserve

En 1974, la nouvelle Citroën CX est présentée au public. En 1977, Citroën dévoile la CX GTI dont le moteur 2,4 litres, doté d'une injection, développera 128 ch. L'innovation était totale à tout point de vue : châssis, design, habitacle. Le lourd héritage força Citroën à se distinguer par une aérodynamique soignée et un coefficient de pénétration dans l'air flatteur de 0.35.

L'exemplaire que nous vous proposons est une 2500 GTI de 1987, développant 138 ch. Cette voiture, entrée dans la collection Pottier en 2019, affichait environ 130 000 km, justifiés par l'historique. Cependant, le fonctionnement de la mécanique sera à revoir, la voiture callant sous 2000 tours minutes.

Les vitres électriques ne fonctionnent pas et la batterie sera à remplacer. Niveau carrosserie, celle-ci présente quelques bosses qui seront à reprendre.

Cette voiture est vendue sans CT et est une bonne base de restauration pour tous les amateurs de la marque.

In 1974, the new Citroën CX was presented to the public. In 1977, Citroën unveiled the CX GTI with its 2.4-litre, fuel-injected engine developing 128 bhp. It was a complete innovation in every respect: chassis, design and interior. Citroën's heavy heritage forced it to distinguish itself through meticulous aerodynamics and a flattering air penetration coefficient of 0.35.

The car on offer here is a 1987 2500 GTI with 138 bhp. This car, which entered the Pottier collection in 2019, had around 130,000 km on the clock. However, the mechanics will need to be reviewed, with the car calling under 2,000 rpm. The electric windows do not work and the battery will have to be replaced. The bodywork has a few dents that need to be repaired.

This car is sold without a CT and is a good basis for restoration for all enthusiasts of the marque.



COLLECTION PATRICK & DANIELLE POTTIER, LES CITROËNISTES

Châssis n°VF7XBXB006XB5842

Carte grise française



63.

1992 CITROËN BX 1.6 MILLÉSIME

1 000 - 1 500 €

Sans réserve

- Contrôle technique en contrevisite pour corrosion ARG ET ARD
- Voiture mythique
- L'élégance Gandini à petit prix
- Série limitée Millésime richement équipée

- Technical inspection for corrosion ARG ET ARD
- A legendary car
- Gandini elegance at an affordable price
- Richly equipped vintage limited edition







N° de série : 3086150
Carte grise française
Troisième main



64.

1960 CITROËN ID 19

10 000 - 12 000 €

Sans réserve

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 fut livrée neuve, le 23 mars 1960. Il s'agit d'une version confort peinte dans un gris anthracite. Cette ID resta au même propriétaire de 1960 à 2014, c'est donc une seconde main. Elle fut restaurée par le passé. Elle présente une belle patine, tout comme ses divers accastillages extérieurs. Son habitacle est en bon état mais la sellerie avant mériterait une réfection. Arrêtée depuis quelques temps, l'allumage sera à revoir dans le cadre d'une révision générale.

ID or DS? Idea or Goddess? Judging by the success of the ID, it was undoubtedly an excellent idea. Citroën wasn't in the business of playing footsie when the ID was launched in May 1957. On the contrary, by equipping its new model with the marvellous hydraulic suspension of the DS, but with a slightly lower level of equipment, the manufacturer from Quai de Javel was securing sales opportunities with a population that was more concerned about its wallet, but wanted to treat itself to the refinement and famous lines of the DS, put down on paper by Flaminio Bertoni and André Lefebvre. Incidentally, the British magazine Classic&Sports Car named the DS the 'most beautiful car of all time'.

This Citroën ID 19 was delivered new on 23 March 1960. It was a comfort version painted in anthracite grey. This ID remained under the same name from 1960 to 2014, so it is second-hand. It has been restored in the past. It has a beautiful patina, as do its various exterior fittings. The interior is in good condition, but the front upholstery could do with a refit. It has been out of service for some time, and the ignition will need to be overhauled as part of a general overhaul.

Châssis n°102419037
Titre de Circulation Serbe
A dédouaner
Reconstruction de belle qualité
Histoire intéressante
Voiture mythique
Vendue sans contrôle technique



65.

1975 CITROËN 2 CV CHARLESTON (R)

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

Le 12 septembre 1980, le service des relations publiques de Citroën annonce, à grand renfort de communiqués et de conférences de presse, la série limitée «2CV Charleston ». Sur le stand, au salon de Paris, Citroën positionne quelques mannequins habillés avec des robes de perles et une coupe de cheveux à la garçonne. C'est évidemment ce qui symbolise le mieux la période « Charleston ». Prévue à l'origine pour une série limitée de 8 000 exemplaires, ce modèle connaîtra un succès énorme. Et la série limitée initiale deviendra vite une finition à part entière.

L'exemplaire que nous vous proposons est une rarissime Cimos Citroën 2Cv produite en Yougoslavie en 1975. Lors de sa restauration, elle fut transformée en « Charleston ». Réplique de belle facture, il faut l'œil d'un expert pour identifier l'origine yougoslave de la voiture.

Arrêtée depuis quelques temps, une remise en route sera à prévoir.

On 12 September 1980, Citroën's public relations department announced the '2CV Charleston' limited series with a series of press releases and press conferences. On the stand at the Paris Motor Show, Citroën positioned a number of models dressed in pearl dresses with boyish haircuts. This, of course, is what best symbolises the 'Charleston' period. Originally planned as a limited series of 8,000, this model was a huge success. And the initial limited series soon became a fully-fledged finish.

The example we are offering is a very rare Cimos Citroën 2Cv produced in Yugoslavia in 1975. During its restoration, it was transformed into a 'Charleston'. A beautifully crafted replica, it takes an expert's eye to identify the car's Yugoslav origins.

It has been out of action for some time, and will need to be put back on the road.

Châssis n°04FD8053
Carte grise collection
Une des dernières évolutions des ID
Voiture plaisante à conduire
Configuration attrayante



66.

1972 CITROËN D SPÉCIAL

12 000 - 18 000 €

Révolutionnaire, la DS a fait du passé table rase lors de sa présentation en 1955. Pour une fois, ce qualificatif galvaudé n'avait rien d'abusif face au parti pris d'innovation absolue dont témoignait cette Citroën surdouée. Durant ses 20 ans de carrière, cette exceptionnelle voiture d'avant-garde a été commercialisée au prix d'un modèle «ordinaire».

À sa sortie, en mai 1957, la Citroën ID 19 Luxe était motorisée par un moteur 1 911 cm³ 66 CV à carburateur simple corps. Elle partageait avec la DS la suspension hydraulique, mais se démarquait par la boîte de vitesses à embrayage classique. Les ID se reconnaissent à leurs petits enjoliveurs de roue, au caoutchouc noir de leur entourage de pare-brise, à leurs cornets de clignotant arrière en plastique bordeaux, puis noir, et aux chevrons argentés apposés sur la malle arrière. Le toit des ID était en fibre de verre translucide non peint (couleur coquille d'œuf). Il sera peint en blanc à partir des modèles de 1962, tandis qu'elle profita du restylage de la DS en 1967 pour adopter une nouvelle face avant identique à celle de sa grande sœur. En 1970, alors que le tableau de bord de l'ID évolue pour un aspect plus seventies que fifties, l'ID 19 est alors renommée D spécial.

L'exemplaire que nous vous proposons est une D Spécial de 1972. En bon état général, cette voiture est vendue avec un contrôle technique valide de moins de 6 mois. Venue par la route de Normandie, cette automobile fonctionne bien.

The DS was a revolutionary car, a clean sweep of the past when it was unveiled in 1955. For once, this overused adjective was in no way an exaggeration of the commitment to absolute innovation demonstrated by this gifted Citroën. During its 20-year career, this exceptional avant-garde car was sold at the price of an 'ordinary' model.

When it was launched in May 1957, the Citroën ID 19 Luxe was powered by a 1,911 cm³ 66 bhp engine with a single-barrel carburettor. It shared hydraulic suspension with the DS, but was distinguished by its conventional clutch gearbox. The IDs were recognisable by their small wheel trims, the black rubber around the windscreen, the rear indicator horns in burgundy, then black plastic, and the silver chevrons on the rear boot. The roof of the IDs was unpainted translucent fibreglass (eggshell colour). It was painted white from the 1962 models onwards, while it took advantage of the restyling of the DS in 1967 to adopt a new front end identical to that of its big sister. In 1970, as the ID's dashboard evolved to look more Seventies than Fifties, the ID 19 was renamed the D Special.

The car on offer is a 1972 D Spécial. In good general condition, this car is sold with a valid MOT less than 6 months old. Coming from Normandy, this car runs well.



N° de série : 13483
Carte grise de collection



67.

1912 CLEMENT BAYARD AC4 AL

15 000 - 20 000 €

Sans réserve

Adolphe Clement Bayard est un entrepreneur boulimique de travail, au cours de sa vie il s'est quasiment attaqué à tous les domaines de la mécanique : cycles, avions, dirigeables et enfin automobiles. Après une première incursion dans le domaine des pneus, en obtenant la licence Dunlop en France, Clement Bayard fit plusieurs participations dans divers constructeurs avant de lancer sa propre firme.

Celle-ci porte son nom et destine sa production aux classes moyennes en privilégiant les petites et moyennes cylindrées. L'Exemplaire que nous présentons ici est une AC4AL. Il a fait partie de la même collection pendant plus de 25 ans. Le moteur a été refait à neuf et a été déposé dans la voiture. Les branchements sont à finaliser pour pouvoir profiter de ce très bel ancêtre pour des rallyes réservés à ceux-ci.

Adolphe Clement Bayard was a workaholic entrepreneur, and in the course of his life he tackled virtually every field of mechanical engineering: cycles, airplanes, airships and finally automobiles. After a first foray into tires, when he obtained the Dunlop license in France, Clement Bayard made several investments in various manufacturers before launching his own firm.

Named after him, Bayard's production was aimed at the middle classes, with an emphasis on small and medium-sized cars. The example we are presenting here is an AC4AL. It has been part of the same collection for over 25 years. The engine has been rebuilt and has been removed from the car. The connections need to be finalised so that we can take advantage of this beautiful ancestor for rallies reserved for them.





N° de série : 11937736
Même propriétaire depuis 34 ans
Carte grise française
Très bel état général



68.

1925 FORD T TORPÉDO

8 000 - 12 000 €

Sans réserve

Produite à plus de quinze millions d'exemplaires, la Ford T était forcément bien née ! S'appuyant sur une conception simple et robuste, avec un châssis-cadre en tôle emboutie et une suspension par ressorts à lames transversaux, elle se différenciait du reste de la production par sa transmission particulière mais se révélait tout à fait adaptée aux conditions de circulation de l'époque. Haute sur pattes, dotée d'une voie large, elle se jouait des chemins creux et, malgré la réputation de conservatisme d'Henri Ford, a tout de même connu une certaine évolution : le radiateur à angles vifs a été abandonné au profit d'un élément plus classique, un éclairage électrique proposé en option en 1915, suivi d'un démarreur en 1919 et de jantes démontables en 1920.

Le précédent propriétaire en a fait l'acquisition de cette Ford T en 1989. Tout comme l'ensemble de sa collection, celle-ci a participé à de nombreux événements et rallyes au cours de ses 30 dernières années. Son propriétaire actuel a procédé à une remise en route complète.

Produced in over fifteen million units, the Ford T was obviously well born! With its simple, robust design, stamped sheet metal chassis and transverse leaf spring suspension, it differed from the rest of the production line in that it had a special transmission, but proved to be perfectly suited to the traffic conditions of the time. High on its legs, with a wide track, it made short work of sunken roads and, despite Henri Ford's reputation for conservatism, underwent a certain amount of evolution: the sharp-edged radiator was abandoned in favour of a more classic feature, electric lighting offered as an option in 1915, followed by a starter motor in 1919 and removable wheels in 1920.

The previous owner acquired this Ford T in 1989. Like the rest of his collection, it has taken part in numerous events and rallies over the past 30 years. Acquired by its current owner in 2023, the car has undergone a complete overhaul.

Châssis n°26693
Moteur n°74113
Carte grise française

69.

1929 AMILCAR M2

10 000 - 20 000 €



L'histoire de notre Amilcar est pour le moins succulente. Son propriétaire actuel, fervent supporter de la marque et adepte des véhicules en état d'origine apprend lors d'un rassemblement qu'un rallye Amilcar va bientôt se tenir. Ni une ni deux, il va pour s'inscrire avec sa belle CGS, mais s'en voit refuser l'accès puisque cette balade est uniquement réservée aux caisses carrées ! Quelques jours après, alors qu'il feuillette les pages de LVA en descendant vers le Sud, il tombe sur une alléchante annonce d'Amilcar qui l'interpelle. Après un coup de fil au propriétaire, grand coup de volant à gauche direction Montargis où il tombe nez à nez avec notre Amilcar M2, sur chandelles, qui n'a pas bougée depuis 36 ans. Il en tombe amoureux instantanément, achète la voiture et se met au travail. Quelques mois plus tard, le voilà au départ de la balade des caisses carrées, pari réussi !

À la lecture des anciennes cartes grises, on peut penser que notre Amilcar est aujourd'hui une 4ème main. Le premier propriétaire la gardera 26 ans, le second 15, le troisième 36 ans et l'actuel 18 ans. Chacun lui portera une grande attention, puisqu'elle est aujourd'hui dans un magnifique état d'origine à l'exception de l'habillage intérieur, qui a été entièrement refait en 2014, dans les règles de l'art.

Après le rallye des caisses carrées, notre amateur prendra soin de fiabiliser entièrement la voiture, comme nous l'indique les factures de presque 17 000 euros qui seront dépensés depuis son achat.

La voiture se trouve aujourd'hui dans un remarquable état, niveau mécanique, tout a été vérifié et remplacé si cela était nécessaire pour rendre la voiture parfaitement fiable. Toute la carrosserie a elle été préservée, elle est un régal pour les inconditionnels de l'état d'origine. Enfin, l'habillage intérieur, qui avait trop souffert a été remplacé en respectant l'origine et se marie parfaitement au reste de la voiture. Cette Amilcar est une superbe occasion de mettre un pied dans les voitures d'avant-guerre avec une voiture fiable, facile d'entretien et dont l'histoire lui a permis de traverser un siècle sans être restaurée à outrance.

Avec sa malle Coquille et ses lames de protection KAP, notre Amilcar n'a eu droit qu'aux meilleurs accessoires !

The story of our Amilcar is succulent, to say the least. Its current owner, a fervent supporter of the brand and an enthusiast of vehicles in original condition, learns at a rally that an Amilcar rally is soon to be held. In no time at all, he went to register with his beautiful CGS, but was refused access, as the rally was reserved for square bodies only! A few days later, as he flipped through the pages of LVA on his way down south, he came across a tempting Amilcar ad that caught his eye. After a phone call to the owner, he turned left in the direction of Montargis, where he came face to face with our Amilcar M2, which hasn't move for 36 years. He fell in love instantly, bought the car and set to work. A few months later, here he is at the start of rally, his gamble paid off!

Looking at the old registration papers, we think that our Amilcar is now a 4th hand. The first owner kept it for 26 years, the second for 15, the third for 36 and the current owner for 18. Each one of them paid great attention to her, as she is today in magnificent original condition, with the exception of the interior trim, which was completely redone in 2014, according to the rules of the art.

After the rally, our enthusiast will take care to make the car completely reliable, as the invoices for the almost 17,000 euros spent since its purchase show.

Today, the car is in remarkable condition. Mechanically, everything has been checked and replaced where necessary to make the car perfectly reliable. All the bodywork has been preserved, and is a treat for fans of the original state. Finally, the interior trim, which had suffered too much, has been replaced in keeping with the original, and blends in perfectly with the rest of the car. This Amilcar is a superb opportunity to step into the world of pre-war cars with a reliable, easy-to-maintain car whose history has seen it through a century without being over-restored.

With its Coquille trunk and KAP protective slats, our Amilcar has had only the best accessories!



N° de série : 1838376
Carte grise de collection



70.

1932 CHENARD & WALCKER T8 CABRIOLET

25 000 - 35 000 €

Sans réserve

Prestigieuse marque française d'avant-guerre, Chenard et Walcker commença par produire des petits tricycles motorisés dans les années 1890 avant de sortir la première voiture à 4 roues en 1900. Dotée d'un moteur bicylindre, elle était tout à fait différente du reste de la production en France. En déménageant près de Paris en 1906, l'entreprise se vit attribuer une importante commande de voiture taxi pour la capitale ce qui permettra de gonfler les chiffres de Chenard et Walcker et d'ainsi s'atteler à concevoir plus de voitures personnelles.

C'est à cette époque que née la Type T avec son moteur 4 cylindres relativement moderne pour son époque accouplé à sa boîte de vitesses à 4 rapports. La première guerre mondiale fit faire un énorme bond en avant à la société qui fabriquait aussi des voitures à chenilles.

En période de mévente, industriels et commerçants ont tendance à multiplier les produits offerts à la clientèle. Chenard & Walcker n'échappe pas à la règle et, au cours des années 1932-1936, une véritable débauche de modèles va être proposée aux clients. Le modèle proposé est un cabriolet T8 en trois positions.

La voiture est agréable à conduire, le freinage est bon. Ses roues fils plus anciennes lui donnent une belle allure allégée. Nous vous proposons un beau cabriolet pour vous inscrire aux nombreux rallyes d'avant-guerre !

A prestigious pre-war French marque, Chenard et Walcker began by producing small motorised tricycles in the 1890s before bringing out the first 4-wheeled car in 1900. Featuring a twin-cylinder engine, it was quite different from the rest of French production. When the company moved near Paris in 1906, it was awarded a major order for taxi cars for the capital, which boosted Chenard et Walcker's figures and enabled it to start designing more personal cars.

It was at this time that the Type T was born, with its relatively modern 4-cylinder engine and 4-speed gearbox. The First World War brought a huge leap forward for the company, which also manufactured tracked cars. The number of workers rose from 250 to a thousand.

In a period of poor sales, manufacturers and retailers tended to multiply the number of products offered to customers. Chenard & Walcker was no exception to the rule, and over the course of 1932-1936, a veritable debauchery of models was offered to customers. The model on offer was a three-position T8 cabriolet.

The car was pleasant to drive, with good braking. Its older wire wheels give it a nice, streamlined look. We're offering you a great convertible to enter in the many pre-war rallies!



Châssis 709
Carte grise française
Restauration ancienne
Rare exemplaire fonctionnel



71.

1953 HOTCHKISS GREGOIRE

20 000 - 25 000 €

Sans réserve

Après avoir développé pendant le conflit la Panhard Dyna X, Jean Albert Grégoire lance la conception d'une berline reprenant l'ensemble de ses innovations : Traction avant, structure en alliage coulé, suspensions indépendantes, ...

Ainsi au Salon de Paris 1947, il dévoile la Grégoire R, Berline réussie et très innovante. Incapable d'en lancer la fabrication seul, Grégoire dû s'associer à un constructeur pour industrialiser son projet.

Rapidement, Hotchkiss, avec qui il avait déjà travaillé sur l'Amilcar Compound, signa un contrat avec Jean Albert Grégoire pour la fabrication d'une berline dérivée de la R. Hotchkiss disposant d'une gamme vieillissante, la nouvelle Grégoire permettra de moderniser la marque.

Lancée en 1950, l'Hotchkiss Grégoire, trop en avance sur son temps, sera un échec commercial et la production cessera en 1954 après seulement 247 exemplaires produits. Un prix trop élevé, des problèmes de fabrication associés à une ligne atypique, voici des éléments pour expliquer l'échec de cette incroyable voiture.

L'exemplaire que nous vous proposons est un des derniers produits. Equipé du Carburateur Solex 30 PAAI, il offre une puissance de 80 Chevaux. Celui-ci fut entièrement restauré dans les années 2000 (sans factures), avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition en 2003. Avec, Il participera à de nombreux événements. En 2018, le moteur sera refait au sein du garage Gouyer Automobile.

L'essai routier que nous avons réalisé a démontré les capacités routières impressionnantes de la Grégoire au regard d'autres berlines de l'époque.

Véritable pièce de musée et monument de l'histoire de l'automobile, cette Grégoire n'attend plus que vous pour arpentier les plus beaux événements du Club Hotchkiss.

After developing the Panhard Dyna X during the war, Jean Albert Grégoire launched the design of a saloon incorporating all his innovations: front-wheel drive, cast alloy structure, independent suspension, etc.

At the 1947 Paris Motor Show, he unveiled the Grégoire R, a successful and highly innovative saloon. Unable to start production on his own, Grégoire had to join forces with a manufacturer to industrialise his project.

Hotchkiss, with whom he had already worked on the Amilcar Compound, quickly signed a contract with Jean Albert Grégoire to manufacture a saloon derived from the R. Hotchkiss had an ageing range, and the new Grégoire would help to modernise the brand.

Launched in 1950, the Hotchkiss Grégoire, too far ahead of its time, was a commercial failure, and production ceased in 1954 after just 247 examples were produced. A price that was too high, manufacturing problems and atypical styling were all factors in the failure of this incredible car.

The example we are offering is one of the last to be produced. Equipped with the Solex 30 PAAI carburettor, it offers 80 horsepower. It was fully restored in the 2000s (without invoice), before its current owner acquired it in 2003. With it, he took part in numerous events. In 2018, the engine will be rebuilt at the Gouyer Automobile garage.

Our road test demonstrated the Grégoire's impressive road-holding compared with other saloon cars of the era.

A veritable museum piece and a monument to the history of the automobile, this Grégoire is now waiting for you to take it to the finest Hotchkiss Club events.



Châssis 62021
Carte grise française
Dessin exceptionnel
Bel état général



72.

1957 MESSERSCHMITT KR200

30 000 - 40 000 €

Après la seconde Guerre Mondiale, Fritz Fend, ingénieur mobilisé dans la Luftwaffe développe un petit tricycle destiné à remotoriser l'Allemagne. Produit à partir de 1947 chez Fend, le tricycle évoluera progressivement jusqu'en 1953. Cette année-là, Messerschmitt, privé de la construction d'avions, accueille le projet avec joie et lance la production du petit véhicule sous le nom de KR175.

En 1955, apparaîtra le KR200, évolution du 175, équipé d'un moteur Sachs 2 temps de 200 cm³ et 13 ch. Pouvant propulser la voiture jusqu'à 130 km/h, le KR200 sera la version la plus populaire.

L'exemplaire que nous vous présentons est un KR 200 de 1957. Nous avons pu retracer son histoire à partir de 1972. Cette année-là, elle est immatriculée dans la Sarthe. Ce premier propriétaire la conservera jusqu'en 1988. Cette même année, elle est acquise par un amateur d'Indre et Loire. C'est en 1991 que son propriétaire actuel en fait l'acquisition, par l'intermédiaire du garage Gran Turismo dans le 16^e arrondissement de Paris. Dans un bel état général, ce Messerschmitt semble avoir été intégralement restauré. Ayant peu tourné ces derniers temps, une remise en route sera à prévoir.

Peu courant dans cette version avec la bulle en plexiglass, ce Messerschmitt est le témoin d'une vision de l'automobile futuriste.

After the Second World War, Fritz Fend, an engineer serving in the Luftwaffe, developed a small tricycle designed to re-engineer Germany. Produced from 1947 by Fend, the tricycle evolved gradually until 1953.

That year, Messerschmitt, which had been deprived of aircraft production, welcomed the project and launched production of the little vehicle under the name KR175.

In 1955, the KR200 appeared, an evolution of the 175, equipped with a Sachs 2-stroke engine of 200 cm³ and 13 bhp. Able to propel the car at speeds of up to 130 km/h, the KR200 was the most popular version.

The example we are presenting is a 1957 KR 200. We were able to trace its history back to 1972. That year, it was registered in the Sarthe region of France. This first owner kept it until 1988. That same year, it was acquired by an enthusiast in Indre et Loire.

Its current owner acquired it in 1991, through the Gran Turismo garage in the 16th arrondissement of Paris. This Messerschmitt is in fine condition and appears to have been fully restored. As it hasn't been used much recently, it will need to be put back on the road.

Unusual in this version with its plexiglass bubble, this Messerschmitt is a witness to a vision of motoring that is now a thing of the past.



Châssis n°CZ100687604
Titre de circulation suédois



73.

1976 FIAT 600 ABARTH REPLICA

15 000 - 20 000 €

Sans réserve

Karl Abarth devient Carlo Abarth en 1945 lorsqu'il acquiert la nationalité italienne. En 1946 il travaille avec son ami Ferry Porsche. En 1956, Carlo Abarth se rapproche de Fiat afin de toucher une plus large clientèle grâce au réseau du constructeur. Fiat y trouve aussi son compte en sous-traitant le développement de ses véhicules pour sa clientèle voulant plus de sport. Le premier modèle qui va ainsi passer officiellement entre les mains d'Abarth est la nouvelle Fiat 600, une berline populaire conçue en un temps record pour remplacer la vieillissante Topolino. Il en fait la 600 Derivazione 750 Abarth.

Cette 600 Abarth est une réplique, étant à l'origine une 600 classique fabriquée dans l'usine Fiat en Yougoslavie. Elle possède un échappement neuf, des sièges baquets, un pédalier aluminium Sparco, un volant Momo, un compteur A'PEXI, des ceintures Sabelt et un arceau de sécurité.

Contrôle technique en contre-visite du fait de ses différentes modifications.

Cette automobile a été transformée en une véritable Abarth.

Karl Abarth became Carlo Abarth in 1945 when he acquired Italian nationality. In 1946 he worked with his friend Ferry Porsche. In 1956, Carlo Abarth joined forces with Fiat in order to reach a wider customer base through the manufacturer's network. Fiat also benefited by subcontracting the development of its vehicles for customers who wanted more sport. The first model to officially pass into Abarth's hands was the new Fiat 600, a popular saloon designed in record time to replace the ageing Topolino. The result was the 600 Derivazione 750 Abarth.

This 600 Abarth is a replica, being originally a classic 600 built in the Fiat factory in Yugoslavia. It has a new exhaust system, bucket seats, Sparco aluminium pedals, Momo steering wheel, A'PEXI speedometer, Sabelt seat belts and roll bar.

The car has undergone a technical inspection due to the various modifications it has undergone.

N° de série : CZ100062206
Titre de circulation Serbe
A dédouaner



COLLECTION SERBE DE ZASTAVA

74.

1966 ZASTAVA 750

6 000 - 8 000 €
Sans réserve

Le 12 août 1954, Zastava signe un accord avec les dirigeants de Fiat et obtient de nombreuses licences pour la fabrication locale d'automobiles de la marque italienne.

La 600, grande nouveauté du constructeur Fiat, arrive sur les chaînes de production yougoslaves en octobre 1955, 6 mois après le début de la fabrication italienne. Suivant les évolutions du modèle, la Zastava obtient un nouveau moteur de 767 cm³ en 1961.

Ainsi pour des raisons commerciales, la voiture est renommée Zastava 750.

C'est un de ces exemplaires que nous vous présentons. Celui-ci a été restauré en Serbie il y a quelques années.

En bon état général, la mécanique tourne bien, et la sellerie est quasiment neuve.

Voiture attachante et quasiment identiques aux Fiat de la même époque, cette Zastava est une désirable première version, encore dotée des fameuses portes « suicides ».

On 12 August 1954, Zastava signed an agreement with Fiat management and obtained a number of licences for the local manufacture of cars made by the Italian brand.

The 600, a major innovation from Fiat, arrived on the Yugoslav production line in October 1955, 6 months after Italian production began. Following the model's development, the Zastava was given a new 767cc engine in 1961.

For commercial reasons, the car was renamed the Zastava 750. This is one of these cars. It was restored in Serbia a few years ago.

It's in good general condition, the engine runs well and the upholstery is practically new.

An endearing car, almost identical to the Fiat of the same period, this Zastava is a desirable first version, still fitted with the famous 'suicide' doors.

COLLECTION SERBE DE ZASTAVA



N° de série : vx1100d0000931173
Titre de circulation Serbe
A dédouaner

75.

1971 ZASTAVA 750 M

4 000 - 5 000 €
Sans réserve

L'exemplaire que nous vous présentons a été restauré en Serbie il y a quelques années.

En bon état général, la mécanique tourne bien, et la sellerie est quasiment neuve.

Voiture attachante et quasiment identiques aux Fiat de la même époque, cette Zastava est une version plus tardive de 1971 présentée dans un joli bleu.

This is one of these cars that we are presenting to you. It was restored in Serbia a few years ago.

It's in good general condition, the engine runs well and the upholstery is practically new.

An endearing car that is virtually identical to Fiat cars of the same era, this Zastava is a later 1971 version presented in an attractive blue.



N° de série : CZ100450360
Titre de circulation Serbe
A dédouaner

76.

1975 ZASTAVA 750 M

4 000 - 5 000 €
Sans réserve

L'exemplaire que nous vous présentons a été restauré en Serbie il y a quelques années.

En bon état général avec une sellerie quasiment neuve, la mécanique sera elle à remettre en route, n'ayant que peu tourné depuis sa restauration.

Voiture attachante et quasiment identiques aux Fiat de la même époque, cette Zastava est une version plus tardive de 1975.

This is one of these cars that we are presenting to you. It was restored in Serbia a few years ago.

In good general condition, with virtually new upholstery, the engine will have to be restarted, as it has run very little since its restoration.

An endearing car that is virtually identical to Fiat cars of the same era, this Zastava is a later version from 1975.

COLLECTION SERBE DE ZASTAVA



N° de série : CZ100764976
Titre de circulation Serbe
A dédouaner

77.

1981 ZASTAVA 850

4 000 - 5 000 €
Sans réserve

En 1980, apparaît la dernière évolution du modèle, équipée d'un moteur argentin de 850 cm³ et de freins à disques. C'est un de ces exemplaires que nous vous présentons. Celui-ci a été restauré en Serbie il y a quelques années. En bon état général, la mécanique sera à remettre en route, à la suite d'un arrêt prolongé. Voiture attachante et quasiment identiques aux Fiat de la même époque, cette Zastava est la version la plus polyvalente avec ses 32 chevaux et ses freins à disques.

In 1980, the latest evolution of the model appeared, equipped with an Argentinian 850 cm³ engine and disc brakes. This is one of these cars that we are presenting to you. It was restored in Serbia a few years ago. In good general condition, the mechanics will have to be restarted after a prolonged stop. An endearing car, almost identical to the Fiat of the same era, this Zastava is the most versatile version, with its 32bhp and disc brakes.



N° de série : vx1100d0000883273
Sans titre de circulation
A dédouaner

78.

1984 ZASTAVA 750 LE

4 000 - 5 000 €
Sans réserve

L'exemplaire que nous vous présentons a été restauré en Serbie il y a quelques années. En bon état général, la mécanique tourne bien, et la sellerie est quasiment neuve. Voiture attachante et quasiment identiques aux Fiat de la même époque, cette Zastava est une des dernières produites.

This is one of these cars that we are presenting to you. It was restored in Serbia a few years ago. It's in good condition, the engine runs well and the upholstery is practically new. This Zastava is one of the last cars to be produced, and is an engaging car that is virtually identical to Fiat cars of the same era.

N° de série : 33195F
Moteur N° GH 4437
Carte grise française
Rare sur nos routes



79.

1935 AUBURN TYPE 851 SC PHAETON

50 000 - 80 000 €

Sans réserve

En introduisant la version compresseur de l'Auburn 851 au salon de New-York en janvier 1935, le constructeur américain garantissait à ses clients que le véhicule était capable de dépasser la vitesse symbolique de 100 miles /heure.

Ce cabriolet Auburn 851 *Supercharged* de 1935 a bénéficié d'une restauration de grande qualité en 1979, lui permettant de remporter de nombreux prix d'élégance à l'image du 1er prix du concours de la coupe de l'Age d'or de Montlhéry. Elle s'est aussi illustrée dans des productions cinématographiques, comme le film de Claude Lelouch «Itinéraire d'un enfant gâté» avec Jean-Paul Belmondo.

La Auburn 851 SC est équipée d'un 8-cylindres en ligne à culasse Lycoming 280ci, d'un compresseur centrifuge «Schwitzer-Cummins» et d'une alimentation par carburateurs Stomberg. Elle offre des performances proches des Cadillac et Packard contemporaines. La boîte de vitesse est une 2x3 vitesses à rapports courts et longs, ce qui fait de la 851 SC la première automobile américaine à disposer d'une boîte 6 vitesses. C'est un modèle rare puisque seulement 500 exemplaires ont été produits de 1934 à 1936.

Entrée dans la collection Cochetex en 1985, le véhicule est arrêté depuis plus de 5 ans. Une remise en route est à prévoir.

By introducing the supercharged version of the Auburn 851 at the New York Motor Show in January 1935, the American manufacturer guaranteed its customers that the vehicle was capable of exceeding the symbolic speed of 100 mph.

This 1935 Auburn 851 Supercharged cabriolet benefited from a top-quality restoration in 1979, enabling it to win numerous elegance awards, such as 1st prize in the Montlhéry Golden Age Cup competition. It has also made a name for itself in film productions.

The Auburn 851 SC is equipped with an in-line 8-cylinder Lycoming 280ci cylinder head, a «Schwitzer-Cummins» centrifugal supercharger and Stomberg carburetors. Its performance is close to that of contemporary Cadillacs and Packards. The gearbox is a 2x3 speed with short and long ratios, making the 851 SC the first American automobile to feature a 6-speed gearbox. A rare model, only 500 were produced between 1934 and 1936.

The car entered the Cochetex collection in 1985 and has been out of service for over 5 years. It will need a general overhaul to be able to travel the beautiful roads of France with peace of mind.





N° de série : 920689
Carte grise française
Un classique des « muscle cars »



80.

1965 BUICK RIVIERA GRAN SPORT

20 000 - 25 000 €

Avec 50 ans d'existence, la Buick Riviera débute sa carrière en 1949. A l'origine, le nom « Riviera » désigne les modèles Buick n'ayant pas de montants centraux et qui sont en carrosserie hardtop. Dès 1963, Riviera devient un modèle à part entière. Si elle se veut plus « petite » que les autres modèles de la gamme, elle partage tout de même sa mécanique avec ses grandes sœurs. En 1965, une version plus sportive de la Riviera voit le jour : la Gran Sport. Cette version musclée est une réponse à la Ford Thunderbird que les Américains s'arrachent déjà. Les motorisations sont au nombre de cinq avec un V6 3.8L et quatre V8 d'une cylindrée de 5.7L à 7.5L. La voiture que nous vous présentons est l'un de ses modèles Gran Sport tout juste sorti en mars 1965. Elle embarque le V8 7.0L de 360 chevaux, accouplé à une boîte de vitesse automatique. La voiture se veut luxueuse avec ses grands sièges, ses trois compteurs, sa console centrale avec autoradio et commandes de climatisation/chauffage. Sa carrosserie coupée en acier offre tout de même 5 places confortables. Si ses 5 mètres de long et ses 4 mètres de large la rendent impressionnante, cette automobile se déplace sans trop d'efforts. Son moteur est disponible sur une grande plage de régime.

Ayant appartenu à un même collectionneur ces 23 dernières années, cette Buick Riviera G.S se trouve dans un bel état général. Sous le capot, le 7.0L démarre sans problème et tourne rond. Les 2 carburateurs 4 corps fonctionnent bien. L'échappement inox est neuf, ainsi que les freins à disques à l'avant. Les 40 kilomètres que nous avons récemment parcourus ont prouvé combien cette voiture en a sous la pédale. Cette Riviera G.S est le ticket d'entrée parfait dans le monde de la « muscle car ». Produite à un peu plus de 3 000 exemplaires, elle est une vraie rareté sur le marché.

50 years old, the Buick Riviera began its career in 1949. Originally, the name 'Riviera' was used to designate Buick models without centre pillars and with hardtop bodywork. From 1963, Riviera became a model in its own right. Although it was smaller than the other models in the range, it still shared its powertrain with its big sisters. In 1965, a sportier version of the Riviera was launched: the Gran Sport. This muscular version was a response to the Ford Thunderbird, which the Americans were already snapping up. There were five engines, including a 3.8-litre V6 and four V8s with displacements ranging from 5.7 to 7.5 litres.

The car we are presenting is one of these Gran Sport models, just released in March 1965. It's powered by a 360bhp 7.0L V8, mated to an automatic gearbox. The car was luxurious, with large seats, three speedometers and a centre console with radio and air-conditioning/heating controls. Its steel bodywork also offers 5 comfortable seats. Although its 5-metre length and 4-metre width make it impressive, this car can be moved around without too much effort. Its engine is available over a wide rev range.

Having belonged to the same collector for the past 23 years, this Buick Riviera G.S. is in fine condition throughout. Under the bonnet, the 7.0L starts without any problems and runs smoothly. The 2 4-barrel carburetors work well. The stainless steel exhaust is new, as are the front disc brakes. The 40 kilometres we recently covered proved just how much this car has under the pedal. This Riviera G.S is the perfect entry ticket into the world of muscle cars. Produced in just over 3,000 examples, it is a true rarity on the market.

N° de série : 30837S110367
Sportive mythique
Projet Passionnant
Restauration à finir
Vendue sans contrôle technique
Carte grise française de collection



81.

1963 CHEVROLET CORVETTE C2 « STINGRAY » SPLIT WINDOW

60 000 - 70 000 €

D'un dessin signé Larry Shinoda, la Corvette C2 sera surnommée « Sting Ray » en raison de son arrière en forme de raie à éperon. Elle reprend la place de la désormais mythique C1 à partir de 1963. Produite jusqu'en 1967, la C2 est alors une sportive en carrosserie coupé ou cabriolet. D'ailleurs, la rare version « Split Window » de 1963 fait fureur chez les amateurs d'américaines, car elle fut très vite abandonnée dès 1964 pour répondre au besoin de visibilité arrière. Sous le capot, un small block 5.4L est de série avec des puissances variant de 250 à 375 cv. En 1965, un big block 6.5L sera introduit, proposant alors une puissance de 425 cv. Produites aux environs de 118 000 exemplaires (toutes carrosseries confondues), les C2 ont le vent en poupe chez les amateurs d'américaines.

Présentée dans la rare version Split Windows, produite uniquement en 1963 cette Corvette est un projet de restauration à finir. Acquisée en Californie en 2019 par son propriétaire actuel, celui-ci l'a importé et immatriculé en

France l'année qui a suivi. Il a alors entrepris un chantier de restauration au cours duquel fut déposé la mécanique. Les trains roulants (freins, suspension, trains avant et arrière, ...) ainsi que le boîtier de vitesse, ont été refaits. Le châssis lui, fut repeint et reçu une nouvelle couche d'anti-gravillon.

Pour ce qui est du moteur, celui d'origine (n°3110367) cassé, fut démonté et partiellement refait. Devant l'ampleur du chantier, un nouveau moteur GM 5.7 fut commandé. Jamais installé, le futur propriétaire pourra au choix, installer ce nouveau moteur, ou poursuivre la réparation du moteur d'origine afin d'obtenir une voiture Matching Numbers.

Un lot important de pièces détachées est fourni avec cette Corvette, n'hésitez pas à contacter nos équipes pour obtenir plus d'informations sur ce projet passionnant.



Designed by Larry Shinoda, the C2 Corvette was nicknamed the 'Sting Ray' because of its spur-stripe rear end. It replaced the now legendary C1 from 1963. Produced until 1967, the C2 was a sports car with coupé or cabriolet bodywork. The rare 'Split Window' version from 1963 was a big hit with American car enthusiasts, but was quickly abandoned in 1964 to meet the need for better rear visibility. Under the bonnet, a 5.4-litre small block came as standard, with power ratings ranging from 250 to 375 bhp. In 1965, a 6.5-litre big block was introduced, delivering 425bhp. Produced in the region of 118,000 examples (all body styles combined), the C2s were very popular with American car enthusiasts.

Presented in the rare Split Windows version, produced only in 1963, this Corvette is a restoration project waiting to be finished. Acquired in California in 2019 by its current owner, it was imported and registered in France the following year. He then undertook a restoration project during which the mechanical parts were removed. The running gear (brakes, suspension, front and rear axles, etc.) and gearbox were rebuilt.

The chassis was repainted and given a new coat of anti-gravel. As for the engine, the original one (no. 3110367) was broken, dismantled and partially rebuilt. Given the scale of the job, a new GM 5.7 engine was ordered. Never installed, the future owner will have the choice of installing this new engine, or continuing to rebuild the original engine in order to obtain a Matching Numbers car.

A large number of spare parts are supplied with this Corvette, so don't hesitate to contact our teams for more information on this exciting project.





N° de série : 149500831
Moteur AR 1315 40691
Carte grise française de collection
Un des plus beaux roadsters jamais fabriqués



82.

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300

50 000 - 60 000 €

Nées en 1955 d'un superbe projet de Pininfarina, les lignes de l'Alfa Romeo Giulietta Spider se voulaient simples, élégantes et racées, sans pour autant, s'éloigner des berlines et coupés dont elles dérivait. Sous le capot, prenait place le célèbre quatre cylindres double-arbre 1300 cm³, cher à la marque. Il s'agit-là d'un des plus beaux roadsters de l'histoire de la marque, rendu célèbre également dans le film « L'aventure c'est l'aventure », avec la fameuse scène du stop, mettant en scène les légendaires Lino Ventura et Aldo Maccione. Cet exemplaire de 1959, est une Giulietta spider 1300. Celle-ci se trouve dans un bon état général, ayant été vraisemblablement restaurée dans les dix dernières années. La mécanique fonctionne bien et la carrosserie ne présente pas de corrosion majeure. Mythe de l'automobile italienne, ce spider Giulietta n'attend plus que son nouveau propriétaire.

Born in 1955 from a superb design by Pininfarina, the lines of the Alfa Romeo Giulietta Spider were intended to be simple, elegant and racy, without distancing themselves from the saloons and coupés from which they were derived. Under the bonnet was the famous 1300 cm³ twin-shaft four-cylinder engine, so dear to the brand. It was one of the most beautiful roadsters in the brand's history. It was also made famous in the film 'L'aventure c'est l'aventure', with the famous hitchhiking scene featuring the legendary Lino Ventura and Aldo Maccione. This 1959 model is a Giulietta spider 1300. It is in generally good condition, having probably been restored in the last ten years. The mechanics work well, and the bodywork is free of major corrosion. An Italian motoring myth, this Giulietta spider is now waiting for a new owner to enjoy our beautiful French roads.







Châssis n°AR 1900 13021
Carte grise de collection
Matching Numbers
Matching Colors
Voiture rare :
seulement 478 exemplaires produits
Livrée neuve en France
Certificat Alfa Romeo
Même famille depuis 1960



COLLECTION D'UN AMATEUR

83.

1955 ALFA ROMEO 1900 SUPER TI

70 000 - 90 000 €

L'Alfa-Romeo 1900 succède à la 6C 2500, dont la conception remontait à avant la Seconde Guerre mondiale, et se base sur une structure monocoque et non plus une carrosserie sur châssis. Elle a été présentée le 2 octobre 1950 à Milan. La voiture, entièrement conçue sous la supervision d'Orazio Satta Puliga, contenait beaucoup d'évolutions techniques raffinées.

Le « cœur » de l'Alfa Romeo 1900 était son moteur. Avec ce nouveau modèle, le constructeur milanais abandonnait les moteurs à six et huit cylindres pour des mécaniques qui évitaient une surimposition fiscale. En revanche, la tradition Alfa Romeo était respectée avec la présence d'une culasse en alliage léger, de deux arbres à cames en tête et de chambres hémisphériques. La présentation de l'Alfa Romeo 1900 à la presse intervient le 2 octobre 1950 à Milan à l'hôtel Principe di Savoia. La présentation officielle eut lieu au Salon de Paris en octobre de la même année. À partir de 1952, année au cours de laquelle les chaînes de fabrication furent pleinement opérationnelles, une version TI (Turismo Internazionale) fut présentée afin de satisfaire les exigences des clients sportifs qui voulaient participer à des courses dans cette catégorie. Il y a eu 478 exemplaires de 1900 Super Ti construits, de 1954 à 1957. Elle succède à la TI (100 chevaux et 1884 cm³) avec une cylindrée portée à 1957 cm³ et une puissance

culminant à 115 chevaux grâce à deux carburateurs SOLEX double corps et un échappement spécifique développé par Abarth. Elle est, éligible aux Mille Miglia, au Tour Auto, à la Targa Florio, à la Panamericana, au Monte Carlo Historique, etc...

À ce jour, il semble qu'il resterait moins de 10 exemplaires dans le monde. La voiture a été construite en mai 1955 et directement livrée en France (certificat d'origine de chez Alfa Romeo).

Son premier propriétaire aurait été Louis MALLE (le cinéaste), le carnet de garantie est au nom de son cousin (François POLLET), un des oncles du propriétaire, voisin de Mr Pollet, lui a racheté et son père a acheté cette voiture en 1960 ! La carrosserie, la mécanique et les chromes ont été refaits. La couleur de la voiture est une teinte d'origine ALFA ROMEO mais celle d'origine est le « Grigio Marina ». Le dossier comprend les livrets d'origine (certificat de garantie de l'époque ainsi que le manuel d'atelier), la roue de secours, la trousse à outils et le cric d'origine. Le dossier comprend également la copie de la carte grise de son Père en date du 8 août 1960.





The Alfa-Romeo 1900 was the successor to the 6C 2500, which had been designed before the Second World War, and was based on a monocoque structure rather than a body on chassis. It was unveiled on 2 October 1950 in Milan. The car, designed entirely under the supervision of Orazio Satta Puliga, contained many refined technical developments.

The «heart» of the Alfa Romeo 1900 was its engine. With this new model, the Milanese manufacturer abandoned six- and eight-cylinder engines in favour of powertrains that avoided excessive taxation. However, the Alfa Romeo tradition was respected, with a light alloy cylinder head, two overhead camshafts and hemispherical chambers. The Alfa Romeo 1900 was presented to the press on 2 October 1950 in Milan at the Hotel Principe di Savoia. The official presentation took place at the Paris Motor Show in October of the same year. From 1952, the year in which the production lines were fully operational, a TI (Turismo Internazionale) version was introduced to satisfy the requirements of sporting customers who wanted to take part in races in this category.

Between 1954 and 1957, 478 examples of the 1900 Super Ti were built. The successor to the TI (100 bhp and 1884

cm³), it had its engine capacity increased to 1957 cm³ and its power peaked at 115 bhp thanks to two SOLEX twin-barrel carburettors and a special exhaust system developed by Abarth. It is eligible for the Mille Miglia, the Tour Auto, the Targa Florio, the Panamericana, the Monte Carlo Historique, etc...

To date, there appear to be fewer than 10 examples left in the world. The car was built in May 1955 and delivered directly to France (Alfa Romeo certificate of origin).

Its first owner is said to have been Louis MALLE (the film-maker), the warranty booklet is in the name of his cousin (François POLLET), one of the owner's uncles, a neighbour of Mr Pollet, bought the car from him and his father bought it in 1960! The bodywork, mechanics and chrome have been redone. The colour of the car is an original ALFA ROMEO shade, but the original one is «Grigio Marina». The file includes the original booklets (warranty certificate and workshop manual), the spare wheel, the tool kit and the original jack. The file also includes a copy of his father's registration document dated 8 August 1960.







N° de série : 6163GT
BV4 + overdrive
Carte grise française
Même famille depuis 1971



COLLECTION D'UN AMATEUR

84.

1964 FERRARI 330 GT

200 000 - 250 000 €

Forte des ventes de la Ferrari 250 GTE, la firme de Maranello remis le couvert de la 2+2 de Grand Tourisme avec sa nouvelle 330 équipée du moteur V12 de 4.0 litres. Discrète et civilisée, la nouvelle Ferrari 330 GT 2+2 présentée en 1964 visait une clientèle aisée mais pas tapageuse. C'est pourquoi les lignes de la nouvelle née de Maranello affichaient une sobriété à en faire pâlir les Aston-Martin DB6 d'alors. Dessinée par Pininfarina, elle ne peine à masquer ses deux places supplémentaires, celles-ci restent difficilement perceptibles de l'extérieur. Son moteur est directement issu de celui de la 400 Superamerica et de la 330 TRI LM Spider victorieuse aux 24H du Mans 1962, développant sur la 330 GT 2+2, la puissance de 300 chevaux ! Equipée de nouveaux amortisseurs télescopiques à l'avant, d'un double système de freinage et d'un alternateur, elle entrait dans l'ère moderne ! Apparue avec quatre phares avant, la proue fut redessinée en 1966 au profit de deux phares plus classiques et plus distingués tandis que les ouïes latérales s'enjolivaient et se creusaient. Aussi agréable à conduire qu'elle l'est à regarder, la Ferrari 330 GT 2+2 est souple et dynamique à la fois. Capable d'atteindre 240 kilomètres heures en fond de 5ème, c'est une véritable GT italienne.

Les impressions de José Rosinski au volant de la Ferrari 330 GT : « le moment est venu de dresser le bilan de cet essai. Ce qu'il en ressort, c'est que la 330 GT est la meilleure voiture de Grand Tourisme que nous ayons jamais conduite. Il est sans

doute vrai que dans telle ou telle rubrique, nous connaissons une autre voiture plus rapide, ou mieux suspendue, ou plus nerveuse, ou même techniquement plus évoluée que cette Ferrari. Mais dans l'ensemble, actuellement, nous n'en voyons aucune qui soit aussi homogène, aussi satisfaisante à tous égards. Merci encore à Mike Sparken de nous avoir permis d'apprécier cette superbe réalisation ».

Cette voiture a été acquise par le père de l'actuel propriétaire en 1971 aux Etablissement Roger Loyer à Levallois. Elle est dans sa teinte d'origine et complètement matching. Elle a été stockée sur cale pendant de nombreuses années avant d'être remise en route. Elle nécessite une remise en route avec une étanchéité moteur à faire. Elle totalise 120.669 kms à ce jour. Le moteur a été refait vers 90.000 km (réalésage, pistons, vilebrequin rectifié, coussinets, guides et joints de queue de soupapes, embrayage, ...etc.), le train avant a été refait à neuf et le boîtier de direction a été remplacé, travaux réalisés à la fin des années 70. Elle n'a donc fait que peu de kilomètres depuis. Elle est dans son état quasi d'origine (peinture refaite il y a plus d'une vingtaine d'années). Les amortisseurs arrière sont neufs (Ets viarouge) et les jantes ont été restaurées chez Borani. Le dossier contient le bon de commande et la facture d'achat.

Cette voiture est en carte grise normale mais avec une attestation FFVE.



Buoyed by sales of the Ferrari 250 GTE, the Maranello-based firm returned to the 2+2 Grand Touring segment with its new 330 equipped with a 4.0-litre V12 engine. Discreet and civilised, the new Ferrari 330 GT 2+2 presented in 1964 was aimed at a wealthy but not flashy clientele. That's why the lines of the new model from Maranello were sober enough to make the Aston-Martin DB6 of the time pale in comparison. Designed by Pininfarina, it had no trouble hiding its two extra seats, which were hardly noticeable from the outside. Its engine was directly derived from that of the 400 Superamerica and the 330 TRI LM Spider, which won the 1962 Le Mans 24 Hours, producing 300bhp in the 330 GT 2+2! Equipped with new telescopic front shock absorbers, a dual braking system and an alternator, it entered the modern era! Introduced with four headlamps, the front end was redesigned in 1966 in favour of two more classic, more distinguished headlamps, while the side gills became more ornate and deeper. As pleasing to drive as it is to look at, the Ferrari 330 GT 2+2 is both supple and dynamic. Capable of reaching 240 kilometres per hour in 5th gear, it is a true Italian GT.

José Rosinski's impressions at the wheel of the Ferrari 330 GT: 'The time has come to take stock of this test. What emerges is that the 330 GT is the best Grand Touring car we've ever driven. It's undoubtedly true that in this or that category, we know of another car that is faster, or better suspended, or more responsive, or even technically more advanced than this Ferrari.

But on the whole, at the moment, we don't see any that are as consistent, as satisfying in every way. Thanks again to Mike Sparken for allowing us to enjoy this superb achievement.

This car was acquired by the current owner's father in 1971 from Etablissement Roger Loyer in Levallois. It is in its original colour and completely matching. It was stored in a chock for many years before being put back on the road. She needs to be put back on the road with an engine seal to be made. She has 120,669 kms to date.

The engine was rebuilt at around 90,000 km (re-boring, pistons, rectified crankshaft, bearings, valve stem guides and seals, clutch, etc.), the front axle was rebuilt and the steering box was replaced, work carried out at the end of the 1970s. It has therefore covered very few kilometres since then. It is in almost original condition (the paintwork was redone over twenty years ago). The rear shock absorbers are new (Ets Viarouge) and the rims have been restored by Borani. The file contains the order form and the purchase invoice.

This car has normal registration but an FFVE certificate.









Châssis n°4340713
Carte grise de collection
Boîte manuelle
Matching numbers
Même propriétaire depuis 35 ans



COLLECTION D'UN AMATEUR

85.

1974 BMW 3.0 CSI

80 000 - 90 000 €

En octobre 1968, la BMW E9 apparaît avec la 2800 CS, équipée d'un 6 cylindres de 2800 cm³ et 170 chevaux. Elle remplace la 2000 CS au sommet de la Gamme BMW. Toujours produite chez Karman, la carrosserie se fait plus sportive sur cette nouvelle génération, avec le fameux nez plongeant.

En 1971, la 2800 CS est remplacée par la 3.0 CS. Parmi les évolutions notables on trouve le nouveau moteur de 3000 cm³ et 180 chevaux, la direction assistée et surtout quatre freins à disques.

Celle-ci évoluera quelques mois plus tard en la 3.0 CSI, recevant une injection électronique, elle développe désormais 200 chevaux.

Une version destinée à la compétition apparaît également en 1971, la 3.0 CSL dont le palmarès exceptionnel témoigne des capacités routières des versions civiles.

L'exemplaire que nous vous proposons est une 3.0 CSI livrée neuve le 19 novembre 1974. En 1983, face à l'augmentation du coût de la vignette, le moteur 3.0 fut retiré et stocké. En lieu et place un moteur de 2800 Cs fut installé afin de faire

baisser la puissance fiscale et la taxation de la voiture, cette modification fut enregistrée aux mines et apparaît toujours sur la carte grise.

En 1989, son propriétaire, un amateur du nord de la France en fait l'acquisition. La voiture est alors en assez mauvais état, son propriétaire l'utilisera quelques temps avant d'entreprendre une importante restauration, la carrosserie sera le premier chantier. Par la suite, le moteur 3.0 d'origine entièrement revu et refait, repris sa place dans le compartiment moteur le dossier de photos témoigne des travaux effectués.

Aujourd'hui cette BMW 3.0 CSI se présente dans un très bel état général, témoignant de la qualité des travaux effectués ces dernières années. Aujourd'hui cette automobile est vendue avec un contrôle technique valide de moins de 6 mois. Tout juste restaurée, la voiture est encore en rodage. Il est rare de trouver un exemplaire comme celui-ci. Par conséquent, ce 3.0 CSI offre une chance unique d'acquérir un exemplaire recherché avec une boîte de vitesses manuelle à quatre vitesses.



In October 1968, the BMW E9 appeared with the 2800 CS, equipped with a 6-cylinder 2800 cm³ engine and 170 bhp. It replaced the 2000 CS at the top of the BMW range. Still produced by Karman, the bodywork was sportier on this new generation, with the famous plunging nose.

In 1971, the 2800 CS was replaced by the 3.0 CS. Notable changes included a new 3000cc, 180bhp engine, power steering and, above all, four disc brakes.

A few months later, it was upgraded to the 3.0 CSI, with electronic fuel injection and 200bhp.

A competition version also appeared in 1971, the 3.0 CSL, whose exceptional track record testifies to the road-going capabilities of the civilian versions.

The car we are offering is a 3.0 CSI delivered new on 19 November 1974. In 1983, faced with the rising cost of the vignette, the 3.0 engine was withdrawn and put into storage. Instead, a 2800 Cs engine was installed in order to lower the car's taxable power and taxation. This modification was registered with the mines and still appears on the registration document.

In 1989, the car was bought by its owner, an enthusiast from the north of France. The car was in fairly poor condition at the time, and the owner used it for some time before undertaking a major restoration, the first of which was to be the bodywork. Subsequently, the original 3.0 engine, completely overhauled and rebuilt, returned to its place in the engine compartment. The photo file bears witness to the work carried out.

Today, this BMW 3.0 CSI is in very good condition, bearing witness to the quality of the work carried out in recent years. The car is being sold with a roadworthiness certificate that is less than 6 months old. Freshly restored, the car is still being run in.

It's rare to find an example like this. Consequently, this 3.0 CSI offers a unique opportunity to acquire a sought-after example with a four-speed manual gearbox.





Châssis n°152 703
Moteur n°P800870
Carte grise française de collection
Matching Colors
Moteur Super 90



86.

1959 PORSCHE 356 BT5 CABRIOLET 1600 SUPER 90

120 000 - 150 000 €

La première Porsche, celle qui, en 1948, portait le numéro 356-001, n'avait pas de toit, c'était un roadster biplace dont le dessin d'Erwin Komenda n'allait que très peu changer tout au long de la vie de la 356, si ce n'est pour tous les modèles de la marque jusqu'à nos jours. Porsche y aura toujours été fidèle, tout comme Erwin le fut durant sa carrière avec Ferdinand. Ainsi, les 356 coupés et cabriolets naquirent de ce dessin initial dès l'année 1949. La recette était simple : une base Volkswagen de grande série, un moteur légèrement préparé et un dessin suffisamment modifié pour lui conférer le statut de voiture de sport. Très vite le succès fut au rendez-vous, les ressources de production ne suffisaient plus et les 356 furent produites chez Reutter et Heuer, avant de réintégrer l'usine de Zuffenhausen.

En 1959, la 356 A est remplacée par la B, destinée à faire perdurer la 356 sur le marché des voitures de sport. Au programme, plus de confort et plus de performances avec l'adoption d'un nouveau moteur 1600 cm³ de 90 chevaux destiné aux 356 B 1600 Super.

Enfin en 1964, alors que la 911 entamait sa vie, la 356 s'offrait un ultime baroud d'honneur avec la 356 C qui adopta pour l'occasion, les quatre freins à disques de la 356 B Carrera 2, laissant disparaître la version 60 chevaux du 1600, remplacée par la version 75 chevaux.

Cette Porsche 356 Cabriolet 1600 Super BT5 fut mise en circulation le 7/11/1959.

Grâce à sa fiche d'époque nous savons qu'elle fut livrée neuve à Stuttgart à un certain Karl U Mayer, résident à Stuttgart.

Elle était alors Meissenblau, teinte qu'elle porte toujours. Niveau équipement, elle disposait de deux hautparleurs, d'une antenne, de miroirs dans les pare-soleil et enfin du ressort de compensation.

Nous avons pu retracer son historique depuis la livraison jusqu'en décembre 1964. Née avec un 1600 S, le moteur fut remplacé par un 1600 Super 90 en aout 1964, n° 800 270. En 1993, la voiture réapparaît restaurée en Italie, elle appartient alors à un certain Sandro Caviglia. Celui-ci fera établir une attestation FIVA.

En décembre 2014, la voiture est importée en France par Franco Lembo. Celui-ci immatriculera la voiture avant de la céder au Docteur D. passionné de rallyes. Grand Amateur de Rallye, le Dr D. a été copilote à plusieurs reprises de Ludovic Caron à bord d'une AC Cobra. Ensemble, ils ont remporté le Tour Auto 2011. Entretien par les spécialistes du Club 356, la mécanique est bien réglée. Dernièrement, l'embrayage a été remplacé. La carrosserie, comme la sellerie, sont en très bon état, témoignant de la qualité de la restauration. Un réglage des freins avant sera à prévoir, une contre-visite signale un déséquilibre des freins avant.

Cette Porsche 356 est une belle opportunité d'acquérir un élégant cabriolet 1600 Super 90, entretenue et restaurée, dans la teinte culte qu'est le Meissen Blau.





The first Porsche, the one that in 1948 bore the number 356-001, had no roof. It was a two-seater roadster whose design by Erwin Komenda was to change very little throughout the life of the 356, if not for all the brand's models up to the present day. Porsche has always been loyal to it, just as Erwin was during his career with Ferdinand. The 356 coupé and cabriolet were born from this initial design in 1949. The recipe was simple: a mass-produced Volkswagen base, a slightly modified engine and a design that was sufficiently modified to give it sports car status. The 356s were produced by Reutter and Heuer, before being returned to the Zuffenhausen factory.

In 1959, the 356 A was replaced by the B, designed to keep the 356 alive in the hard-fought sports car market. The programme included greater comfort and more performance, with the adoption of a new 1600cc, 90bhp engine for the 356 B 1600 Super.

Finally, in 1964, just as the 911 was beginning its life, the 356 made a last stand with the 356 C, which for the occasion adopted the four disc brakes of the 356 B Carrera 2, doing away with the 60 hp version of the 1600 and replacing it with the 75 hp version.

This Porsche 356 Cabriolet 1600 Super BT5 was launched on 7/11/1959.

We know from its registration card that it was delivered new in Stuttgart to a certain Karl U Mayer, a resident of Stuttgart. At the time, it was painted Meissenblau, the colour it still wears today. In terms of equipment, it had two speakers, an aerial, mirrors in the sun visors and, last but not least, a compensating spring.

We were able to retrace its history from delivery to December 1964. Born with a 1600 S, the engine was replaced by a 1600 Super 90 in August 1964, no. 800 270. In 1993, the car reappeared restored in Italy, where it belonged to a certain Sandro Caviglia. He had a FIVA certificate drawn up.

In December 2014, the car was imported into France by Franco Lambo. He will register the car before selling it to Doctor D., a rally enthusiast. A keen rally enthusiast, Dr D. has co-driven an AC Cobra with Ludovic Caron on several occasions. Together, they won the 2011 Tour Auto. Maintained by Club 356 specialists, the car's mechanics are well tuned. The clutch has recently been replaced. The bodywork and upholstery are in very good condition, testifying to the quality of the restoration. The only drawback is that the front brakes need to be adjusted, as a rear inspection revealed an imbalance in the front brakes.







N° de série : 58260
Carte grise française

87.

1957 FACEL VEGA FV3B

100 000 - 150 000 €



La FV3 dont la production démarre en novembre 1956, se distingue du modèle précédent par une nouvelle calandre avec grille centrale plus fine et des grilles de côté élargies avec une barre médiane. La face avant dispose de gros projecteurs superposés sans enjoliveur. Le moteur Chrysler V8 de 4,5 litres (277ci) développe une puissance de 200 ch. En mars 1957, le modèle évolue et prend l'appellation FV3B. L'apparence est semblable mais la caisse est élargie et légèrement plus longue. Elle reprenait la caisse des FV3 "larges", avec des dimensions atteignant 4.59 m de long et 1.80 m de large. La cylindrée du moteur est augmentée à 4,9 litres (301 ci) pour 253 ch. La vitesse de pointe était de 203 km/h. Produite en seulement 92 exemplaires la FV3B est un modèle de voitures de luxe rare.

Le modèle présenté fut livré neuf à monsieur Jean Paul Elkann à Paris le 28/10/1957 sous l'immatriculation 3234 GL75. Pour l'anecdote, Jean Paul Elkann est le grand père de John Elkann, président de Stellantis et Ferrari. Configurée noire avec l'habitacle cuir beige, elle disposait en options des roues rudge, de la boîte automatique et de la direction assistée.

Nous retrouvons ensuite sa trace en 1992, lorsqu'elle est acquise par Mr D, un amateur parisien. Celui-ci fera refaire le moteur au début des années 90 au sein des ateliers Georges Morel à Provins.

En 2000, la voiture change de mains et devient la propriété de monsieur K, celui-ci fera restaurer la voiture par les ateliers Claude Chary. Lors de ce chantier, la carrosserie usée par le temps sera intégralement déposée et restaurée. Le châssis préservé sera traité et repeint. La mécanique et les trains roulants seront également revus. Par la suite il participera à divers événements dont les 50 ans de la marque. Cette FV3 B a été achetée en vente aux enchères chez Osenat il y a 19 ans, par son propriétaire actuel. Elle a été entretenue régulièrement par son mécanicien. La voiture se présente aujourd'hui dans un bon état général.

The FV3, which went into production in November 1956, differed from the previous model in that it had a new radiator grille with a thinner central grille and enlarged side grilles with a central bar. The front end featured large headlamps one on top of the other, with no bezels. The 4.5-litre (277cc) Chrysler V8 engine produced 200 bhp. In March 1957, the model was redesigned as the FV3B. Its appearance was similar, but the body was wider and slightly longer. It was based on the body of the 'wide' FV3s, with dimensions reaching 4.59 m in length and 1.80 m in width. The engine capacity was increased to 4.9 litres (301 ci) for 253 bhp. The top speed was 203 km/h. Produced in just 92 examples, the FV3B is a rare luxury car.

The model shown was delivered new to Mr Jean Paul Elkann in Paris on 28/10/1957 under registration number 3234 GL75. Jean Paul Elkann is the grandfather of John Elkann, chairman of Stellantis and Ferrari. Configured in black with a beige leather interior, it came with rudge wheels, an automatic gearbox and power steering as optional extras.

In 1992, the car was acquired by Mr D, a Parisian enthusiast. He had the engine rebuilt in the early 1990s at the Georges Morel workshops in Provins.

In 2000, the car changed hands and became the property of Mr K, who had it restored by the Claude Chary workshops. The timeworn bodywork was completely removed and restored. The preserved chassis will be treated and repainted. The mechanics and running gear were also overhauled. It will then take part in various events, including the brand's 50th anniversary celebrations.

This FV3 B was bought at auction by Osenat 19 years ago, by its current owner. It has been regularly maintained by its mechanic. Today, the car is in generally good condition.



Châssis n°A814590DN
Carte grise de collection
Rare version SE
Voiture mythique
Un des plus beaux coupés XK



88.

1954 JAGUAR XK 140 SE FHC

80 000 - 100 000 €

En 1954 Sir William Lyons apporte des modifications esthétiques et techniques à la révolutionnaire Jaguar XK 120. La XK 140 se différencie esthétiquement de sa devancière par des pare chocs et une calandre inédite. Techniquement, les modifications sont plus importantes. Les suspensions sont modernisées et la direction est dorénavant à crémaillère. Le moteur XK 6 cylindres de 3,4 L est conservé mais avancé dans le compartiment moteur pour augmenter l'espace de l'habitacle. Le positionnement des deux batteries dans les ailes avant permet d'installer un petit siège arrière d'appoint, absent sur l'XK 120. L'ensemble de ces modernisations offrent à la XK 140 un comportement plus Grand Tourisme que la XK 120, plus sportive et spartiate.

Notre exemplaire est une rare version SE carrossée en coupé. Elle est présentée dans la sublime teinte British Racing Green accompagnée d'un cuir beige. Restaurée dans les années 90 depuis le châssis comme en témoigne un important dossier de photos, la carrosserie et l'habitacle en bon état général témoignent de la qualité du travail effectué.

In 1954 Sir William Lyons made aesthetic and technical changes to the revolutionary Jaguar XK 120. The XK 140 differed aesthetically from its predecessor, with new bumpers and a new radiator grille. Technically, the changes are more significant. The suspension has been modernised and the steering is now rack-and-pinion. The XK's 3.4-litre, 6-cylinder engine has been retained, but moved forward into the engine compartment to increase cabin space. The positioning of the two batteries in the front wings makes it possible to install a small rear booster seat, absent from the XK 120. Taken together, these upgrades give the XK 140 a more Grand Touring feel than the sportier, more spartan XK 120.

Our example is a rare SE version with coupé bodywork. It is presented in the sublime British Racing Green colour, accompanied by beige leather. Restored in the 1990s from the chassis upwards, as evidenced by an extensive photo file, the bodywork and interior are in generally good condition, testifying to the quality of the work carried out.



N° de série : BN1L226137
Matching Numbers
Certificate British Motor Industry Heritage Trust
Très belle configuration
Carte grise de collection



89.

1954 AUSTIN HEALEY 100/4 BN1

53 000 - 60 000 €

La «100» tient son nom, à l'origine, de l'objectif de Donald Healey d'atteindre 100 mph (160 km/h) avec sa nouvelle création. Elle est devenue rétrospectivement 100/4 pour la différencier de la 100/6 qui a suivi. Née du talent de Donald Healey, l'Austin-Healey 100 était équipée de composants mécaniques Austin, dont le robuste quatre-cylindres 2,6 litres de l'A90 Atlantic. Le dessin particulièrement séduisant, sorte d'archétype du roadster britannique, était dû à Gerry Coker et servira de base à toute la lignée des «grosses Healey» qui termineront leur carrière avec un moteur 3 litres. Aujourd'hui, on considère la 100 comme la plus sportive de la série : sa présentation plus rustique, ses quatre tambours et sa mécanique peu sophistiquée mais dotée d'un gros couple à bas régime en font une machine sans concession. Elle est également capable d'excellentes performances, comme le montreront d'ailleurs ses résultats en compétition.

La modèle que nous présentons est une 100/4 de type BN1 comportant son moteur d'origine avec numéro concordant (Matching Numbers) livrée neuve en Californie.

De couleur blanche et rouge, la voiture a été entièrement restaurée en Californie, état qu'elle n'a jamais quitté jusqu'à son arrivée en France. Aujourd'hui cette automobile se présente dans un bon état général, le pare-brise rabattable spécifique aux 100/4 est bien présent, et la mécanique délivre de bonnes performances, comme notre essai routier a pu le démontrer.

The «100» originally took its name from Donald Healey's goal of reaching 100 mph (160 km/h) with his new creation. It was retrospectively renamed 100/4 to differentiate it from the 100/6 that followed. The brainchild of Donald Healey, the Austin-Healey 100 was equipped with Austin mechanical components, including the sturdy 2.6-liter four-cylinder from the A90 Atlantic. The particularly attractive design, a kind of archetypal British roadster, was the brainchild of Gerry Coker, and served as the basis for the entire line of «big Healey» cars that ended their careers with a 3-liter engine. Today, the 100 is considered to be the sportiest of the series: its more rustic appearance, four drums and unsophisticated mechanics with high torque at low revs make it an uncompromising machine. It's also capable of excellent performance, as demonstrated by its results in competition.

The model we present is a 100/4 type BN1 with its original engine and matching numbers, delivered new in California. White and red in color, the car was fully restored in California, a state it never left until its arrival in France. Today, the car is in good overall condition., with the 100/4's specific folding windscreen, and the engine delivers good performance, as our test drive demonstrated.



N° de série : DRF112401
Carte grise française



90.

1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK I

35 000 - 40 000 €

Sans réserve

Présentée au public en 1959, l'Austin Healey 3000 est la descendante d'une lignée de roadsters anglais imaginée après la Seconde Guerre Mondiale par Donald Healey avec pour but de faire des cabriolets abordables, élégants et performants. D'abord entraîné par un quatre cylindres sous le capot de l'Austin Healey 100/4, le roadster adopte rapidement un moteur six cylindres en ligne pour près de trois litres et développant alors 125 chevaux dans sa première version ce qui lui conféra le surnom de « Big Healey ». Trois versions d'Austin Healey 3000 se suivirent jusqu'en 1968 avec la BJ8 qui offre des performances très convenables pour l'époque.

Le modèle présenté a été acheté aux enchères chez Osenat il y a 18 ans. L'entretien courant a été effectué au garage de l'Orvanne à Ecuelles. Ensuite, les trains avant et arrière ont été révisés en 2011 chez Classic Garage à La Norville. Ils ont également refait les freins, le radiateur et divers pour un total de 25 000 €, ainsi qu'une rectification du vilebrequin et un changement des coussinets pour près de 6 000 €.

Introduced to the public in 1959, the Austin Healey 3000 is the descendant of a line of British roadsters designed after the Second World War by Donald Healey with the aim of producing affordable, elegant and high-performance convertibles. Initially powered by a four-cylinder engine under the bonnet of the Austin Healey 100/4, the roadster soon adopted an in-line six-cylinder engine developing almost three litres and 125 bhp in its first version, earning it the nickname 'Big Healey'. Three versions of the Austin Healey 3000 followed until 1968 with the BJ8, which offered very decent performance for its time. The model presented here was bought at auction from Osenat 18 years ago. Routine maintenance was carried out at the Garage de l'Orvanne in Ecuelles. The front and rear axles were overhauled in 2011 at Classic Garage in La Norville. They also overhauled the brakes, radiator and other components for a total of €25,000, as well as rectifying the crankshaft and changing the bearings for almost €6,000.







N° de série : LSYD.218
Numéro de carrosserie : 6470
Titre de circulation Belge
Une des 74 Construites avec le volant à gauche
Livrée Neuve à Sammy Davis Jr
Circuit de freinage entièrement revu



91.

1961 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II DROPHEAD COUPE BY HJ MULLINER

300 000 - 350 000 €

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, 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, une technique archaïque qui permet toutefois, aux clients qui le souhaitent, de faire réaliser la carrosserie par une grande maison, à l'image de James Young, Hooper ou Mulliner.

En 1959, apparaît sa première évolution, connue sous le nom de Silver Cloud II, en recevant un tout nouveau groupe moteur. Ce nouveau modèle ancre le passage de Rolls-Royce au V8 de 6.3L, équipé de deux carburateurs SU HD8, donnant une puissance « suffisante » mais toujours onctueuse.

Dès le début, HJ Mulliner proposera une carrosserie drophead coupe, l'usine ne proposant pas de versions découvrables, il fallait impérativement passer chez un carrossier pour en obtenir une.

Sur un total de 2 417 Silver Cloud II construites entre septembre 1959 et août 1962, seules 107 possédaient l'élégante et désirable carrosserie Drophead Coupe construite par H J Mulliner, dont 74 étaient des voitures à conduite à gauche comme cet exemplaire.

Les archives de Rolls Royce nous apprennent que cet exemplaire fut commandé sous la référence CX6321 par Sammy Davis Jr via British Motors Cars Distributors. La Teinte Shell Grey est choisie, associée avec un cuir bleu.

La voiture fut livrée par l'Usine avec la carrosserie CT4426 aux ateliers H.J Mulliner le 22 janvier 1961 pour recevoir la conversion Drophead Coupe. Une fois le travail réalisé, la voiture recevra sa plaque Mulliner sous le numéro 6470. Sami Davis Junior prit livraison de sa voiture en juillet 1961 directement au sein des ateliers Mulliner. Il utilisera sa voiture en Angleterre sous le numéro d'immatriculation SD85 jusqu'à la fin de l'année 1961. La voiture fut ensuite exportée aux Etats-Unis.

Sami Davis utilisera la voiture jusqu'au début de l'année 1964 lorsqu'il remplace la LSYD218 par une Silver Cloud 3 Drophead Coupe.

Nous perdons malheureusement sa trace jusqu'en 2008, année où la voiture est acquise par son propriétaire actuel, par l'intermédiaire de Michel Kruch à Bruxelles. La voiture présente alors un nouveau schéma de couleur qu'elle porte toujours aujourd'hui; la carrosserie est dans une magnifique teinte bleu nuit et l'intérieur est tendu de cuir gris.

Saine, mais ne fonctionnant pas idéalement lors de son



achat, son propriétaire procéda à une importante révision mécanique de la voiture. L'air conditionné, la boîte de vitesse, l'étanchéité et l'électricité, et d'autres nombreux éléments ont été révisés ou remplacés au fil des ans. En 2018, le circuit de freinage, point faible des Silver Cloud, sera entièrement revu. Le liquide lui, sera remplacé par du DOT 5 Silicone.

Depuis, entre 2019 et 2022, le circuit de refroidissement ainsi que la barre de Torsion et la mécanique furent révisés.

Grâce à ce suivi, son propriétaire a réalisé de nombreux trajets entre Bruxelles et Mougins témoignant de l'efficacité de la voiture.

L'essai routier que nous avons réalisé a confirmé l'efficacité du freinage et le bon fonctionnement de la mécanique, c'est une automobile particulièrement plaisante à conduire en ville, comme sur voie rapide.

Voiture exceptionnelle par sa rareté et son pedigree, cette Silver Cloud II Drophead Coupe by HJ Mulliner est une belle opportunité.





Elegant, flowing lines make the Silver Cloud the most beautiful of all factory-bodied Rolls Royces. Despite its imposing proportions, there's no heaviness, just majesty and distinction. The Silver Cloud succeeded the Silver Dawn in 1955. It was still built on a separate chassis, an archaic technique that allowed customers who so wished to have the bodywork done by a major firm such as James Young, Hooper or Mulliner.

In 1959, the first evolution appeared, known as the Silver Cloud II, with an all-new power unit. This new model marked Rolls-Royce's switch to the 6.3-litre V8 engine, fitted with two SU HD8 carburettors, giving a 'sufficient' but still smooth power delivery. From the outset, HJ Mulliner offered a drophead coupe bodyshell, as the factory did not offer convertible versions, so it was necessary to go to a coachbuilder to obtain one.

Out of a total of 2,417 Silver Cloud IIs built between September 1959 and August 1962, only 107 had the elegant and desirable Drophead Coupe body built by H J Mulliner, 74 of which were left-hand drive cars like this example.

Rolls Royce records show that this car was ordered as CX6321 by Sammy Davis Jr via British Motors Cars Distributors. Shell Grey was chosen, together with blue leather.

The car was delivered by the Factory with bodywork CT4426 to the H.J Mulliner workshops on 22 January 1961 to receive the Drophead Coupe conversion. Once the work was completed, the car received its Mulliner plate number 6470.

Sami Davis Junior took delivery of his car in July 1961 directly from the Mulliner workshops. He used the car in the UK under registration number SD85 until the end of 1961. The car was then exported to the United States.

Sami Davis used the car until early 1964 when he replaced the LSVD218 with a Silver Cloud 3 Drophead Coupe.

Unfortunately, we lost track of him until 2008, when the car was acquired by its current owner through Michel Kruch in Brussels. At that point, the car introduced a new colour scheme that it still wears today; the body is in a midnight blue hue and the interior is upholstered in Grey leather.

The car was sound, but it wasn't running perfectly when it was purchased, so the owner had to carry out a major mechanical overhaul. The air conditioning, gearbox, waterproofing, electrical system and many other components have been overhauled or replaced over the years. In 2018, the braking system, the weak point of the Silver Cloud, will be completely overhauled. The fluid will be replaced by DOT 5 Silicone.

Since then, between 2019 and 2022, the cooling circuit as well as the torsion bar and the mechanics have been overhauled.

Thanks to this follow-up, its owner has made numerous trips between Brussels and Mougins, testifying to the car's efficiency. The road test we carried out confirmed the efficiency of the braking and the good working order of the mechanics. This is a particularly pleasant car to drive in town, as well as on the fast lane.

An exceptional car for its rarity and pedigree, this Silver Cloud II Drophead Coupe by HJ Mulliner is an exceptional opportunity for all collectors.







N° de série : J61 S836879BW
Carte grise française



92.

1961 JAGUAR XK 150 FHC

50 000 - 60 000 €

La Jaguar XK150 sort en 1957, soit 10 ans après la XK120 et 3 ans après la XK140. La forme générale de la voiture est inspirée de ses précédentes, mais la ligne est totalement différente. Les lignes de la voiture sont adoucies et le pare-brise est maintenant en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé.

Sur le plan mécanique, la plus grande différence avec les modèles précédents est l'introduction de freins à disque en série. Ceux-ci avaient fait leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar Type D. La direction est à crémaillère comme sur la 140 et le moteur est le 3,4 litres de 190 cv. Plus qu'une évolution, la 150 est une voiture moderne, qui répond aux exigences du marché américain, et devient une voiture de grand tourisme. Les coupés et cabriolets adoptent une couverture du tableau de bord en cuir plus moderne. La XK150 resta en production jusqu'en 1961, même si très peu d'exemplaires ont été produits cette année-là, avant la présentation de la Type E en mars au Salon de Genève. Pendant les 13 ans de production des XK, ce sont 30 364 exemplaires qui sont sortis des chaînes, avec pour les Jaguar XK 150 : 9 382 exemplaires. Ce sont des voitures dotées

d'une motorisation fiable, avec un comportement et un freinage moderne, qui sont utilisables sur les routes et dans la circulation actuelle. Avec un radiateur de taille correcte et un gros ventilateur mécanique, elles ne souffrent pas comme la Type E de problèmes de refroidissement ; de plus elles sont de conception simple avec un essieu arrière rigide et sont donc relativement peu coûteuses à entretenir. L'héritage des XK représente bien plus que ces chiffres de production. Cette gamme a établi Jaguar comme un producteur de voitures de sport qui comptait. Les succès sur les pistes européennes, et surtout américaines confirmaient la légende Jaguar qui s'écrivait au Mans avec cinq victoires des Jaguar Type D en 7 ans.

Le modèle présenté est une rare version 3.8, équipée de la boîte Borg Warner. Le moteur d'origine fut remplacé par un 4.2 pour plus de souplesse, le 3.8 est vendu avec la voiture et sera à récupérer au domicile du propriétaire. La peinture présente une belle patine témoignant de l'histoire de la voiture.



The Jaguar XK150 was launched in 1957, 10 years after the XK120 and 3 years after the XK140. The general shape of the car was inspired by its predecessors, but the lines were completely different. The car's lines were softened and the windscreen was now a single curved plane, like the coupé's rear window.

Mechanically, the biggest difference from previous models was the introduction of disc brakes as standard. These had made their first appearance at Le Mans in 1954 on the Jaguar D-Type. The steering was rack-and-pinion, as on the 140, and the engine was a 3.4-litre, 190bhp unit. More than an evolution, the 150 was a modern car that met the demands of the American market and became a grand tourer. Coupés and cabriolets adopted a more modern leather dashboard cover. The XK150 remained in production until 1961, although very few examples were produced that year, before the presentation of the E-Type at the Geneva Motor Show in March. During the 13 years of XK production, a total of 30,364 cars rolled off the production line, of which 9,382 were Jaguar XK 150s. These are cars with reliable engines, modern handling and braking, which are

usable on today's roads and in today's traffic. With a decent-sized radiator and a large mechanical fan, they don't suffer like the E-Type from cooling problems; moreover, they have a simple design with a rigid rear axle and are therefore relatively inexpensive to maintain. The legacy of the XK is much more than these production figures. The range established Jaguar as a sports car producer that mattered. Successes on European and especially American tracks confirmed the Jaguar legend that was being written at Le Mans, with five Jaguar D-Types winning in 7 years.

The model presented here is a rare 3.8 version, fitted with the Borg Warner gearbox. The original engine was replaced by a 4.2 for greater flexibility. The 3.8 is sold with the car and can be collected from the owner's home. The paintwork has a beautiful patina reflecting the car's history.





N° de série : TS77152L
Carte grise française de collection



93.

1962 TRIUMPH TR3A

22 000 - 25 000 €

La Triumph TR3 sort des usines en 1955. Elle se verra adjoindre un A en même temps que quelques améliorations fin 1957. Ce modèle était reconnaissable avec les poignées de porte extérieures. Le moteur passe de 95 à 100 cv, mais c'est toujours le 4 cylindres de 1991cm³, comme sur les deux versions précédentes. La Triumph TR3A est l'un des modèles incontournables de la période de la fin des années 1950 et du début des années 1960. Toute l'époque « yéyé » a succombé à son charme, y compris Johnny Hallyday qui trouva en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, fiable et robuste, elle présentait pour ses conducteurs comme pour ses passagers, de nombreux avantages et est toujours aujourd'hui considérée comme emblématique de cette période.

L'exemplaire que nous proposons à la vente se présente dans un bel état esthétique. Nous disposons d'un important dossier de factures depuis 2010, indiquant l'entretien méticuleux dont a bénéficié cette automobile depuis cette date. Dernièrement, le propriétaire actuel a fait une grosse révision au cours de laquelle fut revu l'allumage, la carburation, les freins et le graissage.

The Triumph TR3 left the factory in 1955. An A was added at the same time as a number of improvements at the end of 1957. This model was recognisable by its exterior door handles. The engine was increased from 95 to 100 bhp, but it was still the same 1991cm³ 4-cylinder as on the two previous versions. The Triumph TR3A was one of the must-have models of the late 1950s and early 1960s. The entire 'yéyé' era succumbed to its charms, including Johnny Hallyday, who found his first ride in it as soon as he had his driving licence. A reliable, sturdy sports car, dragster, cruiser or racer, it offered a host of advantages for drivers and passengers alike, and is still regarded today as emblematic of the period.

The car we are offering for sale is in beautiful condition. We have an extensive file of invoices dating back to 2010, showing the meticulous maintenance that this car has undergone since that date. The current owner recently carried out a major service, during which the ignition, carburettor, brakes and lubrication were overhauled.



Châssis n°HDR4320953
Carte grise collection
Roadster mythique
Matching Colors
Certificat British Motors Industry Heritage Trust

94.

1956 MG A

20 000 - 25 000 €

M.G, Morris Garage, appartient à cette petite et prestigieuse catégorie des marques anglaises spécialisées dans les roadsters sport. Dès 1946, les MG de la série T, qui ont fait la renommée de la marque avant-guerre, sont remises en fabrication.

Le « nouveau » modèle est baptisé TC, c'est une simple évolution du modèle de 1939. Un peu obsolète, avec son essieu avant rigide, la firme à l'octogone réagit en faisant des évolutions techniques et esthétiques au cours des années.

Mais la vraie nouveauté arrive en 1955, année où l'on peut voir deux MG à carrosserie spéciale, désignées EX 182, courir les 24 Heures du Mans. Quelques mois plus tard, ces voitures seront visibles en version client au salon de Francfort, présentées comme la nouvelle MG A. Avec une ligne élégante et bien proportionnée, c'est une barquette type « course » totalement dans l'air du temps, qui est de plus proposée à un prix très attractif. Le succès est immense et immédiat.

Comme pour les Austin Healey, Jaguar et autres Triumph, les USA vont absorber la majorité des MGA construites. Ce chiffre est d'ailleurs un record à l'époque puisque la MGA est la première sportive à dépasser la barre symbolique des 100 000 exemplaires. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique, malgré une première non-synchronisée, ont grandement permis la construction d'une excellente image. Très sport, l'habitacle est spartiate, mais propose un tableau de bord très complet avec suffisamment de places pour deux. C'est un vrai roadster sans vitres dans les portes. La capote quant à elle, disparaît totalement.

Notre exemplaire, un roadster de 1956, fut produit le 2 octobre 1956 à destination des Etats Unis. Celui-ci était dans la teinte old english white, avec l'intérieur noir. Bien équipé à l'origine, celui-ci disposait de la colonne de direction ajustable et du lave-glace.

Notre belle MGA fut acquise par ses propriétaires en Pennsylvanie en 2020. Importée et immatriculée en France, celle -ci se présente dans un bon état esthétique. Les freins seront à reviser, ayant peu servis ces derniers temps.

M.G, Morris Garage, belongs to that small but prestigious category of British marques specialising in sports roadsters. In 1946, the T-series MGs that had made the brand famous before the war were put back into production.

The 'new' model was called the TC, and was a simple evolution of the 1939 model. A little obsolete, with its rigid front axle, the firm with the octagon reacted by making technical and aesthetic changes over the years.

But the real innovation came in 1955, when two MGs with special bodywork, designated EX 182, were seen racing in the Le Mans 24 Hours. A few months later, these cars were shown in customer version at the Frankfurt Motor Show, presented as the new MG A. With its elegant, well-proportioned lines, this was a 'racing' type car that was totally in tune with the times, and was offered at a very attractive price. It was a huge and immediate success.

As with Austin Healey, Jaguar and Triumph, the USA absorbed the majority of MGAs built. This figure was a record for the time, as the MGA was the first sports car to exceed the symbolic 100,000 mark. The reliability and robustness of its powertrain, despite a non-synchronised premiere, were key factors in building an excellent image. The very sporty cabin is spartan, but offers a very complete dashboard with enough room for two. It's a true roadster with no windows in the doors. As for the soft top, it disappears completely.

Our example, a 1956 roadster, was produced on 2 October 1956 for the United States. It was painted Old English White, with a black interior. Originally well equipped, it had an adjustable steering column and windscreen washer.

Our beautiful MGA was acquired by its owners in Pennsylvania in 2020. Imported and registered in France, it is in good cosmetic condition. As for the mechanics, having seen little use recently, a service will be in order.



Châssis n°6802037
Belle présentation
Coupé très élégant
Carte grise française



95.

1967 PEUGEOT 404 COUPE

30 000 - 40 000 €

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 Kügelfischer 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 ancienne.

Le beau bleu électrique qu'elle porte lui va à ravir et s'accorde à merveille avec son intérieur de cuir noir.

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

The 404 coupé is part of a long line of coupé bodystyles from Peugeot. The Type 21, Peugeot's first coupé, dates back to 1898.

Launched in May 1960, the 404 was Sochaux's response to the 1955 presentation of the Citroën DS, which had dazzled everyone with its technical advances.

Presented in May 1960, the Peugeot 404 entered the 9 bhp (1.6 litre) category, a notch above the 403 that it was to replace. The move up the Peugeot range continued, in line with the rising standard of living in France during this happy period of strong growth. In 1962, Peugeot unveiled the 404 coupé. Also designed by Pinin Farina, whose logo it was the first Peugeot to bear, the car was assembled in the coachbuilder's Turin workshops. The coachbuilder produced and assembled all the bodywork components and decorated the passenger compartment. The bodies, decorated with a discreet Italian coachbuilder's logo, returned to Sochaux to receive their mechanical components.

At the 1962 Geneva Motor Show, it received the 1.6-litre Kügelfischer fuel-injected engine revealed at the same show a year earlier, which offered an extra 13 bhp (160 km/h).

The car we are presenting to you has benefited from an early restoration.

The beautiful electric blue she wears suits her perfectly, and goes wonderfully with her black leather interior.

With its Ferrari look from certain angles, this 404 Coupé is a car that deserves collectors' full attention.







Châssis n°11102310055326
Carte grise française



96.

1964 MERCEDES BENZ 220 SE CABRIOLET

50 000 - 70 000 €

La série W111 perpétue la tradition du cabriolet 4 places chez Mercedes Benz. Lancée en 1961, avec la 220 SE Cabriolet, l'ascension de cette série se poursuivra jusqu'en 1972 avec la 280 SE cabriolet 3.5. Véritable synonyme de Luxe et d'élégance, la W111 Cabriolet est un « Must Have » dans une collection.

Dessinée par Paul Bracq, qui réalise alors son premier dessin pour Mercedes Benz, le coupé et son dérivé cabriolet se distinguent de la berline par l'absence d'ailerons sur les ailes, créant une élégance bien particulière.

La 220 SE Cabriolet est lancée en septembre 1961 avec un moteur 6 cylindre de 2.2 à injection, développant 120 chevaux DIN. A l'époque, vendue 47 000 francs, elle s'affiche au même prix qu'une AC Cobra. Très élitiste elle ne sera diffusée qu'à très peu d'exemplaires.

L'exemplaire que nous vous proposons est un 220 SE Cabriolet de 1964, équipé de la désirable et rare boîte manuelle 4 rapports. Présenté dans une très belle teinte gris métallisé, ce cabriolet est en bon état général. Le propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2008, par le biais d'une de nos ventes aux enchères.

Depuis lors, les freins, la sellerie et la capote ont été refaits. Jamais restaurée, mais bien entretenue au fil des ans, l'essai routier fut concluant.

La Mercedes Benz 220 SE est le cabriolet idéal en vue de la belle saison qui approche.

The Mercedes W111 series continues the tradition of the Mercedes Benz 4-seater cabriolet. Launched in 1962 with the 220 SE Cabriolet, the rise of this series continued until 1972 with the 280 SE Cabriolet 3.5. A true synonym for luxury and elegance, the W111 Cabriolet is a must-have in any collection. Designed by Paul Bracq, who at the time was producing his first design for Mercedes Benz, the coupé and its cabriolet derivative were distinguished from the saloon by the absence of wings, creating a very distinctive elegance.

The 220 SE Cabriolet was launched in September 1961 with a fuel-injected 2.2 6-cylinder engine developing 120 hp DIN. At the time, priced at 47,000 francs, it was on a par with an AC Cobra. Very elitist, it was never sold.

The car on offer is a 1964 220 SE Cabriolet, fitted with the desirable and rare 4-speed manual gearbox. Presented in a beautiful metallic Grey colour, this cabriolet is in good overall condition. The current owner acquired it in 2008 through one of our auctions.

Since then, the brakes, upholstery and soft top have all been redone. The car has never been restored, but has been well maintained over the years, and the road test was very conclusive. The Mercedes 220 SE is the ideal convertible for the summer season, which is finally approaching.



Châssis n°11304210001054
Titre de circulation Belge
Bel état esthétique
Configuration intemporelle



97.

1963 MERCEDES BENZ 230 SL

45 000 - 55 000 €

Surnommé « Pagode » en raison de son hard-top bombé, le cabriolet allemand est présenté en mars 1963 au salon de Genève. Code interne W113, la voiture est équipée d'un 6 cylindres en ligne de 2,3L développant 160 chevaux.

D'un dessin signé Paul Bracq, le cabriolet est aujourd'hui une voiture plébiscitée par les amateurs de la marque à l'étoile. Le modèle de la Pagode a également connu des succès en compétitions et remporte même une victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec comme pilotes Böhringer et Kaiser. La voiture se veut robuste et fiable mais aussi utilisable comme voiture de tous les jours. Remplaçante des mythiques 190 et 300 SL, la petite pagode remplit à merveille son rôle de porte étendard.

L'exemplaire que nous présentons se trouve dans un bel état général. La peinture blanche est en bon état, tout comme la sellerie. La sellerie rouge accentue le charme de la pagode. Le propriétaire de cette voiture, en a pris grands soins depuis qu'il la possède. En outre, cette voiture au physique attachant voit sa côte monter.

Nicknamed the 'Pagoda' because of its domed hardtop, the German cabriolet was presented at the Geneva Motor Show in March 1963. Internal code W113, the car was powered by a 2.3-litre in-line 6-cylinder engine developing 160 bhp.

Designed by Paul Bracq, the cabriolet is still a firm favourite with enthusiasts of the star-spangled marque. The Pagoda model also enjoyed success in competition, even winning the Rallye Liège-Rome-Liège with drivers Böhringer and Kaiser. The car was designed to be robust and reliable, but also suitable for everyday use. Replacing the legendary 190 and 300 SL, the little pagoda fulfilled its role as standard-bearer to perfection. The car we are presenting here is in very good condition. The white paintwork is in good condition, as is the upholstery. The red upholstery accentuates the pagoda's charm.

The owner of this car has taken great care of it since it came into his possession. What's more, the value of this attractive-looking car is on the rise.



Châssis n°9110110268
Carte grise française
Origine Allemande
Matching Numbers
Boite 5 rapports
Belle configuration



98.

1969 PORSCHE 911 2.2 T TARGA

75 000 - 95 000 €

Épargnée par les appendices et excroissances des modèles ultérieurs, la première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté de sa ligne. Longtemps délaissée au profit de voitures plus récentes et plus démonstratives, elle est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis. D'abord baptisée 901, et présentée en avant-première au salon de Francfort en 1963, la 911 entre en production en mai 1964. Elle est motorisée par un deux litres de 130 CV. A la fin de l'année 1968, elle bénéficie de l'injection mécanique Bosch pour cause de normes anti-pollution américaines, les États-Unis constituant le principal marché de Zuffenhausen. La cylindrée de la 911 sera ensuite portée à 2,2 litres en 1969.

Moins pointue que la version S, certes plus puissante, mais dont le couple maxi est placé beaucoup plus haut, la 2.2 T est plus agréable à conduire en usage régulier. Il faut dire que le poids de la voiture ne dépasse que légèrement la tonne, chose aujourd'hui quasi impossible à réaliser sur une voiture de série.

La version Targa est présentée en 1965 à Francfort et se voudra être l'unique version cabriolet (ici plutôt découvrable) de la gamme 911 jusque dans les années 1980. Au début, considéré comme une grossièreté esthétique, l'épais arceau chromé est devenu la touche caractéristique de la Targa qui est encore ajoutée aujourd'hui sur les versions modernes.

L'exemplaire que nous vous proposons est une des toutes premières 2.2 T produites. Mise en circulation le 15 octobre 1969 en Allemagne, cette voiture présente une configuration atypique. Si la peinture noire et les sièges associés sont courants, les moquettes rouges, tout comme le bas du tableau de bord, sont une option rare. Donnant un accent de sportivité à l'intérieur, ce petit détail distingue cet exemplaire des autres 911. Autre option désirable, la voiture est équipée de la désirable boîte 5 rapports.

Elle restera en Allemagne jusqu'en 2019, lorsqu'elle est acquise par son propriétaire actuel. Celui-ci entreprend une restauration. Dans l'habitacle, la sellerie en cuir noir est en bon état, de même que le tableau de bord.

Nous vous offrons la possibilité d'acquérir un beau modèle de 911 type 901 dans une élégante couleur qui fera se retourner les têtes sur votre passage.



Spared the appendages and outgrowths of later models, the first generation of the 911 is seductive for the original simplicity and purity of its lines. Long neglected in favour of newer, more demonstrative cars, it is now highly sought-after by discerning collectors. Originally named the 901, and previewed at the Frankfurt Motor Show in 1963, the 911 went into production in May 1964. It was powered by a 130bhp two-litre engine. At the end of 1968, it was fitted with Bosch mechanical fuel injection to comply with American anti-pollution standards, the United States being Zuffenhausen's main market. The 911's cubic capacity was increased to 2.2 litres in 1969.

Less sophisticated than the S version, which was certainly more powerful but had much higher maximum torque, the 2.2 T was more pleasant to drive in regular use. The car weighed just over a tonne, something that is almost impossible to achieve on a production car today.

The Targa version was presented at Frankfurt in 1965 and was to be the only cabriolet version (in this case, a convertible) in the 911 range until the 1980s. Initially regarded as an aesthetic crudeness, the thick chrome hoop became the Targa's distinctive touch, which is still added today on modern versions. The car on offer here is one of the very first 2.2Ts produced. Launched on 15 October 1969 in Germany, this car has an atypical configuration. While the black paintwork and associated seats are commonplace, the red carpets, like the lower part of

the dashboard, are a rare option. Giving the interior a sporty accent, this little detail sets this car apart from other 911s. Another desirable option is the 5-speed gearbox. It will remain in Germany until 2019, when it is acquired by its current owner. He then undertook a restoration of this beautiful Porsche. Inside, the black leather upholstery is in very good condition, as is the dashboard, which has been characteristic of 911s from the very beginning to the present day. We offer you the opportunity to acquire a beautiful 911 type 901 in an elegant colour that will turn heads as you drive by.



N° de série : 9142430212
Carte grise de collection
Restaurée il y a quelques années
Française d'origine
Matching Numbers



99.

1972 PORSCHE 914-6 2.0L

40 000 - 60 000 €

Sans réserve

Née d'un mariage entre Porsche et Volkswagen, la 914 est un petit roadster sportif avec une histoire singulière. Après le succès de la Coccinelle (grâce notamment à Ferdinand Porsche), les deux marques allemandes s'associent à nouveau pour renouveler leur gamme. Si Volkswagen doit trouver un successeur à sa Karmann Ghia, Porsche n'a quant à lui pas les moyens de développer seul une nouvelle automobile plus accessible que sa nouvelle 911. L'alliance donnera donc lieu à la 914 qui proposera un moteur 4 cylindres et un moteur 6 cylindres. La première est entièrement fabriquée chez le carrossier Karmann. Pour la version 6 cylindres, Porsche commande les caisses et y monte le moteur dans son usine de Zuffenhausen. Produite seulement sur trois années, la 914/6 dispose du moteur 2.0 l de son illustre sœur, la 911 T. Développant 110 chevaux, ce dernier motorise parfaitement ce petit roadster de seulement 940 kg. Malheureusement son prix de vente trop élevé ainsi que la concurrence frontale d'une 911 plus statutaire empêcheront la carrière du 914/6 de décoller.

Notre exemplaire est un des derniers sortis de la chaîne de production, le dernier étant le châssis 9142430240. Livré neuf à la concession d'Avignon le 1er mai 1972, cet exemplaire se présentait alors dans un coloris ivoire clair accompagné d'un intérieur similicuir noir. Configuration qu'il porte toujours aujourd'hui. Après avoir connu une première vie paisible notre exemplaire participa avec son second propriétaire à de nombreuses courses d'auto-cross. Son véhicule devenu moins compétitif, il le remisa dans une grange. Ce n'est qu'en 2016 que le propriétaire actuel la découvre. Il entreprend alors une restauration intégrale au sein de ses propres ateliers. Preuve de la fiabilité de la marque, cette belle 914/6 dispose toujours de son moteur d'origine entièrement refait lors de la restauration. Dernièrement, 4 pneus neufs ont été installés et les carburateurs réglés chez le spécialiste Phil Bug.





Born of a marriage between Porsche and Volkswagen, the 914 is a sporty little roadster with a singular history. After the success of the Beetle (thanks in no small part to Ferdinand Porsche), the two German brands joined forces once again to renew their range. While Volkswagen needed to find a successor to its Karmann Ghia, Porsche didn't have the resources to develop a new car more affordable than its new 911 on its own. The result of this alliance is the 914, with its 4-cylinder and 6-cylinder engines. The former is built entirely at the Karmann coachbuilder. For the 6-cylinder version, Porsche ordered the bodies and fitted the engine at its Zuffenhausen plant. Produced over just three years, the 914/6 uses the 2.0-liter engine from its illustrious sibling, the 911 T. Developing 110 hp, it perfectly powers this small roadster weighing just 940 kg. Unfortunately,

the 914/6's career didn't get off the ground, due to its high retail price and head-on competition from a more formal 911. Our example is one of the last to come off the production line, the last being the 9142430240 chassis. Delivered new to the Avignon dealership on May 1, 1972, it came in a light ivory color with a black leatherette interior. A configuration it still wears today. After a quiet first life, our car took part in numerous autocross races with its second owner. As his vehicle became less competitive, he stored it in a barn. It wasn't until 2016 that the current owner discovered it. He then undertook a complete restoration in his own workshops. Proof of the brand's reliability, this beautiful 914/6 still has its original engine, completely rebuilt during the restoration. Recently, 4 new tires were fitted and the carburetors adjusted by specialist Phil Bug.





Châssis n°1KE136OLDL
Carte grise française
Même propriétaire pendant 19 ans
Voiture rare



100.

1971 TRIUMPH GT6

15 000 - 20 000 €

Sans réserve

La GT6 est la réponse de Triumph à la MG B. Basée sur la Spitfire, la carrosserie redessinée par Giovanni Michelotti est devenue un élégant fastback à hayon qui a valu à la GT6 le surnom de "Type E du pauvre". Ceci dit, ce n'est pas forcément négatif d'être comparé à une type E ! Le moteur est un 6 cylindres en ligne de 2 litres développant 104 cv et autorisant une vitesse de 190 km/h. Une GT relativement sage, décalée et cossue mais avec une vraie personnalité de sportive et qui aujourd'hui devient un must en collection, de surcroît très accessible. La GT6 a été produite de 1966 à 1973, et déclinée en 3 séries Mark1 à Mark3.

Cette GT6 que nous avons le plaisir de vous présenter est une Mark3, version la plus aboutie du modèle. Restaurée (dossier restauration sur demande), cette voiture est une deuxième main et appartient au même propriétaire depuis 19 ans.

Coupé rare et sympathique, la Gt6 est une belle alternative aux traditionnelles MGB GT.

The GT6 was Triumph's answer to the MG B. Based on the Spitfire, the bodywork redesigned by Giovanni Michelotti became an elegant fastback hatchback that earned the GT6 the nickname of 'the poor man's E-Type'. That said, it's not necessarily a bad thing to be compared to an E-type! The engine is a 2-litre in-line 6-cylinder developing 104 bhp and allowing a speed of 190 km/h. A relatively wise, quirky and posh GT with a real sporting personality, it is now becoming a must-have in any collection, and a very affordable one at that. The GT6 was produced from 1966 to 1973, in 3 series, Mark1 to Mark3.

This magnificent GT6 that we have the pleasure of presenting to you is a Mark3, the most accomplished version of the model. Restored (restoration file available on request), this car is second-hand and has belonged to the same owner for 19 years. A rare and sympathetic coupé, the Gt6 is a fine alternative to the traditional Mgb GT.







N° de série : CP535780
Restaurée en 2018
Carte grise de collection



101.

1971 TRIUMPH TR6 PI

25 000 - 30 000 €

En 1952, Triumph présenta le prototype 20TS qui ouvrit la route à la TR2, et à toutes ses descendantes. La recette était simple : un petit moteur fiable, une fine carrosserie, aussi élégante que sportive, à apprécier cheveux au vent. En 1969, face à la fonte de ses budgets, à la suite de sa dissolution dans le groupe British Leyland, Triumph, faute de moyens, utilisera la base de sa TR5 pour créer de nouveaux modèles. Dessiné par Karmann, ce cabriolet reste alors dans la veine des TR4 et TR5, mais revient au goût du jour avec un look viril, dissimulant des solutions techniques traditionnelles. Si l'intérieur ne change guère par rapport aux TR4 et TR5, la TR6 améliore néanmoins ses performances avec un train arrière désormais à roues indépendantes et une injection Lucas, permettant au moteur de délivrer 150 chevaux. Cette Triumph TR6 fut immatriculée pour la première fois le 23 avril 1970. Version européenne, elle est donc née avec une injection Lucas, remplacée depuis par deux carburateurs SU, pour plus de fiabilité. En bon état général, cette voiture a reçu de nombreux soins au fil des ans, dont une révision de l'overdrive, pour un total de plus de 4000 euros. L'essai routier a révélé le bon fonctionnement de la mécanique. L'overdrive fonctionne correctement et les rapports s'engagent bien.

In 1952, Triumph introduced the 20TS prototype that paved the way for the TR2, and all its descendants. The recipe was simple: a small, reliable engine and a slim body, as elegant as it was sporty, to be enjoyed with the wind in your hair. In 1969, faced with shrinking budgets following its dissolution as part of the British Leyland group, Triumph, for want of funds, used the basis of its TR5 to create new models.

Designed by Karmann, this cabriolet remained in the same vein as the TR4 and TR5, but was brought up to date with a virile look that concealed traditional technical solutions. Although the interior hardly changed from that of the TR4 and TR5, the TR6 nevertheless improved its performance with a rear axle that now had independent wheels and Lucas fuel injection, enabling the engine to deliver 150 bhp.

This Triumph TR6 was registered for the first time on 23 April 1970. A European version, it came with Lucas fuel injection, since replaced by two SU carburetors for greater reliability. In generally good condition, this car has received a great deal of care over the years, including an overhaul of the overdrive, at a total cost of more than 4,000 euros. The road test revealed that the mechanics are in good working order. The overdrive works properly and the gears engage well.

Châssis n°GAN 513 981 8G
Carte grise française
Desirable Version Round Wheel Arches
Moteur 1275 cm³
Dernière version avec les pare chocs inox



102.

1974 MG MIDGET

12 000 - 18 000 €

Apparue en 1964, la MG Midget est un roadster qui reprend la base de l'Austin-Healey Sprite. La volonté était de faire un véhicule léger, procurant de bonnes sensations de conduite pour les jeunes. À sa sortie, elle est motorisée par un bloc de 948 cm³, puis un 1098 cm³ dès 1962, qui développera 56 chevaux vapeurs. Une puissance largement suffisante au vu de son poids plume : de 700 kg. Entre les Etats-Unis et l'Angleterre, la MG Midget est un véritable succès commercial et pas moins de 260 000 modèles se vendront avant la fin de sa production, en 1979.

L'exemplaire que nous vous proposons est une Mark III Round Wheel Arches, immatriculée pour la première fois le 14 mars 1974 et équipée du fameux moteur 1275 cm³.

Livrée neuve en Angleterre, celle-ci se présente dans une jolie teinte bleu marine, avec le volant à gauche (modifié au cours de sa vie). L'essai routier a révélé une automobile plaisante, au comportement routier proche du karting, avec un moteur qui fonctionne bien. L'habitacle est en bon état, les sièges sont propres et le tableau de bord exempté de craquelures.

Idéale pour les néo-collectionneurs, comme pour les plus avertis, la Midget est bourrée de charme et bénéficie d'une grande disponibilité de pièces détachées.

Introduced in 1964, the MG Midget was a roadster based on the Austin-Healey Sprite. The intention was to make a light vehicle, providing good driving sensations for young people. When it came out, it was powered by a 948 cm³ block, then a 1098 cm³ from 1962, which developed 56 horsepower. This was more than enough power for a car weighing just 700 kg. Between the United States and England, the MG Midget was a commercial success, selling no fewer than 260,000 models before its production ended in 1979.

The example we are offering is a Mark III Round Wheel Arches, first registered on 14 March 1974 and equipped with the famous 1275 cm³ engine.

Delivered new in the UK, it comes in an attractive Navy Blue colour, with the steering wheel on the left (modified during its life). The road test revealed a pleasant car, with go-kart-like handling and a well-functioning engine. The interior is in good condition, with clean seats and a dashboard free of cracks.

Ideal for neo-collectors as well as the more experienced, the Midget is packed with charm and benefits from a wide availability of spare parts.





Châssis n°90912761A
Carte grise française de collection
Version « Soft-Top »
Rare conduite à gauche d'origine
Moteur diesel économique et fiable



103.

1976 LAND ROVER 88 SERIE III

10 000 - 15 000 €

Pour nombre d'adeptes du tout-terrain, le Land Rover est un art de vivre, un mythe né après la Seconde Guerre Mondiale. Il a connu quatre générations : le Série I (1949- 1958), le Série II (1958-1973), le Série III (1973-1985), et les Land Rover 90 et 110, appelés Defender depuis 1989 (1983-2016).

Le série III est la version la plus évoluée du Land Rover historique. Elle conserve la ligne mythique des versions précédentes, tout en apportant des évolutions remarquables comme la boîte de vitesse synchronisée.

L'exemplaire que nous vous proposons est une Série III Diesel de 1978. Désirable châssis court soft top, il s'agit d'une rare version européenne avec la conduite à gauche. Il présente une belle patine , avec quelques accrocs témoignant de sa bonne utilisation campagnarde.

For many off-road enthusiasts, the Land Rover is a way of life, a myth born after the Second World War. There have been four generations: the Series I (1949-1958), the Series II (1958-1973), the Series III (1973-1985), and the Land Rover 90 and 110, known as the Defender since 1989 (1983-2016).

The Series III is the most advanced version of the historic Land Rover. It retains the legendary lines of the previous versions, while introducing remarkable developments such as the synchronised gearbox.

The model on offer is a 1978 Series III Diesel. A desirable short soft top chassis, this is a rare European version with left-hand drive. It has a beautiful patina, with a few dents that testify to its use in the countryside.

N° de série : WBAAE310901794610
Carte grise française
Première main
Beaucoup d'options



104.

1988 BMW 325i E30

15 000 - 20 000 €

La BMW série 3 est née en 1975 et prit la suite des BMW E10/E20 en tant que petite berline du constructeur munichois. Disponible uniquement en coach, l'E21 devient vite la référence des berlines compactes, et propose surtout, un choix conséquent de moteurs 4 et 6 cylindres. En 1982, l'E30 prend sa relève et par la même occasion, offre très vite une gamme extrêmement vaste de versions. Essence ou diesel, 4 ou 6 cylindres, de 1.6L à 2.7L, en berline 4 portes, en coupé, en cabriolet, en break ou en version Motorsport, l'E30 inaugurerait chez les constructeurs allemands cette recette qui dure encore aujourd'hui.

L'E30 que nous proposons aujourd'hui à la vente est une 325i E30 livrée neuve à BMW France en 1988. La marque la conservera jusqu'en 1989, année où elle est acquise par notre collectionneur auprès de la concession ZOLA de Boulogne Billancourt. Parmi la liste des options, on notera le volant 3 branches et le toit ouvrant parmi les plus importantes.

Son propriétaire la fera entretenir au sein des ateliers de la concession ZOLA jusqu'en 2001. Cette année-là, le haut-moteur sera refait, puis la voiture suivra son propriétaire jusqu'en Corse, où elle sera entretenue régulièrement.

Dernièrement, l'émetteur d'embrayage, l'alternateur, les amortisseurs arrière, les roulements, ainsi que les 4 pneus ont été remplacés. Affichant aujourd'hui 212 000 km, cette BMW bien entretenue dispose d'un CT valide de moins de 6 mois. Le compteur kilométrique a cessé de fonctionner sur le trajet vers Fontainebleau, ainsi son fonctionnement sera à revoir.

The BMW 3 Series was born in 1975 and followed on from the BMW E10/E20 as the Munich manufacturer's small saloon. Available only as a coach, the E21 quickly became the benchmark for compact saloons, and above all offered a wide choice of 4- and 6-cylinder engines. In 1982, the E30 took over from it, quickly offering an extremely wide range of versions. Petrol or diesel, 4 or 6 cylinders, from 1.6L to 2.7L, as a 4-door saloon, coupé, cabriolet, estate or Motorsport version, the E30 was the first German carmaker to follow a recipe that is still used today.

The E30 we are offering for sale today is a 325i E30 delivered new to BMW France in 1988. The brand kept it until 1989, when it was acquired by our collector from the ZOLA dealership in Boulogne Billancourt. The list of options included a 3-spoke steering wheel and a sunroof.

Its owner had it serviced in the Zola dealership's workshops until 2001. That year, the engine was rebuilt, and the car followed its owner to Corsica, where it was regularly serviced.

Most recently, the clutch, alternator, rear shock absorbers, bearings and 4 tyres were replaced. With 212,000 km on the clock, this well-maintained BMW has a valid MOT less than 6 months old.

The only downside is that the odometer stopped working on the journey to Fontainebleau, so it will need to be serviced again.





Titre de circulation Serbe
A dédouaner
A remettre en route



105.

1978 BMW 2002

8 000 - 12 000 €

Un nouveau coupé BMW fait son apparition publique à l'occasion du 50ème anniversaire de la marque en 1966. Il s'agit d'une élégante et moderne petite berline deux portes propulsée par un moteur à quatre cylindres de 1600 cm³. Les places arrière sont très petites. L'objectif de la voiture est de toucher une clientèle jeune et moderne. Une gamme complète sera tirée de cette première version.

En 1968, un modèle beaucoup plus puissant voit le jour sous la même carrosserie mais avec un moteur porté à 2 litres, qui prend le nom de 2002. 02 comme 2 portes. Les premiers chiffres symbolisaient la cylindrée, comme 20 pour 2,0 litres ou 18 pour 1,8 litres sur la 1802.

La 2002 reçoit une calandre noire en remplacement de la chromée en 1973. Léger et puissant (100 CV), le freinage assisté était à la hauteur avec des disques à l'avant. La 2002 pouvait voyager très vite au long cours, tout en soutenant des moyennes que la maréchaussée d'aujourd'hui réprouverait. Ces coupés ont activement participé à la création de l'image jeune et sportive de la marque bavaroise.

Cet exemplaire est un des derniers fabriqués dans un état correct. Cette BMW venue de Serbie sera à remettre en route. Appartenant au même propriétaire depuis 2018, cette automobile est un projet intéressant pour les amateurs de la marque .

anniversary in 1966. It was an elegant, modern little two-door saloon powered by a 1600cc four-cylinder engine. The rear seats are very small. The aim of the car was to appeal to a young, modern clientele. A full range of models was derived from this first version.

In 1968, a much more powerful model was launched with the same bodywork but with the engine increased to 2 litres, and was given the name 2002. 02 for 2 doors. The first digits symbolised the engine capacity, such as 20 for 2.0 litres or 18 for 1.8 litres on the 1802.

The 2002 received a black radiator grille to replace the chrome one in 1973. Light and powerful (100 bhp), the power-assisted brakes were up to the task, with front discs. The 2002 could travel very fast on long journeys, while maintaining average speeds that today's maréchaussée would disapprove of. These coupés played an active part in creating the young, sporty image of the Bavarian marque.

This example is one of the last to be produced in correct condition. This BMW from Serbia needs to be put back on the road. Owned by the same person since 2018, this car is an interesting project for enthusiasts of the brand.

Châssis n°4742918426
Carte grise française



106.

1974 PORSCHE 914-4 2 LITRES

20 000 - 25 000 €

Porsche a mis sa 911 sur le marché en 1964, celle-ci est beaucoup plus chère que sa devancière, la 356, ce qui lui fait perdre une partie de sa clientèle, principalement parmi les jeunes. La marque pense alors à produire un modèle qui puisse séduire une population jeune et aisée : la 914.

La voiture présentée a été construite à Stuttgart en 1974 et livrée au Nevada la même année. Elle se présente dans sa teinte d'origine «summer yellow», qui a été rafraîchie par un voile l'année passée, et ses vitres teintées.

Ce roadster, avec un moteur 4 cylindres à plat refroidi par air de 2 L de cylindrée qui développe 95 CV est la version la plus rare des 4 cylindres pour les 914.

De nombreux frais ont été effectués en 2014 (pas de factures) : réglage carburateurs, bougies, rupteurs, réglage culbuteurs, vidanges et remplacement des filtres, chromage des pare-chocs et remplacement de tous les joints.

Sa sellerie est en bon état. C'est une automobile qui procure beaucoup de plaisir à conduire car très bien équilibrée grâce à son moteur en position centrale arrière.

Porsche launched its 911 in 1964, but it was much more expensive than its predecessor, the 356, which meant it lost some of its customers, mainly young people. The brand therefore decided to produce a model that would appeal to a younger, more affluent demographic: the 914.

The car on display was built in Stuttgart in 1974 and delivered to Nevada the same year. It is presented in its original 'summer yellow' colour, which was refreshed with a veil last year, and with tinted windows.

This roadster, with a 2 L displacement air-cooled 4-cylinder engine that develops 95 HP is the rarest version of the 4 cylinders for the 914.

A lot of work has been carried out in 2014 (no invoices): carburettor adjustment, spark plugs, ignition switches, rocker arm adjustment, oil changes and filter replacement, chrome plating of bumpers and replacement of all seals.

The upholstery is in good condition. This is a very pleasant car to drive, as it is very well balanced thanks to its mid-rear engine.



N° de série : WVWZZZ19ZFW7B596
Titre de circulation espagnol
Bien optionnée
Culasse refaite
Arbre à cames remplacés



107.

1985 VOLKSWAGEN GOLF 2 GTI

8 000 - 12 000 €

Le développement de la seconde génération de Golf débute 4 ans après le lancement de la première génération. Plus spacieuse et moderne, cette seconde génération fait subtilement évoluer la ligne en gardant précieusement les éléments qui ont fait le succès de la voiture.

Lancée en 1983 la GTI n'apparaît qu'un an après. Le conservatisme adopté pour le style fut le même pour la technique. Si bien que les premières Golf 2 conserveront le moteur qui a fait le succès de la première génération. Courant 1985, la ligne est revue légèrement pour plus de sportivité, afin de répondre à une concurrence appliquant des kits carrosseries toujours plus impressionnants.

L'exemplaire que nous présentons est l'un d'eux. Livrée en novembre 1985, celle-ci a passé la quasi-totalité de sa vie en Espagne. Bien équipée, elle se présente dans un bon état général.

Ces dernières années, la peinture, la culasse, l'arbre à came, les soupapes, la distribution ainsi que l'embrayage ont été remplacés.

Il est rare de trouver une Golf 2 GTI n'ayant pas subi les affres du tuning. Ainsi cet exemplaire représente une opportunité peu courante pour les amateurs de la marque.

Development of the second generation Golf began 4 years after the launch of the first generation. More spacious and modern, this second generation subtly evolved the car's lines while carefully retaining the elements that had made it a success.

Launched in 1983, the GTI only appeared a year later. The conservatism adopted for the style was the same for the technology. So much so that the first Golf 2s retained the engine that had made the first generation such a success. In 1985, the car's styling was slightly revised to make it more sporty, in response to the competition's increasingly impressive body kits.

This is one of them. Delivered in November 1985, it spent almost its entire life in Spain. Well equipped, it is in good general condition.

In recent years, the paintwork, cylinder head, camshaft, valves, timing gear and clutch have all been replaced.

It's rare to find a Golf 2 GTI that hasn't been tuned. So this example represents a rare opportunity for enthusiasts of the brand.



N° de série WPOZZZ91ZKS151276
Moteur : 64K04785
Boite de vitesses : K03794
Carrosserie 'Turbo Look'
27 000 kilomètres d'origine
Titre de circulation allemand



108.

1989 PORSCHE 911 3.2 SPEEDSTER

200 000 - 300 000 €

Déformation volontaire des dénominations de carrosseries « Spydery » 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 propriétaire pendant 32 ans (1989-2021).

Aujourd'hui la voiture affiche moins de 27 000 kilomètres au compteur.

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.

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 une rareté, mais à ce kilométrage-là, c'est une occasion qui ne se présente pas deux fois.





A deliberate distortion of the bodywork designations 'Spiders' or 'Spider', the speedster appeared in the automotive vocabulary after the Second World War, including in its name the notion of speed and the contraction with the bodywork roadster, a strict two-seater cabriolet.

The speedster range, which had been Porsche's preserve since 1955, saw the light of day with the Porsche 356, which featured a body with taut lines and a stripped-down interior including just two seats, a soft top, plastic windows and the removal of the glovebox. The much lighter car was a hit from the outset, and half of its production was shipped to the United States, where celebrities and amateur drivers snapped it up for its elegance and efficiency. When the 911 appeared in 1963, neither a speedster nor even a cabriolet were in the catalogue, and the bodywork fell somewhat into oblivion.

But in 1987, at the Frankfurt Motor Show, a prototype was presented to the general public. Based on the 911 Type G, a Speedster body was fitted, thus reconnecting Porsche with its past 30 years later. With more equipment, this new version is less stripped down, but it's the bodywork that makes this car more of a competition beast than a real weapon on the racetrack. A double hump is fitted behind the head, the windscreen is removable (as on the 356), an unlined soft top protects the passenger compartment in bad weather and the rear seats have disappeared. In 1989, this Carrera Speedster left the factory in its homologated version; two body styles were offered: one based on the 'classic' 911 Carrera and another based on the 'turbo look' kit, all for a price bordering on the indecent compared with a coupé or cabriolet body. In addition to Porsche's desire to demonstrate its expertise in terms of aesthetics, this is also the farewell series for the second generation 911.

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

In 2019, the brand's customers are offered a real return to its roots, with the latest edition of the Type 991, while the 992 is already in the catalogue. With its naturally-aspirated engine, manual gearbox and aesthetics reminiscent of Porsche's past, everything has been done to remind people of real driving, of a sensational engine in a world where sports cars are becoming heavier and heavier and as easy to drive as city cars. Originally priced at over €270,000, this model can now be found for around €400,000 second-hand - a successful gamble.

The Porsche Speedster model we are presenting is based on the 1989 911 G-Type, surely the most legendary in the eyes of collectors. First registered in Germany on 6 June 1989, it had only one owner for 32 years (1989-2021).

Today, the car has less than 27,000 kilometres on the clock. The customer requested a few minor modifications when ordering the speedster, including the fitting of a USA-style rear bumper that reminded him of the US series cars he grew up with, and a grey paint job to cover the Fuchs rims.

Delivered with its certificate of conformity, two sets of keys, original toolbox and even the rare compressor for the spare wheel. This Speedster is a rarity, but at this mileage, it's an opportunity that doesn't come along twice.



Châssis n°2LA831AB000503810
Carte grise française



109.

1989 LANCIA DELTA HF INTÉGRALE 16 S

25 000 - 35 000 €

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline dotée d'une carrosserie signée Giugiaro. Le dessin est si équilibré qu'il restera quasiment inchangé durant toute la commercialisation de la Delta.

C'est en 1986 que la Delta gagne de l'intérêt avec l'apparition de l'HF 4wd qui combine 4 roues motrices et moteur puissant. Cette version apparaît à temps pour remplacer en rallye la Delta S4, condamnée par l'arrêt du Groupe B. Des 1987, elle est remplacée par une Delta Intégrale plus puissante, puis par l'Intégrale 16s en 1989.

Les Delta Intégrales domineront outrageusement le championnat du monde Constructeur des rallyes de 1987 à 1992, remportant 6 titres de Champion du Monde. Le secret des victoires de la marque sera l'évolution constante des versions civiles, pour rester compétitives sur les spéciales de rallyes.

La version civile que nous proposons, une Delta Intégrale HF 16 S, tire profit de l'expérience Lancia en compétition. Le 2-litres turbo à culasse 16 soupapes, développe la puissance de 200 ch à 5500 tr/mn. Le turbo Garret T3 gomme l'effet « lag », typique des motorisations turbo de l'époque. La réponse moteur progressive et linéaire s'approche désormais de celle d'un moteur atmosphérique. La ligne est encore plus

agressive que celle de l'Intégrale 8 S, grâce à une assiette surbaissée, des pneus larges, un capot gonflé et l'ajout de prises d'air à l'avant.

Notre exemplaire fut livré neuf le 13 décembre 1989, par le garage Gremeau à Chenove, à son premier propriétaire, monsieur Ménétrier. Celui-ci la conservera jusqu'en 2001, et l'entretiendra dans le réseau de la marque jusqu'à cette date. Toujours en 2001, la voiture change de mains et pour rester à Chenove. Les seconds propriétaires la conserveront jusqu'en 2008. En 2010, la voiture est acquise par un amateur de l'Yonne. Celui-ci installera sur sa voiture un pare-choc avant, ainsi qu'un béquet identique à ceux installés sur les Delta d'usine en WRC. La voiture reçoit alors une peinture neuve et les divers éléments noirs sont repeints dans la teinte de la carrosserie.

En 2020, la voiture entre dans la collection du propriétaire actuel. Celui-ci l'entretiendra dans ses ateliers. Révisée dernièrement, cette Delta offre toujours, plus de 30 ans après sa sortie d'usine, des performances exceptionnelles. En bon état général, cette automobile est un mythe des rallyes, qui n'attend plus que vous.



Introduced in 1979, the Lancia Delta is a saloon with bodywork by Giugiaro. The design was so balanced that it remained virtually unchanged throughout the Delta's life.

It was in 1986 that the Delta gained in interest with the appearance of the HF 4wd, which combined 4-wheel drive with a powerful engine. This version appeared just in time to replace the Delta S4 in rallying, which had been condemned by the Group B ruling. In 1987, it was replaced by a more powerful Delta Intégrale, then by the Intégrale 16s in 1989.

The Delta Integrales dominated the Manufacturers' World Rally Championship from 1987 to 1992, winning 6 World Championship titles. The secret of the brand's victories was the constant evolution of the civilian versions, to remain competitive on rally stages.

The civil version we are offering, a Delta Intégrale HF 16 S, benefits from Lancia's experience in competition. The 2-litre turbo with 16-valve cylinder head develops 200 bhp at 5,500 rpm. The Garret T3 turbo eliminates the 'lag' effect typical of turbo engines of the time. The progressive, linear engine response now approaches that of a naturally-aspirated engine. The lines are even more aggressive than those of the Intégrale 8 S, thanks to a lowered stance, wide tyres, a larger bonnet and the addition of air intakes at the front.

Our car was delivered new on 13 December 1989 by the Gremeau garage in Chenove to its first owner, Mr Ménétrier. Mr Ménétrier kept the car until 2001, when it was sold through the brand's network. Also in 2001, the car changed hands and remained in Chenove. The second owners kept it until 2008. In 2010, the car was acquired by an enthusiast from the Yonne region. He fitted the car with a front bumper and a spoiler identical to those fitted to factory WRC Delta cars. The car then received a new paint finish and the various black components were repainted in the same colour as the bodywork.

In 2020, the car entered the collection of its current owner. He will maintain it in his workshop. Recently serviced, this Delta still offers exceptional performance more than 30 years after leaving the factory. In good overall condition, this car is a rallying legend, waiting to be driven by you.





Châssis n°ZFFPA42B000700738
Carte grise française
Livrée neuve en France
Configuration intemporelle
Vendue avec tous ses carnets
Courroies de distribution remplacées en 2021

110.

1995 FERRARI F355 GTS

90 000 - 110 000 €

Lancée au Salon de Genève 1994, la Ferrari F355, bien que basée sur la 348, fit rapidement oublier sa devancière, devenant un des plus grands succès de la marque. Sa ligne signée PININFARINA est une modernisation du dessin de la 348. Les lignes plus fines et plus arrondies correspondent bien à la gamme Ferrari de la seconde partie des années 90. Equipée du fabuleux V8 de 3 496cm³ de 380 chevaux, cette puissance exceptionnelle est due à l'apparition d'une 5^e soupape par cylindre. Cette configuration permet un rendement de 109 ch par litre, un record à l'époque pour un moteur atmosphérique. Disponible au lancement en deux carrosseries : Berlinetta et GTS, toutes deux étaient associées à l'exceptionnelle boîte manuelle à 6 rapports. Evoluant au fil de sa carrière, une carrosserie Spider apparaîtra en 1995 et une boîte robotisée F1 sera lancée en 1997.

L'exemplaire que nous vous présentons est une F355 GTS de 1995 équipée de la boîte manuelle à 6 rapports. Giallo modena avec l'intérieur en cuir noir, cette 355 est bien équipée avec entre autres le désirable toit GTS assorti à la teinte extérieure et la grille Challenge installée à posteriori. (la grille d'origine est fournie avec la voiture.)

Cet exemplaire fut livré neuf par la concession Auto-Palace à Mandelieu via Charles Pozzi le 31 janvier 1995, à un certain Monsieur Sanial, résidant à Saint Paul de Vence. Par la suite, la voiture sera régulièrement entretenue dans le réseau Ferrari, ou chez des spécialistes de la marque. Depuis 2015, la voiture est suivie chez LDO Racing, fameux spécialiste auprès duquel notre collectionneur a fait l'acquisition en 2019 de cette superbe voiture. En 2021, à l'occasion du remplacement de la courroie de distribution, le moteur fut déposé et l'ensemble des joints du moteur furent remplacés.

Affichant aujourd'hui 74 000km, cette F355 GTS fonctionne bien. Parmi les meilleures voitures des années 90, la F355 est aujourd'hui un véritable collector, surtout pour les exemplaires bien configurés comme le nôtre.

Launched at the 1994 Geneva Motor Show, the Ferrari F355, although based on the 348, quickly made its predecessor forgotten, becoming one of the marque's greatest successes. Its lines, designed by PININFARINA, are a modernization of the 348's design. The slimmer, more rounded lines are very much in keeping with the Ferrari range of the second half of the 1990s. Equipped with a fabulous 380bhp 3,496cc V8, this exceptional power is due to the introduction of a 5th valve per cylinder. This configuration produced 109 bhp per litre, a record for a naturally-aspirated engine at the time. Available at launch in two body styles: Berlinetta and GTS, both paired with the exceptional 6-speed manual gearbox. Evolving over the course of its career, a Spider body appeared in 1995 and a robotised F1 gearbox was launched in 1997.

The car we are presenting is a 1995 F355 GTS equipped with the 6-speed manual gearbox. In Giallo Modena with black leather interior, this 355 is well equipped with, among other things, the desirable GTS roof to match the exterior colour and the retrofitted Challenge grille. (The original grille is supplied with the car).

This car was delivered new by the Auto-Palace dealership in Mandelieu via Charles Pozzi on 31 January 1995, to a certain Mr Sanial, who lived in Saint Paul de Vence. Thereafter, the car was regularly serviced in the Ferrari network or by Ferrari specialists. Since 2015, the car has been maintained by LDO Racing, the famous specialist from whom our collector acquired this superb car in 2019. In 2021, when the timing belt was replaced, the engine was removed and all the engine seals were replaced.

With 74,000km on the clock, this F355 GTS is running well. One of the best cars of the 90s, the F355 is now a true collector's item, especially for well-configured examples like ours.











Châssis n°WPOZZZ96ZMS407003
Carte grise française
Première 911 à 4 roues Motrices
Modèle mythique à la cote montante
Seulement 134 750 km
Toit ouvrant



111.

1992 PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA 4

60 000 - 80 000 €

Icône mondiale de l'automobile sportive type GT, la Porsche 911 tient le haut de ce marché depuis plus de 45 ans. Elle sert de point de repère et est toujours comparée à toutes les autres GT comme l'étalon de référence. La Porsche 911 Carrera, plus connue sous le diminutif «911 3 litres 2 », est remplacée en 1989 par la 964 Carrera 4, après avoir été dévoilée au Salon de Paris en 1988. Ce nouveau modèle est uniquement disponible, dans un premier temps, en quatre roues motrices. La transmission intégrale est une grande première si l'on exclut la confidentielle 959. La 964 est toujours équipée du 6 cylindres à plat refroidi par air, mais avec une cylindrée désormais portée à 3,6 litres pour une puissance de 250 CV. La boîte de vitesses G64 est une version améliorée de l'excellente G50 avec un étagement parfait, une grande précision et des verrouillages fermes.

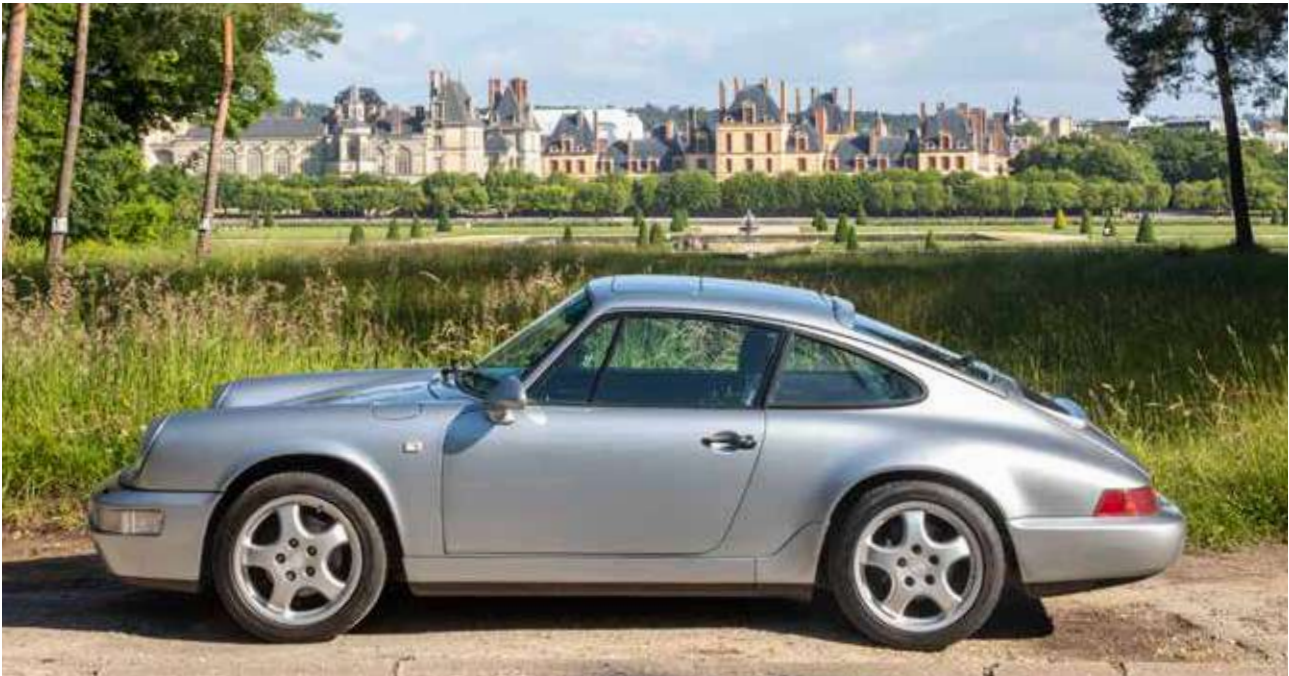
Cette Porsche 964 Carrera 4 fut livrée neuve le 20 janvier 1992 avec la teinte gris polaire en Belgique, comme nous l'indique son code de destination (C22). Très bien équipée avec la climatisation (573), les sièges sport semi électrique (383,387), l'essuie-glace arrière (425), l'ordinateur de bord (659) et enfin et surtout le rare le toit ouvrant (650).

Présentée avec un superbe intérieur en cuir bleu, associé avec des accessoires Porsche exclusive (pompe et levier de frein à main en acier), cette Porsche 964 combine élégance et sportivité.

Acquise par son propriétaire en 2018 chez LDO Racing, la voiture a depuis toujours été suivie chez ce même spécialiste. Cette 964 est vendue avec un contrôle technique valide de moins de 6 mois et sa copie du carnet d'entretien.

Affichant seulement 135 000 km, l'essai routier a révélé une voiture plaisante à conduire, l'aileron électrique fonctionne bien, tout comme l'ensemble des accessoires de la voiture.

Modèle mythique, cette 964 saine et suivie est une belle opportunité pour les amateurs de la marque, les beaux exemplaires se faisant de plus en plus rare .





The world icon of GT sports cars, the Porsche 911 has been at the top of the market for over 45 years. It serves as a benchmark and is still compared to all other GT cars as the benchmark. The Porsche 911 Carrera, better known as the '911 3-litre 2', was replaced in 1989 by the 964 Carrera 4, after being unveiled at the Paris Motor Show in 1988. This new model was initially only available with four-wheel drive. All-wheel drive was a major first, if we exclude the confidential 959. The 964 was still equipped with an air-cooled 6-cylinder flat engine, but its displacement was now increased to 3.6 litres, giving it 250 bhp. The G64 gearbox is an improved version of the excellent G50, with perfect gear spacing, great precision and firm locking.

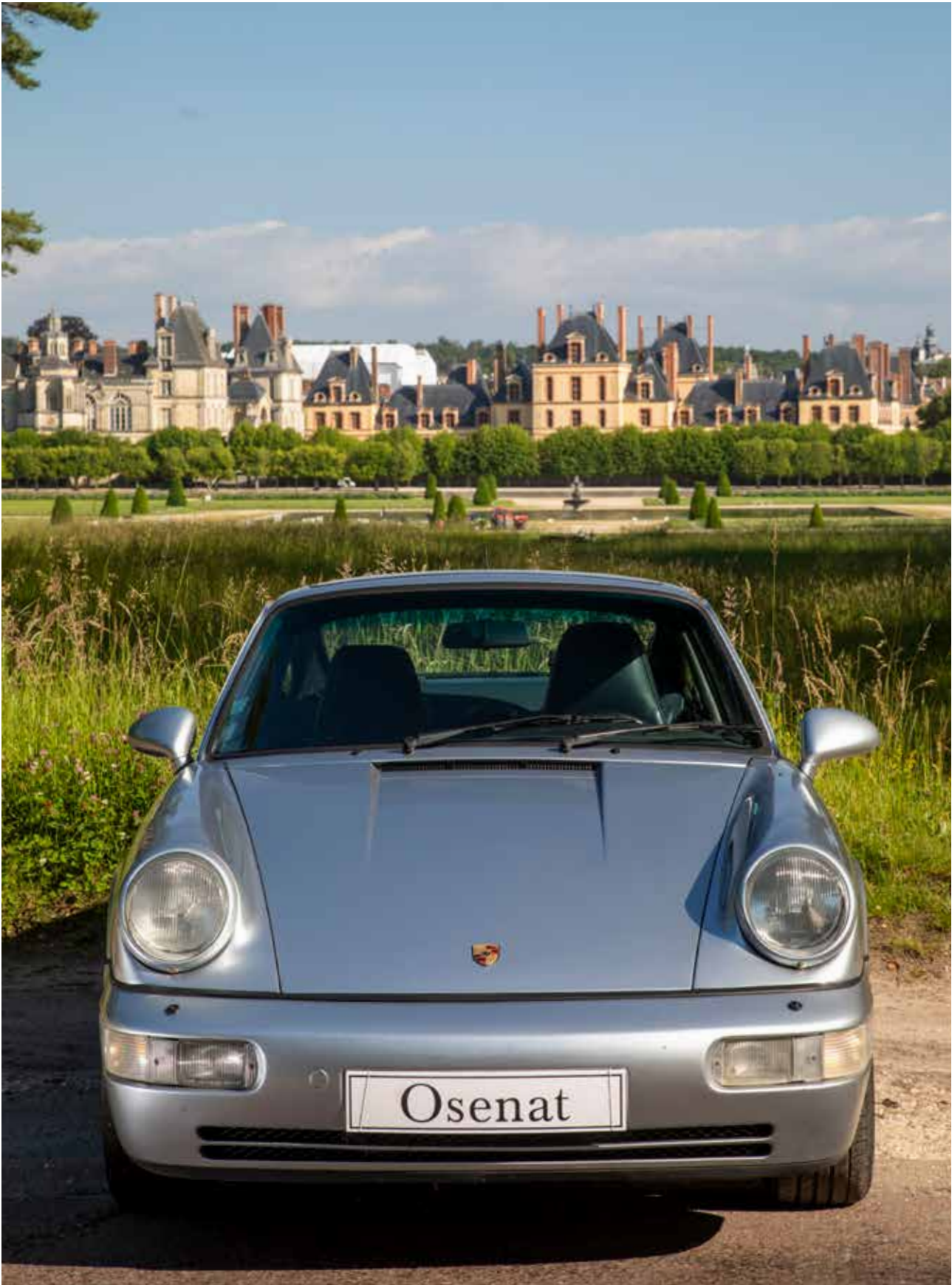
This Porsche 964 Carrera 4 was delivered new to Belgium on 20 January 1992 in polar grey, as indicated by its destination code (C22). Very well equipped with air conditioning (573), semi-electric sports seats (383,387), rear windscreen wiper (425), on-board computer (659) and last but not least the rare sunroof (650).

Presented with a superb blue leather interior, combined with exclusive Porsche accessories (steel knob and handbrake lever), this Porsche 964 combines elegance and sportiness.

Acquired by its owner in 2018 from LDO Racing, the car has always been followed by the same specialist. This 964 is sold with a valid roadworthiness test less than 6 months old and a copy of its service book.

With only 135,000 km on the clock, the test drive revealed a car that is a pleasure to drive, with the electric spoiler working well, as do all the car's accessories.

A legendary model, this healthy and well-maintained 964 is a great opportunity for enthusiasts of the marque, as fine examples are becoming increasingly rare.





N° de série : 928 910 025 33
Carte grise française
Seulement 23 000 km



112.

1979 PORSCHE 928

20 000 - 30 000 €

Première Porsche à recevoir un V8 en position avant, la 928 est produite de 1978 à 1995. Son design particulièrement innovant lui confère une allure moderne pour l'époque qui témoigne assez bien des tendances esthétiques de la fin des années 1970, début 1980. Ses feux, facilement reconnaissables, participent au style unique de cette voiture. La 928 connaîtra un certain succès, notamment aux États-Unis, marché pour lequel elle était prioritairement destinée, et bénéficiera d'une étonnante longévité. En outre, la voiture connaîtra un moment de gloire puisqu'engagée au Mans par le pilote Raymond Boutinaud dans les années 80.

Cet exemplaire date de 1979 et se présente dans un bon état général, affichant seulement 23 000 km d'origine corroborés par l'Histovec. Présentée avec une boîte manuelle et dans une très belle configuration ; cette 928 est un des rares premiers modèles

Cette Voiture fut achetée neuve par ses précédents propriétaires et utilisée que très partiellement. Longtemps immobilisée, elle fut sortie de son sommeil en 2021 et remise en route comme il se doit.

The first Porsche to be fitted with a front-mounted V8, the 928 was produced from 1978 to 1995. Its particularly innovative design gave it a modern look for its time, reflecting the aesthetic trends of the late 1970s and early 1980s. Its easily recognisable headlamps contributed to the car's unique style. The 928 enjoyed a degree of success, particularly in the United States, the market for which it was primarily intended, and enjoyed an astonishingly long life. The car also enjoyed a moment of glory when it was raced at Le Mans by driver Raymond Boutinaud in the 1980s.

This example dates from 1979 and is in good overall condition, with only 23,000 original km confirmed by Histovec. Presented with a manual gearbox and in a very nice configuration, this 928 is one of the rare early models.

This car was bought new by its previous owners and only very partially used.

After being immobilised for a long time, it was brought out of its slumber in 2021 and put back on the road as it should be.





Châssis n°1C3ERC9E4WV400185
Carte grise française
Rare version européenne
Véritable « Supercar »

113.

1999 CHRYSLER VIPER GTS

60 000 - 80 000 €

À la fin des années 80, le Groupe Chrysler, qui était en grande difficulté au début de la décennie, commence à se redresser grâce aux effets de la fusion avec AMC et au carton commercial du « Voyager ». En quête d'image, la marque décide, par l'intermédiaire de Bob Lutz, de créer une véritable voiture de Sport, l'AC Cobra, devant servir de référence.

Fin 1989, un premier concept-car est présenté pour tester le public. Face à la réaction très favorable de celui-ci, le projet est lancé avec la collaboration de Carroll Shelby, alors partenaire du Groupe Chrysler.

Pour le Moteur, le choix se tourne vers un V10 (alors le moteur de référence en F1), pour motoriser la première « Supercar » américaine. La conception de celui-ci sera confiée aux ingénieurs de la marque Lamborghini, alors appartenant à Chrysler. Ils développeront un moteur de 8000 cm³ et 394 chevaux.

Fin 1991, la Viper est enfin prête, et est lancée en grande pompe au salon de Détroit 1992, rencontrant immédiatement du succès. Succès tel qu'en 1996, Dodge lance une version coupée de sa Viper, dénommée GTS. Pour l'occasion, le moteur est revu et passe à 450 ch. Des airbags ainsi que la climatisation font leur apparition.

Sur la Base de la GTS, Chrysler lancera, avec l'aide d'Oreca, la VIPER GTS R qui remportera 4 victoires au Mans dans sa catégorie. Victoires permettant d'assurer la promotion de la voiture en Europe, où elle est vendue sous la marque Chrysler.

L'exemplaire que nous vous proposons est une Chrysler Viper GTS, vendue neuve à Madrid le 05 mai 1999. Elle restera en Espagne jusqu'en 2004, année où elle est importée en France, dans la Drôme. Son propriétaire actuel, un amateur du sud de la France, en fait l'acquisition en 2006. Depuis, il a régulièrement entretenu sa voiture. L'embrayage usé sera à remplacer. Niveau carrosserie la voiture est propre, seul bémol, les phares opaques seront à revoir.

At the end of the 80s, the Chrysler Group, which had been in great difficulty at the beginning of the decade, began to recover thanks to the effects of the merger with AMC and the commercial success of the 'Voyager'. In search of a new image, the brand decided, through Bob Lutz, to create a genuine sports car, the AC Cobra, to serve as a benchmark.

At the end of 1989, the first concept car was presented for public testing. The response was so positive that the project was launched in collaboration with Carroll Shelby, then a partner in the Chrysler Group.

For the engine, the choice was made for a V10 (then the reference engine in F1), to power the first American 'Supercar'. The design was entrusted to engineers from Lamborghini, then part of Chrysler. They developed an 8000cc engine with 394bhp.

At the end of 1991, the Viper was finally ready, and was launched with great fanfare at the 1992 Detroit Motor Show. It was so successful that in 1996, Dodge launched a coupé version of its Viper, called the GTS. For the occasion, the engine was upgraded to 450 bhp. Airbags and air conditioning were also introduced.

Based on the GTS, Chrysler, with the help of Oreca, launched the VIPER GTS R, which won 4 Le Mans races in its class. These victories helped to promote the car in Europe, where it was sold under the Chrysler brand.

The car on offer is a Chrysler Viper GTS, sold new in Madrid on 05 May 1999. It remained in Spain until 2004, when it was imported into France, in the Drôme region. Its current owner, an enthusiast from the south of France, bought it in 2006. Since then, he has regularly serviced the car. The worn clutch needs replacing. The bodywork is clean, but the only drawback is the opaque headlights.



N° de série : WBACL31050LG31832
Carte grise française
Moteur 6 cylindres en ligne
Boîte manuelle
118 500 kilomètres
Carnet d'entretien tamponné



114.

2000 BMW Z3 2.0L

13 000 - 18 000 €

L'histoire du Z3 prend racine au début des années 1990 avec la résurrection d'un segment automobile éteint depuis les années 1970 : les petits cabriolets légers et abordables à moteur avant. Si cette gamme de modèle naquit en Angleterre à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, c'est le Japon et notamment Mazda qui eut l'idée de proposer son modèle MX-5 en 1988. Ce fut un succès immédiat, encore aujourd'hui.

Conçu sur la solide base de la BMW E36, c'est le design du cabriolet qui tranche, en proposant une ligne néo-rétro à la fois racée, fine et agressive dans des proportions compactes. La marque joue sur son passé, dans la lignée du mythique modèle 507 et qui donnera par la suite le Z8 et le Z4. Comme l'idée de BMW est d'écouler ses roadsters outre-Atlantique, l'usine de production sera située en Caroline du Sud. Les commandes seront ouvertes en 1996 d'abord en Amérique du Nord, puis en Europe, où les concessions se virent assez rapidement débordées et durent imposer aux clients un temps d'attente de 6 mois avant de pouvoir s'installer derrière le volant du Z3.

Coté motorisation, le cabriolet est dévoilé dans une version 4 cylindres, puis passa rapidement à des 6 cylindres de plus en plus puissants avec à son apogée, le Z3M et ses 321 chevaux issues de la BMW M3 E36.

Le modèle que nous vous présentons est un BMW Z3 de deuxième génération (après 1999) livré neuf à la concession de SCHLESWIG le 15 septembre 2000, avec le moteur 6 cylindres en ligne de 2.0L de cylindrée et 150 chevaux, accouplé à une boîte manuelle à 5 rapports.

Ce Z3 arbore une couleur noire (COSMOSSCHWARZ METALLIC) d'origine BMW, jumelé d'un intérieur tendu de cuir rouge et noir encore d'une belle fraîcheur. La capote noire est également en bon état, sans déchirures et étanche et le système de relevage électrique fonctionne bien. Coté mécanique, notre essai routier a montré un bon fonctionnement de la boîte et du moteur, qui semble toujours délivrer la puissance initiale. Le voyant antipollution peut s'allumer par moment, sans impact sur le bon fonctionnement de la voiture. Le contrôle technique est en contrevisite pour la corrosion du triangle arrière droit, pièce facilement remplaçable.

Nous vous offrons l'occasion de repartir au volant d'un cabriolet à la ligne intemporelle, et au comportement sportif avec un kilométrage tout à fait raisonnable .



The story of the Z3 began in the early 1990s with the resurrection of a car segment that had been extinct since the 1970s: small, light and affordable front-engined convertibles. Although this range of models originated in England at the end of the Second World War, it was Japan, and Mazda in particular, that came up with the idea of offering its MX-5 model in 1988. It was an immediate success, even today.

Built on the solid base of the BMW E36, it's the convertible's design that stands out, offering a neo-retro line that's sleek, slender and aggressive in compact proportions. The brand is playing on its past, following in the footsteps of the legendary 507 model that would later give rise to the Z8 and Z4. As BMW wanted to sell its roadsters across the Atlantic, the production plant was located in South Carolina. Orders opened in 1996, first in North America, then in Europe, where dealerships were quickly overwhelmed and had to impose a 6-month waiting period before customers could get behind the wheel of the Z3. Engine-wise, the cabriolet was unveiled in a 4-cylinder version, then quickly moved on to increasingly powerful 6-cylinders, culminating in the Z3M and its 321 bhp derived from the BMW M3 E36.

The model we are presenting to you is a second-generation BMW Z3 (after 1999) delivered new to the SCHLESWIG dealership on 15 September 2000, with a 2.0-litre in-line

6-cylinder engine and 150 bhp, mated to a 5-speed manual gearbox.

This Z3 is finished in BMW's original black COSMOSSCHWARZ METALLIC, with a fresh red and black leather interior. The black soft top is also in good condition, with no tears or leaks, and the electric top lift system works well. Mechanically, our road test showed that the gearbox and engine were working well, and always seemed to be delivering the initial power. The only downside is that the anti-pollution warning light can come on at times, but this has no impact on the car's performance. The roadworthiness test is being carried out to check for corrosion of the right-hand rear wishbone, an easily replaceable part.

We are offering you the opportunity to drive away in a convertible with timeless lines and sporty handling, with very reasonable mileage.

Châssis n°ZFFWP44B000117256
Carte grise française
Boîte mécanique
80 800 kilomètres
Livrée neuve chez Tamsen
Désirable version Modificata
Vendue avec ses carnets et sa trousse à outils
Courroies remplacées en 2021



115.

2000 FERRARI 456 M GT

65 000 - 85 000 €

La Ferrari 456 est la remplaçante de la 412. Les Ferrari 2+2 occupent une place importante dans la production de Maranello. Outre leur avantage de convivialité, elles ont pour elles leur fidélité au V12, en position avant, et l'élégance de la discrétion. La 456 fut présentée en avant-première à Bruxelles par Luca di Montezemollo et Sergio Pininfarina, à l'occasion de la célébration du 40e anniversaire du Garage Francorchamps.

Marquant le retour à la tradition des GT 2 + 2 à moteur V12 avant, la Ferrari 456 marie l'habitabilité d'une ligne de berlinette, synonyme de confort bourgeois, à des performances exceptionnelles.

Cette version M, pour « Modificata », apporte de réelles évolutions à la 456 initiale et un gain de fiabilité incontestable. Elle est aujourd'hui la plus recherchée, en particulier avec la boîte mécanique à 6 rapports.

Notre exemplaire fut livré le 24 janvier 2000 par la Concession Ferrari Tamsen à un certain Thomas Reinhard. Faisant régulièrement les trajets entre l'Allemagne et l'Angleterre, celui-ci commandera sa voiture avec un compteur en miles, le téléphone Nokia intégré, les sièges électriques et la boîte mécanique.

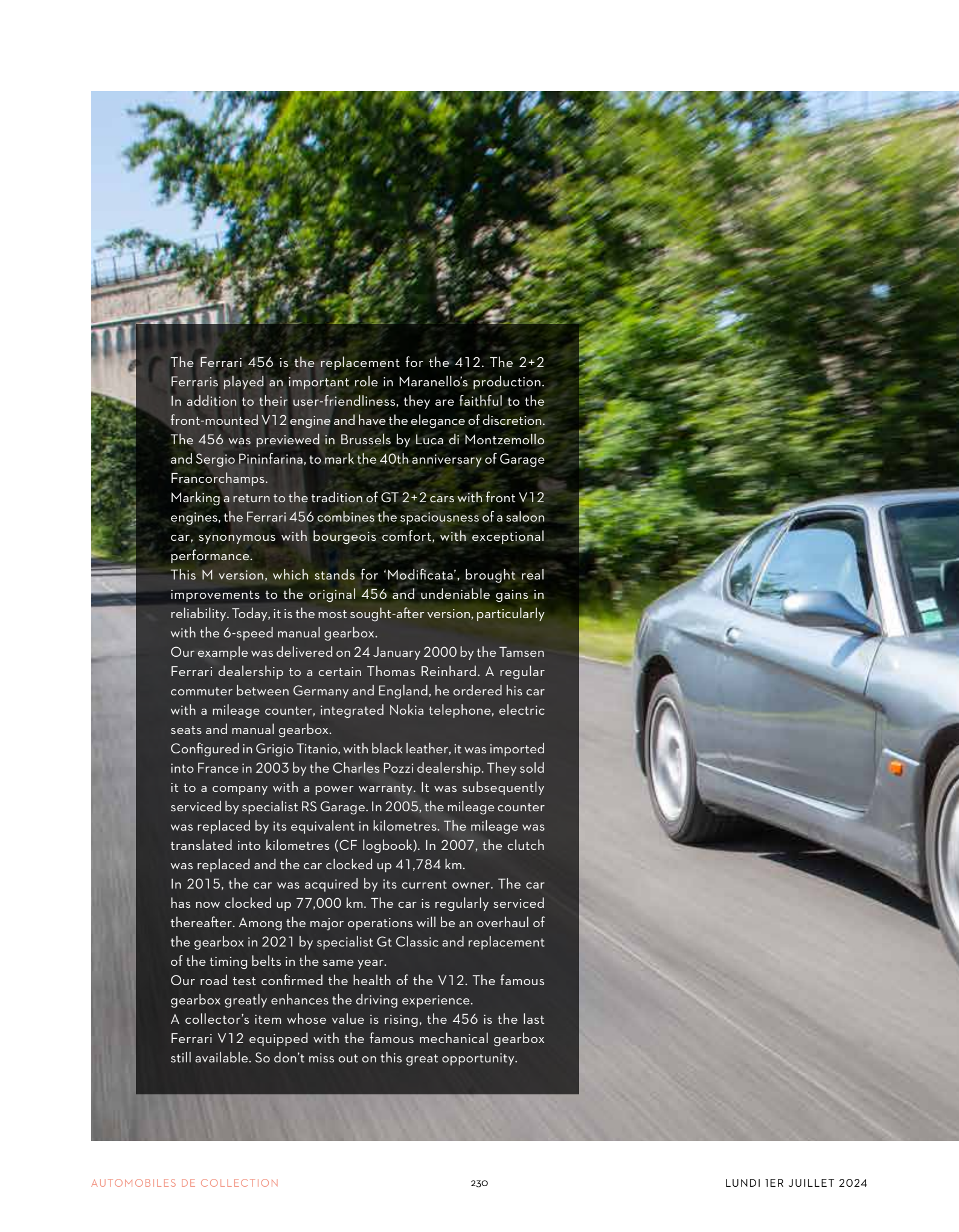
Configurée en Grigio Titanio, avec le cuir noir, elle sera importée en France en 2003 par la concession Charles Pozzi. Ceux-ci la revendront à une société avec une garantie power. Par la suite, elle fut entretenue par le spécialiste RS Garage. En 2005, le compteur en miles sera remplacé par son équivalent en kilomètres. Le kilométrage lui, sera traduit en kilomètres (CF carnet). En 2007, l'embrayage sera remplacé alors que la voiture affiche 41 784 km.

En 2015, elle est acquise par son propriétaire actuel. La voiture affiche alors 77 000 km. Par la suite, la voiture sera régulièrement entretenue. Parmi les opérations majeures on peut noter une réfection de la boîte de vitesses en 2021 chez le spécialiste Gt Classic et un remplacement des courroies de distribution la même année.

Notre essai routier a pu confirmer la santé du V12. La fameuse boîte de vitesses accentue largement l'expérience de conduite.

Collector, dont la valeur est en ascension, la 456 est la dernière Ferrari V12 équipée de la fameuse boîte mécanique encore accessible. Alors ne laissez pas passer cette belle opportunité.



A silver Ferrari 456 is shown from a rear three-quarter view, driving on a paved road. The background consists of lush green trees and a clear blue sky, suggesting a scenic drive. The car's sleek design and distinctive rear spoiler are visible.

The Ferrari 456 is the replacement for the 412. The 2+2 Ferraris played an important role in Maranello's production. In addition to their user-friendliness, they are faithful to the front-mounted V12 engine and have the elegance of discretion. The 456 was previewed in Brussels by Luca di Montezemollo and Sergio Pininfarina, to mark the 40th anniversary of Garage Francorchamps.

Marking a return to the tradition of GT 2+2 cars with front V12 engines, the Ferrari 456 combines the spaciousness of a saloon car, synonymous with bourgeois comfort, with exceptional performance.

This M version, which stands for 'Modificata', brought real improvements to the original 456 and undeniable gains in reliability. Today, it is the most sought-after version, particularly with the 6-speed manual gearbox.

Our example was delivered on 24 January 2000 by the Tamsen Ferrari dealership to a certain Thomas Reinhard. A regular commuter between Germany and England, he ordered his car with a mileage counter, integrated Nokia telephone, electric seats and manual gearbox.

Configured in Grigio Titanio, with black leather, it was imported into France in 2003 by the Charles Pozzi dealership. They sold it to a company with a power warranty. It was subsequently serviced by specialist RS Garage. In 2005, the mileage counter was replaced by its equivalent in kilometres. The mileage was translated into kilometres (CF logbook). In 2007, the clutch was replaced and the car clocked up 41,784 km.

In 2015, the car was acquired by its current owner. The car has now clocked up 77,000 km. The car is regularly serviced thereafter. Among the major operations will be an overhaul of the gearbox in 2021 by specialist Gt Classic and replacement of the timing belts in the same year.

Our road test confirmed the health of the V12. The famous gearbox greatly enhances the driving experience.

A collector's item whose value is rising, the 456 is the last Ferrari V12 equipped with the famous mechanical gearbox still available. So don't miss out on this great opportunity.



Châssis n°VF38CFXA81218769
Carte grise française
158 000 KM
Série limitée
Futur Collector



116.

2001 PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 SETTANTANI

8 000 - 12 000 €

Rares mais très appréciés, les coupés Peugeot sont issus d'une longue tradition de déclinaisons de carrosseries sur base de berline du constructeur de Sochaux.

Ne dérogeant pas à la règle, le modèle 406 dévoilé à la fin des années 1990, se voit accompagné d'un petit frère coupé, dernier né du long mariage entre Peugeot et Pininfarina.

Pour célébrer les 70 ans de la création du carrossier italien, une version exclusive « Settantanni » du coupé 406 est produite à 1200 exemplaires, numérotés sur la planche de bord.

Numéro 546 sur 1200, notre exemplaire fut immatriculé pour la première fois en juin 2001 dans sa configuration d'origine bleu métallisé « Hypérion » et intérieur en cuir blanc. Le V6 3.0L de 210 chevaux, accouplé à une boîte manuelle à 5 rapports apportent souplesse et franches accélérations au coupé franco-latin. Toujours suivi dans le réseau ou chez des spécialistes, notre exemplaire a subi un changement de BSI. Une opération qui a augmenté le kilométrage compteur de la voiture de 65 000 km en 2011 (Cf attestation Peugeot). Ainsi bien qu'affichant 223 000 km au compteur, notre exemplaire n'a en réalité que 158 000 km. Dernièrement, de nombreux frais ont été effectués : bobines, embrayage, joint de vilebrequin, silent blocs de berceau, direction assistée. Point positif, la distribution n'a que 5 000 km.

Une petite fissure est à noter sur le pare-choc avant.

Élégante carrosserie à bas prix, la Peugeot 406 Coupé est bonne à tout faire et fut un véritable pari réussi pour Peugeot, après le succès du mythe 504 coupé. Voici une digne héritière de cette tradition sochalienne.

Rare but highly appreciated, Peugeot coupés are the result of a long tradition of bodywork variations based on the Sochaux manufacturer's saloon.

No exception to the rule, the 406 model unveiled at the end of the 1990s is accompanied by a little coupé brother, the latest product of the long marriage between Peugeot and Pininfarina. To celebrate the 70th anniversary of the Italian coachbuilder's creation, an exclusive 'Settantanni' version of the 406 coupé was produced in a limited edition of 1,200 examples, numbered on the dashboard.

Numbered 546 out of 1200, our example was registered for the first time in June 2001 in its original 'Hyperion' metallic blue configuration and white leather interior. The 210bhp 3.0L V6, mated to a 5-speed manual gearbox, gives the Franco-Latin coupé smooth, responsive acceleration. Always tracked through the dealer network or by specialists, our example underwent a BSI change. This operation increased the car's odometer reading by 65,000 km in 2011 (see Peugeot certificate).

So although our car has 223,000 km on the clock, it actually has only 158,000 km. A lot of work has been carried out recently: coils, clutch, crankshaft seal, cradle silent blocks, power steering. On a positive note, the valve train is only 5,000 km old. There is a small crack in the front bumper.

Elegant bodywork at a low price, the Peugeot 406 Coupé is good for anything and was a real success for Peugeot, after the success of the mythical 504 coupé. Here is a worthy heir to this Sochaux tradition.





N° de série : WPOZZZ99Z2S641525
Carte grise française
112 000 kilomètres
Hard Top



117.

2001 PORSCHE 911 TYPE 996 CARRERA 4 CABRIOLET 3.6

30 000 - 40 000 €

Modèle phare de la marque de Stuttgart, la 911 rentre dans une nouvelle aire avec le Type 996 présentée en 1997. En effet, Porsche est reparti d'une feuille blanche pour la conception de son modèle, afin d'optimiser les performances et sa rentabilité. Première 911 à moteur refroidi par eau, la 996 ne fit pas l'unanimité chez les puristes à son lancement. Malgré cela, grâce au fameux 6 cylindres à plat développant 300 chevaux, la 996 procure le plaisir de conduite des 911. Proposé avec une boîte manuelle de 6 vitesses ou une boîte automatique Tiptronic, la 996 se démarque des autres sportives dans les épreuves chronométrées, notamment due à son poids (1300 kg).

En 2001, une « phase 2 » apparaît avec un nouveau moteur 3.6 de 320 chevaux, qui équipera alors les 996 Carrera 2 et Carrera 4. Sa large production en fait une des Porsche 911 les plus abordables. Elles sont donc très attractives et le nombre d'options proposées au catalogue d'achat font qu'une 996 ne ressemble pas à une autre.

Cette Porsche 911 Type 996 Carrera 4 est peu kilométrée. Désirable cabriolet, elle est gris métal et son habitacle est en cuir anthracite. Elle est équipée d'une tiptronic, du chargeur 6 cd et de la climatisation automatique. Elle affiche 112 000 kilomètres et son entretien est à jour. En effet, le flector d'arbre de transmission, le thermostat ou encore le joint de carter d'huile ont été remplacés récemment.

Le contrôle technique affiche une contre-visite dû à son échappement percé.

The flagship model of the Stuttgart-based marque, the 911 entered a new era with the Type 996 presented in 1997. Porsche started from scratch with the design of this model, in order to optimise performance and profitability. The first 911 with a water-cooled engine, the 996 did not meet with unanimous approval from purists when it was launched.

Despite this, thanks to its famous 300bhp 6-cylinder flat engine, the 996 delivers the driving pleasure of a 911. Available with a 6-speed manual or Tiptronic automatic gearbox, the 996 stood out from other sports cars in time trials, not least because of its weight (1,300 kg).

In 2001, a 'phase 2' was introduced with a new 320bhp 3.6 engine, which was to power the 996 Carrera 2 and Carrera 4. Its large production run makes it one of the most affordable Porsche 911s. They are therefore very attractive, and the number of options offered in the purchase catalogue means that no two 996s are alike.

This Porsche 911 Type 996 Carrera 4 has low mileage. A desirable cabriolet, it comes in metallic grey with an anthracite leather interior. It is equipped with tiptronic, a 6-cd changer and automatic climate control. It has 112,000 kilometres on the clock and its maintenance is up to date. The driveshaft flector, thermostat and oil pan gasket have recently been replaced.

The only downside is that the MOT has issued an inspection report for a punctured exhaust system.

Châssis n°WPOZZZ99ZAS700529
Carte grise française
Belle exceptionnelle
Equipée de la fabuleuse boîte PDK
Seulement 80 000 km
Très bien optionnée
Carnet d'entretien



118.

2009 PORSCHE 911 TYPE 997 CARRERA

50 000 - 70 000 €

La Porsche 911 ne se présente plus tant son histoire est ancrée. Malgré tout, la 996 marqua un grand changement dans la vie de la plus célèbre des sportives. Un moteur à refroidissement liquide et des phares en amande firent alors leur apparition. C'était peut-être un peu trop, pour les amateurs de la marque, qui virent alors la 993 comme la dernière Porsche. Si le refroidissement liquide fut conservé sur la 997, remplaçante de la 996, les phares en amande disparurent au profit de projecteurs circulaires plus classiques, plus Porsche dirons-nous. Bien née, la 997 était l'une des meilleures sportives de sa génération et le succès fut au rendez-vous, tout comme les nombreuses versions au catalogue : Carrera, Carrera S, Carrera 4, Carrera 4S, Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GT2, Cabriolet, Targa etc...

Fin 2008, la génération 997 reçoit son premier restylage, l'injection directe devient de série sur toute la gamme, les lignes sont revues et la fabuleuse boîte PDK vient remplacer la vieillissante tiptronic.

L'exemplaire que nous vous proposons est une carrera équipée du moteur 3.6 de 345 chevaux, associée à la fabuleuse boîte PDK. Cette voiture dispose d'une configuration exceptionnelle associant la teinte Racinggruen Metallic et un

superbe intérieur beige. Parmi les options commandées avec la voiture, nous pouvons noter le toit ouvrant, le régulateur de vitesse, les feux Xénon PDLS, le GPS, l'ouverture de garage et enfin les sièges et volant chauffants.

Livrée neuve à l'usine de Stuttgart, cette voiture fut par la suite régulièrement entretenue dans le réseau Porsche, comme nous l'indique son carnet d'entretien. Importée en France en 2019, elle rentre alors en possession de notre collectionneur. Celui-ci entreprend alors une importante révision au centre Porsche de Rouen, pour plus de 2000 euros.

Utilisée que très partiellement depuis, cette Porsche n'affiche aujourd'hui que 80 000 km à son compteur. Modèle quasiment unique par sa configuration exceptionnelle cette 997 est une des dernières 911 atmosphériques produites. Véritable collector, cette belle 911 à l'estimation attractive, est sans nul doute un véritable classique.





The history of the Porsche 911 is so deeply rooted that it needs no introduction. Nevertheless, the 996 marked a major change in the life of the most famous of sports cars. It introduced a liquid-cooled engine and almond-shaped headlights. This was perhaps a little too much for Porsche fans, who saw the 993 as the last Porsche. Although the liquid-cooling system was retained on the 997, the replacement for the 996, the almond-shaped headlamps were replaced by more traditional, more Porsche-style circular headlamps. Born and bred, the 997 was one of the best sports cars of its generation, and its success was matched by the numerous versions in the catalogue: Carrera, Carrera S, Carrera 4, Carrera 4S, Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GT2, Cabriolet, Targa, etc...

At the end of 2008, the 997 generation received its first restyling, direct injection became standard across the range, the lines were revised and the fabulous PDK gearbox replaced the ageing tiptronic.

The car we are offering is a Carrera equipped with the 3.6 engine producing 345 bhp and the fabulous PDK gearbox. The car features an exceptional configuration combining Racinggruen Metallic paintwork with a superb beige interior. Options include a sunroof, cruise control, PDLs Xenon lights, GPS, garage door opener and heated seats and steering wheel. Delivered new to the Stuttgart factory, this car was subsequently regularly serviced in the Porsche network, as its service booklet tells us. Imported into France in 2019, it then came into the possession of our collector. He then undertook a major overhaul at the Porsche centre in Rouen, at a cost of more than 2,000 euros.

Only partially used since then, this Porsche now has just 80,000 km on the clock. Almost unique in its exceptional configuration, this 997 is one of the last naturally-aspirated 911s produced. A genuine petrol collector, this beautiful 911 is undoubtedly a true classic.









Châssis n°WPOZZZ99ZHS13680
Carte grise française
Ligne intemporelle
Futur collector
Seulement 99 800 km
Carnet d'entretien

119.

2016 PORSCHE 911 TYPE 991 TARGA 4S

90 000 - 130 000 €



Au salon de Francfort 2011, Porsche présente la nouvelle génération de son Best-Seller, la 911.

Coupé, Targa, et Cabriolet 3 carrosseries seront proposées. Elle est prévue au lancement avec deux moteurs atmosphériques, largement repris de la 997 phase 2. Rapidement, de nombreuses versions apparaîtront : Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GT2 RS, GTS, ... La 991 marque également en 2017 la millionième 911 produite. Si le coupé et le cabriolet restent dans l'esprit de la 997, la Targa marque sa révolution sur la génération 911. Le toit en verre coulissant apparu sur la 993 disparaît au profit d'un toit escamotable, associé au traditionnel arceau. Grande nouveauté, comparée aux TARGA historiques, le toit se rétracte automatiquement via une synématique exceptionnelle, d'une grande complexité. En 2016, la 991 recevra son premier restylage, évolution majeure. Les Carrera et Carrera S sont désormais motorisées par un Flat 6 biturbo, une grande première dans l'histoire de la 911.

L'exemplaire que nous vous proposons est une Targa 4S restylée. Livrée neuve le 15 décembre 2016 à l'usine de Stuttgart à un Français, cette magnifique 911 fut importée en France en 2018. La configuration élégante du Targa met en valeur ses lignes, avec une belle peinture bleu marine et un intérieur en cuir chocolat. Très bien optionnée, elle dispose entre autres des jantes Turbo 20 pouces, des sièges semi-électriques chauffants, du cuir étendu, de l'échappement sport, de l'amortissement actif de la caméra de recul et du Carplay. Toujours suivie dans le réseau comme nous le confirme son carnet d'entretien, cette 991 fonctionne comme il se doit. Esthétiquement, celle-ci présente bien, mis à part quelques petites rayures sur les jantes et le pare-chocs. Voiture d'exception et futur collector, cette 911 s'affiche aujourd'hui deux fois moins chère que son équivalent neuf.

At the 2011 Frankfurt Motor Show, Porsche is presenting the new generation of its best-seller, the 911.

Coupé, Targa and Cabriolet will be available in 3 body styles. Planned for launch with two naturally-aspirated engines, largely taken from the 997 phase 2. Numerous versions were soon available: Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GT2 RS, GTS, etc. The 991 also marked the one millionth 911 produced in 2017. While the coupé and cabriolet remain in the spirit of the 997, the Targa marks its revolution in the 911 generation. The sliding glass roof that appeared on the 993 disappears in favour of a retractable roof, combined with the traditional rollover bar. A major innovation, compared with the historical Targas, is the automatic retraction of the roof via an exceptional and highly complex system.

In 2016, the 991 will receive its first restyling, a major development. The Carrera and Carrera S are now powered by a twin-turbo Flat 6, a major first in the history of the 911.

The car on offer is a restyled Targa 4S. Delivered new on 15 December 2016 from the Stuttgart factory to a Frenchman, this magnificent 911 was imported into France in 2018. The Targa's elegant configuration highlights its lines, with beautiful navy blue paint and a chocolate leather interior. Very well optioned, it features, among other things, 20-inch Turbo wheels, semi-electric heated seats, extended leather, sports exhaust, active damping, reversing camera and Carplay. Always serviced by the network, as confirmed by its service booklet, this 991 performs as it should. Aesthetically, it looks good, apart from a few small scratches on the rims and bumper.

An exceptional car and a future collector's item, this 911 now costs half as much as its new equivalent.



Châssis n°SCBCC42MX9CX14079
Carte grise française
La dernière véritable Continental
Seulement 4000 km d'Origine
Sort de révision chez Bentley Paris
Française d'origine



120.

2008 BENTLEY BROOKLANDS

170 000 - 220 000 €

«Grand, beau, rapide et étonnamment maniable, c'est l'un des coupés les plus désirables qui soient. La Brooklands est le nouveau coupé phare de Bentley, et c'est une machine profondément impressionnante et profondément séduisante». - Autocar.

Présentée au salon de l'automobile de Genève 2007, la deuxième génération de la Bentley Brooklands était une version coupé de la fabuleuse Bentley Azure.

Propriétaire de Bentley Motors depuis 1998, Volkswagen n'avait renouvelé l'Azure qu'en 2006, avant de lancer la Brooklands en 2007. Digne héritière des Continental, cette Bentley est équipée du traditionnel V8 6.75, développant désormais 530 chevaux. Chiffre plus impressionnant encore, ce fabuleux moteur dispose de 1050 NM de couple, chiffre enterrant la concurrence. Cette énorme puissance permet des performances exceptionnelles, quelques secondes suffisent pour atteindre 100 km/h et la vitesse maximale frôle les 300 km/h.

Produite entre 2007 et 2009, seulement 432 exemplaires seront construits.

L'exemplaire que nous vous présentons est exceptionnel, en effet celui-ci n'a parcouru que 4000 km depuis sa sortie d'usine le premier octobre 2008. Commandée début 2008

sous le numéro 166392, elle a été livrée par Bentley Paris en octobre 2008. Elle est finie dans un magnifique gris anthracite avec un intérieur en cuir rouge Fireglow et a été commandée avec un grand nombre d'options souhaitables, dont les suivantes :

- Le Mans lower front Wing vents
- Système audio avec chargeur 6 CD
- Téléphone avec connectivité Bluetooth
- Aide au stationnement
- Boiseries Piano Black
- Mascotte Flying 'B'
- Volant cuir et Bois
- Jantes aluminium 16 braches
- Un set de 4 roues hiver

Son premier propriétaire la conservera jusqu'en 2010, lorsqu'il la cède à son propriétaire actuel. Ne l'utilisant qu'avec parcimonie, la voiture affiche désormais moins de 4000 km à son compteur. Il s'agit sûrement d'une des Brooklands les moins kilométrées au monde. Sortant d'une révision au sein des ateliers de Bentley Paris, cette exceptionnelle Bentley sera livrée avec ces deux jeux de clés, ces carnets et ces deux parapluies.



«Big, beautiful, fast and surprisingly manoeuvrable, this is one of the most desirable coupés around. The Brooklands is Bentley's new flagship coupé, and it is a deeply impressive and deeply seductive machine.» - Autocar.

Introduced at the 2007 Geneva Motor Show, the second generation Bentley Brooklands was a coupé version of the fabulous Bentley Azure.

Volkswagen, which had owned Bentley Motors since 1998, had only renewed the Azure in 2006, before launching the Brooklands in 2007. A worthy heir to the Continental, this Bentley is equipped with the traditional 6.75 V8, now developing 530 bhp. Even more impressive, this fabulous engine has 1050 NM of torque, a figure that buries the competition. This enormous power means exceptional performance, with the car reaching 100 km/h in just a few seconds and a top speed approaching 300 km/h.

Produced between 2007 and 2009, only 432 examples were built.

The car we're presenting here is exceptional in that it has covered just 4,000 km since leaving the factory on October 1, 2008. Ordered in early 2008 under number 166392, it was delivered by Bentley Paris in October 2008. It is finished in a beautiful Charcoal Grey with Fireglow Red leather interior and

was ordered with a wide range of desirable options, including the following:

- Le Mans lower front wing vents
- Audio system with 6-CD changer
- Telephone with Bluetooth connectivity
- Parking assistance
- Piano Black trim
- Flying 'B' mascot
- Leather and wood steering wheel
- 16-spoke aluminium wheels
- A set of 4 winter wheels

Its first owner kept it until 2010, when he sold it to its current owner. Used sparingly, the car now has less than 4,000 km on the clock. It is surely one of the Brooklands with the lowest mileage in the world. Fresh from an overhaul at the Bentley Paris workshops, this exceptional Bentley will be delivered with these two sets of keys, these notebooks and these two umbrellas.

Châssis n°WBAGF510X0DB0302
Carte grise française
Une des plus belles berlines fabriquées
Rare version à boîte manuelle
Suivi d'entretien, frais récents

121.

1995 BMW 740i E38

12 000 - 18 000 €

En 1994, BMW sortait sa superbe série 7 E38. À la façon de la marque bavaroise à l'époque, elle faisait évoluer le design de la série 7 E32 de façon subtile, mais plus marquée qu'on ne pourrait le croire, faisant rentrer la grande berline à l'hélice dans le 21^{ème} siècle sans en avoir l'air.

Il suffit de voir qu'aujourd'hui, l'E38 paraît encore totalement dans le coup pour saisir la force classique de son dessin.

Pour l'E38, BMW va jouer la carte de la continuité, comme elle sait si bien le faire depuis qu'elle a trouvé son style avec la Série 5 E12 et E28, et surtout la Série 7 E23. Sous la direction toujours de Claus Luthe, le designer autrichien Boyke Boyer va reprendre le dessin d'Ercole Spada comme base d'inspiration et faire ce qu'il y a de plus difficile : tout changer sans brusquer. La ligne générale semble identique à l'E32, les "tics" stylistiques de BMW sont bien là, mais l'E38 devient visuellement plus légère, plus fine et plus aérodynamique malgré un gabarit identique. Une prouesse qui se confirmera même sur les versions à châssis long. Avec l'E38, c'est l'heure de la subtilité. Une stratégie suivie par Audi dont l'A8 sort au même moment, en mars 1994, mais tout l'inverse de Mercedes Benz qui, avec sa W140, a joué la carte contraire avec une voiture massive en rupture avec sa devancière.

L'exemplaire que nous vous présentons est une 740i équipée de la rarissime boîte mécanique, présentée dans une magnifique teinte Navara Violet. Nous disposons du suivi d'entretien de la voiture depuis 2011. Dernièrement, une grosse révision a été effectuée, durant laquelle les freins, les pneus, les joints de cache culbuteurs et les amortisseurs ont été remplacés.

Aujourd'hui, la voiture affiche un peu plus de 240 000 km. Youngtimer à la cote montante, cette magnifique BMW 740i est un des exemplaires les plus désirables, disponible sur le marché, avec son équipement et sa configuration rarissime.

In 1994, BMW launched its superb E38 7 Series. In the manner of the Bavarian brand at the time, it evolved the design of the 7 Series E32 in a subtle way, but more marked than one might think, bringing the large saloon with the propeller into the 21st century without looking like it.

You only have to look at the E38 today to see that it is still totally in tune with the times to grasp the classic strength of its design. For the E38, BMW is going to play the continuity card, as it has done so well since finding its style with the 5 Series E12 and E28, and above all the 7 Series E23. Still under the direction of Claus Luthe, Austrian designer Boyke Boyer will take Ercole Spada's design as a basis of inspiration and do the most difficult thing of all: change everything without being abrupt. The overall lines seemed identical to those of the E32, and the BMW styling cues were still there, but the E38 was visually lighter, slimmer and more aerodynamic despite its identical size. A feat that will be confirmed even on the long-chassis versions. With the E38, it's time for subtlety. This strategy was followed by Audi, whose A8 came out at the same time, in March 1994, but was the complete opposite of Mercedes Benz, which, with its W140, played the opposite card with a massive car that broke away from its predecessor.

The car we are presenting is a 740i equipped with the extremely rare manual gearbox, presented in a magnificent Navara Violet colour. The car's service history has been available to us since 2011. A major overhaul was recently carried out, during which the brakes, tyres, rocker cover seals and shock absorbers were replaced.

The car now has just over 240,000 km on the clock.

A rising youngtimer, this magnificent BMW 740i is one of the most desirable examples available on the market, with its extremely rare equipment and configuration.



Châssis n°WBACH71040LA39427
Carte grise française
Un des meilleurs roadsters des années 90
Bien équipée
Contrôle technique valide de moins de 6 mois
Seulement 118 000 km



122.

1998 BMW Z3 ROADSTER 1.9

8 000 - 12 000 €

Premier roadster de grande série de la marque de Munich, le Z3 fut un véritable succès comparé au confidentiel et exclusif Z1.

Apparu en 1995, il est né pour concurrencer la Mazda MX-5, dont le succès mondial ne pouvait que faire germer chez la concurrence, l'idée d'un petit roadster léger, dynamique mais malgré-tout accessible !

Puisant dans l'histoire de BMW, les designers et ingénieurs repriront certains éléments déjà vus sur la très réussie 507, à l'instar des ouïes latérales. Innovateur en son temps, le dessin du Z3 n'a pas vieilli, même si plus de vingt ans sont passés. Equipé de moteur allant du quatre au six cylindres, le Z3 était un véritable roadster à l'ancienne dont le châssis se voulait résolument sportif et joueur.

Ce Z3 de 1998 abrite un moteur 1.9L de 140 chevaux. Bien équipée, avec entre autres le cuir noir, la capote électrique et la climatisation, cette Z3 est saine et n'affiche que 118 000 km au compteur. Ces dernières années, l'émetteur d'embrayage, l'échappement, le catalyseur, l'alternateur et le compresseur de climatisation ont été remplacés chez des spécialistes de la marque.

Cet exemplaire est une belle occasion d'acquérir un petit cabriolet dont la cote d'amour ne fait que de grimper !

The first mass-produced roadster from the Munich-based brand, the Z3 was a real success compared to the confidential and exclusive Z1.

Introduced in 1995, it was born to compete with the Mazda MX-5, whose worldwide success was bound to spark the idea of a small, light and dynamic roadster that was nonetheless affordable!

Drawing on BMW's history, the designers and engineers used elements already seen on the highly successful 507, such as the side gills. Innovative in its day, the Z3's design has not aged, even though more than twenty years have passed. Equipped with engines ranging from four to six cylinders, the Z3 was a genuine old-school roadster with a chassis that was resolutely sporty and playful.

This 1998 Z3 is powered by a 1.9 litre, 140 bhp engine. Well-equipped, with black leather, electric soft top and air conditioning, this Z3 is sound and has just 118,000 km on the clock. In recent years, the clutch sender, exhaust, catalytic converter, alternator and air-conditioning compressor have all been replaced by brand specialists.

This example is a great opportunity to acquire a small convertible whose popularity is on the rise!



Châssis n°1978860
Carte grise de collection
Version désirable
Bel état général



123.

1968 FIAT 500L

9 000 - 11 000 €

Inventée par Dante Giacosa, la Fiat 500 est fabriquée en Italie entre 1957 et 1975. Elle porte le nom de code «110» pour la berline et «120» pour la version Giardiniera.

La 500L voit le jour en 1968, alors que personne ne s'attendait à la présentation d'une nouvelle 500. C'est une version « luxe » : à l'extérieur, seule une barre chromée cintrée double les pare-chocs avant et arrière, l'intérieur est totalement modifié et reprend les instruments de la Fiat 850, ainsi qu'une planche de bord « habillée » et de nouveaux sièges réglables.

L'exemplaire que nous vous présentons s'est une 500 L de 1968. Celle-ci se présente dans une belle teinte orange avec l'intérieur en skaï noir. En bon état général, la voiture a été restaurée par son précédent propriétaire. La boîte de vitesses vient tout juste d'être changée.

Version la plus aboutie de la petite 500, la L est la version la plus désirable pour celui qui souhaite profiter de la polyvalence de la petite Fiat.

FIAT 500L, Invented by Dante Giacosa, the Fiat 500 was manufactured in Italy between 1957 and 1975. It was codenamed '110' for the saloon and '120' for the Giardiniera version.

The 500L was launched in 1968, at a time when no one was expecting a new 500: it was a 'luxury' version: on the outside, only a curved chrome bar doubled the front and rear bumpers, while the interior was completely modified and featured the instruments of the Fiat 850, as well as a 'dressed' dashboard and new adjustable seats.

The example we are presenting is a 1968 500 L. It comes in a beautiful orange colour with a black leatherette interior. In good general condition, the car has been restored by its previous owner. The gearbox has just been changed.

The most accomplished version of the little 500, the L is the version to have for those who want to take advantage of the versatility of the little Fiat.

N° de série : MAW5D1286795F
Titre de circulation anglais
A dédouaner



124.

1971 MORRIS MINOR TRAVELLER

5 000 - 8 000 €

Alec Issigonis rejoint Morris en 1936. Cet homme est à l'origine des deux modèles à gros succès de la marque : la Minor de 1948 et la Mini de 1959. Bien que conçue dès 1941, la Minor ne sortira qu'en 1948 à cause de la Seconde Guerre Mondiale. Ce modèle a connu plusieurs variantes comme le Tourer ou le Traveller qui est la version break introduite dès 1952. Produite entre 1948 et 1971, la Minor connut de nombreuses améliorations. La version de 1971 avait un moteur BMC 4 cylindres en ligne de 1 098 cm³, 48 cv à 5 100 tr/min permettant à la vitesse maximale de la Minor de passer à 124 km/h offrant une conduite plus agréable par rapport aux versions précédentes. Le Traveller étant l'un des best-sellers du modèle, il sera encore produit durant une année et sa production se poursuivra jusqu'en 1972.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est l'un des derniers produits appartenant depuis de nombreuses années à une famille anglaise installée en France. Régulièrement entretenue, cette voiture charmante nous offre une conduite agréable.

Alec Issigonis joined Morris in 1936. This man is at the origin of the two very successful models of the brand: the 1948 Minor and the 1959 Mini. Although conceived in 1941, the Minor was not released until 1948 because of the Second World War. This model has known several variants like the Tourer or the Traveller which is the break version introduced in 1952. Produced between 1948 and 1971, the Minor underwent many improvements. The 1971 version had a 4-cylinder BMC in-line 1,098 cm³, 48 hp at 5,100 rpm allowing the Minor's maximum speed to increase to 124 km/h offering a more pleasant ride compared to previous versions. The Traveller being one of the best-sellers of the model, it will still be produced for a year and its production will continue until 1972.

The copy we offer for sale is one of the last products belonging for many years to an English family established in France. Regularly maintained, this charming car is a pleasure to drive.

Châssis n°ZFA1830000057622
Carte grise française
Roadster pétillant
Carnet d'entretien



125.

2005 FIAT BARCHETTA

4 000 - 6 000 €

Ébauchée dès 1990, la Fiat Barchetta fut initiée pour contrer l'offensive MX-5. Apparue en 1994, elle renoue avec l'esprit du petit roadster deux places d'antan.

Basée sur la Punto de première génération, la Barchetta se voulait fun avec un moteur 1,8L de 130 chevaux ! Marginale, elle eut tout de même un certain succès avec presque 58 000 exemplaires produits en 10 ans.

Cet exemplaire de 2005 fut livré neuf en Angleterre avec le volant à gauche, comme toutes les barchetta. Importée en France en 2013, elle sera depuis régulièrement entretenue. Dernièrement, les amortisseurs arrière et les roulements furent remplacés. La capote quant à elle, fut refaite en alpaga en 2020.

Le contrôle technique indique une contre-visite pour un échappement percé.

Avec sa capote que l'on ouvre et ferme en l'espace d'un instant, ce charmant cabriolet italien a toute sa place dans la grande tradition des roadsters transalpins.

Drafted in 1990, the Fiat Barchetta was launched to counter the MX-5 offensive. Introduced in 1994, it revived the spirit of the small two-seater roadster of yesteryear.

Based on the first-generation Punto, the Barchetta was designed to be fun, with a 130bhp 1.8 litre engine! Although it was an original, it nonetheless enjoyed a degree of success, with almost 58,000 units produced in 10 years.

This 2005 model was delivered new to the UK with the steering wheel on the left, like all Barchettas. Imported into France in 2013, it has been regularly serviced ever since. Most recently, the rear shock absorbers and bearings were replaced. As for the soft top, it was redone in alpaca in 2020.

The only drawback is that the roadworthiness test indicates that the car has been inspected for a punctured exhaust system.

With its soft top that can be opened and closed in an instant, this charming Italian cabriolet has its place in the great tradition of transalpine roadsters.

□ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

□ TÉLÉPHONES

Automobiles
de collection

Lundi 1er Juillet 2024 à 14h

Hôtel d'Albe, 9 rue Royale
77300 Fontainebleau

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

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

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

NOM / NAME	
ADRESSE / 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-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat