FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

Automobiles de Collection

Versailles

Domaine de Madame Elisabeth

CONSULTANTS

Patrice MOREAU
automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET
automobiles@osenat.com

Cyril GAUTIER
automobiles@osenat.com

Le parc devant être libéré le lundi à 12h, les acheteurs devront récupérer leurs véhicules au Domaine de Madame Elisabeth entre 9h et 12h au 73 av. de Paris 78000, Versailles. Les voitures non récupérées par leurs acquéreurs après cet horaire, seront transportées par nos soins à Fontainebleau au 5 rue Royale pour un coût de 200 €.

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

Dimanche 4 Juillet 2021

Automobiles de collection

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-priseur

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

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

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

Vente
Dimanche 4 Juillet à 16h00
Hôtel des ventes du Château
13, avenue de Saint-Cloud
78000 Versailles

Expositions publiques
Samedi 3 juillet
de 11h à 19h
Dimanche 4 juillet
de 11h à 16h
73, avenue de Paris
78000 Versailles

Ordres d'achat et enchères téléphoniques
Absentee bids & telephone bids
Nous sommes à votre disposition pour organiser des enchères téléphoniques pour les automobiles de cette vente.

We will be delighted to organise telephone bidding.

Tél. : +33 (0)1 80 81 90 10
ou +33 (0)1 80 81 90 58
www.osenat.com

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

Résultats des ventes
Sale results
visibles sur **www.osenat.com**

Participez à cette vente avec :
Drouot LIVE
Enregistrez vous sur www.osenat.com

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

invaluable
The world's premier auctions and galleries

Administration des Ventes / *Règlements*
Annabelle REBELO
+33 (0)1 80 81 90 58
a.rebelo@osenat.com

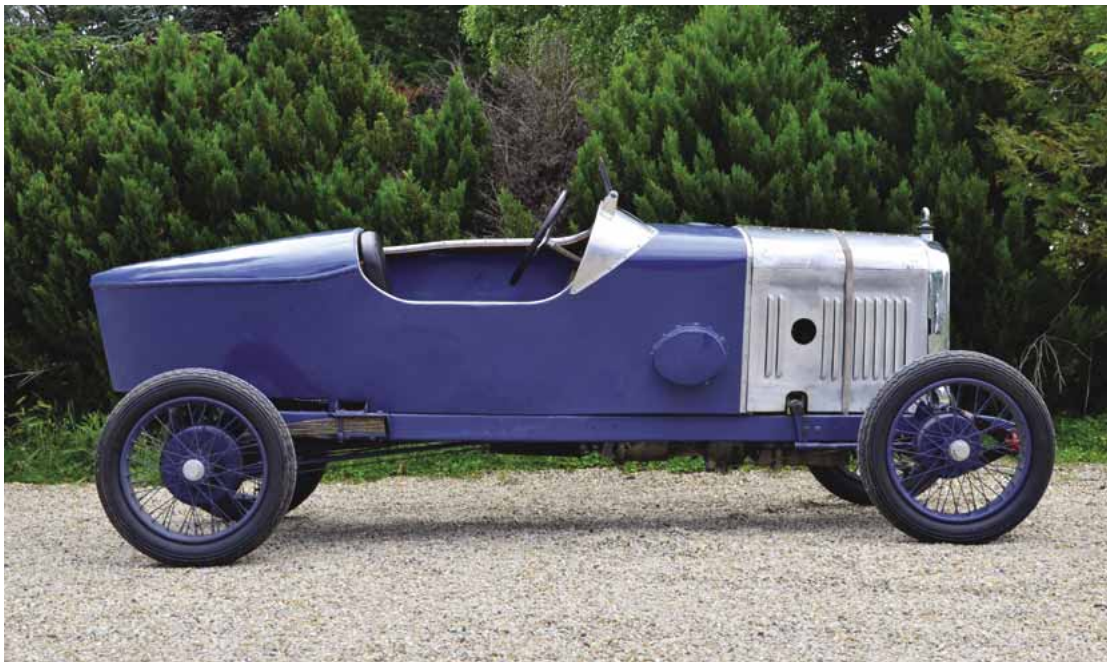
Important
La vente est soumise aux conditions imprimées en fin de catalogue. Il est vivement conseillé aux acquéreurs potentiels de prendre connaissance des informations importantes, avis et lexique figurant également en fin de catalogue.

Prospective buyers are kindly advised to read the important information, notices, explanation of cataloguing practice and conditions at the back of this catalogue.

Agrément 2002-135

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

N° 1



SALMSON AL3

1920

Numéro de série 3B N1 6247
Carrosserie Torpédo Sport
Moteur 4 cylindres en ligne
Fiche FFVE
Carte grise française de collection

16 000 / 18 000 €

La marque tient son nom d'Émile Salmson (1859-1917), fils de Jean-Jules Salmson et petit-fils de Jean-Baptiste Salmson, d'origine suédoise, qui ouvre vers 1890 un atelier spécialisé dans le domaine des pompes et des machines à vapeur. Il se développe ensuite dans l'aéronautique en fabriquant à partir de 1909 le moteur d'avion Canton-Unné à sept cylindres en étoile monté par Breguet et Voisin. Début 1913, la Société des Moteurs Salmson (SMS) est créée. La paix revenue, une partie de l'activité se reconvertit dans la fabrication sous licence du cyclecar anglais G.N. (Godfrey et Nash) lancé pour le Salon de Paris 1919. Deux ans plus tard, le type AL utilise un moteur à double arbre à cames en tête sur la version GS (Grand Sport). Fortement modifiée (GSS, GSC et GS-GP), celle-ci remportera de nombreuses courses dans sa catégorie, notamment le Bol d'or (1923), les 24 Heures du Mans (1926, 1927, 1928) et les 200 Milles de Brooklands (1922, 1923, 1924, 1925). À l'automne 1921, la croix de Saint-André devient l'emblème de la marque.

Cette Salmson AL3 de 1920 est équipée d'une très belle carrosserie profilée. Cette dernière est en bel état de présentation. Elle dispose de son moteur quatre cylindres en ligne refroidi par eau de 1086 cm3 alimenté par un carburateur Solex. L'allumage se fait par une magnéto gravée Salmson fixée sur le côté gauche du moteur.
Son numéro gravé est en partie occulté par le cerclage de maintien peint en bleu. La tôle d'habillage de la magnéto est peinte en rouge. L'avance réglable dont est équipée ce modèle serait une option réservée au modèle Sport.
La mécanique est à remettre en route mais le vendeur indique qu'un démarrage et plusieurs kilomètres furent

effectués sans difficultés avec ce torpédo il y a quelques mois. La AL3 est l'une des dernières voitures de sport produite par Salmson avant que la marque ne se consacre qu'aux voitures de luxe. Elle est le reflet d'une époque où le sport automobile faisait briller les yeux des passionnés, et encore de nos jours elle déchaine l'enthousiasme des amateurs !

Lunettes bien attachées, tous les sens sont en éveil dans un cyclecar et l'on oublie vite le reste du monde pour se concentrer sur sa conduite et profiter du paysage. Cette Salmson c'est finalement l'essence même de l'aventure, comme le disait Charles Lindbergh, elle est dans chaque souffle du vent, et cette Salmson vous en promet quelques-uns.

Voilà donc un très beau cyclecar, prêt à participer à des événements historiques.

Serial number 3B N1 6247
Bodywork Torpedo Sport
Engine 4 cylinders in line
FFVE file
French collector title

The brand was named after Emile Salmson (1859-1917), son of Jean-Jules Salmson and grandson of Jean-Baptiste Salmson, of Swedish origin, who opened a workshop specialising in pumps and steam engines around 1890. He then expanded into aeronautics, manufacturing the Canton-Unné seven-cylinder star engine mounted by Breguet and Voisin from 1909. At the beginning of 1913, the Société des Moteurs Salmson (SMS) was created. Once peace had returned, part of the business was converted to the manufacture under licence of the English G.N. (Godfrey and Nash) cyclecar, launched for the 1919 Paris Show. Two years later, the AL type used a double overhead camshaft engine on the GS (Grand Sport) version. Heavily modified (GSS, GSC and GS-GP), it won numerous races in its class, including the Bol d'Or (1923), the 24 Hours of Le Mans (1926, 1927, 1928) and the 200 Miles of Brooklands (1922, 1923, 1924, 1925). In the autumn of 1921, the Saint Andrew's Cross became the brand's emblem.

This 1920 Salmson AL3 is equipped with a very nice streamlined body. It is in a very good state of presentation. It has a water-cooled in-line four-cylinder engine of 1086 cm3 fed by a Solex carburettor. The ignition is done by a Salmson engraved magneto fixed on the left side of the engine.
Its engraved number is partly hidden by the blue painted retaining ring. The magneto cover sheet is painted red. The adjustable advance with which this model is equipped would be an option reserved for the Sport model.
The mechanics have to be restarted but the seller indicates that a start and several kilometres were done without difficulties with this torpedo a few months ago. The AL3 is one of the last sports cars produced by Salmson before the brand devoted itself solely to luxury cars. It reflects an era when motor sport made the eyes of enthusiasts shine, and still today it unleashes the enthusiasm of enthusiasts!

With your glasses on, all your senses are alert in a cyclecar and you quickly forget about the rest of the world to concentrate on your driving and enjoy the landscape. This Salmson is finally the essence of adventure, as Charles Lindbergh said, it is in every breath of wind, and this Salmson promises you some.

This is a beautiful cyclecar, ready to participate in historic events.

N° 2

BMW 327 CABRIOLET SPORT 1938

Numéro de série : 73517
Ex véhicule de fonction d'un officier allemand
Carte grise française – rapport d'expertise complet

150 000 / 180 000 €

Le cabriolet 2+2 327 est dévoilé au public au cours de l'hiver 1937 mais elle ne rencontre pas immédiatement le succès. Il faudra attendre la version 327/8 ou 327/28 de 1938 avec sa culasse en V et ses trois carburateurs (80ch au lieu de 55ch) pour voir les ventes décoller. L'arrivée du coupé la même année viendra également jouer son rôle dans le succès du modèle.
La 327 est la descendante de la lignée des 320, 321 puis 326 (produites simultanément).
Plus fine et élégante que cette dernière grâce à ses ailes beaucoup plus tirées et son empattement plus court ainsi que ses phares joliment intégrés aux ailes, elle n'en repose pas moins sur la même architecture, à savoir un châssis à caissons surbaissés sur lequel est boulonné la carrosserie qui était alors fournie soit par Ambi-Budd de Berlin-Johannisthal ou Authenrieth de Darmstadt. Les boîtes de vitesses étaient des Hurth ou des ZF à la même démultiplication et aux étagements assez proches. De la 326, la 327 hérite également son six-cylindres bien qu'il reçoive une culasse légèrement différente.
Ce moteur est devenu légendaire grâce aux exploits des 328 Touring au Mans et aux Mille Miglia mais également en équipant les Arnolt ou AC Bristol et les premières Bristol.
La carrosserie Ambi-Budd est démantelée et ce sera Avtovelo en Allemagne de l'Est qui continuera la production des 321, 326 et 327. De 1946 à 1955, le cabriolet 327 est produit en Russie et par les usines EMW d'Eisenach à environ 500 exemplaires.
Déjà fortement convoitée par les dirigeant allemands, le cabriolet 327 est considéré comme une des plus belles réalisations allemandes et a très certainement contribué à faire de BMW la plus « latine » des marques germaniques.

Comme nous l'indique le certificat des archives BMW, notre 327 a été livrée le 24 aout 1938 au Commandant Priller à Müller, Dusseldorf en couleur noir. Notre exemplaire fut entièrement restauré et se couvrit d'un élégant manteau bleu et crème. L'intérieur de ce cabriolet est une invitation au voyage dans l'époque de l'Art Déco finissant, les cadrans stylisés ainsi que l'horloge sur la boite à gants sont fonctionnels. Coté mécanique, le 6 cylindres en ligne de 2.0L de cylindrée développe une puissance de 55 chevaux qui semble toujours présente aujourd'hui avec un couple suffisant pour propulser l'automobile au-delà des 100 km/h.

Notre essai routier a démontré une voiture qui se conduit quasiment comme une moderne, avec une boite de vitesses synchronisée le tout dans une carrosserie très élégante et une fiabilité toute germanique.
Offrez-vous une des rares 327 Cabriolet, parfait compromis entre un dessin d'avant-guerre et une utilisation très actuelle

Serial number 73517
Former official vehicle of a german officer
Full inspection report
French title

The 2+2 327 cabriolet was unveiled to the public in the winter of 1937 but was not immediately successful. It was not until the 327/8 or 327/28 version in 1938 with its V-head and three carburettors (80hp instead of 55hp) that sales took off. The arrival of the coupé in the same year also played a role in the model's success.
The 327 is the descendant of the 320, 321 and 326 (produced simultaneously).

Thinner and more elegant than the latter thanks to its much more drawn wings and shorter wheelbase as well as its headlights nicely integrated into the wings, it is nonetheless based on the same architecture, namely a low-body chassis on which the bodywork is bolted, which was then supplied by either Ambi-Budd of Berlin-Johannisthal or Authenrieth of Darmstadt.
The gearboxes were either Hurth or ZF with the same gear ratio and fairly similar stages. From the 326, the 327 also inherited its six-cylinder engine, although it received a slightly different cylinder head. This engine became legendary thanks to the exploits of the 328 Touring at Le Mans and the Mille Miglia, but also by

equipping the Arnolt or AC Bristol and the first Bristol. The Ambi-Budd bodywork was dismantled and it was Avtovelo in East Germany that continued the production of the 321, 326 and 327. From 1946 to 1955, the 327 cabriolet was produced in Russia and by the EMW factories in Eisenach, producing around 500 units.
Already highly coveted by German executives, the 327 convertible is considered one of the most beautiful German creations and has certainly contributed to making BMW the most "Latin" of German brands.
As the certificate from the BMW archives tells us, our 327 was delivered on 24 August 1938 to Commandant Priller in Müller, Dusseldorf in black. Our example was completely restored and covered with an elegant blue and cream coat. The interior of this cabriolet is an invitation to travel to the late Art Deco era, the stylized dials as well as the clock on the glove box are functional. Mechanically, the 2.0L in-line 6-cylinder engine develops 55 horsepower, which still seems to be present today with enough torque to propel the car beyond 100 km/h.

Our test drive showed a car that drives almost like a modern car, with a synchronised gearbox and very elegant bodywork and German reliability.
Treat yourself to one of the rare 327 Cabriolet, a perfect compromise between a pre-war design and a very modern use.

N° 3

MG TF 1500

1955

Numero de serie HDC468657
Bel état de présentation
Moteur xpag 1500cm³
Boite de vitesse 4 rapports
Documentation MG d'époque
Carte grise française de collection

25 000 / 28 000 €

En ce début d'année 1953, MG faisant face à la chute des ventes de la TD, se devait de réagir. C'est sur la base du châssis de cette dernière que les ingénieurs d'Abingdon introduisent en août 1953 la MG TF, toujours équipée du moteur XPAG 1250 cm3 puis 1500 cm3.
Peu de changements caractérisent cette nouvelle MG, hormis la calandre inclinée enveloppant un radiateur accessible de l'intérieur du moteur, les phares incorporés dans les ailes et le bouchon de radiateur factice.
Les montées en régime sont franches et le passage des rapports se font aisément. C'est une automobile fiable, équipée d'une pompe à essence électrique et vendue avec sa capote et ses side-screens. Le plaisir et les sensations sont au rendez-vous.
Notre TF 1500 fut immatriculée pour la première fois en janvier 1955 aux États-Unis comme la plupart de la production. Esthétiquement, le petit cabriolet présente une belle peinture grise tendue sur la carrosserie avec quelques petits défauts notoires d'usures. La capote est en bon état, elle dispose également de ses couvre-tonneau, side-screens et couvre-capote. A l'intérieur, le cuir rouge des sièges et du tableau de bord répondent à merveille avec la peinture extérieure et donnent du cachet à cette voiture, la sellerie est en bon état avec une légère patine. Mécaniquement, le petit 4 cylindres fonctionne sans difficulté et permet de belles ballades jusqu'à 100 km/h cheveux aux vent.

Notre essai routier à démontrer que la fiabilité du véhicule est toujours d'actualité, les sensations aussi. Ce roadster se présente en bon état de conservation et promet à son futur acquéreur de très belles sensations.

Serial number HDC468657
Good condition
XPAG ENGINE 1500cm3
4 SPEED GEARBOX
Vintage MG documentation
French collector title

At the beginning of 1953, MG had to react to the fall in sales of the TD. It is on the basis of the TD chassis that the Abingdon engineers introduce in August 1953 the MG TF, still equipped with the XPAG 1250cc engine, then 1500cc. Few changes characterise this new MG, except the sloping grille enclosing a radiator accessible from inside the engine, the headlights incorporated in the wings and the dummy radiator cap. The engine revs up quickly and the gear changes are easy to make. It is a reliable car, equipped with an electric fuel pump and sold with its bonnet and side-screens. The pleasure and the sensations are there.

Our TF 1500 was first registered in January 1955 in the USA, as was most of the production. Aesthetically, the little convertible has a nice grey paint job stretched over the body with a few minor wear and tear defects. The soft top is in good condition, it also has its tonneau cover, side-screens and bonnet cover. Inside, the red leather of the seats and dashboard match the exterior paint and give this car a nice touch, the upholstery is in good condition with a slight patina. Mechanically, the small 4 cylinder engine works without difficulty and allows nice rides up to 100 km/h with the wind in its hair.

Our road test showed that the reliability of the vehicle is still there, as well as the sensations. This roadster is in good condition and promises its future owner great sensations.

N° 4

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1600 **1963**

Numero de série ar356205
Élégant coupé italien
Carte grise française

55 000 / 65 000 €

En 1962 Alfa Romeo sort sa nouvelle berline Giulia mais ne parvient pas à se détacher des Giulietta Sprint et Spider pourtant destinées à partir en retraite. La firme Milanaise décide donc de prolonger encore quelques années leur existence avec en les équipant d'une nouvelle cylindrée et en leur offrant le doux patronyme de « Giulia ». C'est ainsi qu'Alfa Roméo réalise le compromis parfait entre la mécanique plus évoluée et plus puissante de la Giulia et les lignes iconiques et encore d'actualité des Giulietta.
C'est le 27 juin 1962 qu'Alfa Romeo présente sur le circuit de Monza, les Giulia 1600 Sprint et Spider équipées d'un moteur 1 570 cm3 développant 91 ch à 6 200 tr/mn avec une boîte de vitesses 5 rapports. Permettant à ce coupé d'atteindre une vitesse de pointe de 172 km/h, une belle prouesse pour l'époque.
Pour différencier les Giullietta des Giulia, des monogrammes 1600 sont placés sur la male de coffre arrière et les ailes avant, les clignotants latéraux sont dorénavant rectangulaires. Quant à l'intérieur, il profite d'une planche de bord redessinée revêtue de similicuir et de nouvelles commandes de chauffage. Le volant est désormais en bakélite noir et possède 3 branches en aluminium. Les panneaux de portières sont entièrement recouverts de similicuir. La Giulia Sprint 1600 sera construite à 7 107 exemplaires dont les dernières en 1964.

Notre exemplaire se présente avec une belle peinture rouge bien tendue, un intérieur en tissu gris et noir.
La banquette arrière en skaï noir, le volant 3 branches en bakélite et l'autoradio d'origine font de l'intérieur de ce véhicule un beau cockpit à l'italienne. Les chromes ont été refaits ainsi que la peinture. Nous précisons également que les freins seront révisés pour la vente.

Notre essai routier démontre un bon comportement, fidèle aux sensations promises par le Twin Cam Bialbero. Les vitesses passent bien et le couple est facilement distribué, un coupé aussi à l'aise en courbe qu'en ligne droite. Esthétiquement notre exemplaire présente bien et semble avoir été soigneusement entretenu.

Serial number ar356205
Elegant italian coupe
French title

In 1962 Alfa Romeo launched its new Giulia saloon but was unable to break away from the Giulietta Sprint and Spider, which were destined to retire. The Milanese company therefore decided to extend their existence for a few more years by equipping them with a new engine and giving them the sweet name of "Giulia". Alfa Romeo thus achieved the perfect compromise between the more advanced and powerful mechanics of the Giulia and the iconic and still relevant lines of the Giulietta.
On 27 June 1962, Alfa Romeo presented the Giulia 1600 Sprint and Spider at the Monza racetrack, equipped with a 1,570 cc engine developing 91 bhp at 6,200 rpm and a 5-speed gearbox. This enabled the coupé to reach a top speed of 172 km/h, a great achievement for the time.
To differentiate the Giullietta from the Giulia, 1600 monograms were placed on the rear boot lid and the front wings, and the side indicators were now rectangular. Inside, the dashboard has been redesigned with leatherette and new heating controls. The steering wheel is now in black Bakelite and has three aluminium spokes. The door panels are completely covered in leatherette. The Giulia Sprint 1600 was built in 7,107 units, the last ones in 1964.

Our example is presented with a beautiful red paint job and a grey and black cloth interior. The black leatherette rear seat, the 3-spoke bakelite steering wheel and the original radio make the interior of this car a beautiful Italian cockpit. The chrome has been redone as well as the paint. The brakes will be revised for the sale.

Our road test shows a good behaviour, faithful to the sensations promised by the Twin Cam Bialbero. The gears shift well and the torque is easily distributed, a coupe that is as comfortable in corners as it is in a straight line. Aesthetically, the car looks good and seems to have been carefully maintained.

N° 5

TRIUMPH TR3A

1960

Numero de serie TS723882
Belle patine esthétique
Mécanique révisée
Carte Grise Française

20 000 / 25 000 €

La Triumph TR3 est l'un des modèles incontournables de la période fin 50/début 60. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, elle sait tout faire, elle peut tout vivre ! Le plaisir recueilli est entier et total, la joie est au rendez-vous. Fiable et robuste, on dit de son moteur : « c'est un vrai tracteur increvable ». Pas d'électronique, pas d'ennuis, que demander de plus ? Ses lignes sont sensuelles et réussies, la preuve : elle plait depuis qu'elle existe ! Lancée fin 55, la TR3 allonge son nom d'un A avec quelques améliorations fin 1957. Elles se reconnaissent avec les poignées de portes extérieures. Le moteur passe de 95 à 100 CV mais c'est toujours les quatre cylindres de 1991cm3. La publicité de l'époque définissait la voiture « à son aise sur la route comme en ville, la Triumph TR 3 a tout ce qu'il faut pour satisfaire vos besoins quotidiens et pour répondre à vos moindres désirs «. La publicité était vraie et est toujours d'actualité.

Cette Triumph TR3A de 1960 se présente dans un état satisfaisant. Sa peinture « Primrose Yellow » arbore une élégante patine, symbole du passage du temps sur la carrosserie. Sa sellerie noire Black Vynile est en bon état, sans accroc ni déchirure, idem pour ce qui est de la capote.

Côté mécanique, le moteur 4 cylindres ronronne parfaitement bien et notre essai routier à démontrer une voiture très agréable et enivrante à conduire où le sport est remis à sa juste valeur ; simplement ce qu'il faut de puissance et de couple, un comportement routier sain malgré un léger jeu dans la direction, une automobile rassurante lorsque l'on s'amuse à prendre les virages à la corde.

Bonne à tout faire, attirante, sportive, décoiffante, les adjectifs ne manquent pas pour qualifier ce petit bout de plaisirs sur 4 roues, un must-have.

Serial number TS723882
Nice cosmetic patina
Mechanics revised
French Title

The Triumph TR3 is one of the most popular models of the late 50s/early 60s. The entire yéyé era succumbed to its charm, including Johnny Halliday who found in it his first ride as soon as he got his licence. Whether it was a sports car, a dragster, a cruiser or a racer, it could do it all, it could live it all! The pleasure derived from it is complete and total, the joy is there. Reliable and robust, its engine is said to be "a real puncture-proof tractor". No electronics, no problems, what more could you want? Its lines are sensual and successful, the proof: it has been a favourite since its inception! Launched at the end of 1955, the TR3 added an A to its name with a few improvements at the end of 1957. They can be recognized by the exterior door handles. The engine was increased from 95 to 100 HP but it was still the 1991cc four cylinders. The advertisement of the time defined the car as "at home on the road or in the city, the Triumph TR 3 has everything you need to satisfy your daily needs and to meet your every desire". The advert was true and still holds true today.

This 1960 Triumph TR3A is presented in satisfactory condition. The Primrose Yellow paintwork has an elegant patina, symbolising the passage of time on the bodywork. The Black Vynile upholstery is in good condition, without any tears or rips, as is the soft top. Mechanically, the 4-cylinder engine purrs perfectly well and our road test showed a very pleasant and exhilarating car to drive where the sport is put at its right value; just the right amount of power and torque, a healthy road behaviour despite a slight play in the steering, a reassuring car when you have fun taking the corners at the rope.

Good for everything, attractive, sporty, breathtaking, there is no shortage of adjectives to describe this little piece of fun on four wheels, a must-have.

Osenat

TRIUMPH

N° 6

DB LE MANS LUXE

1960

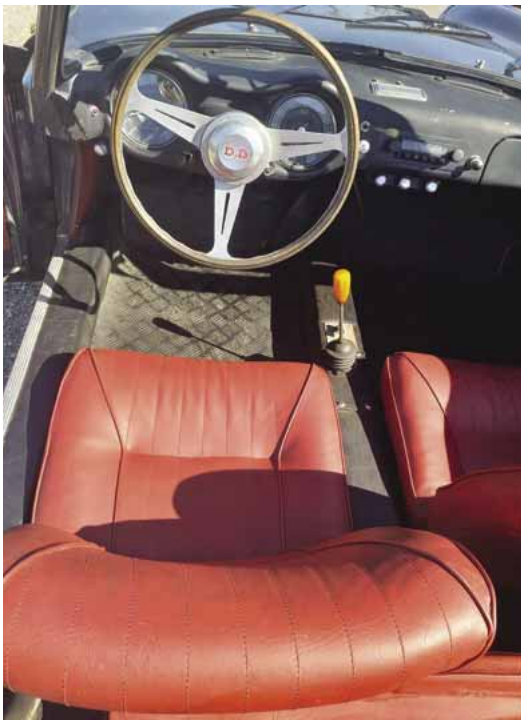
Type CGTLM/5023
Numéro de série
Modèle rare
Bel état d'origine
Historique limpide
Important dossier de factures
Carte grise française provisoire

25 000 / 35 000 €

Charles Deutsch, ingénieur des Ponts et Chaussées et René Bonnet, fin passionné de mécanique, se rencontrèrent en 1932 quand l'atelier familial du second fut mis en vente. Très vite naquit le projet de concevoir des automobiles légères mais ingénieuses destinées à la compétition, le tout, basé sur une mécanique Citroën. Ainsi, en 1938, les deux amis parviennent à présenter une voiture aux 12 Heures de Paris. Néanmoins, la guerre mit leurs projets en sommeil et ce n'est qu'en 1945 que Deutsch et Bonnet reprennent leurs outils pour poursuivre leurs rêves de voitures de course. C'est ainsi qu'en 1947, s'acte la fondation des « Automobiles DB » s'accompagnant en 1949 de la première participation aux 24 Heures du Mans du duo avec un « tank » à moteur Citroën. C'est finalement vers Panhard que les ingénieux passionnés se tournèrent pour puiser les organes mécaniques de leurs futures automobiles.
C'est en 1959 que sera présenté au Salon de Paris le cabriolet « Le Mans ». Équipé d'une carrosserie en plastique, il partage beaucoup d'éléments mécaniques avec la PL17 de chez Panhard suite aux accords signés entre les deux constructeurs. On retrouve donc sous le capot de la « Le Mans », le bicylindre de 850cm3 qui développe 50 chevaux qui sera appelé « tigre ».

Ce moteur innovant et performant sera développé et testé en grande partie sur le circuit du Mans notamment sous le capot des voitures de l'écurie Panhard-Monopole dès 1954.
C'est donc grâce à ce moteur et à sa légèreté (moins d'une tonne en charge) que la DB Le Mans s'inscrit dans la catégorie des cabriolets sportifs. Tutoyant les 170 km/h en pointe, la voiture n'en reste pas moins élégante, presque italienne dans les formes avec des lignes tendues, agressives et un nom flanqué sur les ailes arrières rappelant les nombreuses victoires de la marque sur l'épreuve mancelle au milieu des années 1950.
Très rare sur nos routes, ce cabriolet ne fut produit qu'à 200 exemplaires jusqu'en 1962 date de la séparation des deux associés à l'origine de la firme DB.

L'exemplaire présenté ici, construit à Champigny-sur-Marne, est un modèle Luxe qui n'a jamais quitté la Suisse. Il porte le numéro de châssis 5023, ce qui indique que la voiture a été livrée entre décembre 1960 et février 1961. Elle est immatriculée seulement en 1964, à Genève, sous le «code» administratif de réception X, ce qui induit une homologation à titre isolé en assimilant le modèle à une Panhard PL17 tigre dont elle reprend la mécanique.



Ce décalage s'explique par le fait qu'elle bénéficie de finitions haut de gamme et qu'elle a dû être vendue après avoir été la voiture d'exposition d'un professionnel de Suisse romande. Genève ayant été une pépinière de DB Le Mans puisque ce ne sont pas moins d'une dizaine qui y ont été vendues neuves, 5049 étant par exemple ressortie de grange avec certificat d'immatriculation du premier propriétaire, en 2019: le tableau de bord de 5023 porte encore les boutons pression d'un couvre-tonneau, d'un allume-cigare et d'un poste de radio (remplacé par un factice); elle a à la fois la capote et le hard-top.

La voiture est initialement noire anthracite avec une capote noire et un intérieur noir. Elle est acquise dans les années 1970 auprès du premier propriétaire, par un Hollandais, Monsieur Héringa, qui la revend au garagiste Roger Epars, un des derniers professionnels de Genève à entretenir les Panhard des inconditionnels de la marque. Monsieur Epars démonte le moteur et la BV, la fait repeindre en noir métallisé. Elle traîne dans le garage à côté d'une sœur (DBLM5259) que sa propriétaire cède en 1986 à l'actuel détenteur de 5023 (qui la revend en reprenant 5023).

Au décès de Monsieur Epars au début des années 1990, elle est vendue en état... Disparate. Un sellier suisse refait la capote et l'intérieur comme à l'origine. Après réfection de la mécanique, le détenteur sort abondamment avec: elle a été vue à Epoqu'auto, aux sorties mensuelles de Saga3D (Genève). La mécanique a été révisée en 2019 par un spécialiste Panhard reconnu. 5023 reçoit à cette occasion un intérieur rouge, neuf. Le vendeur l'importe en France où il a aussi des attaches. Sous réserve d'un flexible de freins, elle a passé le CT en France le 14 juin 2021. Elle est actuellement immatriculée provisoirement sous plaques «WW» et devrait recevoir incessamment son immatriculation en CGC.

Les travaux effectués relèvent d'un entretien régulier par le vendeur:
- Capotage neuf (1995, avec arceau bois contre le pare-brise, neuf) et intérieur (2019)
- Ligne d'échappement d'abord en inox (1995: fabrication du regretté Yves Demeusy) puis récemment par un apprenti qui a assemblé des éléments de série en suivant le cheminement figurant dans le plancher (et en respectant les normes anti-bruit, contrairement au précédent pot).
- Moteur, freins révisés en 2019 la voiture n'ayant presque pas roulé depuis.
- Le châssis a été nettoyé du blaxon d'origine, traité et reblaxonné. Il est sain.
- Changement des flexibles AV prévus pour contre-visite avant la vacation.
- Une réfection de la carrosserie est nécessaire mais n'empêche pas d'utiliser le véhicule.
- Elle totalise 39279 Kilomètres d'origine et peut reprendre la route immédiatement.

C'est donc avec un historique limpide, une révision mécanique minutieuse et des propriétaires passionnés que nous vous présentons cette auto rare qui ne demande qu'à rouler.

Type CGTLM/5
Serial number
Rare model
Nice original condition
Clear history
Important file of invoices
Provisional French title

Charles Deutsch, engineer of the Ponts et Chaussées and René Bonnet, mechanics, met in 1932 when the family workshop of the latter was family workshop was put up for sale. Very quickly the project was born to ingenious cars intended for competition, all based on the competition, all based on a Citroën engine. Thus, in 1938, the two friends managed to enter a car in the 12 Hours of Hours of Paris. However, the war put their projects on hold and it was not until 1945 that

Deutsch and Bonnet took up their tools to pursue their dreams of racing cars. Thus, in 1947, the foundation of the "Automobiles DB" was made, accompanied in 1949 with the first participation in the 24 Hours of Le Mans of the duo with a Citroën-powered "tank". It was finally to Panhard that the ingenious enthusiasts turned to Panhard for the mechanical components for their future cars.
In 1959, the "Le Mans" cabriolet was presented at the Paris Motor Show. Equipped with a plastic body, it shared many mechanical elements with the Panhard PL17 following agreements signed between the two manufacturers. Under the bonnet of the "Le Mans" is the 850cc twin-cylinder engine that develops 50 horsepower and is known as the "tigre". This innovative and powerful engine was developed and tested in large part on the Le Mans circuit, notably under the bonnet of the Panhard-Monopole team cars from 1954.
Thanks to this engine and its lightness (less than one tonne when loaded), the DB Le Mans became a sports cabriolet. With a top speed of 170 km/h, the car is nevertheless elegant, almost Italian in form, with taut, aggressive lines and a name on the rear wings recalling the numerous victories of the brand in the Le Mans race in the mid-1950s.
Very rare on our roads, only 200 of these convertibles were produced until 1962, when the two partners at the origin of the DB firm separated.

The example presented here, built in Champigny-sur-Marne, is a luxury model that never left Switzerland.
It bears the chassis number 5023, which indicates

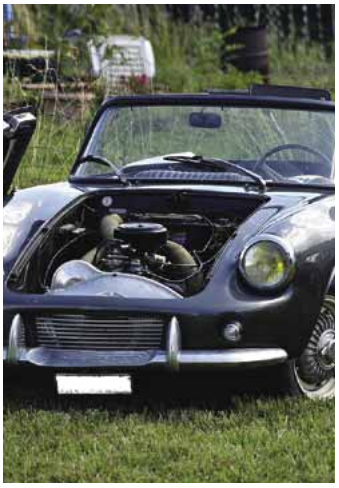
that the car was delivered between December 1960 and February 1961. It was not registered until 1964, in Geneva, under the administrative "code" of approval X, which led to an isolated approval by assimilating the model to a Panhard PL17 tigre from which it took the mechanics. This discrepancy is explained by the fact that it benefits from top-of-the-range finishes and that it had to be sold after having been the show car of a professional in French-speaking Switzerland, Geneva having been a breeding ground for DB Le Mans since no less than a dozen were sold new there, 5049 having, for example, come out of the barn with a certificate of registration from the first owner, in 2019 5023's dashboard still bears the snaps of a tonneau cover, cigarette lighter and radio (replaced by a dummy); it has both the soft top and hard top.

The car is initially charcoal black with a black soft top and black interior. It was acquired in the 1970s from the first owner by a Dutchman, Mr Héringa, who sold it to the garage owner Roger Epars, one of the last professionals in Geneva to maintain Panhard cars for enthusiasts. Mr Epars dismantled the engine and the BV and had it repainted in metallic black. It was lying in the garage next to a sister car (DBLM5259) that its owner sold in 1986 to the current owner of 5023 (who sold it again, taking over 5023).

At the death of Mr Epars in the early 1990s, it was sold in a state of disrepair... Disparate: A Swiss saddler rebuilt the bonnet and the interior as originally. After the mechanics have been rebuilt, the owner drives the car extensively: it has been seen at Epoqu'auto, at the monthly Saga3D events (Geneva). The mechanics have been revised in 2019 by a recognised Panhard specialist. 5023 receives on this occasion a new red interior, brightening up its austerity a bit. The seller imports it to France where he also has ties. Subject to a brake hose, it passed the CT in France on 14 June 2021. It is currently provisionally registered under "WW" plates and should receive its CGC registration shortly.

The work done is regular maintenance by the seller:
- New bonnet (1995, with wooden roll bar against windscreen, new) and interior (2019)
- Exhaust line first in stainless steel (1995: made by the late Yves Demeusy) then recently by an apprentice who assembled standard components following the path shown in the floor (and respecting anti-noise standards, unlike the previous muffler).
- Engine, brakes overhauled in 2019 as the car has hardly been driven since.
- The chassis has been cleaned from the original blaxon, treated and reblaxed. It is sound.
- The front hoses have been changed for a check-up before the session.
- The bodywork needs to be rebuilt but does not prevent the vehicle from being used.
- It has 39279 original kilometres and can be driven immediately.

It is therefore with a clear history, a meticulous mechanical revision and passionate owners that we present you this rare car that is just waiting to be driven.



N° 7

MERCEDES-BENZ 190 SL

1958

Type R121
Numéro de série 7502079
Matching Number
Bel état de restauration
Carte grise française

80 000 / 100 000 €

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux États- Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boite manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Avec la 300 SL, les deux voitures sont les premières de la gamme SL pour « Sport Leicht » que l'on pourra traduire grossièrement par « Sport léger » ; et même si la 190 reçoit des ouvrants en aluminium, elle conserve tout de même un poids de plus de 1100 kg, un concept de légèreté très germanique comparé aux roadster anglais qui pullulent au milieu des années 1950.
Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. Dérivée du châssis plate-forme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium.
La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL papillon, le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande sœur de la 190 SL : le roadster 300 SL. Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes.
Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par

une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL Pagode.

La Mercedes-Benz 190 SL que nous vous présentons fut immatriculée pour la première fois en décembre 1958 aux États-Unis Le modèle présenté a été entièrement restauré dans les règles de l'art. C'est ce que l'on peut appeler une restauration « concours ». Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts.

C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que performante. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien.

Esthétiquement, une belle peinture noire couvre la carrosserie où prennent place les chromes neufs. L'intérieur en cuir couleur sable est en très bel état également et apporte à ce cabriolet énormément d'élégance.
La capote noire est également neuve, épaisse et parfaitement étanche, elle permet de rouler en toutes saisons.
Coté mécanique, le moteur 4 cylindres se comporte bien, des carburateurs Weber viennent remplacer ceux d'origine afin d'apporter une meilleure fiabilité ainsi qu'un léger gain de puissance.
Arme de concours, notre exemplaire ne manquera pas de faire tourner les têtes sur votre passage ; entièrement restauré c'est un cabriolet rare et mythique qui n'attend que vous pour de magnifiques ballades.

Type R121
Serial number 7502079
Matching Number
Nice condition of restoration
French title

Presented in 1954 in New York, the Mercedes 190 SL was designed to be a small 300 SL. Derived from the legendary star model, this small roadster was designed in collaboration with Max Hoffman, the Mercedes importer in the United States. This Mercedes-Benz 190 SL Roadster is equipped with a 4-cylinder in-line engine, of 1897 cm3 developing 105 HP thanks to two carburetors. The engine is coupled to a 4 speed manual gearbox. The chassis is based on an independent front suspension and rear swing axles with coil springs and 4 hydraulically operated drum brakes. Together with the 300 SL, the two cars were the first in the SL range, which stands for "Sport Leicht", and although the 190 was fitted with aluminium doors, it still weighed over 1100 kg, a very Germanic concept of lightness compared to the British roadsters that proliferated in the mid 1950s. It was the work of in-house designers Karl Wilfert and Walter Hackert, who were commissioned to create a

car that resembled the 300SL but was 30 cm smaller. It was derived from the platform chassis of the modest 180 saloon, which was shortened by 25 cm. The body is made of steel, but the four doors, the boot and the bonnet are made of aluminium.
The 190 SL ended its career with a total production of 25,881 units. To replace the 300 SL butterfly, the 1957 Geneva Motor Show was the launch pad for the 190 SL's big sister: the 300 SL roadster. The latter was very similar to the 190 convertible, but the dimensions were not the same. These two convertibles were replaced in 1963 by a new model in the middle range, the 230 SL Pagoda.

The Mercedes-Benz 190 SL presented here was first registered in the USA in December 1958. This is what you might call a "competition" restoration. The 190 SL's sensual forms, its build quality and its solidity are its strong points.
It is an extremely robust car, aimed at a clientele more interested in an elegant car than a performance car. In the tradition of Mercedes Benz, this car is very well built and is suitable for everyday use.
Aesthetically, a beautiful black paint job covers the bodywork where new chrome takes its place. The sand coloured leather interior is also in very good condition and gives this convertible a lot of elegance.
The black soft top is also new, thick and perfectly waterproof, it allows to drive in all seasons.
Mechanically, the 4 cylinders engine is behaving well, Weber carburetors have replaced the original ones in order to bring a better reliability and a slight gain of power.
A competition weapon, our car will not fail to turn heads as you drive by; fully restored, it is a rare and mythical cabriolet that is just waiting for you to take it for a wonderful ride.

N° 8

JAGUAR XK150 FHC

1960

Numéro de série S836281
Numéro de moteur G3689-8S
Moteur 3,4L – Culasse Type C
Esthétique coursifiée
Carte grise française de collection

70 000 / 90 000 €

En 1957, presque 10 ans après le lancement de l'aînée de la famille, la 120, et après la 140 avec sa direction à crémaillère, Jaguar dévoile la XK150 qui est une voiture dont la ligne est radicalement différente de ses devancières. Le profil de la voiture est adouci 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. Les freins à disque ont fait font leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar D-Type. La direction est à crémaillère comme sur la 140, le moteur est toujours le 3,4 litres de 190 ch de base et 220 ch en version SE avec une culasse travaillée et peinte en bleu. Plus qu'une évolution, la 150 est une voiture moderne, qui répond aux exigences du marché américain.

L'exemplaire de Jaguar XK150 que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois en 1960 aux États-Unis comme la plupart des exemplaires de la production. Arrivée jusqu'à chez nous dans sa configuration d'origine (extérieur et intérieur noir), elle fut refaite il y a longtemps et présente une légère patine (seul un voile de peinture fut refait récemment). Par soucis d'esthétisme, le propriétaire actuel décida de donner un aspect compétition à sa Jaguar grâce à l'ajout de feux antibrouillards, la suppression des pare-chocs avants et arrières et l'ajout d'une bride en cuir sur le capot. A l'extérieur, cette XK150 présente donc très bien et ces modifications lui apportent beaucoup de cachet. Elles confèrent au coupé un aspect agressif voire bestial sur la face avant. L'intérieur est dans son jus d'origine même si la sellerie fut refaite récemment, les phares fonctionnent mais les compteurs devraient

être contrôlés afin qu'ils puissent également fonctionner. Niveau mécanique, la Jaguar se comporte bien sur la route ; le freinage est bien et assez droit, les accélérations sont franches et la boite de vitesse manuelle à 4 rapports non-synchronisés fonctionnent bien après un certain temps d'adaptation. Un échappement sur mesure fut ajouté à la voiture et c'est réellement le son qu'il produit qui est envoutant sur cette voiture ; ajouté à cela son esthétique particulière, cette Jaguar est une bonne opportunité de se démarquer autant en rallyes et rassemblements qu'en concours d'élégance.
Avec son moteur révisé récemment, nous vous proposons une voiture pleine de charme.

Serial number S836281
Engine number G3689-8S
3.4L engine - Type C cylinder head
Raced look
French collector title

In 1957, almost 10 years after the launch of the family's eldest car, the 120, and after the 140 with its rack and pinion steering, Jaguar unveiled the XK150, a car with radically different lines to its predecessors. The car's profile is softened and the windscreen is now a single curved plane, like the rear window of the coupe.
Mechanically, the biggest difference from previous models is the introduction of disc brakes as standard. Disc brakes made their debut at Le Mans in 1954 on the Jaguar D-Type. The steering is rack and pinion as on the 140, the engine is still the 3.4 litre 190 bhp base engine and 220 bhp in the SE version with a blue painted cylinder head. More than an evolution, the 150 is a modern car, which meets the requirements of the American market.

The Jaguar XK150 presented here was first registered in the USA in 1960, as were most of the cars in production. It arrived here in its original configuration (black exterior and interior), but was rebuilt a long time ago and has a slight patina (only a veil of paint was recently redone). For aesthetic reasons, the current owner decided to give a racing look to his Jaguar by adding fog lights, removing the front and rear bumpers and adding a leather flange on the bonnet. On the outside, the XK150 looks very good and these changes add a lot of character. They give the coupe an aggressive, even bestial look on the front. The interior is in its original form even if the upholstery was recently redone, the headlights work but the meters should be checked so that they can also work.
Mechanically, the Jaguar behaves well on the road; braking is good and fairly straight, acceleration is crisp and the 4-speed manual gearbox works well after some time of adaptation. A custom exhaust system was added to the car and it is really the sound it makes that is captivating on this car; added to that its particular aesthetics, this Jaguar is a good opportunity to stand out in rallies and concours d'elegance.

With its recently overhauled engine, we offer you a car full of charm.

N° 9

TRIUMPH TR4A IRS

1966

Dessin de Michelloti
Historique limpide – contrôle technique recent
Nombreuses restaurations éffectuées
Carte grise française de collection

22 000 / 26 000 €

Lancée en août 1961, la Triumph TR4 se situe dans la lignée des petits roadsters anglais sportifs, à la conduite plaisante, peu coûteux à l'achat, comme à l'usage. Techniquement la TR4 reprend des principes éprouvés : châssis à longerons et train arrière à essieu rigide et ressorts à lames. Cependant, pour séduire un public toujours plus large, les ingénieurs anglais ont doté la Triumph de certains éléments de confort comme les glaces montantes, une capote à arceau plus simple à déployer et une direction à crémaillère. Le moteur 2,2L déjà présent sur la TR3, ici accompagné par deux carburateurs SU, permet d'éprouver de réelles sensations sportives magnifiées par le son rauque provenant des échappements. La TR4 reprend donc à sa devancière son classique et robuste châssis séparé, dont les voies ont été élargies (mais l'empattement reste raisonnablement réduit), tout comme son moteur. La véritable nouveauté touche avant tout l'esthétique et le confort de la voiture. A l'aube des années 60', il est clair qu'aux yeux des clients, l'archaïsme des lignes de la TR 3 l'emportait sur le charme que pouvait dégager leur caractère suranné. Confié à Michelotti, le rajeunissement du design évoque le style des voitures du Mans de 1960.Mais le jeune styliste a créé un superbe ensemble baroque, dont l'originalité confère à la voiture beaucoup de caractère. En un mot, un petit chef d'œuvre ! Le profil frappe par ses flancs massifs et ses lignes droites à l'image des arches de roues carrées. Cette silhouette fait de la TR4 une voiture virile.

La face avant très expressive est dominée par la force du regard soulignée par la taille imposante du parechoc avant. Modèle le plus recherché par les collectionneurs, la TR4A équipée de la suspension arrière à roues indépendantes IRS fut conçue pour rester à la hauteur face à ses concurrentes. Ces modifications techniques apportèrent à la voiture un confort supplémentaire mais aussi une meilleure tenue de route.

Immatriculée pour la première fois en 1966, cette Triumph TR4A IRS se présente aujourd'hui dans un bel état esthétique. La peinture blanche est tendue sur l'ensemble de la carrosserie tandis que la sellerie en skaï noire arbore une belle patine sans trou ni déchirure. Si le vernis de la planche de bord en bois à tendance à faire défaut, l'ensemble des éléments du tableau fonctionnent.

Notre véhicule est vendu avec un dossier détaillant la restauration effectuée (avec photos) ainsi qu'un contrôle technique datant de mars 2021. La carrosserie, la boite de vitesse ainsi que le moteur ont été intégralement refaits à neuf. La considération de ses éléments ainsi que notre essai routier nous permettent de déterminer la fiabilité et la qualité de conservation de ce véhicule qui ne demande qu'a rouler et exprimer son potentiel de roadster sportif. Idéal pour les beaux jours qui se profilent, ce roadster anglais est un bel atout à ajouter dans votre collection ou un bon début pour une collection en devenir.

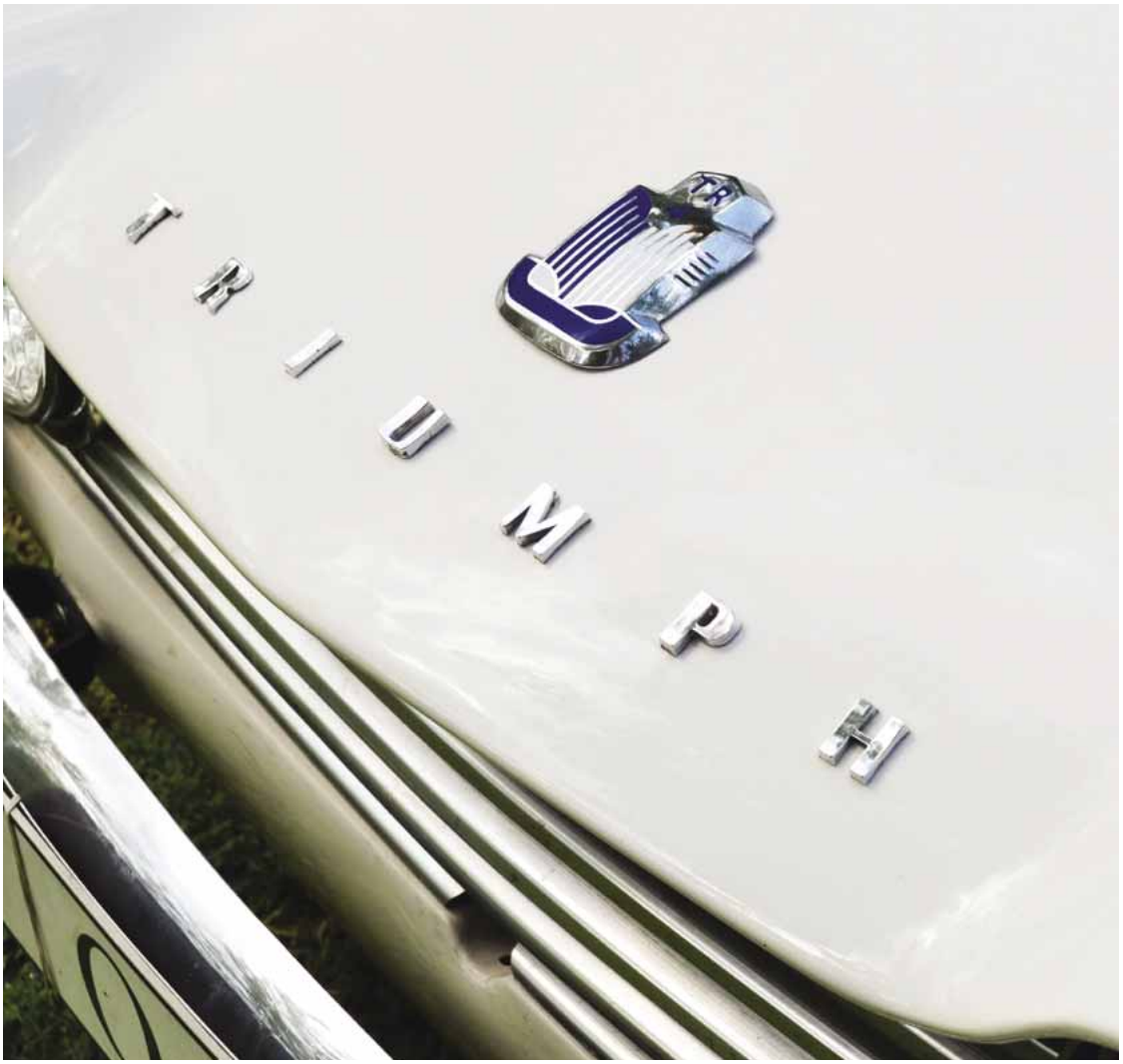
Drawing by michelloti
Clear history - recent technical control
Numerous restorations done
French collector title

Launched in August 1961, the Triumph TR4 is in the tradition of the small British sporty roadsters, pleasant to drive, inexpensive to buy and to run. Technically, the TR4 was based on tried and tested principles: a chassis with side members and a rear axle with rigid axles and leaf springs. However, in order to appeal to a wider audience, the British engineers have added some comfort features such as rising windows, a soft top that is easier to deploy and a rack and pinion steering system. The 2.2L engine already present on the TR3, accompanied here by two SU carburettors, allows to experience real sporty sensations magnified by the raucous sound coming from the exhausts. The TR4 has the classic, robust, separate chassis, with wider tracks (although the wheelbase is still reasonably short), as well as the engine. The real novelty was in the aesthetics and comfort of the car. At the dawn of the 1960s, it was clear that the archaic lines of the TR 3 outweighed the charm of its old-fashioned character in the eyes of its customers. Michelotti's rejuvenation of the design evokes the style of the 1960 Le Mans cars, but the young designer has created a superb baroque ensemble, whose originality gives the car a lot of character. In a word, a little masterpiece! The profile is striking with its massive flanks and straight lines like the square wheel arches. This silhouette makes the TR4 a virile car. The very expressive front end is dominated by the strength of the look underlined by the imposing size of the front bumper. The most sought-after model for collectors, the TR4A with IRS independent rear suspension was designed to keep up with the competition. These technical modifications gave the car extra comfort and better handling.

First registered in 1966, this Triumph TR4A IRS is presented today in beautiful condition. The white paint is stretched over the whole body while the black skai upholstery has a nice patina with no holes or tears. If the varnish on the wooden dashboard tends to be lacking, all the elements of the dashboard work.

Our car is sold with a file detailing the restoration carried out (with photos) as well as a technical inspection dated March 2021. The bodywork, gearbox and engine have been completely rebuilt. The consideration of these elements as well as our road test allow us to determine the reliability and the quality of conservation of this vehicle which only asks to drive and express its potential of sports roadster.
Ideal for the upcoming summer months, this British roadster is a great addition to your collection or a good start to a collection in the making.

Osenat


TRIUMPH

N° 10

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1966

Numéro de série AR613036
Numéro de moteur AR00526/A – F6222
Dessin par Bertone
Livrée neuve à Florence
Réfection complète en 1994
Nombreuses participations au Tour Auto
Carte grise française

140 000 / 160 000 €

Suivant l'engouement nostalgique dont fait part la plupart des constructeurs historiques dans le Monde, Alfa Romeo vient de présenter à la presse sa nouvelle Giulia GTA et Giulia GTAm, version sportive, voire radicale, de sa berline Giulia. Mais ce nom « GTA » n'est pas que le dépoussièrement de trois lettres posées sur la malle arrière de cette voiture, ils sont un message au monde de la compétition automobile, venant réaffirmer la place qu'occupait le trèfle à quatre feuilles sur les circuits depuis les années 1930.
La Giulia GTA originale voit le jour en 1965 mais l'idée de sa conception germe dans la tête des ingénieurs de chez Alfa Romeo au tout début des années 1960 avec l'arrivée d'une concurrence de plus en plus rude notamment lors du Challenge Tourisme Européen où une certaine Lotus Cortina donne du fil à retordre à la firme Milanaise.
Le plan de bataille est lancé à la fin de l'année 1964 et Alfa Romeo demande à la jeune société Autodelta qui prévoit une transformation de la toute nouvelle Giulia Sprint GT 1600 en conservant son esthétisme mais en changeant radicalement son intérieur et sa mécanique.

Pour les modèles destinés à la compétition, l'élégant et confortable habitacle est vidé et préparé, le large volant en bois disparait au profit d'un plus petit en cuir, les sièges sont transformés en baquets et le compteur de vitesse affiche 260 km/h en fin de course.
Arborant une carrosserie en aluminium, la Giulia GTA donne un sens à ces trois lettres avec le « A » qui signifie « Alleggerita » ou allégé, le coupé passe en effet de 950 à 795 kilos, perdant 150 kilos dans l'opération.
Si la mécanique de la Sprint GT 1600 était déjà convaincante en conduite sportive, la GTA profite de plus gros carburateurs Weber et d'un double allumage par cylindre permettant au 1570 cm3 d'atteindre 170 chevaux en compétition propulsant la voiture au-delà de 230 km/h.
Présentée en février 1965 à Amsterdam, la sportive ne tarda pas à s'imposer dans quasiment toutes les disciplines auquel elle participe, aussi bien à l'aise en course de côte, en rallye ou sur l'asphalte et décroche un titre de champion de France des rallyes en 1966, une première place dans sa catégorie au Tour de France Automobile en 1970 et au Tour de Corse en 1966.

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

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

L'exemplaire d'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA que nous vous présentons est sorti d'usine le 2 décembre 1965 et fut immatriculé pour la première fois le 10 Mars 1966 à Florence, acquise par Mr D.Spartaco. Vendue un an et demi plus tard à Mr S.Cottino, il fit le voyage de Florence à Turin où une nouvelle immatriculation est enregistrée TO 954008. Un certificat de vente publique délivré par l'Automobile Club d'Italie atteste cet échange chiffré à 1 million de lires.

Conservé peu de temps en la possession de Mr Cottino, ce dernier s'en sépara le 12 novembre 1968 à Mr V.Busto, toujours dans la région de Turin. La trace de ce nouveau propriétaire est également attestée par un courrier de l'Automobile Club d'Italie. Restée en Italie jusqu'au début des années 2000, AR613036 connue une réfection complète de 1996 à 1997 opérée par Mr A.Nicodemi qui changea la carrosserie d'origine pour une carrosserie en aluminium neuve mais correspondante aux spécifications esthétiques et techniques de la GTA. Une Fiche d'Identité pour voiture Ancienne (FIA) en date du 23 avril 1997 atteste de cette réfection et présente le coupé dans une couleur blanche, arborant un siège baquet et un arceau de sécurité.

Une réfection mécanique fut aussi faite sur la voiture avec la greffe de carburateurs Weber 45 DCOE neufs.

Aujourd'hui, la voiture se présente sous une peinture bi-tons rouge et blanche arborant une légère patine. Les pare-chocs et les éléments en chrome ont été supprimés seuls subsistent la calandre caractéristique et le cerclage des feux. Les rétroviseurs d'origine furent remplacés par un modèle compétition en plastique noir, les vitres sont en plexiglas comme en sortie d'usine, les poignées de portes ont été réduites à leur plus simple utilisation.

L'habitacle de la GTA est un véritable appel à courir sur circuit, deux sièges baquets Sparco viennent accueillir le pilote et le co-pilote maintenus par des harnais de sécurité. Le tableau de bord en skaï noir arbore un compte-tour et un compteur Jaeger qui se tiennent derrière un volant Sparco en alcantara siglé du blason Alfa Romeo.

Mécaniquement, le 4 cylindres à double-allumage de la GTA démarre correctement et tourne bien au ralenti, grâce à ses deux carburateurs Weber 45, elle délivre une puissance d'environ 160 chevaux accouplés à une boite à 4 rapports dérivée de la boite de vitesse de la Sprint GT. Avec sa patine intéressante et ses modifications esthétiques de compétition, cet exemplaire d'Alfa Romeo GTA est la vitrine du savoir-faire sportif de la marque milanaise, taillé pour se battre contre d'autres modèles mythiques sur circuits, elle participa à deux reprises au Tour Auto Optic 2000 avec son propriétaire actuel, un pilote amateur, passionné d'italiennes.
Nous vous offrons la chance d'acquérir une authentique GTA, de posséder une lourde page du glorieux passé d'Alfa Romeo que la nostalgie des nouveaux clients vient de faire revivre.

Serial number AR613036
Engine number AR00526/A - F6222 (???)
Design by Bertone
Delivered new in Florence
Complete rebuild in 1994
Many participations in the Tour Auto
French title

Following the nostalgic craze that most of the world's historic car manufacturers are experiencing, Alfa Romeo has just presented to the press its new Giulia GTA and Giulia GTAm, the sporty, even radical, version of its Giulia saloon. But the name «GTA» is not just a dusting of three letters on the rear trunk of this car, it is a message to the world of motor racing, reaffirming the place that the four-leaf clover has occupied on the racetrack since the 1930s.
The original Giulia GTA was launched in 1965, but the idea for its design was born in the minds of Alfa Romeo's engineers in the early 1960s with the arrival of increasingly tough competition, particularly in the European Touring Challenge, where a certain Lotus Cortina was giving the Milanese firm a hard time.
The battle plan was launched at the end of 1964 and Alfa Romeo asked the young company Autodelta to transform the brand new Giulia Sprint GT 1600, keeping its aesthetics but radically changing its interior and its mechanics.

For the models intended for competition, the elegant and comfortable interior was emptied and prepared, the large wooden steering wheel disappeared in favour of a smaller leather one, the seats were transformed into bucket seats and the speedometer showed 260 km/h at the end of the race.
With its aluminium body, the Giulia GTA gives meaning to its three letters with the «A» meaning «Alleggerita» or lightened, the coupé drops from 950 to 795 kilos, losing 150 kilos in the process.
If the mechanics of the Sprint GT 1600 were already convincing in sporty driving, the GTA benefited from larger Weber carburettors and dual ignition per cylinder allowing the 1570 cc to reach 170 horsepower in competition, propelling the car beyond 230 km/h.
Presented in February 1965 in Amsterdam, the sports car soon became a success in almost every discipline in which it participated, equally at home in hill-climbing, rallying and asphalt racing, winning the French Rally Championship title in 1966, first place in its class in the Tour de France automobile in 1970 and in the Tour de Corse in 1966.

Two other versions of the GTA were developed to maximise its chances of success with the exclusive GTA SA with its twin compressor engine and the 1300 Junior allowing the coupé to race in the under 1300cc class.

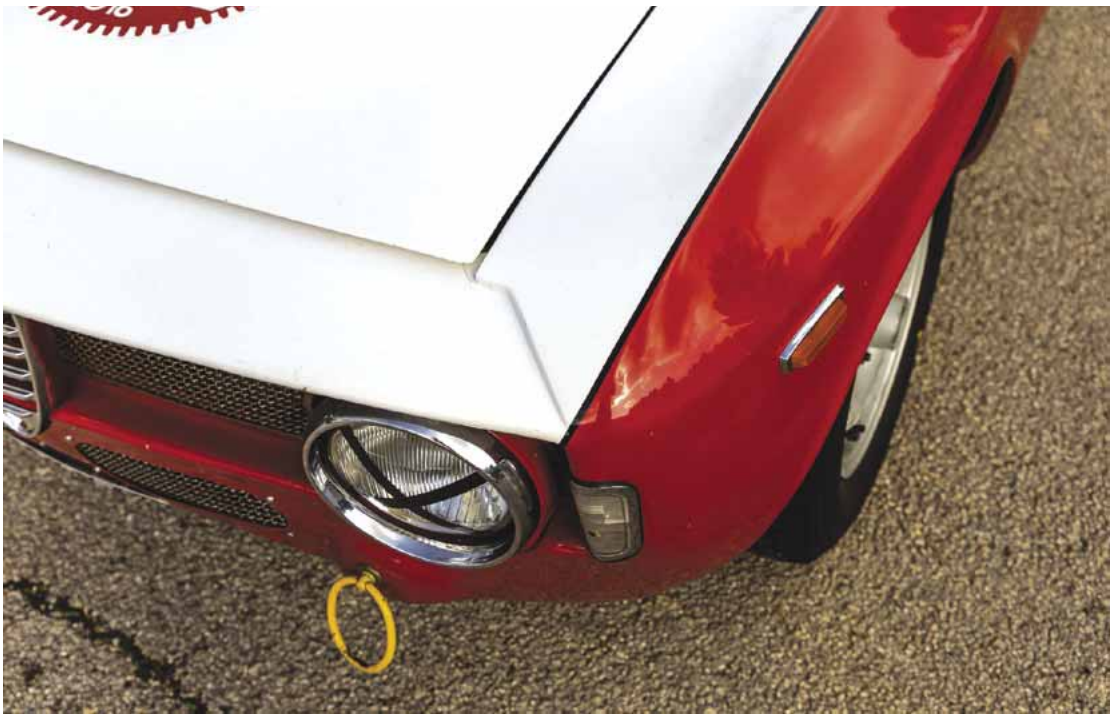
Limited to 501 examples between 1965 and 1969, the Alfa Romeo Giulia Sprint GTA is a highly coveted rarity for collectors and amateur drivers, a mythical design that contains a powerful and sonorous engine, perfect for competing in numerous historic rallies.

The Alfa Romeo Giulia Sprint GTA presented here left the factory on 2 December 1965 and was first registered on 10 March 1966 in Florence, acquired by Mr D. Spartaco. Sold a year and a half later to Mr S.Cottino, it made the trip from Florence to Turin where a new registration is registered TO 954008. A public certificate of sale issued by the Automobile Club of Italy attests to this exchange valued at 1 million lire.
The car remained in the possession of Mr. Cottino for a short period of time, but he sold it on 12 November 1968 to Mr. V. Busto, also in the Turin area. The trace of this new owner is also attested by a letter from the Automobile Club of Italy. Remaining in Italy until the early 2000s, AR613036 underwent a complete rebuild from 1996 to 1997 by Mr A.Nicodemi who changed the original bodywork for a new aluminium one but corresponding to the aesthetic and technical specifications of the GTA. An FIA Historic Car Identity Card dated 23 April 1997 attests to this refurbishment and presents the coupe in a white colour, with a bucket seat and a roll bar.

Alfa Romeo
Giulia sprint GTA
10502/A
IGM 3923 JM

sparco

The car was also mechanically rebuilt with new Weber 45 DCOE carburettors.
Today, the car is painted in a red and white biton paint with a slight patina; the bumpers and chrome elements have been removed, only the characteristic grille and light surround remain. The original mirrors were replaced by a black plastic competition model, the windows are in Plexiglas as they were when the car left the factory, the door handles have been reduced to their simplest form.
The interior of the GTA is a real call to race, with two Sparco bucket seats for the driver and co-driver held in place by a safety harness. The black leatherette dashboard features a Jaeger rev counter and speedometer behind a Sparco alcantara steering wheel with the Alfa Romeo logo.
Mechanically, the GTA's twin-ignition 4-cylinder engine starts well and idles well, and thanks to its twin Weber 45 carburettors, it delivers around 160 horsepower mated to a 4-speed gearbox derived from the Sprint GT's gearbox.
With its interesting patina and its aesthetic competition modifications, this Alfa Romeo GTA is the showcase of the Milanese brand's sporting know-how, cut out to fight against other mythical models on circuits, it participated twice in the Tour Auto Optic 2000 with its current owner, an amateur driver, passionate about Italian cars.
We offer you the chance to acquire an authentic GTA, to own a page from Alfa Romeo's glorious past that the nostalgia of new customers has just brought back to life.



ACQUA
40
80
130
°C
JAEGER
OLIO
ESSENCE
1
2
ESS GLACE
PHARE

N° 11

ASTON MARTIN DBS SALOON 1968

Numéro de série DBS5139R
Bel état de restauration
Équipée d'un moteur Vantage
Important dossier de factures
Conservation de la carte grise originale
Carte grise française de collection

120 000 / 140 000 €

A la fin des années 1960, le fer de lance d'Aston Martin, la DB6 accuse le coup des années face à une concurrence performante et moderne venue de l'Italie. En effet, la GT britannique restait en grande partie, basée sur la DB4 de 1968, il fallait donc faire évoluer la gamme vers plus de performances et de modernité, à la fois esthétique et technique. Dans un premier temps, Touring fut appelé pour donner vie à la descendance de la série DB, les prototypes présentés en 1966, bien qu'esthétiquement réussis, ne pouvaient accéder à la production en série pour des raisons techniques et pratiques. Touring fit ensuite faillite et la tâche fut confiée au dessinateur maison William Towens et au motoriste Tadek Marek, de développer la nouvelle Aston Martin. La création d'un V8 fut d'abord au programme mais les délais ne purent être respectés et le six cylindres en ligne fut donc conservé dans un premier temps, développant entre 282 pour les versions de base et 325 chevaux via l'option Vantage à trois carburateurs Weber double-corps. C'est donc en 1967 qu'est commercialisée la nouvelle Aston Martin, dénommée DBS. Elle s'équipe d'un V8 à partir de 1970, en parallèle du six cylindres toujours disponible, pourtant, la puissance évolue peu, puisque le V8 de 5,3L ne développe que 320 chevaux, soit, moins que le six cylindres 4,0L et ses 325 chevaux en version Vantage. Surtout, le poids s'en ressent et augmente de 200 kilogrammes. Là où la DBS renouvelle complètement la gamme Aston Martin, c'est au niveau de son dessin, beaucoup plus moderne, beaucoup

plus latin, voire américain via la ligne fastback. Si elle eut du mal à séduire les aficionados de la marque, elle connut un franc succès médiatique car conduite par 007 dans Au Service Secret de sa Majesté, mais surtout par Roger Moore en tant que Lord Brett Sinclair dans Amicalement vôtre ! Au total, seulement 1259 exemplaires de DBS furent fabriqués, en comptant 857 exemplaires en six cylindres et 402 exemplaires en V8.

L'exemplaire que nous vous présentons fut livré neuf en Angleterre le 30 Septembre 1968 à Mr Wyatt dans le Hampshire sous sa couleur Red d'origine et l'intérieur « Natural Connoly » muni de son moteur type Saloon 400/3862/S en configuration anglaise avec une conduite à droite. En option, le premier propriétaire choisit une boite manuelle ZF à 5 rapports, la direction assistée, un système de dégivrage rapide, et une garantie extensible sur un an.
Après différents propriétaires en Angleterre, la DBS s'envola pour la Hollande en 1984 puis en Belgique où elle fut entièrement restaurée et où le moteur Saloon d'origine fut remplacé par un Vantage 400/2343/VC alimenté par 3 carburateurs SU. Aujourd'hui la voiture se présente à nous sous une élégante couleur prune avec un intérieur en cuir sable complétement refait dans les moindres détails. Un important dossier de factures et de nombreux frais furent engagés par le propriétaire actuel afin de rendre la voiture très fonctionnelle, agréable à conduire et belle.
Une réfection complète et en grande profondeur du bloc moteur fut effectué en 2019 afin de contrôler l'intérieur du bloc, de repeindre le compartiment moteur, de nettoyer les carburateurs à l'ultrason, de sabler et de réaliser un microbillage de l'intérieur du bloc le tout pour un montant de près de 12 000 euros.
L'embrayage, le volant moteur et les freins se sont aussi vu révisés et remplacés en 2016 pour 6 200 euros.

Les compteurs furent changés en 2017 avec passage au banc ; la facture nous indique que la voiture affichait 53 500 miles.
Les suspensions ont aussi fait l'objet d'un contrôle à Glasgow en 2018 lors d'un voyage du propriétaire outre-manche.
La voiture fit aussi l'objet de nombreux autres travaux tels que la réfection de la direction assistée, du démarreur et des silent blocs.

Lors de notre essai routier, nous avons pu noter que la conduite de la voiture était très saine et que l'on prenait vite ses marques malgré la conduite à droite. Avec suffisamment de puissance, la transformation des carburateurs Weber en SU permet une plus grande souplesse à bas régime et donc une utilisation aisée en ville.
Moteur à sensation, le 6 cylindres en ligne de 4.0L de cylindrée à deux visages, d'un côté une douceur et un silence qui ferait pâlir les plus belles limousines anglaises et de l'autre de franches poussées sur le train arrière accompagnées d'une sonorité roque enivrante. Attention à bien regarder le compteur car les vitesses légales sont souvent loin derrière.

Avec une carrosserie fastback très inspirée de la production outre-Atlantique, la DBS est souvent citée comme la Muscle-Car anglaise. Offrez-vous l'opportunité de jouer les agents secrets dans un exemplaire correctement restauré avec une configuration originale.

Serial number DBS5139R
Beautifully restored condition
Fitted with Vantage engine
Important invoice file
Retention of the original registration document
French collector title

At the end of the 1960s, Aston Martin's flagship DB6 was suffering from the effects of the years in the face of modern, high-performance competition from Italy. Indeed, the British GT was still largely based on the 1968 DB4, so the range had to evolve towards greater performance and modernity, both aesthetically and technically. Initially Touring was called in to bring the DB series' offspring to life, the prototypes presented in 1966, although aesthetically successful, could not reach series production for technical and practical reasons.

Touring then went bankrupt and the task was given to in-house designer William Towens and engine builder Tadek Marek to develop the new Aston Martin. A V8 was initially on the agenda, but deadlines could not be met, so the inline six was initially retained, producing between 282bhp in the basic versions and 325bhp via the Vantage option with three twin Weber carburettors. The new Aston Martin, known as the DBS, was launched in 1967. It was fitted with a V8 from 1970, alongside the six-cylinder engine still available, but the power was not much better, as the 5.3 litre V8 only developed 320 horsepower, less than the 325 horsepower 4.0 litre six-cylinder engine in the Vantage version. Above all, the weight is affected and increases by 200 kilograms. Where the DBS completely renews the Aston Martin range is in its design, much more modern, much more Latin, even American via the fastback line. If it had difficulty in seducing the brand's aficionados, it was a great media success as it was driven by 007 in Her Majesty's Secret Service, but above all by Roger Moore as Lord Brett Sinclair in Amicalement vôtre! In total, only 1259 DBS cars were built, including 857 six-cylinder cars and 402 V8 cars.

The present example was delivered new in England on 30 September 1968 to Mr Wyatt in Hampshire in its original Red colour and "Natural Connoly"

interior with its Saloon 400/3862/S engine in right-hand drive configuration. As an option, the first owner chooses a 5-speed ZF manual gearbox, power steering, a quick de-icing system, and a one-year extendable warranty.
After various owners in the UK, the DBS was shipped to Holland in 1984 and then to Belgium where it was fully restored and the original Saloon engine was replaced by a Vantage 400/2343/VC powered by 3 SU carburettors. Today the car is presented to us in an elegant plum colour with a sandy leather interior completely redone in every detail. A large file of invoices and many expenses were incurred by the current owner to make the car very functional, pleasant to drive and beautiful.
A complete and extensive rebuild of the engine block was carried out in 2019 to check the interior of the block, repaint the engine compartment, ultrasonic clean the carburettors, sandblast and microblast the interior of the block all at a cost of nearly 12,000 Euros.
The clutch, flywheel and brakes were also overhauled and replaced in 2016 at a cost of 6,200 euros. The meters were changed in 2017 with a dyno run; the invoice shows that the car had 53,500 miles.
The suspensions were also checked in Glasgow in 2018 during the owner's trip overseas.
The car also underwent a number of other works such as the power steering, starter and silent blocks.

During our test drive, we noticed that the car was very sound to drive and that you quickly got used to it despite the right-hand drive. With enough power, the conversion of the Weber carburettors to SU allows for greater flexibility at low revs and therefore easy use in town.
A sensational engine, the 4.0L in-line 6-cylinder engine has two faces, on the one hand a smoothness and silence that would make the most beautiful English limousines pale, and on the other hand a strong rear-end thrust accompanied by an intoxicating rock sound. Be careful to watch the speedometer as the legal speeds are often far behind.

With a fastback body inspired by the American production, the DBS is often referred to as the British Muscle Car. Give yourself the opportunity to play secret agent in a properly restored example with an original configuration.

N° 12

JAGUAR TYPE E S.1 4.2L FHC

1966

Numéro de série 1E32078
Mythique type E série 1
État concours
Carte grise francaise de collection

90 000 / 110 000 €

« Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! ». Lancée au salon de l'auto de Genève de 1961, la Jaguar Type E succéda à l'XK150, dernière de la série des XK, elle était alors la voiture de série la plus rapide du monde (240 Km/h). L
Après trois ans de succès, notamment aux États-Unis, la « XK-E » inconfortable, difficile à conduire avec sa boîte Moss quatre vitesses devait se moderniser pour faire face à la nouvelle génération de Ferrari et à la nouvelle Porsche 911 empiétant sur son marché de la voiture de sport « abordable ». C'est pourquoi le 3,8L fut troqué pour un 4,2L et ainsi gagner en souplesse, ce, tandis que la boîte Moss était remplacée par une boîte Jaguar à quatre vitesses. Enfin, l'habitacle perdait définitivement son habillage en aluminium et ses sièges semi-baquet pour plus de confort. Surtout, la Type E conservait son design épuré qui faisait tout son charme. La production s'étendit de 1961 à 1973 et se déclina en 3 modèles (cabriolet, coupé et 2+2) et 3 séries. Les évolutions et les modifications ont été nombreuses tout au long de la vie de ce modèle, souvent pour des questions de réglementation aux USA, parfois pour améliorer les performances ou la praticité.

Cette Jaguar Type E Série 1 Coupé 4.2L a été livrée en 1966. Achetée par son propriétaire actuel, elle fit l'objet

d'une restauration totale depuis l'achat jusqu'à aujourd'hui. La peinture, l'intérieur et la mécanique sont rutilants. Configurée en couleur extérieur bordeaux et intérieur en cuir Havane, cette Type E phase 1 fera tourner de l'œil à tous les amateurs de coupés britanniques. La boite de vitesse a été changée pour une manuelle 5 rapports avec Overdrive pour circuler quotidiennement dans la circulation moderne. La boite d'origine 4 rapports est livrée avec la voiture.

Elle dispose d'un allumage électronique et de carburateurs Weber et d'un radiateur aluminium grande taille. Notre Type E est présentée avec un important dossier de factures lié à sa restauration. Il est rare de trouver une Type E dans cet état.

Véritable bête à concours, l'exemplaire de Type E S.1 FHC que nous vous proposons à la vente représente la bonne occasion d'acquérir ce mythe de l'automobile avec une restauration dans les règles de l'art, c'est en voyant ce modèle que l'on comprend le coup de cœur d'Enzo Ferrari.

Serial number 1e32078
Mythical e-type series 1
Competition condition
French collector title

"One of the most beautiful dresses in the history of the automobile, an engine with a prodigious breath propelling the car to 240 km/h, all for half the price of a Ferrari! ".
Launched at the 1961 Geneva Motor Show, the Jaguar E-Type was the successor to the XK150, the last of the XK series, which was the fastest production car in the world at 240km/h. L
After three years of success, particularly in the United States, the uncomfortable, hard-to-drive 'XK-E' with its Moss four-speed gearbox needed to be modernised to cope with the new generation of Ferraris and the new Porsche 911 encroaching on its 'affordable' sports car market. So the 3.8L was swapped for a 4.2L to make it more flexible, while the Moss gearbox was replaced by a Jaguar four-speed. Finally, the interior was permanently stripped of its aluminium trim and semi-bucket seats for greater comfort. Above all, the E-Type retained its sleek design that had been its hallmark. Production lasted from 1961 to 1973 and was divided into 3 models (convertible, coupé and 2+2) and 3 series. There were many evolutions and modifications throughout the life of this model, often for regulatory reasons in the USA, sometimes to improve performance or practicality.

This Jaguar E-Type Series 1 Coupe 4.2L was delivered in 1966. Purchased by its current owner, it has undergone a total restoration from purchase to the present day. The paintwork, interior and mechanics are in excellent condition. Configured in burgundy exterior and Havana leather interior, this Phase 1 E-Type will turn the eye of any British coupe enthusiast. The gearbox has been changed to a 5-speed manual with overdrive for daily use in modern traffic. The original 4 speed gearbox is supplied with the car. It has electronic ignition and Weber carburettors and a large aluminium radiator. Our E-Type is presented with an extensive file of invoices related to its restoration. It is rare to find an E-Type in this condition.

A true competition beast, the E-Type S.1 FHC that we offer for sale represents a good opportunity to acquire this mythical car with a state of the art restoration, it is when you see this model that you understand Enzo Ferrari's love affair.

N° 13

STUDEBAKER PRESIDENT SPEEDSTER 1955

Moteur V8 4,2l – boite automatique
produite à seulement 2215 exemplaires
Carte grise française de collection

25 000 / 30 000 €

La Studebaker President a toujours été l'un des modèles phares de la firme américaine Studebaker Corporation. Destiné à devenir un simple « show car » limité à 20 exemplaires pour glorifier l'image du constructeur sur les salons automobiles internationaux, l'engouement du public en décidera autrement. La production du haut de gamme President, abandonnée en 1942, reprendra en 1955 face à l'enthousiasme du public. Malheureusement, il s'avéra être un échec commercial au regard de son prix élevé pour l'époque. Côté esthétique, la President Speedster n'a rien à envier à ses concurrentes outre-Atlantique de l'époque ; élégante et profilée avec ses lignes allongées, on reconnait ici le coup de crayon de l'équipe Bourke-Loewy. La finition Speedster était une version plus sportive et plus luxueuse que les modèles Commander et President de base.

Les performances de ce modèle sont dignes des Américaines de l'époque, une grosse cylindrée, un moteur à la sonorité ronde et grasse : le fameux V8 Passmaster promet un voyage à travers les continents et les décennies. Sur le modèle President Speedster, c'est la déclinaison « Wildcat » de 185 chevaux qui lui est greffée en position centrale-avant. Pour son époque, cette déclinaison proposait des performances tout à fait exceptionnelles

avec un 0 à 100 km/h en 10 secondes et une vitesse maximum annoncée à 185 km/h.

Notre modèle fut importé neuf en février 1955 en Belgique. Elle se présente sous une peinture orange et blanche typique de l'époque et s'avère être en bel état de carrosserie.
Compte tenu de sa rareté et de son statut particulier, la Speedster est aujourd'hui une des Studebaker les plus recherchées et cotées sur le marché des véhicules de collections. Il s'agit bel et bien d'une automobile singulière au look unique qui rappellera sans doute les Dinky Toys de leur enfance à de nombreux collectionneurs.
Notre essai routier à démontrer la fiabilité du véhicule, les passages de vitesse de la boite automatique sont très fluides pour l'époque, quant à la sonorité du moteur, elle nous plonge instantanément dans l'Amérique d'Après-Guerre. Les peintures et les chromes sont également dans un bel état de conservation. Il en va de même pour l'intérieur qui, digne d'un vrai salon, nous plonge dans un confort absolu.

4.2L V8 engine - automatic gearbox
Produced in only 2215 units
French collector's title

The Studebaker President has always been one of the flagship models of the American firm Studebaker Corporation. Destined to become a simple "show car" limited to 20 examples to glorify the image of the manufacturer at international car shows, the public's enthusiasm decided otherwise. Production of the top-of-the-range President was abandoned in 1942, but resumed in 1955 in response to public enthusiasm. Unfortunately, it proved to be a commercial failure due to its high price for the time.

The President Speedster's styling was in no way inferior to its American competitors of the time; elegant and streamlined with its elongated lines, the Bourke-Loewy team's pencil strokes were evident. The Speedster finish was a sportier and more luxurious version than the basic Commander and President models.
The performance of this model is worthy of the American cars of the time, a large displacement, a round and fat sounding engine: the famous V8 Passmaster promises a trip across continents and decades. In the President Speedster model, the 185 horsepower "Wildcat" variant was fitted in the front mid-position. For its time, this version offered exceptional performance with a 0 to 100 km/h time of 10 seconds and a top speed of 185 km/h.

Our model was imported new in February 1955 in Belgium. It is presented in the typical orange and white paint of the time and is in good condition.
Due to its rarity and special status, the Speedster is today one of the most sought-after Studebakers on the collector's market. It is indeed a singular car with a unique look that will no doubt remind many collectors of the Dinky Toys of their childhood.

Our test drive demonstrated the reliability of the vehicle, the automatic gearbox shifts very smoothly for the time, and the sound of the engine plunges us instantly into post-war America. The paintwork and chrome are also in a beautiful state of preservation. The same goes for the interior, which is worthy of a real living room and immerses us in absolute comfort.

Speedster

N° 14

ALFA ROMEO GIULIA 1300 GT JUNIOR **1972**

Numéro de série 1271089
Facture d'achat et bon de commande en France de 1972
Historique limpide - 54 000 km d'origine
Peinture "matching color" vert olive métalisé
Carte grise francaise de collection

22 000 / 25 000 €

L'histoire de l'Alfa Romeo Giulia GT commence avec Giorgetto Giugiaro, pour la Carrozzeria Bertone, qui dessina le Coupé GT en 1963 pour succéder au coupé Giulietta et Giulia Sprint. Giugiaro sera presque 36 ans plus tard consacré par ses pairs comme le designer du siècle. Avec ce dessin de génie, Alfa Romeo va décliner toute une gamme faisant évoluer le style et la mécanique au fil du temps jusqu'en 1977. Avec 90 chevaux et un couple surprenant pour un petit 4 cylindres, ce coupé offre une sonorité des plus envoutantes. Le coupé GT avec ses 4 freins à disques ATE constituait une offre très séduisante pour l'époque. La 1300 junior phase 3 proposait, malgré son positionnement d'entrée de gamme, un 4 cylindres double arbres-à-came en tête alimenté par deux carburateurs double corps Weber. De quoi offrir à ce petit coupé propulsion une puissance de 90 chevaux à 6 000 tr/mn pour un poids de 930 kg. Une petite bombe qui promettait à sa sortie (et encore à ce jour) des sensations sans commune mesure.

Notre exemplaire se présente dans une configuration aussi chic que charmante. Sa peinture « matching color » en vert olive métallisé est bien tendue et ne présente que quelques défauts mineurs. La peinture a été refaite il y a 5 ans dans le respect absolu du code couleur Alfa « Verde Oliva n. 213 ». Les pare-chocs chromés ne présentent aucun défaut et ont été récemment repolis, les jantes d'origine sont également en bon état de présentation.

Le système de frein a été changé il y a moins d'un an et les organes de sécurité ont été révisés par la même occasion. Un rapport d'expertise en date de mai 2019 démontre le bon état général du véhicule, autant d'un point de vue mécanique qu'esthétique. A noter qu'il y a un défaut d'ajustement de portière côté conducteur.
Son intérieur en skaï (pour les modèles « Junior ») Havane marron clair présente bien et a été restauré côté conducteur. Le volant d'origine est en bakélite noire, étant une des options « luxueuse » de l'époque. Le tableau de bord présente les habituelles craquelures Alfa et l'instrumentation de bord jouit d'une belle et légère patine. Le grand plus de ce véhicule est sa documentation, il est vendu avec son bon de commande chez Alfa Romeo à Colmar en 1972 et sa facture d'achat d'époque par le Docteur A. Boll. La documentation, l'historique et le rapport d'expertise permettent d'attester des 54 000 km d'origine.

Notre essai routier a démontré le bon état mécanique du véhicule, le mythique « Twin-Cam Bialbero » tourne au quart de tour et les vitesses passent bien. Même dans sa configuration 1300 junior, cette petite Alfa-Romeo au design intemporel réserve de nombreuses sensations et de belles montées en régime. Malgré son âge, ce petit coupé n'a rien d'une mamie, au contraire, elle préserve son caractère nerveux et agile et fait facilement frissonner celui qui la pilote.

Serial number 1271089
1972 french purchase invoice
and order form
clear history - 54,000 original km
matching color paint
olive green metallic
French collector title

The history of the Alfa Romeo Giulia GT begins with Giorgetto Giugiaro, for Carrozzeria Bertone, who designed the GT Coupé in 1963 to succeed the Giulietta and Giulia Sprint Coupé. Giugiaro would be hailed by his peers as the designer of the century almost 36 years later. With this genius design, Alfa Romeo would develop a whole range of cars, evolving the style and mechanics over the years until 1977. With 90 horsepower and a surprising amount of torque for a small 4-cylinder engine, this coupé offers a most bewitching sound. The GT coupe with its 4 ATE disc brakes was a very attractive offer for its time. The 1300 junior phase 3 offered, despite its entry-level positioning, a 4-cylinder twin overhead camshaft engine fed by two twin Weber carburettors. This small rear-wheel drive coupé had 90 horsepower at 6,000 rpm and weighed only 930 kg. A little bomb which promised at its release (and still today) sensations without comparison.

Our example is presented in a configuration as chic as it is charming. The olive green metallic 'matching colour' paintwork is well stretched and has only a few minor defects. The paintwork was redone 5 years ago in full compliance with the Alfa colour code 'Verde Oliva n. 213'. The chrome bumpers are flawless and have been recently repolished, the original rims are also in good condition. The brake system was changed less than a year ago and the safety devices were revised at the same time. An expert's report dated May 2019 shows the general good condition of the vehicle, both from a mechanical and aesthetic point of view. It should be noted that the driver's side door is not properly adjusted.
Its light brown Havana skai (for the "Junior" models) interior presents well and has been restored on the driver side. The original steering wheel is in black bakelite, being one of the "luxury" options of the time. The

dashboard has the usual Alfa cracks and the instrument panel has a nice light patina. The great plus of this vehicle is its documentation, it is sold with its order form from Alfa Romeo in Colmar in 1972 and its purchase invoice from the time by Doctor A. Boll. The documentation, the history and the expertise report allow us to attest to the original 54,000 km.

Our road test demonstrated the good mechanical condition of the vehicle, the mythical "Twin-Cam Bialbero" runs smoothly and the gears shift well. Even in its 1300 junior configuration, this little Alfa-Romeo with its timeless design has plenty of feeling and good revs. Despite its age, this little coupe has nothing of an old lady about it, on the contrary, it preserves its nervous and agile character and easily thrills its driver.

N° 15

CITROEN DS 21 CABRIOLET IVANOFF 1968

Numéro de série 4616982
DS 21 recarrossée avec kit Ivanoff
Bel etat de restauration – sellerie refaite à neuf
Carte grise française

80 000 / 100 000 €

Véritable bombe du salon de Paris 1955, la Citroën DS a révolutionné le monde de l'automobile. A part le moteur repris de la Traction, la DS innove sur à peu près tout : le freinage haute pression, la suspension entièrement hydraulique, la direction assistée... Le dessin très particulier de sa carrosserie est dû au crayon du styliste maison, l'incroyable Flaminio Bertoni à qui l'on doit aussi la 2 CV, les « Belphégor », la Traction.
Devenue intemporelle, la DS n'a jamais été réellement dépassée. Cette incroyable Citroën tient toujours aussi bien la route avec une technologie qui avoue plus d'un demi-siècle. Son confort est encore surprenant tant au niveau de ses sièges que de sa suspension hydraulique. Le freinage, incroyable à l'époque, reste très efficace. Toutes ces qualités font que malgré son âge, la DS est toujours très à l'aise dans la circulation actuelle.

En 1958, Henri Chapron, un carrossier automobile français, fut choisi par Citroën pour concevoir et fabriquer le cabriolet usine. Ses créations deviendront des pièces de collection. Le cabriolet usine suivit l'évolution technique de la berline, et exista en version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) et DS 21 injection électronique (1969- 1970).
Si la berline Citroën DS représenta à partir de 1955 le haut de gamme à la française dans l'esprit de tous, que dire alors de sa version cabriolet ? Enfin de ses versions ! Cela dit, que ce soit en versions non officielles (Croisette,

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

La version Ivanoff reprend le principe de conversion initié par Chapron. Ce carrossier de renom était à l'époque une des références en matière de transformation de DS. Ses re-carrossages étaient homologués permettaient une transformation dans les règles de l'art d'une DS berline en version cabriolet.

Notre exemplaire se présente dans un état presque « concours » avec un CT vierge de mars 2021, un rapport d'expertise officiel attestant de son très bel état esthétique, de pneumatiques neufs ainsi que son set outils / cric / roue de secours d'origine. Dans sa couleurs bleue marine, intérieur et capote bleue nuit, cette DS 21 cabriolet se distingue par son élégance de bon goût. La carrosserie et les trains roulants ont été remis à neuf, repeints et traités. Le démarrage se fait sans difficulté et notre essai routier a démontré que les passages de vitesse étaient souples grâce à la boite de vitesse semi-hydraulique, la direction précise et le freinage efficace. Cette DS Cabriolet fut donc refaite dans un gout certain pour l'élégance ; très confortable et attachante, elle saura ravir son prochain propriétaire. Voilà ce que la France faisait de mieux en matière automobile à la fin des années 1960.

Serial number 4616982
DS 21 rebodied by ivanoff
Nice condition - new upholstery
French registration

The Citroën DS, a real bomb at the 1955 Paris Motor Show, revolutionised the world of cars. Apart from the engine taken from the Traction, the DS innovated in almost everything: high pressure braking, fully hydraulic suspension, power steering... The very special design of its bodywork is due to the pencil of the in-house stylist, the incredible Flaminio Bertoni, who also designed the 2 CV, the «Belphégor» and the Traction.
The DS has become timeless and has never really been surpassed. This incredible Citroën is still going strong with a technology that is more than half a century old. Its comfort is still surprising, both in terms of its seats and its hydraulic suspension. The braking, incredible at the time, is still very efficient. All these qualities mean that despite its age, the DS is still very much at home in today's traffic.

In 1958, Henri Chapron, a French coachbuilder, was chosen by Citroën to design and build the factory cabriolet. His creations were to become collector's items.

The factory cabriolet followed the technical evolution of the saloon, and existed in DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) and DS 21 electronic injection (1969-1970) versions.
If the Citroën DS saloon represented the French top of the range in everyone's mind from 1955 onwards, what can be said of its cabriolet version? Well, its versions! That said, whether in unofficial versions (Croisette, Caddy, Palm Beach or Cabriolet, 236 of which were produced between 1958 and 1972) or in «factory» versions, all the DS cabriolets worthy of interest were produced by one and the same «manufacturer»: Henri Chapron. It was Chapron's «unofficial» creations that put Citroën on the path to an official version, integrated into the range and distributed through the network. Two years after the presentation of the Croisette and Cabriolet, Citroën launched the DS Cabriolet (in August 1960) and its less «technological» ID version. At its launch, the DS 19 Cab had a 4-cylinder 1.9 litre engine with 75 bhp, while the ID had the same engine but with less power (63 bhp), but very quickly both models received the same engine developing 83 bhp.

The Ivanoff version follows the conversion principle initiated by Chapron. This renowned coachbuilder was at the time one of the references in DS conversion.

His homologated re-bodies allowed for a state of the art transformation of a DS saloon into a convertible.

Our car is presented in an almost «concours» condition with a blank TC dated March 2021, an official expertise report attesting to its very good aesthetic condition, new tyres and its original tools / jack / spare wheel set. In its navy blue colour, with a midnight blue interior and soft top, this DS 21 cabriolet is distinguished by its tasteful elegance. The bodywork and running gear have been refurbished, repainted and treated. The start-up is easy and our test drive showed that the gear changes were smooth thanks to the semi-hydraulic gearbox, the steering precise and the braking efficient. This DS Cabriolet has been redesigned with a taste for elegance; very comfortable and engaging, it will delight its next owner. This was the best that France had to offer in terms of cars in the late 1960s.

N° 16

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1959

Type 750 F
Numéro de série AR149506301
Numéro de moteur 00106-20780
Véritable châssis court – Hard Top
Importante préparation mécanique
Passeport de course italien

50 000 / 60 000 €

L'Alfa Romeo Giulietta voit le jour en 1954 où elle est présentée au salon de Turin dans une version berlinette deux places. Voiture légère à l'empattement court et propulsée par un moteur 4 cylindres développant 80 chevaux avec un bloc, une culasse et un carter en aluminium, elle sera un véritable succès et se positionnera un peu au-dessus de ses concurrentes : la Fiat 1100 et la Lancia Appia grâce à une cylindré de 1300cm3.

Belle, élégante, racée, les adjectifs qui qualifièrent cette Alfa Romeo Spider à sa sortie par les journalistes sont les mêmes aujourd'hui et la recette d'un cabriolet léger au moteur nerveux fonctionne toujours car ce modèle est très recherché des collectionneurs et place le Spider en « incontournable ».

L'exemplaire d'Alfa Romeo Giulietta Spider est identifié dans le livre sur la firme italienne par Luigi Fusi, le numéro de châssis de ce spider Giulietta Veloce atteste qu'il s'agit d'une réelle version courte Tipo 750F ou « passo corto » en italien. L'esthétisme patiné de ce cabriolet confirme son passé en compétition depuis 1963 et le rallye de l'Automobile Club de San Remo à 2006 où elle remporte le championnat national d'Italie sur l'asphalte. Mécaniquement, cette version Veloce porte son moteur 1300 cm3 qui fut préparé par les ateliers Gamberini pour sortir aujourd'hui plus de 120 chevaux au bancs pour un poids réduit grâce au remplacement des vitres par du plexiglas, un habitacle et des ouvrants allégés et modifiés. Modifiée, elle dispose d'une boite type Mille Miglia à 5 rapports, des freins en aluminium Alfine qui furent révisés récemment, d'un pont neuf ainsi qu'un réservoir neuf.

Avec un moteur révisé, un aspect compétition et une importante préparation mécanique, cette désirable Giulietta est une bonne façon de se différencier des autres collectionneurs grâce à ce châssis court spécifique et à son hard-top.

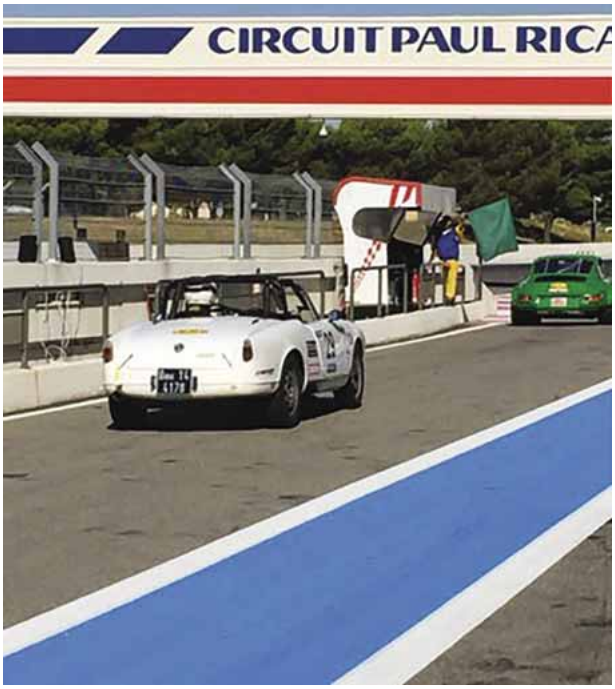
Type 750 F
Serial number AR149506301
Engine number 00106-20780
Genuine short chassis - Hard Top
Extensive mechanical preparation
Italian racing passport

The Alfa Romeo Giulietta was launched in 1954 and presented at the Turin Motor Show in a two-seater saloon version. A light car with a short wheelbase and powered by a 4-cylinder engine developing 80 horsepower with an aluminium block, cylinder head and crankcase, it was a real success and positioned itself slightly above its competitors: the Fiat 1100 and the Lancia Appia thanks to its 1300cc engine.

Beautiful, elegant, racy, the adjectives that qualified this Alfa Spider at its release by the journalists are the same today and the recipe of a light cabriolet with a nervous engine still works because this model is very much sought after by collectors and places the Spider as a "must have".

The Alfa Romeo Giulietta Spider is identified in the book on the Italian firm by Luigi Fusi, the chassis number of this Giulietta Veloce spider attests that it is a real short version Tipo 750F or "passo corto" in Italian. The patinated aesthetics of this cabriolet confirm its racing history, from 1963 and the San Remo Automobile Club rally to 2006 when it won the Italian national championship on asphalt. Mechanically, this Veloce version carries its 1300 cc engine, which was prepared by the Gamberini workshops to produce more than 120 horsepower at the dyno, with a reduced weight thanks to the replacement of the windows with plexiglass, a lighter and modified interior and doors.
It has been modified with a 5-speed Mille Miglia gearbox, recently revised Alfine aluminium brakes, a new axle and a new fuel tank.

With a revised engine, a racing look and a significant mechanical preparation, this desirable Giulietta is a good way to differentiate itself from other collectors thanks to its specific short chassis and its hard-top.



N° 17

LAND ROVER RANGE ROVER SUFFIX F 1979

Numéro de série 35858862F
Bel état d'origine
Version trois portes
Titre de circulation européen

25 000 / 28 000 €

Aucun autre véhicule que le Range Rover incarne la philosophie typiquement britannique de pouvoir parcourir les campagnes et forêts boueuses en journée et pouvoir aller diner en ville en smoking à la nuit tombée. L'idée d'un tout-terrain luxueux et à l'aise sur l'asphalte comme dans les ornières germe dans l'esprit de Rover à la fin des années 1960 avec l'apparition d'une gamme de franchiseurs très étendue à travers le Monde et insufflée par le Land Rover au lendemain de la Guerre. Baptisé Road Rover puis Velar, il sera présenté en 1970 sous le nom Range Rover que l'on connait encore aujourd'hui. Équipé d'un V8 de 3,5l de cylindrée d'origine Buick accouplé à une boite manuelle et une transmission intégrale permanente, les premières versions à 3 portes innovent beaucoup sur le plan de l'esthétisme et de l'habitabilité notamment avec un hayon rabattable en deux parties, une ceinture de caisse enveloppante et un grand espace à bord qui sont, encore aujourd'hui, les caractéristiques techniques des Range Rover. Le coup de crayon de David Bache est reconnaissable entre tous ; une forme de break surélevé à la fois chic et robuste avec cette sensation d'être bon à tout faire et c'est justement le cas : capacité de chargement démentielle avec 1025 litres de coffre (voire 2088 litres une fois la banquette arrière rabattue) aidé par un correcteur d'assiette hydraulique, ainsi qu'une capacité de traction de 3,5 tonnes; tout simplement camionnesque. Si le véhicule se veut luxueux, l'habitacle nous rappelle les années 1970 : pas de compte-tours, une boite manuelle à 4 rapports, des lèves vitres à manivelle et des sièges en vinyle; tout en restant très technologique avec des suspension à ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques.

Développant 135 chevaux dans ses premières versions, le Range Rover changea, 15 ans après, de dessin tout en restant fidèle à la ligne originelle. Il gagna également en puissance et en confort avec de plus en plus d'équipements proposés en série (climatisation, siège en cuir, boite automatique) pour s'imposer aujourd'hui comme le tout-terrain de luxe par excellence; même la Reine Elisabeth II en possède plusieurs. Pari réussi pour ce véhicule dont le cahier des charges stipulait qu'il soit aussi à l'aise devant l'Opéra que dans le sable du Sahara.

L'exemplaire que nous vous présentons est un Range Rover Suffix F est immatriculé pour la première fois le 5 janvier 1979 aux États-Unis. Arrivé jusqu'à nous dans sa teinte d'origine Estnor green il est en bel état esthétique aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur où les sièges avant ainsi que la moquette ont été refaits récemment. Bien optionné, ce Range Rover dispose depuis l'achat d'un overdrive qui s'actionne grâce à une importante poignée située à droite du conducteur ainsi que de la climatisation permettant d'apprécier le voyage dans un confort supplémentaire qu'offre déjà un Range Classic. Une révision fut faite dernièrement afin de pouvoir présenter un véhicule dans un bel état mécanique, la vidange et le changement du filtre à huile ainsi que le remplacement des bougies et de la batterie font partie de la liste.
Dans un état tout à fait satisfaisant, ce Suffix F est le dernier de la collection des Suffix chez qui on observe des prix de plus en plus croissants tant la demande pour ce genre de véhicule ne cesse de grandir. Très agréable à conduire, cet exemplaire rassasiera votre envie de partir à l'aventure.

Serial number 35858862F
Nice original condition
Three door version
German title

No other vehicle than the Range Rover embodies the typical British philosophy of being able to drive through the muddy countryside and forests during the day, and being able to dine in a dinner jacket in the city after dark. The idea of a luxurious off-roader, at ease on tarmac as well as in ruts, was born in Rover's mind in the late 1960s with the emergence of an extensive range of franchises around the world, inspired by Land Rover in the aftermath of the war. Named the Road Rover and then the Velar, it was introduced in 1970 as the Range Rover we still know today.

Equipped with a 3.5 litre V8 engine from Buick, a manual gearbox and permanent all-wheel drive, the first 3-door versions were innovative in terms of aesthetics and interior space, notably with a two-part folding tailgate, a wrap-around waistline and a large space on board, which are still the technical characteristics of the Range Rover today.
David Bache's pencil sketch is recognisable; a raised estate shape that is both chic and robust with the feeling of being good at everything, and that's exactly what it is: insane load capacity with 1,025 litres of boot space (or even 2,088 litres once the rear seat is folded down) aided by hydraulic levelling, as well as a towing capacity of 3.5 tonnes; quite simply truck-like.
If the vehicle is meant to be luxurious, the interior reminds us of the 1970's: no rev counter, a 4-speed manual gearbox, cranked windows and vinyl seats; while remaining very technological with coil springs and telescopic dampers.

With 135 horsepower in its first versions, the Range Rover changed its design 15 years later while remaining true to its original line. It also gained in power and comfort with more and more equipment offered as standard (air conditioning, leather seats, automatic gearbox) to establish itself today as the luxury off-roader par excellence; even the Queen Elisabeth II has several. This is a successful challenge for this vehicle, whose specifications stipulated that it should be as comfortable in front of the Opera House as in the sand of the Sahara.

The example we present to you is a Range Rover Suffix F first registered in the USA on 5 January 1979. It arrived to us in its original Estnor green colour and is in a very nice condition both outside and inside where the front seats and the carpet have been recently redone. Well optioned, this Range Rover has been fitted with an overdrive which is operated by a large handle on the

driver's right hand side as well as air-conditioning which allows you to enjoy the journey in the extra comfort of a Range Classic. A recent service was carried out in order to present a vehicle in good mechanical condition, the oil change and filter as well as the replacement of the spark plugs and battery are part of the list.
In very good condition, this Suffix F is the latest in the Suffix collection, where prices are increasing as the demand for this type of vehicle continues to grow. Very pleasant to drive, this example will satisfy your desire to go on an adventure.

N° 18

AUSTIN HEALEY 100/4 BN1L

1955

Numéro de série 156600
Numéro de moteur 1B213606M
Un vrai roadster à l'anglaise, élégant et sportif
Dessin iconique de Gerry Coker – conduite à gauche
Carte grise française - nombreuses factures d'entretien

60 000 / 80 000 €

L'Austin Healey 100 débute son histoire en 1951 à la suite du voyage de Donald Healey aux États-Unis. Conscient des propositions de roadsters sur le marché Outre-Atlantique, il envisage de concurrencer la MG et la Jaguar XK avec un bon entre-deux. Elle prendra le nom de « 100 » pour sa capacité à atteindre les 100 miles par heure (soit 160 km/h). Dans l'optique de minimiser ses coûts, il utilisera un moteur déjà bien mis au point : le 2.6L de l'Austin A90. Un moteur coupleux et performant, capable de propulser cette automobile de seulement 987 kg au-dessus des 100 m/h … la légende était née. Doté d'une boite avec le mythique « Overdrive Laycock De Normanville », notre petit roadster peux avaler facilement les km sur voie rapide sans prendre trop de tour et endommager le moteur.

L'Austin Healey 100/4 sera donc présentée au salon London Motor Show de 1952 et séduira instantanément le public par son élégance et son raffinement, n'enlevant rien à ses airs de sportives. Emblématique dès les 50's, ce merveilleux roadster propulsion fut un succès autant en voiture de tourisme qu'en courses automobile.
La production débutera en 1953 pour s'arrêter en 1956, année de sortie de la BN2, seconde phase du modèle 100/4. C'est au total 10 688 BN1 et 3 924 BN2 qui sortiront des usines Austin Healey.

Notre exemplaire se présente dans un très bel état esthétique avec une couleur vert amande et un capot peint en noir mat ; évocation directe au modèle de course de l'époque.

Modifier sa voiture pour se rapprocher le plus possible du modèle de compétition était clairement l'objectif pour les anciens propriétaires de cette Austin-Healey ; pour cela, les pare-chocs furent supprimés, des grilles furent installées sur les feux avant et des phares longues-portées vinrent se greffer sur la calandre. L'intérieur est resté d'origine, avec une sellerie noire et une planche de bord de couleur noire et grise. Côté mécanique, le 4 cylindre couplé à une boite manuelle à 3 vitesses fonctionne agréablement selon notre essai routier. L'overdrive est fonctionnel sur la 3e vitesse et permet réellement d'apporter de la souplesse à haut régime. Assez atypique par rapport aux 3000, cette 100/4 ne laissera indifférent aucun amateur de roadster à l'anglaise. Les différentes modifications réalisées par le propriétaire actuel lui confèrent le bon équilibre entre chic et sportif, de quoi rouler cheveux au vent avec un maximum de sensations.

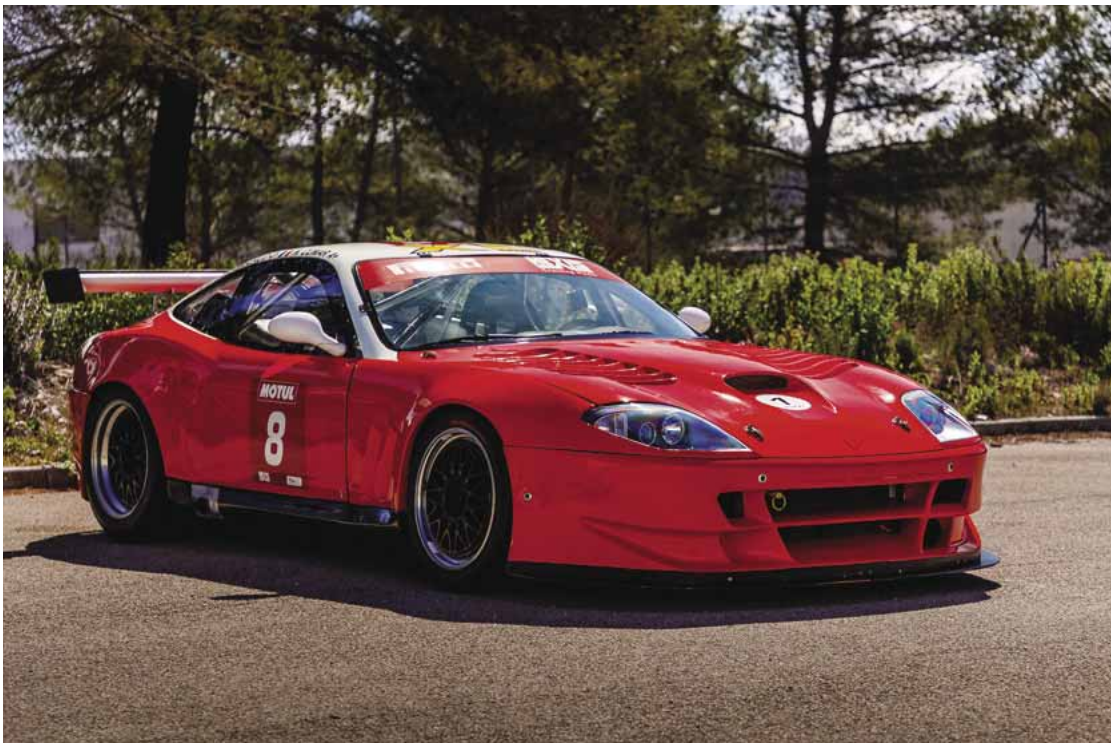
Serial number 156600 - engine number 1B213606M
A true british roadster, elegant and sporty
Iconic gerry coker design - left hand drive-numerous Service invoices
French title

The Austin Healey 100 began its history in 1951 following Donald Healey's trip to the USA. Aware of the roadster proposals on the market across the Atlantic, he planned to compete with the MG and the Jaguar XK with a good in-between car. It would be called the '100' for its ability to reach 100 miles per hour (160 km/h). In order to keep costs down, it would use an engine that was already well developed: the 2.6L from the Austin A90. A torquey, high-performance engine, capable of propelling this car of only 987 kg above 100 m/h ... the legend was born. Equipped with a gearbox with the mythical "Laycock De Normanville Overdrive", our little roadster can easily swallow the km on fast tracks without taking too many turns and damaging the engine.
The Austin Healey 100/4 was presented at the 1952 London Motor Show and instantly won over the public with its elegance and refinement, without detracting from its sporty looks. Emblematic from the 50's onwards, this marvellous rear-wheel drive roadster was a success in both touring and racing. Production started in 1953 and ended in 1956, the year the BN2, the second phase of the 100/4 model, was launched. A total of 10,688 BN1s and 3,924 BN2s were produced by Austin Healey.

Our example is in a very nice aesthetic condition with an almond green colour and a matt black bonnet; a direct evocation of the racing model of the time. Modifying the car to be as close as possible to the racing model was clearly the objective for the former owners of this Austin-Healey; to this end, the bumpers were removed, grilles were installed on the front lights and long-range headlights were added to the grille. The interior remained original, with black upholstery and a black and grey dashboard. Mechanically, the 4-cylinder engine coupled to a 3-speed manual transmission works well according to our test drive. The overdrive is functional on the 3rd gear and really allows to bring flexibility at high speed. Quite atypical compared to the 3000s, this 100/4 will not leave any British roadster lover indifferent. The various modifications carried out by the current owner give it the right balance between chic and sporty, so that it can be driven with hair in the wind with a maximum of sensations.

100
INTERNATIONAL
HEALEY WEEKEND
19
81
MALVERN

N° 19



FERRARI 550 MARANELLO GTE LMGT XL RACING **1997**

Numéro de série 108536
Moteur 44501
Construit en accord avec Ferrari
Préparation esthétique et mécanique
Important historique de course
Pilotée par Michael Schumacher
Prête à courir

350 000 / 400 000 €

Quintessence de la production Ferrari à la fin des années 1990, le modèle 550 Maranello de série reçoit la totalité du savoir-faire de pointe de la firme italienne. La berlinette reprend les traits et l'idée de sa grande sœur la 365 GTB4 ou Daytona : un moteur V12 atmosphérique sous le très long capot et un habitacle qui allie sport et luxe. Couplée à une boite manuelle pour la plupart, la 550 est un chef d'œuvre de mécanique et de beauté. C'est sur cette base élégante que se pencha Hervé Frouin et toute son équipe de XL Racing à la fin des années 1990 pour construire deux voitures identiques. L'approbation du projet par Ferrari fut longue car la firme de Maranello ne souhaitait pas que les écuries privées créent des voitures de compétition.

Michael Schumacher le septuple champion du monde au volant de la voiture

La préparation est importante, la carrosserie originale en aluminium se voit allégée et greffée de panneaux en fibres de carbone notamment sur les portières, le capot moteur et la malle arrière permettent à la 550 de perdre 400 kilos sur la balance.
Le moteur V12 de 5,5L de cylindrée qui développe 450 chevaux d'origine est ajusté pour lui permettre d'en produire 130 de plus à 6 250 tours par minute le tout soutenu par une boite de vitesse manuelle à 6 rapports de fabrication Hewland, conservant la mythique grille Ferrari.
L'objectif de l'équipe XL Racing est d'engager les deux Ferrari en série FFSA-GT et en ALMS (American Le Mans Series) en suivant les spécifications N GT dictées par le championnat FIA GT en 2002. Les deux voitures courront également au Mans en 2003 ; l'une d'entre elles (#106404) dû abandonner à la suite d'un incendie localisé au niveau du réservoir de la berlinette ; l'autre disputa le petit Le Mans ainsi que les 1000 km de l'épreuve mancelle.

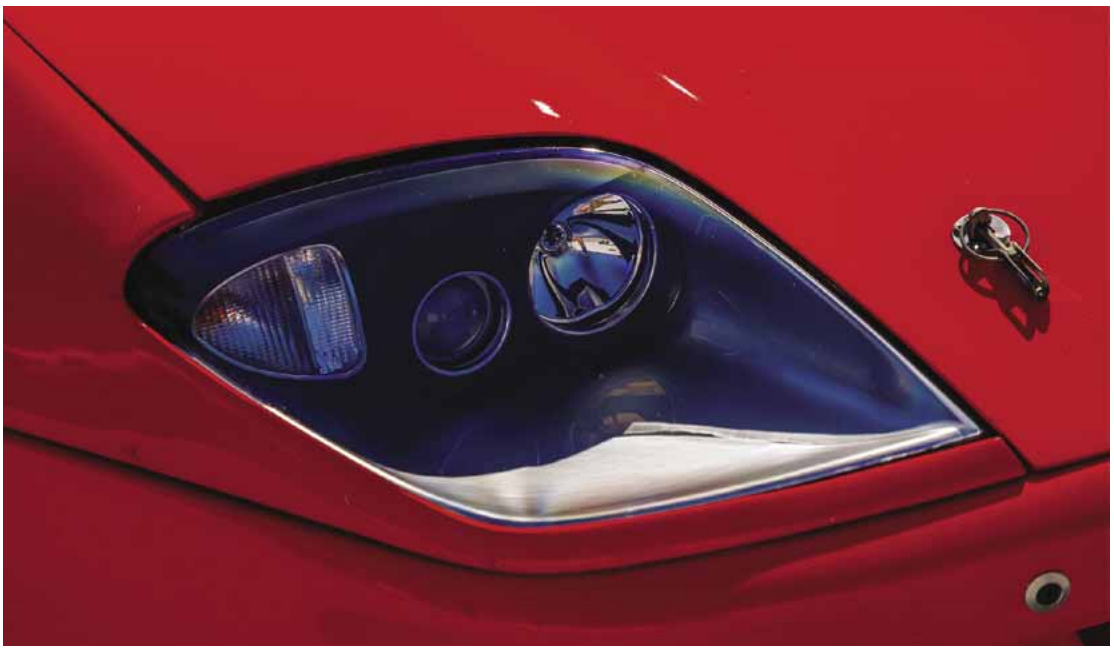
L'exemplaire de Ferrari XL Racing que nous vous présentons est davantage connu grâce à son numéro de châssis #108536. Parfaitement identique à sa petite sœur, elle s'engagea dans de nombreuses compétitions depuis 2002 sur le circuit de Nogaro, à Pau en FFSA GT.
En 2003, la « #108536 » fut essayée et pilotée par Michael Schumacher alors Champion du Monde de Formule 1 chez Ferrari sur le circuit de Mérignac près de Bordeaux. Le pilote était missionné par la marque à l'étalon de livrer personnellement une toute nouvelle et exclusive Ferrari Enzo à une propriétaire, il en profita pour effectuer quelques tours de roues de notre voiture de compétition puis apposa sa signature sur le toit blanc de la 550.

Le propriétaire actuel qui, en 2005 disputait le meeting GT2 à Pau au volant de son bolide, trouva son stand à côté de celui d'Alain Prost et lui demanda de signer en face de Schumacher le toit de sa Ferrari. Prost s'exécuta sans doute avec respect pour l'immense pilote mais également avec amusement pour l'anecdote.

Esthétiquement, la Ferrari XL Racing que nous présentons n'a plus grand chose à voir avec son modèle de série. Peinte en rouge, la carrosserie arbore également quelques rappels de blanc sur les rétroviseurs et le toit. Un grand aileron est posé sur la malle arrière pour

appuyer la 550 en freinage et dans les virages tandis que les appendices aérodynamiques et les élargisseurs d'ailes donnent à la voiture un aspect très agressif.
Dans l'habitacle, un épais tissu ignifugé recouvre le sol et les parois, les amateurs du modèle de série reconnaitrons la planche de bord en cuir noir inchangée. Ici, seule l'instrumentation est passée d'analogique à numérique afin d'accroitre la précision des données.
Deux sièges baquets Sparco en carbone ainsi que des harnais Sabelt viennent sécuriser le pilote et le co-pilote, un volant spécifique Sparco en alcantara se tient devant le pilote qui trouvera le long de sa cuisse droite la boite de vitesse en grille chromée.
Mécaniquement, le V12 Ferrari préparée pour courir fut révisée dernièrement ; les courroies viennent d'être remplacées ainsi que l'une des pompes à injection de carburant.
Avec un solide palmarès en compétition, ce modèle de l'équipe XL Racing est une rareté qu'il faut savoir maitriser. Méconnue des amateurs à l'instar des modèles « Prodrive » cette XL Racing est à redécouvrir sur circuit.
D'un modèle de série exceptionnel, le travail de XL Racing est une belle réussite ; la « #108536 » est sans doute l'une des voitures de compétition la plus représentative des championnats de GT au tout début des années 2000.

PIRELLI



Serial number 108536
Engine 44501
Built in agreement with Ferrari
Aesthetic and mechanical preparation
Important racing history
Driven by Michael Schumacher
Ready to run

The quintessence of Ferrari production in the late 1990s, the 550 Maranello production model is the recipient of all of the Italian firm's cutting-edge expertise. The berlinetta takes its design cues from its big sister, the 365 GTB4 or Daytona: a naturally aspirated V12 engine under the very long bonnet and a cabin that combines sport and luxury. Coupled with a manual gearbox for the most part, the 550 is a masterpiece of engineering and beauty. It was on this elegant base that Hervé Frouin and his team at XL Racing set about building two identical cars in the late 1990s. The approval of the project by Ferrari was long, as the firm from Maranello does not want private teams to create competition cars. The original aluminium bodywork was lightened and grafted with carbon fibre panels, notably on the doors, bonnet and rear trunk, allowing the 550 to lose 400 kilos on the scales.
The 5.5L V12 engine, which develops 450 horsepower, is adjusted to produce 130 more at 6,250 rpm, all backed by a Hewland 6-speed manual gearbox, retaining the legendary Ferrari grille.
The XL Racing team's objective is to enter both Ferraris in the FFSA-GT series and in the ALMS (American

Le Mans Series) following the N GT specifications dictated by the FIA GT Championship in 2002. The two cars also raced at Le Mans in 2003, one of them (#106404) had to retire due to a fire in the berlinette's fuel tank, the other raced in the short Le Mans race as well as in the 1000 km race.

The Ferrari XL Racing car we present is better known thanks to its chassis number #108536. Perfectly identical to its little sister, it has competed in numerous events since 2002 on the Nogaro circuit, in Pau in the FFSA GT category.
In 2003, the "108536" was tested and driven by Michael Schumacher, then Ferrari Formula 1 World Champion, on the Mérignac circuit near Bordeaux; the driver was asked by the brand to personally deliver a brand new and exclusive Ferrari Enzo to an owner, he took the opportunity to drive a few laps of our competition car and then affixed his signature on the white roof of the 550.

The current owner, who in 2005 was racing his car at the GT2 meeting in Pau, found his stand next to Alain Prost's and asked him to sign the roof of his Ferrari in front of Schumacher. Prost did so, no doubt with respect for the great driver but also with amusement for the anecdote.

Aesthetically, the Ferrari XL Racing presented here has little in common with its production model. The bodywork is painted in red, with some white highlights on the mirrors and roof. A large spoiler sits on the rear trunk to support the 550 under braking and cornering, while the aerodynamic appendages and fender flares give the car a very aggressive look.
Inside the cabin, thick fireproof fabric covers the floor and walls, and fans of the production model will recognise the black leather dashboard which remains unchanged here, only the instrumentation has been changed from analogue to digital to increase the accuracy of the data.
Two Sparco carbon bucket seats and Sabelt harnesses secure the driver and co-driver, a specific Sparco alcantara steering wheel stands in front of the driver who will find the chrome gearbox grid along his right thigh.
Mechanically, the race-prepared Ferrari V12 was recently overhauled; the belts have just been replaced as well as one of the fuel injection pumps.
With a solid track record in competition, this XL Racing model is a rarity that must be mastered. Unknown to enthusiasts, like the "Prodrive" models, this XL Racing is to be rediscovered on the track.
From an exceptional production model, the work of XL Racing is a great success; the "108536" is undoubtedly one of the most representative competition cars of the GT championships in the early 2000s.

N° 20

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER TYPE 750D **1957**

Numéro de série 1457
Restauration depuis le châssis
Important dossier de factures
Carte grise française

70 000 / 90 000 €

L'Histoire de la Giulietta s'accorde avec celle de la reconstruction de l'Europe d'après-guerre dont certaines villes ne sont encore que ruines ; une prospérité économique tend alors les bras aux usines et Alfa Roméo décide de couper les ponts avec le passé de la firme qui ne produisait qu'une centaine de voitures par an, de manière artisanale.

La vieille maison Milanaise s'affaire à concentrer toutes ces ressources financières et humaines à la production en délaissant même la compétition qui a permis à Alfa Roméo de se faire une place et un nom durant l'avant-guerre. Sous la tutelle d'Orazio Satta Puliga, responsable du bureau d'étude de la marque, les ingénieurs s'activent à la conception d'une sportive peu couteuse mais terriblement attachante avec une puissance et un moteur qui ne reniera pas le passé compétiteur du trèfle. Archétype de la voiture de sport italienne des années 1950, l'Alfa Roméo Giulietta voit le jour en 1954 où elle est présentée au salon de Turin dans une version berlinette deux places. Voiture légère à l'empattement court et propulsé par un moteur 4 cylindres développant 80 chevaux avec un bloc, une culasse et un carter en aluminium, elle sera un véritable succès et se positionnera un peu au-dessus de ses concurrentes : la Fiat 1100 et la Lancia Appia grâce à une cylindré de 1300cm3.

Son dessin réalisé conjointement par Scarnati et Zuccheli qui esquissèrent le coupé en 1952 L'esquisse de la carrosserie réalisé conjointement par Scarnati et Zuccheli en 1952 fut reprit par Bertone et Ghia pour donner naissance aux traits caractéristiques de la Giulietta Sprint; et même si certaines idées contraires mirent les deux célèbres carrossiers en compétition, c'est Bertone qui prit les devants de Ghia et qui assura la partie industrielle de la production de la carrosserie de l'Alfa et qui permit à la firme de respecter son cahier des charges.

Contrairement aux habitudes, le coupé fut présenté avant la berline et le cabriolet dévoilés tous deux un an après ; le cabriolet qui sera appelé « spider » fut produit notamment sous l'impulsion de Max Hoffman, importateur de grand nombre de marques européennes aux Etats-Unis et qui avait connaissance de l'importance des cabriolets sur le marché outre-Atlantique. Le dessin du spider est signé Pininfarina qui était en course contre Bertone pour ce projet mais dont les lignes plaisaient davantage tant par sa simplicité que par sa ressemblance au coupé ; l'œil observateur remarquera que le carrossier fut largement inspiré de la Lancia B24 également dessinée par lui. Une cérémonie fut organisée lors de la construction de la 100 000e Giulietta et prouva au marché qu'Alfa Roméo était bien devenue une marque industrielle.

Belle, élégante, racée, les adjectifs qui qualifièrent cette Alfa Spider à sa sortie par les journalistes sont les mêmes aujourd'hui et la recette d'un cabriolet léger au moteur nerveux fonctionne toujours car ce modèle est très recherché des collectionneurs et place le Spider en « incontournable ».

Livré neuve en 1957, l'exemplaire d'Alfa Romeo Giulietta que nous vous présentons fut achetée par sa propriétaire actuelle en 2016 dans un état moyen, nécessitant une belle restauration. Et ce fut chose faite, car plus de 90 000 € furent dépensés judicieusement dans la remise à neuf de ce cabriolet en 2019. Se présentant aujourd'hui sous un très bel état de restauration, le Spider présente une belle peinture grise d'origine Alfa Romeo (Lead Grey) et un intérieur en cuir rouge.
Ce choix de configuration fait par la propriétaire n'est pas anodin car il est répertorié dans les archives de la firme italienne comme une configuration d'origine disponible au catalogue de vente de la Giulietta. Coté mécanique, le moteur fut nettoyé, révisé afin de pouvoir prendre la route sereinement. Rare dans cet état, ce cabriolet fait partie des voitures que l'on qualifie souvent avec amusement de « plus belle qu'à la sortie de l'usine » ; ici ce dicton populaire est clairement vérifié. S'offrir ce mythe de l'histoire de l'automobile c'est s'offrir du soleil pour toute l'année.

Type 750D
Serial number 1457
Restoration from chassis
Important invoice file
French title

The history of the Giulietta coincides with the reconstruction of post-war Europe, some of whose cities are still in ruins; economic prosperity is reaching out to the factories and Alfa Romeo decides to cut its ties with the company's past, which produced only a hundred or so cars a year, in an artisanal manner.

The old Milanese company concentrated all its financial and human resources on production, abandoning even the competition that had allowed Alfa Romeo to make a name for itself in the pre-war period.

Under the tutelage of Orazio Satta Puliga, head of the brand's design office, the engineers set about designing an inexpensive but terribly appealing sports car with a power and engine that would not disavow the Clover's competitive past. The archetypal Italian sports car of the 1950s, the Alfa Romeo Giulietta was launched in 1954 and presented at the Turin Motor Show in a two-seater saloon version. A light car with a short wheelbase and powered by a 4-cylinder engine developing 80 horsepower with an aluminium block, cylinder head and crankcase, it was a real success and positioned itself slightly above its competitors: the Fiat 1100 and the Lancia Appia thanks to a displacement of 1,300 cm3.

Its design was created jointly by Scarnati and Zuccheli, who sketched the coupé in 1952. The bodywork sketch created jointly by Scarnati and Zuccheli in 1952 was taken up by Bertone and Ghia to give rise to the characteristic features of the Giulietta Sprint; Even though the two famous coachbuilders had conflicting ideas, Bertone took the lead from Ghia and took charge of the industrial production of the Alfa's bodywork, enabling the company to meet its specifications.

Contrary to the usual practice, the coupé was presented before the saloon and the cabriolet, both of which were

unveiled a year later; the cabriolet, which was to be called the "spider", was produced in particular at the instigation of Max Hoffman, importer of a large number of European brands in the United States and who was aware of the importance of cabriolets on the overseas market. The design of the spider is by Pininfarina, who was competing with Bertone for this project, but whose lines were more appealing for their simplicity and resemblance to the coupé; the observant eye will notice that the coachbuilder was largely inspired by the Lancia B24, also designed by him.

A ceremony was held when the 100,000th Giulietta was built and proved to the market that Alfa Romeo had become an industrial brand.

Beautiful, elegant, racy, the adjectives that journalists used to describe this Alfa Spider when it was first released are the same today and the recipe for a light cabriolet with a lively engine still works, as this model is much sought after by collectors and makes the Spider a "must have".

Delivered new in 1957, the example of Alfa Romeo Giulietta we present to you was purchased by its current owner in 2016 in average condition, requiring a nice restoration. This was done, as more than 90,000 Euros were wisely spent on the refurbishment of this convertible in 2019. Presenting itself today in a very nice restored condition, the Spider features a beautiful original Alfa Romeo grey paint (Lead Grey) and a red leather interior. This choice of configuration made by the owner is not insignificant as it is listed in the Italian company's archives as an original configuration available in the Giulietta sales catalogue. On the mechanical side, the engine was cleaned and overhauled in order to be able to take to the road with peace of mind. Rare in this condition, this convertible is one of those cars that are often described with amusement as "more beautiful than when it left the factory"; here this popular saying is clearly true. To treat yourself to this myth of automotive history is to treat yourself to sunshine for the whole year.

N° 21

JAGUAR TYPE S 3,4L

1964

Numéro de série 1B25228DN
Livrée neuve en France
Achetée neuve par Paul Meurisse
Moteur 4,2L
Important dossier de factures
Carte grise française

20 000 / 22 000 €

Notre exemplaire de Jaguar Type S fut immatriculé pour la première fois en France le 22 octobre 1964 en la propriété de Paul Meurisse, célèbre acteur. Conservée dans la famille de Paul Meurisse jusqu'en 1977, elle fut immobilisée pendant près de 14 ans au sec avant d'être rachetée en 1991 par un nouveau propriétaire qui entreprit une restauration complète du véhicule et un changement du moteur. En effet, le 3,4L d'origine de la voiture fut remplacé par un 4,2L provenant d'une Jaguar XJ6 avec 5 300 km. Le moteur fut monté avec la boite de vitesse qui lui était accouplée : une boite de vitesse manuelle à 5 rapports et overdrive. Un nouveau propriétaire fit l'acquisition du félin en 1999 et la conservera pendant 15 ans avant de la céder au propriétaire actuel. De nombreux frais furent engagés par le propriétaire afin de rendre ce véhicule fiable et utilisable en toute situation ; ainsi, furent refaits à neuf :
-l'embrayage
-le joint de culasse
-la jauge à carburant
-le système de freinage avant
-le maitre-cylindre de frein
-la ligne d'échappement en inox
-les durites de carburation
-les bougies
-les silentblocs moteur
-la pompe à carburant

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

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

Our example of the Jaguar S-Type was first registered in France on 22 October 1964 to the famous actor Paul Meurisse. Kept in Paul Meurisse's family until 1977, it was kept dry for nearly 14 years before being bought in 1991 by a new owner who undertook a complete restoration of the vehicle and a change of engine. The car's original 3.4L engine was replaced by a 4.2L from a Jaguar XJ6 with 5,300 km. The engine was fitted with the gearbox that was fitted to it: a 5-speed manual gearbox with overdrive. A new owner acquired the cat in 1999 and kept it for 15 years before selling it to the current owner. A lot of work was done by the owner to make the car reliable and usable in any situation:
-the clutch
-the cylinder head gasket
-fuel gauge
-front braking system
-brake master cylinder
-stainless steel exhaust line
-carburettor hoses
-spark plugs
-engine silentblocks
-fuel pump

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

N° 22

AUSTIN-ROVER MINI « PARKLANE » 1987

Numéro de série saxxl2s1021337092
Édition limitée à 4000 exemplaires
Certificat d'immatriculation « véhicule de collection »
71 800 kilomètres d'origine – carte grise française

5 000 / 8 000 €

L'histoire de l'Austin Mini débute en 1959 avec l'essor de la pop culture Anglaise. Considérée comme l'icône britannique des 60's, cette charmante petite citadine alliait praticité, fiabilité et plaisir de conduite. La production de la Mini phase 1 parle d'elle-même : 5,3 millions d'exemplaires produits entre 1959 et 2000. Loin de douter du succès commercial de cette compacte à moteur avant, les équipes Austin, BMC, Morris ou Rover s'amusèrent rapidement à la décliner sous différentes versions. De la Cooper et Cooper S jusqu'à la Clubman, il y en avait pour tous les goûts et toutes les utilisations.
C'est à partir de 1985 qu'Austin lancera ses fameuses et reconnaissables déclinaisons « London » avec la Picadilly, la Mayfair ou encore la Ritz. Des déclinaisons de citadines chics qui nous rappellent nos propositions françaises telles que la Renault Clio 1 Baccara ou la Peugeot 205 Gentry. Un segment spécifique où les petites compactes sortent leurs tenues de gala : une teinte spécifique, des intérieurs plus cossus, des chromes, des badges au nom de la version sur la carrosserie et dans l'habitacle, des jantes au look retravaillé… De quoi se différencier avec un véhicule pourtant ordinaire.

Notre Austin-Rover Mini « Park Lane » fut donc un des 4000 exemplaires à sortir des ateliers Rover. De ces 4000 exemplaires, 1500 furent destinées au marché Britannique, 700 pour le marché Japonais et 800 pour l'exportation. Cette version évocatrice du quartier de Mayfair et d'Hyde Park à Londres se distingue surtout par sa couleur noir brillant et ses décorations dorées (elle était également disponible en rouge et décoration crème). On y retrouve donc des logos dorés « Park Lane » sur le coffre et les portes,

des rétroviseur et élargisseurs d'ailes noir mat, des pare chocs et des poignées de portes chromés, des enjoliveurs intégraux quasi pleins sur jantes acier.
Côté habitacle, la Park Lane se pare d'un intérieur en harmonie avec sa couleurs extérieure, des sièges noirs et beiges badgés Park Lane, des ceintures de sécurité beiges, des glaces teintées et un radio cassette stéréo ; la grande classe pour l'époque !
L'Austin-Rover Mini « Park Lane » est dotée du moteur de série de la Mini 1000 de 998 cm3 lui conférant une puissance de 42 chevaux pour seulement 630 kg sur la balance. De quoi faire de cette mini une petite bombinette souple et légère. La boite manuelle 4 rapports, d'une belle efficacité, permet au conducteur de profiter pleinement du rapport poids/puissance impressionnant de notre citadine.

Notre exemplaire a été acquis par le propriétaire actuel en avril 2019 et se présente dans un bon état général, la carrosserie et l'intérieur semblent très bien entretenus et conservés. Ses 71 000 km d'origine font de cette ancienne une citadine encore fraiche qui n'attends qu'a rouler.
Notre essai routier a démontré le bon état de fonctionnement du véhicule qui promet toujours autant de belles sensations.

Une voiture idéale pour la ville comme la campagne, aussi riche en sensations que chargée d'histoire. Dans sa déclinaison Park Lane, elle séduira tous les amateurs du « Pop-Rock chic » du Londres des sixties.

Limited edition of 4000 copies
Registration certificate "classic vehicle
71,800 original kilometres - french title

The history of the Austin Mini began in 1959 with the rise of British pop culture. Considered the British icon of the 60's, this charming little city car combined practicality, reliability and driving pleasure. The production of the Mini Phase 1 speaks for itself: 5.3 million units produced between 1959 and 2000. Far from doubting the commercial success of this front-engined compact car, the Austin, BMC, Morris and Rover teams quickly developed different versions. From the Cooper and Cooper S to the Clubman, there was something for every taste and use.
From 1985 onwards, Austin launched its famous and recognisable "London" versions with the Picadilly, the Mayfair and the Ritz. These chic city car models remind us of our French offerings such as the Renault Clio 1 Baccara or the Peugeot 205 Gentry. This is a specific segment where small compact cars are dressed up in their best: a specific colour, more luxurious interiors, chrome, badges with the name of the version on the bodywork and in the cabin, reworked wheels... All of this is to make a difference with an ordinary vehicle.

Our Austin-Rover Mini "Park Lane" was one of the 4000 examples to leave the Rover workshops. Of these 4000 examples, 1500 were destined for the British market, 700 for the Japanese market and 800 for export. This version, evocative of London's Mayfair and Hyde Park districts, is distinguished by its glossy black colour and gold decoration (it was also available in red and cream decoration). The car features gold 'Park Lane' logos on the boot and doors, matt black rear-view mirrors and fender flares, chrome bumpers and door handles, and almost solid wheel covers on steel rims.
On the interior side, the Park Lane has an interior in harmony with its exterior colour, black and beige Park Lane seats, beige seat belts, tinted windows and a stereo cassette radio; very classy for its time!
The Austin-Rover Mini "Park Lane" is equipped with the standard Mini 1000 engine of 998 cc giving it a power of 42 hp for only 630 kg on the scale. This makes the Mini a light and flexible little bombshell. The 4 speed manual gearbox is very efficient and allows the driver to take full advantage of the impressive power to weight ratio of our city car.

Our example was acquired by the current owner in April 2019 and is in good general condition, the bodywork and interior seem very well maintained and preserved. With 71,000 original kilometres, this old car is still fresh and waiting to be driven.
Our road test showed the good working order of the vehicle which still promises a lot of great sensations.

An ideal car for the city and the country, as rich in sensations as it is in history. In its Park Lane version, it will appeal to all lovers of the "Pop-Rock chic" of sixties London.

N° 23

BMW 1600-2 CABRIOLET

1969

Numéro de série 1557467
Livrée neuve en France
Bel état de restauration
Matching numbers
Matching color
1680 exemplaires
Carte grise française

50 000 / 60 000 €

Grande sœur de la célèbre série 3, la BMW 1600 qui sera déclinée en 1600-2 puis 1602 jusqu'en 1975 fait partie de la Série BMW 02 qui débute en 1966 avec la présentation de la berline familiale à deux portes qui se voulait raisonnable en prix et surtout moderne et sportive.
Inaugurant le moteur 4 cylindres M10 avec des cylindrées allant de 1,5L à 2.0L, la série 02 proposait donc plusieurs voitures aux motorisations et finitions différentes.
Ses lignes modernes, sa légèreté et sa relative sportivité en firent un succès retentissant ce qui prépara le terrain pour la bombe que sera la série 3. Comptant plusieurs carrosseries dans son catalogue, la 1600 pouvait être commandée aussi bien en berline, qu'en break ou en cabriolet.
Ce dernier est une réelle rareté sur nos routes. En effet, moins de 1700 exemplaires furent fabriqués et de nombreux modèles n'ont pas survécu aux affres du temps. Considéré comme le haut de la gamme 1600, le cabriolet était bien équipé avec une sellerie mi cuir – mi tissu ou tout cuir, une

épaisse capote permettant de rouler par tout temps ainsi que des éléments de chromes à l'intérieur et à l'extérieur de la voiture le tout dans un gabarit compact.
Equipé du moteur 1600 cm3 comme l'indique son nom, le cabriolet 1600 profite de 86 chevaux envoyés aux roues arrière et propulse la voiture jusqu'à 160 km/h, une belle prouesse pour une voiture de ce segment. Assez expressif, le moteur 1600 n'en reste pas moins économe et fiable : une voiture excellente pour avaler les kilomètres.
L'exemplaire de BMW 1600-2 Cabriolet que nous vous présentons fut fabriqué en 1969 puis immatriculé pour la première fois en France. Aujourd'hui la voiture présente une belle restauration datant de 2011, elle arbore sa rare couleur jaune vernis d'origine BMW coiffée d'une capote en toile bleue marine. Esthétiquement, la peinture est bien tendue sur l'ensemble de la carrosserie malgré quelques petits défauts et éclats, les chromes extérieurs furent refaits en même temps que la peinture et présentent très bien. Des jantes en chrome pleines terminent d'habiller le cabriolet.

L'habitacle nous plonge en pleine transition entre les styles des années 1960 et 1970 ; le sellerie mi- cuir mi- tissu quasiment introuvable aujourd'hui fut refait comme à l'origine. Le cabriolet offre 4 généreuses places par rapport à la concurrence avec un confort digne de la firme bavaroise. Devant le grand volant en bakélite se trouvent 3 compteurs ronds dans un style minimaliste, allant à l'essentiel arborant un petit côté sportif. La console centrale se termine jusqu'au tunnel de transmission où se loge l'autoradio d'origine ainsi que la commande de boite de vitesse manuelle à 4 rapports. Détail d'importance, l'antenne métallique qui vient se plaquer contre le montant gauche du pare-brise avec son embout rouge caractéristique est bien présente ; comme la petite cerise sur le capot (gâteau). Très attachante, pétillante avec sa couleur jaune citron, ce petit cabriolet pourrait vous emmener jusqu'au bout du Monde. Rare sur nos routes, il vous enchantera été comme hiver ; impossible d'être de mauvaise humeur à bord de ce modèle !

Serial number 1557467
Delivered new in France
Good condition
Matching numbers
Matching color
1680 units
French title

Big sister of the famous 3 series, the BMW 1600 which will be declined in 1600-2 then 1602 until 1975 is part of the BMW 02 Series which begins in 1966 with the presentation of the family sedan with two doors which wanted to be reasonable in price and especially modern and sporting.
Introducing the 4-cylinder M10 engine with displacements ranging from 1.5L to 2.0L, the 02 series offered several cars with different engines and finishes.
Its modern lines, lightness and relative sportiness made it a resounding success and paved the way for the 3 series bomb.
With several body styles in its catalogue, the 1600 could be ordered as a saloon, an estate or a convertible.
The latter is a real rarity on our roads. Indeed, less than 1,700 were made and many models have not survived the ravages of time. Considered as the top of the 1600 range, the cabriolet was well equipped with half leather - half fabric or full leather upholstery, a thick soft top allowing to drive in any weather as well as chrome elements inside and outside the car, all in a compact size.
Equipped with the 1600cc engine as its name suggests, the 1600 convertible benefits from 86 horsepower sent to the rear wheels and propels the car up to 160 km/h, a great feat for a car in this segment. Quite expressive, the 1600 engine is nonetheless economical and reliable: an excellent car to swallow up the kilometres.

The BMW 1600-2 Cabriolet presented here was built in 1969 and first registered in France. Today the car has been beautifully restored in 2011 and is in its rare original BMW varnish yellow colour with a navy blue canvas top. Aesthetically, the paintwork is well stretched over the whole body despite some small flaws and chips, the exterior chrome was redone at the same time as the paintwork and looks very good. Solid chrome wheels complete the convertible.
The interior is a transition from the 1960's to the 1970's; the half-leather, half-fabric upholstery, almost impossible to find today, was redone as it was originally. The cabriolet offers 4 generous seats compared to the competition with a comfort worthy of the Bavarian firm. In front of the large bakelite steering wheel are three round meters in a minimalist style, going to the essential with a sporty touch. The centre console ends at the transmission tunnel where the original radio and the 4-speed manual gearbox are located.
An important detail is the metal antenna that is placed against the left side of the windscreen with its characteristic red tip, like a little cherry on the bonnet (cake). Very endearing, sparkling with its lemon yellow colour, this little convertible could take you to the end of the world. Rare on our roads, it will enchant you in summer as well as in winter; impossible to be in a bad mood on board this model!

1600

N° 24

RANGE ROVER CLASSIC RR200 1982

Numéro de série SALLHABV2AA126483
Bel état de conservation
Important dossier de factures
Historique limpide
83000km d'origine
Carte grise française
CTTE / Banquette arrière

18 000 / 22 000 €

Range Rover c'est avant tout une idée géniale, qui inspire aujourd'hui plus que jamais l'industrie automobile : Faire un 4X4 oui, mais il devra être chic ! On reconnait bien là nos amis d'Outre-manche.
Équipé de quatre roues motrices permanentes et de son mythique V8 Rover, on va partout et à toute heure avec un Range Rover. Cette automobile est douée d'une souplesse d'emploi sans égale. C'est la voiture d'excursion sans souci, l'automobile de ville étonnante, le véhicule de grand tourisme rapide et c'est aussi un robuste outil de travail pour la campagne, sur route comme en tous-terrains.
L'intérieur est très lumineux et spacieux. Les commandes et les instruments ont été conçus de manière à ne gêner aucune manœuvre et à faciliter leur fonctionnement. C'est ainsi que les cadrans aisément déchiffrables sont groupés sur une console bien claire, placée dans le champ visuel immédiat du conducteur.

Le modèle présenté a été livré neuf en France en 1982. Cette version restylisé de 1980, en 2 portes, que nous vous présentons est en bel état de présentation.. Un épais dossier de suivi du véhicule depuis le bon d'achat du premier propriétaire sera fournie avec. On notera entre autre de nombreux frais récents et un épai dossier de factures justifiant un entretien régulier du véhicule depuis sa livraison.

Un test routier nous a permis de vérifier que l'ensemble des éléments mécaniques et roulants fonctionnait correctement. Le moteur est parfaitement équilibré et les doubles amortisseurs le stabilise d'une façon remarquable. La peinture blanche se marie parfaitement avec son intérieur marron clair.
Les Range Rover Classic sont de plus en plus recherchés. Ce modèle n'a rien à envier à beaucoup de voitures d'aujourd'hui et s'avère surtout avoir beaucoup plus d'allure !

Serial number SALLHABV2AA126483
Good condition
Important invoice file
Clear history
83000km original
French title Van / Rear seat

Range Rover is above all a brilliant idea, which inspires today more than ever the car industry: Make a 4X4 yes, but it must be chic! This is where our friends from across the Channel come in.
Equipped with permanent four-wheel drive and the legendary Rover V8, a Range Rover can be driven anywhere, anytime. This car is gifted with an unequalled flexibility of use. It's a carefree touring car, a stunning city car, a fast grand tourer and a rugged workhorse for the countryside, both on and off-road.
The interior is very bright and spacious. The controls and instruments have been designed to be unobtrusive and easy to operate. For example, the easily readable dials are grouped together on a clear console, which is placed in the driver's immediate field of vision.

The model shown was delivered new in France in 1982. This restyled 1980 2-door version is in beautiful condition. A thick file of the vehicle's history since the first owner's purchase order will be supplied with it. There are many recent charges and a thick file of invoices showing regular maintenance of the vehicle since its delivery.
A road test allowed us to check that all the mechanical and rolling elements were working properly. The engine is perfectly balanced and the double shock absorbers stabilize it in a remarkable way. The white paintwork matches perfectly with the light brown interior.
Range Rover Classic cars are becoming more and more sought after. This model has nothing to envy to many of today's cars and looks much better!

N° 25

FERRARI F355 CHALLENGE 1995

Numéro de série ZFFPA41B00101523
25 000 kilomètres d'origine
Livrée neuve en France
Véritable configuration compétition client
Important dossier de factures
Carte grise française

150 000 / 180 000 €

Évolution stylistique et mécanique de la 348, la Ferrari F355 voit le jour en 1994, elle fait partie de la lignée des berlinettes à moteur central arrière instaurée depuis le milieu des années 1960 par la Dino 206 puis 246 et surtout au début des années 1970 avec la 308 Vetroresina. Même si esthétiquement les lignes de la F355 sont toujours aussi tendues, elles commencent à s'arrondir et préparent l'importante transition vers la 360 Modena et l'entrée de la firme de Maranello dans le XXIe siècle.
Coté mécanique, la F355 reçoit le V8 à 90° de ses prédécesseurs qui, ici, est réalésé à 3,5L de cylindré (comme son nom l'indique 355) pour 380 chevaux aux roues arrière qui permet au coupé de tutoyer les 300 km/h.
Un an après la sortie de la F355, Ferrari se pencha sur cette dernière pour concevoir un modèle de compétition comme pour sa grande sœur 348 deux ans auparavant.
C'est grâce à la création du Ferrari Challenge en 1993 par des clients propriétaires de 348 et qui se disputait en Europe (dont l'Italie) et Amérique du Nord que la dénomination « challenge » sera apposée pour la première fois sur la grille de feux arrière d'une voiture. La F355 reprend donc cette toute récente tradition. La version challenge est entièrement basée sur le modèle de série mais gagne quelques kilos sur la balance à vide ; la mécanique est inchangée et c'est l'embrayage et l'échappement qui sont spécifiques au modèle de compétition.
A l'intérieur, les changements sont plus flagrants avec le montage d'un arceau de sécurité, de sièges baquets, de harnais 6 points et de coupe-circuit avec un évidemment des moquettes, cuirs et superflus de la planche de bord et du tunnel central. Avec seulement 108 exemplaires produits, la F355 Challenge est une petite rareté qui courut jusqu'en 2000 où la 360 Challenge la remplacera petit à petit.
La Ferrari F355 Challenge que nous vous présentons fut livrée neuve en France le 3 mars 1995 et immatriculée un an plus tard en la propriété de Monsieur J-M. Mora qui courut avec Monsieur B. Chauvin dans le tout récemment créée championnat Ferrari Challenge. Vendue en 2000,

la Ferrari fut aperçue dans de nombreuses courses au tout début de sa carrière avec M.Chauvin derrière le volant jusqu'en 1996 puis c'est au tour de M.Mora d'arpenter les plus grands circuits de l'Europe de l'Ouest : Paul Ricard, Nurburgring, Nogaro, Zandvoort (etc.). Durant ces courses, la Ferrari arborait une livrée rouge à bandes bleues puis rouge et jaune. En 1998, Mora se plaça 6e du Challenge Ferrari Europe Series. Et continua de courir avec jusqu'en 1999. En 2000 la voiture fut rachetée par Mr H. Cassenal qui fit faire un passeport FFSA l'année suivante pour courir en classe GT.

Par la suite, nous pouvions croiser cet étalon de compétition sur le circuit du Vigeant pour l'Opération caritative des « 500 Ferrari contre le cancer » entre 2006 et 2012.

Arrivée jusqu'à nous dans sa configuration, d'origine, cette Ferrari F355 Challenge n'a que 25 000 kilomètres au compteur. A l'extérieur, la peinture rouge est bien tendue sur toute la surface de la carrosserie ; à l'arrière on peut

apercevoir la mythique grille de feux où le drapeau français est peint. L'aileron challenge réglable ainsi que les jantes en aluminium spécifique au modèle de compétition et peintes en blanches terminent d'habiller l'extérieur de la berlinette. A noter également que la custode arrière droite abrite le système de trappe à remplissage rapide de carburant.

L'habitacle de cette F355 n'a plus grand chose à voir avec le modèle de série où le cuir luxueux se mêle à un certain raffinement et confort ; ici, les deux sièges sont remplacés par deux baquets en tissu rouge brodés « challenge » sur les appui-têtes, un arceau de sécurité est installé, les panneaux de portes sont équipés de panneau en carbone et les moquettes ont laissé leur place aux plaques antidérapantes en aluminium. Seule subsiste la planche de bord en cuir noir et certains éléments du tunnel central où l'on retrouve la boite de vitesse caractéristique de Ferrari.

De nombreux frais furent effectués dernièrement afin de rendre à cette voiture tout son potentiel en compétition ; l'embrayage fut remplacé l'année dernière et les freins révisés pour plus de 5 000 € de factures ; une peinture complète, un nouvel échappement et le remplacement des bougies sont des opérations effectuées également en 2020 pour plus de 6 000 €.

Le triangle supérieur et inférieur ainsi que leurs silent-blocs furent remplacés la même année avec un contrôle de la géométrie de même pour les rotules pour 5 500€. Tous ces travaux furent effectués chez LDO Racing, reconnu pour son ouvrage de qualité sur les voitures de la firme de Maranello.

C'est donc une voiture entièrement révisée que nous vous présentons, prête à prendre autant la route que les circuits, la F355 Challenge fait surement partie des Ferrari les plus désirables de la fin du XXe siècle.

Serial number ZFFPA41B00101523
25,000 original kilometres
Delivered new in France
Genuine customer competition configuration
Extensive file of invoices
French title

A stylistic and mechanical evolution of the 348, the Ferrari F355 was launched in 1994. It is part of the line of rear mid-engined saloon cars introduced in the mid-1960s with the Dino 206 and then 246, and especially in the early 1970s with the 308 Vetroresina. Even if aesthetically the lines of the F355 are still as taut as ever, they are beginning to become rounder and prepare the important transition to the 360 Modena and the entry of the Maranello firm into the 21st century. Mechanically, the F355 received the 90° V8 of its predecessors which, here, was re-bored to 3.5L of displacement (as its name indicates 355) for 380 horsepower at the rear wheels which allowed the coupe to reach 300 km/h.
A year after the release of the F355, Ferrari looked at the latter to design a competition model as for its big sister 348 two years before. It was the creation of the Ferrari Challenge in 1993 by 348 owners, which took place in Europe (including Italy) and North America, that led to the first use of the word 'challenge' on the rear light grille of a car. The F355 follows this recent tradition. The challenge version is entirely based on the production model but gains a few kilos on the unladen weight scale; the mechanics are unchanged and it is the clutch and exhaust that are specific to the competition model.
Inside, the changes are more obvious with the installation of a roll bar, bucket seats, 6-point harnesses and circuit breakers, and of course the carpets, leather and superfluous parts of the dashboard and central tunnel. With only 108 examples produced, the F355 Challenge was a rarity that ran until 2000 when the 360 Challenge gradually replaced it.

The Ferrari F355 Challenge we present to you was delivered new in France on March 3, 1995 and registered a year later to Mr. J-M. Mora who raced with Mr. B. Chauvin in the newly created F355 Challenge. Chauvin in the newly created Ferrari Challenge championship. Sold in 2000, the Ferrari was seen in many races at the very beginning of its career with M.Chauvin behind the wheel until 1996 when it was M.Mora's turn to race on the most famous circuits in Western Europe: Paul Ricard, Nurburgring, Nogaro, Zandvoort (etc.). During these races, the Ferrari sported a red livery with blue and then red and yellow stripes. In 1998 Mora finished 6th in the Ferrari Europe Series Challenge. He continued to race the car until 1999. In 2000 the car was bought by Mr H. Cassenal who had a FFSA passport made the following year to run in the GT class.

Later on, we could meet this racing stallion on the circuit of Le Vigeant for the charity Operation "500 Ferrari against cancer" between 2006 and 2012.

This Ferrari F355 Challenge arrived in its original configuration and has only 25,000 kilometres on the clock. On the outside, the red paintwork is tightly stretched over the entire bodywork; at the rear, the mythical light grille with the French flag painted on it can be seen. The adjustable challenge spoiler as well as the aluminium wheels specific to the competition model and painted in white complete the exterior of the berlinette. The right rear quarter window houses the quick-fill fuel filler flap.
The interior of this F355 has little to do with the production model where luxurious leather is mixed with a certain refinement and comfort; here, the two seats are replaced by two red fabric buckets embroidered with "challenge" on the headrests, a roll bar is installed, the door panels are equipped with carbon panels and the carpets have been replaced by aluminium anti-slip plates. Only the black leather dashboard and some elements of the central tunnel remain, where the characteristic Ferrari gearbox can be found.
A lot of work has been done recently to bring the car back to its full racing potential; the clutch was replaced last year and the brakes overhauled at a cost of more than 5,000 Euros; a complete paint job, a new exhaust system and the replacement of the spark plugs were also carried out in 2020 at a cost of more than 6,000 Euros.

The upper and lower wishbones and their silent-blocks were replaced in the same year, with a geometry check, as well as the ball joints, at a cost of 5,500 euros. All this work was carried out at LDO Racing, renowned for its quality work on the cars of the Maranello firm.
It is therefore a completely revised car that we present to you, ready to take to the road as much as the circuits, the F355 Challenge is surely one of the most desirable Ferraris of the end of the 20th century.

RedBull
3

64
BURBSTONE
TRACK EVENTS

N° 26

PORSHE 911 2.2T TARGA

1970

Numéro de série 9110110020
Bel état de restauration
Nombreux travaux effectués
Carte grise francaise

70 000 / 90 000 €

Au printemps 1948, la Porsche n° 1 sort d'un petit atelier de Gmünd en Autriche : c'est un roadster biplace à moteur Volkswagen modifié, placé en position centrale sur un châssis tubulaire ... et le 356e projet du professeur Ferdinand Porsche. Une petite série suivra : 23 coupés et 23 cabriolets, tous à carrosserie aluminium, mais à moteur reculé en arrière de l'essieu et châssis en tôle emboutie. Dès 1950 l'acier remplace l'alu, la production est transférée à Stuttgart et évolue rapidement : moteurs 1300 puis 1500, choix de plusieurs carrosseries. Épargnée par les appendices et excroissances des modèles ultérieurs, la première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté originels 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. En 1968, à la fin de l'année, elle bénéficie de l'injection mécanique Bosch pour cause de normes anti-pollution américaines, les États-Unis constituant le principal marché de Zuffenhausen. La puissance passe alors à 170 CV. La cylindrée de la 911 sera ensuite portée à 2,2 litres en 1969. Cette version est certainement le modèle le plus polyvalent de la gamme de l'année 1970. Moins pointue que la version S certes plus puissante, mais dont le couple maxi est placé beaucoup plus haut, la 2.2 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, considérée comme une grossièreté esthétique, l'épais arceau chromé est devenu la touche caractéristique de la Targa qui est encore ajouté aujourd'hui sur les versions modernes. Le Targa séduira surtout les États-Unis, immense marché pour la firme allemande.

Le modèle présenté est une 2,2L version T avec carburateurs de couleur dark teal. Cette Porsche 911 2.2 T fut livrée neuve aux États-Unis et immatriculée pour la première fois en janvier 1970. Esthétiquement, beaucoup d'éléments furent refaits à neuf récemment par le propriétaire actuel aidé de son père dont :
-les pare-chocs en chromes
-le pare-brise
-la lunette arrière
-le toit Targa en vinyle
-les rétroviseurs
-tout le système de feux, clignotants et phares.

Dans l'habitacle, la sellerie en cuir noir est en très bon état de même que le tableau de bord, caractéristique des 911 depuis le commencement jusqu'à aujourd'hui. C'est mécaniquement que cette Porsche 2.2T Targa se démarque.

En effet, le moteur connut une très importante révision toujours effectuée par le propriétaire et son père ; ces derniers nous indiquent que sont refaits à neuf :
-l'embrayage
-Les disques de freins arrière et les plaquettes arrière
-les joints et les pointeaux des carburateurs Zénith double corps
-le démarreur
-le maitre-cylindre
-le réservoir
-l'alternateur
-la courroie de distribution
-les rotules de directions
-le système d'allumage complet

C'est aujourd'hui une automobile qui se présente à nous dans un bel état malgré les quelques éléments esthétiques propres aux versions US, elle saura ravir son prochain propriétaire tant la 911 est une voiture facile à utiliser et terriblement attachante.

Notre essai routier a démontré que cette automobile n'a rien perdu de son caractère dynamique et que le plaisir de conduire reste toujours aussi incomparable.

Serial number 9110110020
Good condition of restoration
Many works done
French Title

In the spring of 1948, Porsche No. 1 came out of a small workshop in Gmünd, Austria: it was a two-seater roadster with a modified Volkswagen engine, centrally positioned on a tubular chassis... and the 356th project of Professor Ferdinand Porsche. A small series followed: 23 coupes and 23 cabriolets, all with aluminium bodies, but with the engine set back behind the axle and a pressed sheet metal chassis. From 1950 onwards, steel replaces aluminium, production is transferred to Stuttgart and evolves rapidly: 1300 and then 1500 engines, choice of several body styles. Spared the appendages and excrescences of later models, the first generation of the 911 seduces by the original simplicity and purity of its line. Long neglected in favour of more recent and more demonstrative cars, it is today 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 two-litre 130 HP engine. In 1968, at the end of the year, it was fitted with Bosch mechanical injection due to American anti-pollution standards, the United States being Zuffenhausen's main market. The power was increased to 170 HP. The displacement of the 911 was then increased to 2.2 litres in 1969. This version was certainly the most versatile model in the range in 1970. The 2.2 is less sharp than the S version, which is more powerful but has a much higher maximum torque, but is more pleasant to drive in regular use. The weight of the car is only slightly over a ton, something that is almost impossible to achieve on a production car today. The Targa version was presented in 1965 at Frankfurt and was the only convertible version of the 911 range until the 1980s. Initially considered a cosmetic blunder, the thick chrome hoop became the Targa's signature touch, which is still added today on modern versions. The Targa was especially attractive to the United States, a huge market for the German firm.

The model presented is a 2.2L T version with dark teal carburettors. This Porsche 911 2.2 T was delivered new to the USA and registered for the first time in January 1970. Aesthetically, many elements were recently redone by the current owner with the help of his father, including:
-the chrome bumpers
-the windscreen
-the rear window
-Targa vinyl roof
Targa vinyl roof -Mirrors
-all the lights, indicators and headlights.

In the interior, the black leather upholstery is in very good condition, as is the dashboard, which has been characteristic of 911s from the beginning to the present day.

Mechanically, this Porsche 2.2T Targa stands out. Indeed, the engine has undergone a major overhaul, always carried out by the owner and his father, who tell us that the following have been rebuilt:
-the clutch
-rear brake discs and pads
-the seals and needles of the Zenith double body carburettors
-the starter
-the master cylinder
-the tank
-alternator
-timing belt
-the steering ball joints
-the complete ignition system

This car is now in a beautiful condition despite the few aesthetic elements specific to the US versions, it will delight its next owner as the 911 is an easy to use and terribly endearing car.

Our test drive showed that this car has lost none of its dynamic character and that the driving pleasure remains as incomparable as ever.

N° 27

ALFA ROMEO CODA TRONCA SPIDER 2000 **1978**

Numero de série 2466059
Nombreuses factures et manuel d'entretien d'epoque
Cabriolet charmant et dynamique
Carte grise française

25 000 / 35 000 €

Présenté à Genève en février 1966 sous le nom de Spider Duetto, le petit roadster d'Alfa Romeo est basé sur une plate-forme de Giulia 105. Il succède alors au mythique Spider Giulietta sorti en 1955. Derrière ce dessin presque intemporel se cache un grand nom de l'Italie : Battista Pininfarina, le créateur. Depuis toujours, les moteurs Alfa Romeo sont synonymes de sportivité et de plaisirs de conduire. Elle est lancée avec un 4 cylindres 1570 cm3 à quatre arbres à cames en tête de 109 ch, puis en 1971 le Spider devient 2000 Veloce et adopte un nouveau moteur plus puissant tout en aluminium de 1962 cm3, de type longue course, développant 128 ch en version carburateur. L'Alfa Romeo Spider Duetto présentée en 1966 a eu une carrière exceptionnellement longue, restant pendant plus de 15 ans l'unique représentante de la série des Giulia. Outre son caractère enjoué et sa sonorité mélodieuse, le double arbre Alfa Romeo présente l'avantage d'être puissant et très solide pourvu que l'on respecte les temps de chauffe.

Notre exemplaire « Coda Tronca » (version courte) se présente avec une belle peinture rouge bien tendue et sans oxydation, la sellerie en skaï noir est en bon état général et la capote de toile noire est neuve. Les chromes et les habillages extérieurs sont également très bien conservés.

Notre essai routier a démontré le bon fonctionnement du 4 cylindres Twin Cam Bialbero et de la boite de vitesse manuelle. Cet exemplaire sera remis à l'acquéreur avec un bon suivi de l'historique, de nombreuses factures et contrôles techniques ayant été effectués récemment. Quelle que soit la saison de l'année, on ne boude jamais le plaisir de prendre le volant d'un cabriolet, surtout lorsque celui-ci est signé Alfa Romeo.

Serial number 2466059
Numerous invoices and service manuals from the period
Charming and dynamic convertible
French title

Presented in Geneva in February 1966 under the name Spider Duetto, the small Alfa Romeo roadster was based on a Giulia 105 platform. It was the successor to the legendary Spider Giulietta which had been launched in 1955. Behind this almost timeless design is a great Italian name: Battista Pininfarina, the designer. Alfa Romeo engines have always been synonymous with sportiness and driving pleasure. It was launched with a four-cylinder 1570 cc engine with four overhead camshafts and 109 bhp, then in 1971 the Spider became 2000 Veloce and adopted a new, more powerful, all-aluminium 1962 cc long-stroke engine developing 128 bhp in carburettor version. The Alfa Romeo Spider Duetto presented in 1966 had an exceptionally long career, remaining the only representative of the Giulia series for over 15 years. In addition to its playful character and melodious sound, the Alfa Romeo double shaft has the advantage of being powerful and very solid, provided that the warm-up time is respected.

Our "Coda Tronca" (short version) is presented with a beautiful red paintwork, well tended and without oxidation, the black skai upholstery is in good general condition and the black canvas top is new. The chrome and exterior trim are also very well preserved.

Our test drive demonstrated that the Twin Cam Bialbero 4-cylinder engine and the manual gearbox are working well. This car will be handed over to the buyer with a good history, as many invoices and technical checks have been carried out recently. Whatever the time of year, one never misses the pleasure of driving a cabriolet, especially when it is an Alfa Romeo.

Alfa Romeo

Osenat

N° 28

LAMBORGHINI MUCIELAGO LP640-4 **2008**

Numéro de série ZHWBE37SO8LA03090
Boite robotisée E-Gear – 55 000 km d'origine
V12 - 6,5 litres – 48 soupapes - 640 chevaux
L'une des Lamborghini les plus désirables

150 000 / 180 000 €

L'histoire de la Murcielago démarre en 2002 sous l'ère du rachat de Lamborghini par Audi. C'est d'ailleurs le premier modèle présenté depuis le rachat de la firme italienne. Son design iconique est signé Luc Donckerwolke et s'inspire directement des avions de chasse et bombardiers furtifs tel que le F-117 Nighthawk. La Murcielago, visant à concurrencer la Ferrari 575M sur le segment des super-sportives, tire son nom « chauve-souris » d'un taureau célèbre pour avoir résisté à 24 coups d'épée lors d'une corrida en 1879. Digne successeur de la Diablo, ce modèle reprend son V12 qui sera réalésé à 6,2L puis 6,5L pour la seconde génération. Cette deuxième génération dont nous présentons ici un bel exemplaire portera le nom de LP640. LP pour Longitudinal Posteriore (position du moteur) et 640 pour ses 640 chevaux. La boite robotisée E-Gear 6 rapports sera désormais proposée en option.

La phase 2 affiche des modifications esthétiques principalement sur la partie avant. La nouvelle version arbore un nouveau pare-chocs avant avec de nouvelles entrées d'air et de nouvelles optiques de phares.
Le pare-chocs arrière est aussi redessiné, l'ancienne double sortie d'échappement étant remplacée par une sortie unique en forme hexagonale.

Notre exemplaire se présente dans un bel état de conservation avec sa peinture blanc nacré et son intérieur cuir noir et rouge. Notre essai routier a démontré que l'automobile n'a perdu aucun de ses chevaux, loin de là, et que la boite fonctionne normalement.
Un futur collector qui ne fera que devenir d'autant plus désirable et qui promet à son futur propriétaire de réelles sensations de pilotage extrême.

Serial number zhwbe37so8la03090
E-gear - 55,000 km original
V12 - 6.5 litre - 48 valves - 640 hp
One of the most desirable lamborghinis
French title

The Murcielago's history began in 2002 when Lamborghini was bought by Audi. It is the first model to be presented since the takeover of the Italian firm. Its iconic design is by Luc Donckerwolke and is directly inspired by stealth fighters and bombers such as the F-117 Nighthawk. The Murcielago, which aims to compete with the Ferrari 575M in the super-sport segment, takes its 'bat' name from a bull famous for having withstood 24 blows from a sword during a bullfight in 1879. A worthy successor to the Diablo, this model uses the same V12 engine, which was upgraded to 6.2L and then 6.5L for the second generation. This second generation, of which we are presenting a beautiful example here, was named LP640, LP for Longitudinal Posteriore (engine position) and 640 for its 640 horsepower. The 6-speed E-Gear robotised gearbox will now be offered as an option. Phase 2 features cosmetic changes, mainly on the front end. The new version has a new front bumper with new air intakes and new headlight lenses. The rear bumper has also been redesigned, with the former double exhaust tailpipe replaced by a single hexagonal tailpipe.

Our example is in beautiful condition with its pearl white paint and black and red leather interior. Our test drive showed that the car has not lost any of its horsepower, far from it, and that the gearbox works normally.
A future collector that will only become more desirable and promises its future owner real extreme driving sensations.

N° 29

BMW Z3 M ROADSTER

1997

Numéro de série WBSCK91090LD20700
Le mythique L6 de la M3 e36 – BVM 5 rapports
Historique limpide depuis la mise en circulation
92 000 km d'origine – carte grise française

25 000 / 35 000 €

C'est au début des années 1990 que renait le merveilleux segment phare des 70's : le roadster. Compacte, racé, abordable et alimenté par un moteur avant, le Z3 remplit tous les critères d'un roadster réussi. La firme Bavaroise nous rappelle ici son histoire avec un clin d'œil au cabriolet 507, initié quelques années plus tôt avec le Z1.
BMW avait pour ambition celle de séduire le marché américain avec son Z3, les lignes d'assemblage seront donc implantées en Caroline-du-Sud. Le Z3 sera disponible dès 1996, d'abord aux USA puis en Europe. Ce modèle sera dès ses débuts un franc succès commercial, à tel point que BMW dut rapidement imposer un délai de livraison de 6 mois à ses clients. A noter que le succès du Z3 fut également immédiat grâce à un merveilleux coup de publicité au cinéma. Présenté en 1995 dans GoldenEye, James Bond y quittait son habituel Aston Martin pour se mettre au volant d'un roadster allemand, mais pas des moindres : le Z3 dans sa version 1.8 litre.

Pour sa version M, le Z3 arbore une préparation moteur et esthétique digne d'une cure de stéroïdes. Des passages de roues arrière élargies jusqu'au bouclier avant retravaillé, en passant par 4 sorties d'échappement et des jantes 17' : le roadster Z3 M démontre dès sa sortie la maitrise du département Motorsport.
Côté habitacle, le Z3 M se pare d'un intérieur mettant en exergue le luxe et la sportivité du roadster. On y retrouve les éléments classiques des BMW de cette générations, du cuir à profusion, des sièges baquets réglables électriquement et une haute qualité de finitions. Quant à la sportivité, elle nous est évidement rappelée par les inserts M sur les compteurs, les bas de portes, le volant et le pommeau de vitesse de la boite courte. Cerclés de chrome, les compteurs viennent souligner le caractère méchant (nerveux) de l'auto ; un compte-tours allant jusqu'à 8 000 tr/mn, un compteur de vitesse plafonné à 280 km/h et 3 nanomètres en dessous de l'autoradio (horloge, température extérieure et température d'huile).

La motorisation du Z3 M ne laissera personne indifférent. Paré du 6 cylindres en ligne de la M3 E36, la phase 1 du roadster ne développait pas moins de 321 cv à 7 400 tr/mn. De quoi propulser les 1 410 kg du roadster dans des accélérations fulgurantes, avec un 0 à 100 km/h effectué en seulement 5,5 secondes. Le tout accompagné d'une symphonie envoutante et ce avec une consommation proche du raisonnable : 11,1 litres au 100 en conduite mixte.

Le modèle que nous présentons est un Z3 M roadster première génération, livré neuf en France en juillet 1997 avec sa boite de vitesse manuelle 5 rapports « M Shift Tech » et son L6 de 3201 cm3. Paré d'une peinture gris métallisé « Arktissilber », d'une capote noire et d'un intérieur en cuir également noir, notre coupé cabriolet affiche avec discrétion le poids des années ; les cuirs toujours tendus et l'habitacle en bel état de conservation. Nous soulignons néanmoins un léger trou de cigarette sur le cuir du siège conducteur, en corrélation avec l'option « version fumeur » dont est doté notre modèle. Quant à la peinture, elle fut récemment refaite, ce qui nous permet de présenter ce modèle iconique dans une agréable fraicheur de conservation.
Achetée en 2003 par le propriétaire, notre exemplaire est accompagné d'un historique limpide autant sur son kilométrage que sur son entretien.

Notre essai routier a démontré un bon fonctionnement général du véhicule, la puissance promise à l'époque par BMW semble ne rien avoir perdu de sa superbe. Il en va de même pour la fluidité de la boite courte qui promet des sensations loin de l'aseptisation moderne.
Nous vous offrons la chance d'acquérir un déjà collector, puissant et élégant, aussi à l'aise en été qu'en hiver.

Serial number WBSCK91090LD20700
Mythical M3 E36 engine - 5-speed manual
Clear history since new
92,000 original km - French title

In the early 1990s, the wonderful flagship segment of the 70's was reborn: the roadster. Compact, stylish, affordable and powered by a front engine, the Z3 fulfils all the criteria of a successful roadster. The Bavarian firm reminds us of its history with a nod to the 507 convertible, initiated a few years earlier with the Z1.
BMW's ambition was to seduce the American market with its Z3, so the assembly lines were located in South Carolina. The Z3 was available from 1996, first in the USA and then in Europe. This model was a commercial success from the start, so much so that BMW quickly had to impose a 6-month delivery period on its customers. The success of the Z3 was also immediate thanks to a wonderful publicity stunt in the cinema. In the 1995 film GoldenEye, James Bond left his usual Aston Martin and got behind the wheel of a German roadster, but not the least: the Z3 in its 1.8 litre version.

For its M version, the Z3 has been given an engine and styling treatment worthy of a steroid treatment. From the widened rear wheel arches to the reworked front bumper, via 4 exhaust outlets and 17' rims: the Z3 M roadster demonstrates the mastery of the Motorsport department right from the start.
The interior of the Z3 M emphasises the luxury and sportiness of the roadster. The interior features the classic BMW elements of this generation, with plenty of leather, electrically adjustable bucket seats and a high quality finish. As for the sportiness, it is obviously reminded by the M inserts on the meters, the door sills, the steering wheel and the gear knob of the short gearbox. The chrome-rimmed meters underline the car's mean (nervous) character; a tachometer that goes up to 8,000 rpm, a speedometer capped at 280 km/h and 3 nanometres below the car radio (clock, outside temperature and oil temperature).
The engine of the Z3 M will not leave anyone indifferent. Equipped with the 6-cylinder in-line engine of the M3 E36, the first phase of the roadster developed no less than 321 hp at 7,400 rpm. This was enough to propel the 1,410 kg roadster into lightning acceleration, with a 0 to 100 km/h time of only 5.5 seconds. All of this is accompanied by a bewitching symphony, with fuel consumption close to reasonable: 11.1 litres per 100 km in mixed driving.

The model we present is a first generation Z3 M roadster, delivered new in France in July 1997 with its 5-speed manual gearbox "M Shift Tech" and its L6 of 3201 cm3. Adorned with a grey metallic "Arktissilber" paint job, a black soft top and a black leather interior, our coupé cabriolet discreetly displays the weight of the years; the leathers are still tight and the interior is in a good state of preservation. However, we would like to point out that there is a slight cigarette hole on the driver's seat leather, which correlates with the "smoker's version" option that our model has. As for the paintwork, it was recently redone, which allows us to present this iconic model in a pleasantly fresh state of preservation.
Purchased in 2003 by the owner, our example comes with a clear history of both mileage and maintenance.

Our test drive showed the car to be in good working order and the power promised at the time by BMW seems to have lost none of its superbness. The same goes for the smoothness of the short gearbox, which promises a feeling far from the modern asepticism.
We offer you the chance to acquire an already collector's item, powerful and elegant, as comfortable in summer as in winter.

Osenat

1978	ALFA ROMEO Duetto Spider Coda Tronca	**p. 108**
1972	ALFA ROMEO Giulia 1300 GT Junior	**p. 60**
1963	ALFA ROMEO Giulia Sprint 1600	**p. 16**
1966	ALFA ROMEO Giulia Sprint GTA	**p. 40**
1957	ALFA ROMEO Giulietta Spider	**p. 84**
1959	ALFA ROMEO Giulietta Spider Veloce	**p. 68**
1968	ASTON MARTIN DBS Saloon	**p. 48**
1955	AUSTIN Healey 100/4 BN1L	**p. 74**
1987	AUSTIN-ROVER Mini Park Lane	**p. 90**
1969	BMW 1600-2 Cabriolet	**p. 94**
1938	BMW 327 Cabriolet	**p. 10**
1997	BMW Z3 M Roadster	**p. 114**
1968	CITROËN DS 21 Cabriolet Ivanoff	**p. 64**
1960	DB Le Mans Luxe	**p. 24**
1997	FERRARI 550 Maranello GTE LMGT XI Racing	**p. 78**
1995	FERRARI F355 Challenge	**p. 100**
1966	JAGUAR Type E S.1 4,2l FHC	**p. 52**
1964	JAGUAR Type S 3,4L	**p. 88**
1960	JAGUAR XK150 FHC	**p. 34**
2008	LAMBORGHINI Murcielago LP-640-4	**p. 112**
1982	LAND ROVER Range Rover RR200	**p. 98**
1979	LAND ROVER Range Rover Suffix F	**p. 70**
1958	MERCEDES-BENZ 190 SL	**p. 30**
1955	MG TF 1500	**p. 14**
1970	PORSCHE 911 2,2T Targa	**p. 104**
1920	SALSMSON AL3	**p. 6**
1955	STUDEBAKER President Speedster	**p. 56**
1960	TRIUMPH TR3A	**p. 20**
1966	TRIUMPH TR4A IRS	**p. 36**

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11 % HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). **Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.**

TVA

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

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.
Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.
Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

Ordres d'achat

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

Enchérir par téléphone

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

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :
Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou sur internet : www.osenat.com
Paiement
Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.
Le paiement peut être effectué :
- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 1 000 € pour les commerçants
- 1 000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

Enlèvement des achats – Frais de stockage

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

- 10 € par jour pour un meuble ou une automobile
- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

Exportation des biens culturels.

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

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

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes) Interencheres Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3.59% inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8 %inc tax).**

VAT RULES

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

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.
No claim can be accepted for minor restoration or small damages.
It is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.
All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.
Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

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

Bidding by telephone

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

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.

Access to the lots during the sale

For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

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

Payment

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

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

Collection of Purchases – Storage fees

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

Export

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

Preemption right

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

Catalogue descriptions

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

Crédits Photos :
Osenat © Christian Martin
© Eric Sander

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

Automobilia & Automobiles de Collection

Dimanche 4 juillet 2021
à 17h

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

Formulaire à retourner au

a.rebelo@osenat.com

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

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE* — DATE / *DATE*

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

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