FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

YOUNGTIMERS

Lundi 20 décembre 2021

VERSAILLES

CONSULTANTS

Patrice MOREAU
automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET
automobiles@osenat.com

Les automobiles présentées devront être récupérées par leurs acheteurs ou leurs vendeurs directement à la suite de la vente ou le 21 Décembre au Domaine de Madame Elisabeth de 9h à 12h au 73 av. de Paris 78000, Versailles. Tout lot non récupéré sera redirigé au grand Garage Napoléon, 5 rue Royale à Fontainebleau.
Un supplément de 200 € vous sera demandé pour le transport.

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

Lundi 20 décembre 2021

YOUNGTIMERS & COLLECTOR CARS

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
Lundi 20 décembre à 14h
Hôtel des ventes du Château
13, avenue de Saint-Cloud
78000 Versailles

Expositions publiques
Samedi 18 décembre
de 11h à 17h
Dimanche 19 décembre
de 11h à 17h
Lundi 20 décembre
de 11h à 12h
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

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
Instagram : osenatyoungtimers

Collection d'un passionné

LOTS N°1 À 11

N° 1

Photo d'un modèle similaire

ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET **1974**

Numéro de série DRB17104
Carte grise française

25 000 / 45 000 €

Lancée en grande pompe en 1971, la Rolls Royce Corniche est en réalité l'évolution du rare cabriolet Silver Shadow qui fut développé en grâce à l'alliance de la firme britannique avec le carrossier londonien H.J Mulliner Park Ward. Elégance absolue, ce nouveau modèle est surement l'une des premières Rolls Royce où l'on préfère conduire qu'être conduit : son confort royal, sa facilité de manœuvre et la richesse de ses équipements en fera la coqueluche des célébrités dans le Monde entier jusqu'à la fin des années 1990. La cible de la marque de Crewe est principalement le marché américain et une version US légèrement restylée voit le jour en 1974 comprenant les éléments de sécurité inhérents aux Etats-Unis.

Le modèle que nous vous présentons fait partie de cette série. D'origine américaine, il arbore une peinture blanche qui vient contraster la capote bleue marine ; parfait pour se croire sur un véritable yacht roulant. N'ayant pas roulé depuis quelques mois, une révision mécanique sera nécessaire mais dans l'ensemble la voiture est dans un état correct et de petits travaux seront nécessaires pour lui rendre sa superbe d'autrefois.
Le modèle Corniche est sans doute un Graal pour tous les amateurs de style et de confort ; la modernité de la voiture est bluffant et on ne peut qu' être conquis lorsque l'on prend n'importe laquelle des quatre vraies places que comptent la voiture même si la meilleure reste derrière le volant.

Serial number DRB17104
American origin
To be serviced
French registration

Launched with great fanfare in 1971, the Rolls Royce Corniche is in fact the evolution of the rare Silver Shadow convertible which was developed in alliance with the London coachbuilder H.J Mulliner Park Ward. Absolute elegance, this new model is surely one of the first Rolls Royces where one prefers to drive than to be driven: its royal comfort, its ease of manoeuvring and the richness of its equipment will make it the darling of celebrities all over the world until the end of the 1990s. Crew's target market was primarily the US market and a slightly restyled US version was introduced in 1974 with US safety features.
The model we present to you is part of this series. It is American in origin and has a white paint job that contrasts with the navy blue top; perfect for making you think you're on a real rolling yacht. Not having been driven for a few months, a mechanical revision will be necessary but overall the car is in a correct condition and some minor work will be necessary to bring it back to its former glory.
The Corniche model is without doubt a Holy Grail for all lovers of style and comfort; the modernity of the car is amazing and one can only be conquered when taking any of the four real seats that the car has, even if the best one is behind the wheel.

N° 2

PORSCHE 924 2.0L

1983

Numéro de série WPOZZZ92ZBN403782
A réviser
Carte grise française

2 000 / 5 000 €

Se présentant sous sa belle robe de couleur « bleu Monaco » d'origine Porsche, cette 924 est sortie d'usine en 1983 avec un intérieur Pacha. Première des Porsche à moteur avant, la 924 propose un bon compromis entre une voiture sportive et économique, le résultat est une voiture très amusante à conduire et particulièrement fiable avec son bas moteur d'origine Audi. Longtemps mal-aimé le modèle sera rapidement boudé par les collectionneurs et subira les affres des modifications dans les années 2000. Aujourd'hui un modèle en bel état et peu kilométré est rare mais se négocie encore en dessous des 10 000 euros, c'est donc une voiture à acheter rapidement.
Esthétiquement, la peinture de notre exemplaire serait à rafraîchir, l'intérieur quant à lui est en bel état malgré une déchirure sur le siège conducteur. La mécanique est à réviser car la voiture n'a pas roulé depuis quelques mois.
Rare dans cette teinte particulière, profitez d'une voiture typique des années 1980 et rouler avec l'un des meilleurs blasons du monde entre les mains.

Serial number WPOZZ92ZBN403782
To be revised
French title

Presenting itself in its beautiful original Porsche «Monaco blue» colour, this 924 left the factory in 1983 with a Pacha interior. The first Porsche with a front engine, the 924 offers a good compromise between a sporty and economical car, the result is a very fun to drive car and particularly reliable with its low engine from Audi. Long disliked, the model will be quickly shunned by collectors and will undergo the throes of modifications in the 2000s. Today a model in good condition and with few kilometres on it is rare but still trades for less than 10,000 euros, so it is a car to buy quickly for all those who prefer performance to style.
Aesthetically, the paintwork of our example needs to be refreshed, the interior is in good condition despite a tear on the driver's seat. The mechanics need to be revised as the car has not been driven for a few months.
Rare in this particular colour, enjoy a typical 1980's car and drive with one of the best crests in the world in your hands.

Osenat

N° 3

PORSCHE 944

1983

Numéro de série WPOZZZ94ZEN402538
Boite automatique
A réviser
Carte grise française de collection

3 000 / 6 000 €

Notre exemplaire de 1983 a connu des jours meilleurs mais quelques petits travaux doivent être effectués afin de rendre toute sa superbe à ce modèle mythique d'une époque ou Porsche cherchait à remplacer sa 911. Equipée d'une boite automatique, cette voiture peut devenir le parfait petit « daily » sous un blason prestigieux.

Serial number WPOZZZ94ZEN402538
Automatic gearbox
To be serviced
French collector's registration

Our 1983 model has seen better days but some minor work needs to be done to restore this mythical model to its former glory when Porsche was looking to replace its 911. Equipped with an automatic gearbox, this car can become the perfect little «daily» under a prestigious coat of arms.

180
220
260
60
20
5
4
3
2
1

N° 4

Photo d'un modèle similaire

LINCOLN MARK IV

1973

Numéro de série 3Y89A909578
Intérieur Cartier
Carte grise française de collection

4 000 / 6 000 €

Il existe des cultures qui semblent souvent proches mais qui sont en fait tout à fait différentes et c'est le cas de l'Europe et des Etats-Unis notamment sur la question automobile. En effet, le modèle que nous vous présentons est peu commun sur nos petites routes françaises tant il impose par sa taille et sa prestance. Sortie en 1972, le modèle se dévoile sous une forme de coupé qui malgré ses quasiment 6 mètres de long reste très élégant et particulièrement bien dessiné avec d'importantes surfaces vitrées qui donnent à la voiture une impression de cocon confortable et lumineux.
Déplacée à l'aide d'un gros moteur V8 de 7.5L de cylindrée très coupleux il est assorti à une boite de vitesse automatique à 3 rapports idéale pour le cruising sur les nationales. Très confortable à l'intérieur, notre modèle est équipé de la sellerie en velours rouge cartier qui apporte une élégance digne des salons les plus feutrés accompagnés de tous ces réglages électriques proposés de série sur le modèle.
Avec un agréement de conduite de grande qualité et un style incomparable, cette Lincoln est le meilleur moyen de vous démarquer sur les routes ou lors des rallyes en anciennes.

Serial number 3Y89A909578
Cartier interior
French collector's title

There are cultures that often seem to be close but are in fact quite different, and this is the case of Europe and the United States, especially when it comes to cars. Indeed, the model we are presenting to you is not very common on our small French roads, so imposing is its size and presence. Released in 1972, the model is revealed in the form of a coupe which, despite its almost 6 meters long, remains very elegant and particularly well designed with large glass surfaces which give the car a comfortable and luminous cocoon impression.
Powered by a large 7.5L V8 engine with plenty of torque and a 3-speed automatic transmission ideal for cruising on the main roads. Very comfortable inside, our model is equipped with cartier red velvet upholstery which brings an elegance worthy of the most hushed living rooms accompanied by all these electric adjustments proposed as standard on the model.
With its high quality driving experience and unmistakable style, this Lincoln is the best way to stand out on the roads or during vintage rallies.

Photo d'un modèle similaire

N° 5

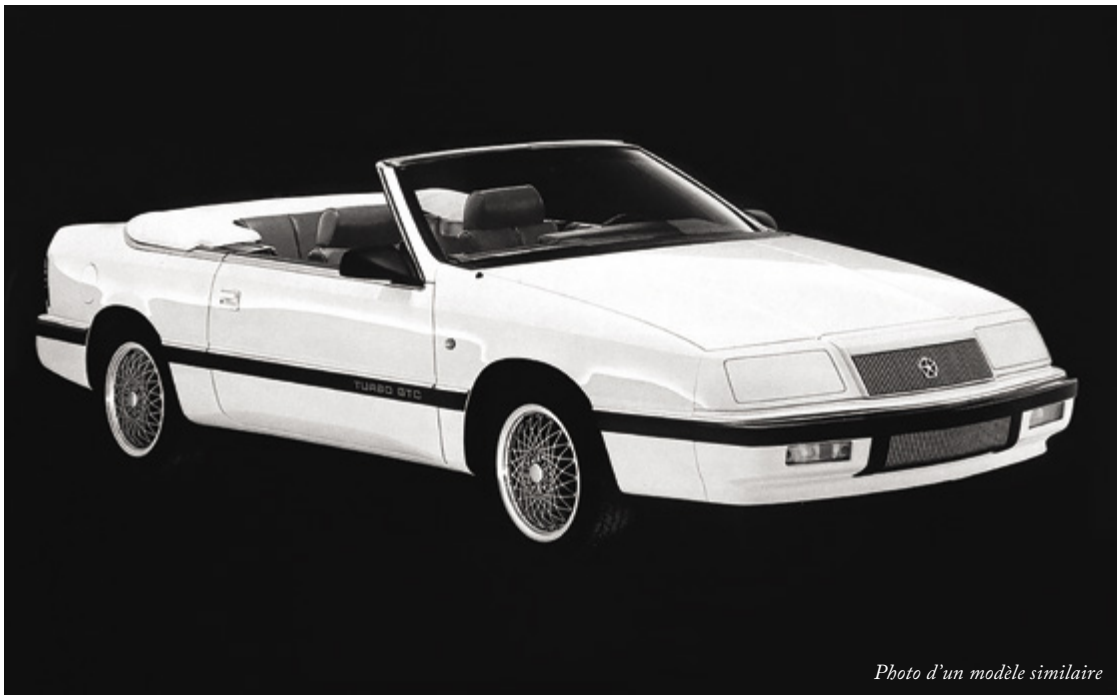

Photo d'un modèle similaire

CHRYSLER LE BARON CABRIOLET 1989

2.2L TURBO
Numéro de série 1C3XJ45JXKG129575
Boite automatique
Carte grise française

2 000 / 4 000 €

Rares sur nos routes, le modèle Le Baron de 1989 est revu en termes de style mais aussi d'aérodynamisme. La voiture embarque également un ordinateur de bord permettant des réductions de carburant incrusté dans un intérieur tout en cuir rappelant les heures de gloires de l'automobile américaine.

Notre modèle de 1989 est équipé du moteur 4 cylindres 2.2L alimenté par un Turbo le tout transmis via une boite de vitesse automatique aux roues avant. Avec une capote rouge neuve et un intérieur dans un bel état de présentation, cette Le Baron n'attend que vous pour prendre la route en ayant pris le soin d'effectuer une petite révision mécanique.

Serial number 1C3XJ45JXKG129575
Automatic gearbox
French title

Rarely seen on our roads, the 1989 Le Baron model is revised in terms of styling and aerodynamics. The car also features a fuel-saving on-board computer embedded in an all-leather interior reminiscent of the glory days of the American automobile.

Our 1989 model is equipped with a turbocharged 2.2L 4-cylinder engine, which is transmitted via an automatic gearbox to the front wheels. With a new red soft top and a beautifully presented interior, this Le Baron is waiting for you to get back on the road with a little mechanical revision.

N° 6

CHRYSLER LE BARON CABRIOLET V6 1990

Numéro de série 1C3BJ453XLG474909
Boite de vitesse automatique
Carte grise française

2 000 / 4 000 €

Se présentant sous une peinture blanche, cette Le Baron de 1990 est motorisée par le V6 d'origine Mitsubishi connu pour sa robustesse et sa fiabilité ; c'était le plus haut niveau des finitions à l'époque où Chrysler axait les ventes de son cabriolet vers une clientèle raffinée.
Une fois une révision mécanique effectuée, profitez de l'agréement de conduite de ce cabriolet à la fois souple et puissant.

Serial number 1C3BJ453XLG474909
Automatic gearbox
French registration

Presented in white paint, this 1990 Le Baron is powered by the original Mitsubichi V6 engine known for its strength and reliability; it was the highest level of finish at the time when Chrysler was accessing sales of its convertible to a refined clientele.
After a mechanical overhaul, enjoy the driving pleasure of this smooth and powerful convertible.

Photo d'un modèle similaire

N° 7

LINCOLN TOWNCAR LIMOUSINE

Numéro de série J737 LTP
Titre de circulation anglais
A dédouaner

1 000 / 2 000 €

Atypique c'est le mot ! Cette limousine Lincoln se présente sous une peinture rose pastel idéale pour la discrétion en ville. Equipée d'un V8 4.6L et d'une boite automatique à 4 rapports, la Towncar est la représentation de la limousine américaine par excellence. Visible dans beaucoup de films et séries des années 1990, elle représente le faste des boulevards de Las Vegas et les nuits endiablées.
Notre exemplaire est à remettre en route.

Serial number J737 LTP
English title
To be cleared by customs

Atypical is the word! This Lincoln limousine is presented in a pastel pink paint job ideal for discretion in town. Equipped with a 4.6L V8 and a 4 speeds automatic gearbox, the Towncar is the quintessential American limousine. Seen in many movies and series of the 1990's, it represents the glamour of the Las Vegas boulevards and the wild nights.
Our example is in need of restoration.

N° 8

PORSCHE 911

1976

Numéro de série 9117300328
Numéro de moteur 63H01209
Kit Carrosserie en fibre de verre
Carte grise française

12 000 / 18 000 €

911, trois chiffres qui ont fait rêver un nombre incalculable de passionnés de voitures de sport et à juste titre : moteur de légende, voiture bien équilibrée et ligne inimitable.
Avec plus de 60 ans d'expérience dans le domaine, les 911 se sont bonifiées avec le temps et certaines générations se sont démarquées comme la 993, dernière version à moteur refroidi par air.
C'est dans cette optique que ce passionné prit la caisse d'une 911 type G 2.7L dans laquelle prenait place le meilleur moteur de cette génération : le coupleux 3.2L. Voulant lui donner un look moderne, il conçut une carrosserie complète en plusieurs parties de 993 qui donne un résultat assez bluffant et dont peu de personnes pourraient se targuer de savoir reconnaitre les différences.
Mécaniquement, la voiture démarre et roule mais nous n'avons pas pu effectuer d'essai routier de cette dernière et nous préconisons donc une révision afin de pouvoir prendre la route sereinement.
Si la mode est aujourd'hui aux voitures « Backdated », cette étonnante 911 est finalement une inversion de cette tendance.

Serial number 9117300328
Engine number 63H01209
Fiberglass body kit
To be serviced
French title

911, three numbers that have made countless sports car enthusiasts dream, and rightly so: legendary engine, well-balanced car and inimitable lines.
With more than 60 years of experience in the field, the

911s have improved over time and some generations have stood out like the 993, the latest version with an air-cooled engine.
With this in mind, this enthusiast took the body of a 911 type G 2.7L in which the best engine of this generation took place: the torquey 3.2L.
Wanting to give it a modern look, he designed a complete body in several parts of 993 which gives a rather bluffing result and of which few people could claim to know how to recognize the differences.
Mechanically, the car starts and runs but we were not able to test drive it and we therefore recommend a thorough overhaul in order to be able to take the road with confidence.
If the fashion today is for 'backdated' cars, this amazing 911 is finally a reversal of this trend.

N° 9

Photo d'un modèle similaire

ALFA ROMEO SPIDER 1996

Numéro de série ZAR91600006017031
Bel état de présentation
Collector
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

L'histoire d'amour entre Alfa Romeo et les cabriolets prend fin au milieu des années 1950 avec le modèle Giulietta puis suivra la Giulia voire la rare GTC dans les années 1960. C'est Pininfarina qui signera les carrosseries de la quasi-totalité des cabriolets de la marque (sauf la GTC) et cela jusqu'en 1995 où un nouveau modèle est dévoilé cette fois-ci mise en beauté par Bertone.
Notre modèle de 1996 est dans une rare configuration noire intérieur noir qui sublime les lignes tendues et agressives de la voiture. Un 4 cylindres de 2.0L à double arbres à cames nommé Twin Spark qui développe 144 chevaux vient se loger sous le capot et permet au petit cabriolet de dépasser les 200 km/h les cheveux au vent. Joli dessin, moteur mythique de chez Alfa Romeo, conduisible en tout temps : ce cabriolet très attachant n'attend plus que vous pour sillonner à nouveau nos belles routes.

Serial number ZAR91600006017031
Nice condition
Collector
French registration

Alfa Romeo's love affair with convertibles began in the mid 1950s with the Giulietta model, followed by the Giulia and the rare GTC in the 1960s. Pininfarina designed the bodywork for almost all of Alfa Romeo's cabriolets (except the GTC) until 1995 when a new model was unveiled, this time with a Bertone makeover. Our 1996 model is in a rare black interior configuration that enhances the car's taut, aggressive lines. A 2.0L twin-cam 4-cylinder engine named Twin Spark develops 144 horsepower and allows the little convertible to exceed 200 km/h with its hair blowing.
Nice design, mythical Alfa Romeo engine, drivable at all times: this very endearing convertible is waiting for you to cross our beautiful roads again.

N° 10

MERCEDES BENZ SLK 200 R171 — 1999

Numéro de série WDB1704351F112093
Boite mécanique
A réviser
Certificat d'immatriculation

3 000 / 5 000 €

L'exemplaire que nous vous présentons est sorti d'usine en 1999, il est en bon état esthétique à l'intérieur et à l'extérieur. Une importante révision mécanique sera préconisée pour prendre la route sereinement.
Avec ses 136 chevaux développés par un moteur 2.0L le tout cheveux au vent, la Mercedes SLK est une voiture à collectionner rapidement avant que la cote ne monte.

Serial number WDB1704351F112093
Mechanical box
To be overhauled
Certificate of registration

The car we are presenting you is in good condition inside and out. A major mechanical overhaul is recommended in order to take to the road with peace of mind.
With its 136 horsepower developed by a 2.0L engine, the Mercedes SLK is a car to collect quickly before the price goes up.

N° 11

PORSCHE 986 BOXSTER S

2001

Numéro de série WPOZZZ98Z2U640584
Boite mécanique
164 000 km
Carte grise française

12 000 / 18 000 €

Sorti d'usine en 2001, notre exemplaire est la première génération du petit cabriolet à succès de chez Porsche. Equipé du moteur 3.2L de la 911 en position central arrière avec une boite mécanique à 6 rapports, sa présentation esthétique est correcte malgré quelques rayures sur la carrosserie. Dans l'habitacle, la sellerie en cuir ne connait pas de défauts et la capote est étanche. Petit roadster léger, le Boxster est la recette à succès de chez Porsche et présente un beau ticket d'entrée pour tous les fans de réelles sensations de conduite.

Serial number WPOZZZ98Z2U640584
Mechanical gearbox
164 000 km
To be serviced
French registration

Our car is the first generation of Porsche's successful small cabriolet, which left the factory in 2001. Equipped with the 3.2L engine of the 911 in a central rear position with a 6-speed manual gearbox, its aesthetic presentation is correct despite some scratches on the bodywork. Inside, the leather upholstery is flawless and the soft top is waterproof.
The Boxster is a small, light roadster, a successful Porsche recipe for success and a good entry ticket for all fans of real driving pleasure.

Boxster S

N° 12

ROLLS ROYCE SILVER SHADOW II 1976

Numéro de série LRE22643 - Origine US
Châssis long - Même propriétaire depuis 1990
Très bel état de conservation
Carte grise française de collection

18 000 / 23 000 €

En 1965, lorsqu'elle est présentée, la Silver Shadow inaugure plusieurs innovations techniques chez Rolls Royce. Elle a recours à un châssis monocoque autoporteur à 4 roues indépendantes, le train arrière est amorti grâce à un correcteur d'assiette automatique et hydraulique à brevet Citroën, et c'est aussi la première Rolls Royce à 4 freins à disque. Plus compacte que la Silver Cloud qu'elle remplace, c'est sans doute la première Rolls Royce à avoir été conçue pour son conducteur et non pas uniquement pour les passagers arrière. Son V8 de 6,75 l à course courte et vilebrequin 5 paliers développe une puissance « suffisante ».
Notre exemplaire de 1976 est en bel état de conservation. Immatriculée pour la première fois aux Etats-Unis, cette Shadow se présente sous une belle robe bordeaux accompagnée de son toit en vinyle beige qui fait écho au cuir des sièges ; cette configuration de couleurs lui va à ravir et il est rare d'en voir sous cette parure. Bichonnée par son propriétaire actuel grand amateur de la marque, elle fit l'objet d'un passage à la télévision lors de l'émission Turbo présentée par Dominique Chapatte sur le thème suivant « voleur de Rolls » et qui présente la voiture sous toutes ces coutures.
Mécaniquement révisée, notre exemplaire se comporte parfaitement bien sur la route, la direction souple permet de manœuvrer dans les rues et parkings parisiens et les vitesses de la boite automatique passent sans à-coups.
Très confortable, cette version Shadow II est un parfait compromis entre pure tradition britannique et modernité dans la conduite, notre exemplaire qui a fait le bonheur de son propriétaire pendant plus de 30 ans recherche un nouvel acquéreur pour sillonner les routes avec élégance.

N° 13

RENAULT 18 TURBO BREAK 1983

Numéro de série VF1135500D0000199
Ex-famille Rédélé - 100 000 kilomètres d'origine
Bel état de présentation
Carte grise française

8 000 / 12 000 €

Berline française par excellence, la Renault 18 voit le jour à la fin des années 1970 pour remplacer la Renault 12 alors en fin de service. Voiture de nos parents ou première voiture, la 18 permettait à une importante population de pouvoir voyager dans le confort à un prix réduit. Véritable succès au début des années 80, le modèle 18 est la berline française la plus vendue et sa production s'exporte déjà à l'international ; la marque au losange s'appuiera d'ailleurs sur cette image pour lancer son slogan « *Renault 18, une exigence internationale* ».
Fiable et robuste, la berline embarque d'abord des motorisations réputées de la marque avec notamment le moteur Cléon en version fonte ou aluminium puis par le moteur Douvrin, un peu plus gros en cylindrée et qui pouvait également être nourri au diesel, énergie en plein essor durant cette période. Grande mode dans les années 1970 et 1980, l'appellation précise des modèles choisis par les propriétaires est apposée sur la malle arrière comme un signe distinctif de supériorité ou presque de noblesse dans certains cas ; ainsi, les modèles TL faisaient la risée des GTL ou des GTS qui eux même était dépassés par le mot « *turbo* » devant lequel on ne pouvait que s'incliner.
Apparue en 1980, soit deux ans après le début de la conception du modèle, la finition turbo proposait déjà 110 chevaux aux usagers de la berline grâce à l'ajout d'un turbocompresseur au moteur « *cléon-alu* » de 1,6l de cylindrée. La pression initiale de 0,6 bar sera légèrement augmentée pour l'année 1983 qui permettra à la voiture de développer 125 chevaux.
Le modèle que nous vous présentons est une Renault 18 de 1983 en carrosserie break et motorisée par la version turbo. Se présentant dans un bel état esthétique et mécanique, la voiture semble être une deuxième main et le propriétaire actuel l'a acheté au fils de Jean Rédélé en 2013 où la voiture devait servir aux nombreux déplacements du père et du fils. Un courrier manuscrit de Jean-Charles atteste cette provenance, la voiture était alors vendue sans carte grise. Aujourd'hui la voiture se présente à nous dans une belle robe blanche nacrée

avec ses stickers et ses baguettes d'origine conformes à la finition haut de gamme. L'intérieur n'est pas en reste et la sellerie en tissu rouge est en parfait état et offre un bon maintien latéral.
Les plastiques noirs de la planche de bord son également bien conservés tout comme l'important volant « *sport* » en cuir et aluminium qui vient harmoniser l'ensemble. Intéressante à conduire, le break turbo est avant tout une grande routière capable d'avaler les kilomètres sans effort ni pour la voiture ni pour le chauffeur ; sa carrosserie break spécifique en fait une voiture utile qui a surement dû côtoyer les circuits et compétitions Alpine dans son passé. Attirante et peu communne, une Renault 18 Turbo Break dans cet état et avec cette provenance il n'y en a pas deux !

N° 14

JAGUAR XJR

1996

Numéro de série SAJJPALF4BJ749727
Bel état de conservation
Luxe et puissance
Carte grise française

10 000 / 12 000 €

L'histoire de la Jaguar XJR peut s'apparenter à celle d'une famille de bonne éducation et aux valeurs connues et reconnues depuis un demi-siècle et qui voit naitre l'enfant rebel qui va chambouler cet équilibre. En effet, Jaguar n'est plus une marque à présenter et elle a su faire ses preuves de raffinement, de plaisir de conduite mais également de sport le tout dans des carrosseries plus élégantes les unes que les autres. Soucieuse de cette image et en voulant aussi se moderniser, la marque au félin présente sa nouvelle berline XJ (type X300) en 1994 au Salon de Paris ; ses lignes et son dessin général sont la parfaite illustration d'une entreprise qui jongle entre tradition et modernité et elle est immédiatement appréciée pour cela dans un monde où les berlines sont toutes carrées sans grand travail sur l'élégance.
Si la nouvelle berline se voit attribuer les moteurs « classiques » de chez Jaguar : de gros V8 au caractère américain accouplés à des boites de vitesses automatiques là encore faites pour la balade, la version XJR accueille un moteur 6 cylindres en ligne de 4.0L suralimenté qui lui confère plus de 320 chevaux le tout dans un look résolument sportif.
L'exemplaire que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois en avril 1996 et est dans un état remarquable autant à l'extérieur qu'a l'intérieur où le cuir noir est omniprésent dans l'habitacle le tout accompagné par des boiseries sombres qui viennent renforcer cette image de modernité et de dynamisme. Ayant dépassé de peu les 100 000 km et profitant d'un entretien rigoureux, c'est avec beaucoup de plaisir que l'on prend le volant de cette imposante berline qui a encore de beaux restes lorsque l'on commence à jouer avec la pédale d'accélérateur.
L'habitacle est typique des berlines de luxe du début des années 2000 et l'on retrouve un imposant combiné téléphonique accolé à la boite de vitesses. L'ergonomie a été revue sur cette génération et tout tombe sous la main : l'ensemble des comodos est rassemblé sur une plaquette qui se trouve derrière le volant ce qui est d'autant plus pratique que les deux mains doivent tenir

correctement la direction car sur sol mouillé l'arrière à souvent tendance à vouloir saluer l'avant.
A la conduite notre exemplaire est souple, les vitesses passent correctement sans à-coups et le feulement du 6 cylindres nous rappelle les moteurs XK des années 1950 et 1960 jusqu'au moment où le sifflement du compresseur se met en route et l'aiguille du compteur s'affole.
Confort, luxe, puissance tous ces sentiments s'éveilleront chez vous lorsque vous prendrez en main votre futur Jaguar XJR ; des exemplaires dans cet état là se font de plus en plus rares.

Serial number SAJJPALF4BJ749727
Good condition
Luxury and power
French title

The story of the Jaguar XJR can be likened to that of a family with a good upbringing and values that have been known and recognised for half a century and which sees the birth of the rebellious child who will upset this balance. Indeed, Jaguar is no longer a brand to be presented and it has proven its refinement, driving pleasure but also sportiness, all in bodies more elegant than the others. Concerned about this image and also wanting to modernise, the feline brand presented its new XJ sedan (type X300) in 1994 at the Paris Motor Show; its lines and general design are the perfect illustration of a company that juggles tradition and modernity and it is immediately appreciated for this in a world where sedans are all square without much work on elegance.
While the new saloon is powered by Jaguar's «classic» engines: big V8s with an American character coupled to automatic gearboxes, the XJR version is powered by a supercharged 4.0L in-line 6-cylinder engine that gives it more than 320 horsepower, all in a decidedly sporty look.
This car was first registered in April 1996 and is in remarkable condition both inside and out, with black leather throughout the cabin and dark wood trim to reinforce the modern and dynamic image. Having just passed the 100,000 km mark and benefiting from rigorous maintenance, it is with great pleasure that we take the wheel of this imposing sedan which still has some nice remains when we start to play with the accelerator pedal.
The interior is typical of the luxury sedans of the early 2000s and there is an imposing telephone handset next to the gearbox. The ergonomics have been revised for this generation and everything is within easy reach: all the controls are grouped together on a plate behind the steering wheel, which is all the more practical as both hands have to hold the steering correctly, as on wet surfaces the rear often tends to want to wave at the front.
When driving, the car is supple, the gears shift smoothly and the 6-cylinder engine sounds like the XK engines of the 1950s and 1960s, until the compressor hisses and the speedometer needle goes into overdrive.
Comfort, luxury, power - all of these feelings will come alive when you take your future Jaguar XJR in hand; examples in this condition are becoming increasingly rare.

N° 15

CITROEN BX GTI 16 SOUPAPES 1988

Numéro de série VF7XBEJ0000EJ8024
Bel état esthétique et mécanique
80 000 kilomètres
Carte grise française

10 000 / 12 000 €

« *J'aime, j'aime, j'aime* » ! Comme le chante si bien Julien Clerc à la demande de la marque pour plusieurs spots publicitaires, Citroën poursuit son aventure sur le marché des voitures innovantes et qui se démarque énormément de la concurrence. En 1982, sous la Tour Eiffel, est inaugurée en grande pompe la première BX. Le nouveau modèle de la marque aux chevrons est la vedette de cette année mais son design atypique créé un clivage au sein des acheteurs qui se réfèrent aux traits plus sages des Peugeot 305, Audi 80 et autres Talbot Solara. Cependant, la BX fut un véritable succès si-bien que deux années après sa présentation, le millionième exemplaire sort des chaines d'assemblages.
Proposé en plusieurs configurations esthétiques et mécaniques, ce nouveau modèle vise le cœur de gamme de chez Citroën et arbora dès 1985 des tenues plus sportives avec l'arrivée successive des versions « *sport* », puis « *GTI 16S* » avec 160 chevaux sous le capot. Cette puissance extraordinaire permet à la berline française de dépasser les 210 km/h en vitesse de pointe et devient ainsi un féroce adversaire de la BMW 325i pour un prix bien moindre.

L'année 1993 sonne le glas du modèle BX avec l'apparition de la Xantia un an plus tôt. Au total, 2.3 millions d'exemplaires sortiront des usines Citroën ; un réel succès pour la marque.
Immatriculée pour la première fois le 20 mai 1988, la Citroën BX que nous vous présentons fait partie de la deuxième phase de la production globale avec un léger restylage esthétique. Dans sa teinte blanche « *Meije* » d'origine de la marque, notre exemplaire ne comptabilise que 88 000 km depuis sa sortie d'usine. Confortablement installé à bord, bien assis dans les sièges semi-baquets,

l'habitacle de cette BX est une véritable plongée dans le sport automobile des années 1980 et 1990 : les nombreux compteurs et la typologie caractéristique nous invitent à tourner la clé de contact et à entendre les 160 chevaux se réveiller. Lors de notre essai routier, nous avons constaté que ce modèle 16 soupapes se comportait parfaitement bien sur la route et que les promesses de performances délivrées par ce moteur rageur sont encore présentes.
Confort et amusement, voilà les deux clés d'une recette à succès à laquelle cette BX GTI 16 soupapes ne déroge pas.

N° 16

MASERATTI 4200 SPIDER

2006

Combinaison de couleurs originale
V8 développé par Ferrari
Bel état de conservation

30 000 / 40 000 €

Première Maserati dont le développement s'est fait en partenariat avec Fiat-Ferrari, la 3200 GT est née en 1998 et perdura jusqu'en 2001, alors remplacée par la 4200 GT Coupé. Basé sur la 3200 Spyder et inaugurant un nouveau moteur V8 atmosphérique élaboré par Ferrari, le 4200 Spyder n'est vraisemblablement pas une simple 3200 restylée. Côté mécanique, le V8 développe désormais 390 ch et se permet des envolées lyriques jusqu'à 7600 tr/min pour notre plus grand plaisir. La boîte de vitesse manuelle à 6 rapports est désormais montée à l'arrière. Montée en série sur les Spyder, l'option séquentielle «Cambiocorsa» viendra combler les amateurs de sensations fortes par sa rapidité dans les changements de rapports. Retenons que ce magnifique cabriolet s'appréciera à 4, avec un équipement de série généreux et un confort luxueux.

L'exemplaire que nous proposons se présente dans une magnifique combinaison. Sa teinte extérieure Giallo Granturismo se marie à merveille avec son intérieur en cuir bleu. L'automobile est en très bel état général. Motorisée par un V8 d'origine Ferrari et habillée de la main de Giugiaro, elle constitue une merveilleuse occasion de s'offrir une voiture à émotions, prête à avaler les kilomètres.

Original colour combination
V8 developed by Ferrari
Good condition

The first Maserati to be developed in partnership with Fiat-Ferrari, the 3200 GT was born in 1998 and lasted until 2001, when it was replaced by the 4200 GT Coupé. Based on the 3200 Spyder and featuring a new naturally aspirated V8 engine developed by Ferrari, the 4200 Spyder is probably not just a restyled 3200. On the mechanical side, the V8 now develops 390 bhp and allows itself lyrical flights of fancy up to 7,600 rpm

for our great pleasure. The 6-speed manual gearbox is now mounted at the rear. The «Cambiocorsa» sequential option, which is standard on the Spyders, will delight thrill-seekers with its rapid gear changes. Let's remember that this magnificent convertible can be enjoyed by four people, with generous standard equipment and luxurious comfort.

The car we offer is presented in a magnificent combination, its Giallo Granturismo exterior colour blends perfectly with its blue leather interior. The car is in very good condition. Powered by a Ferrari V8 engine and dressed in Giugiaro's handiwork, it is a wonderful opportunity to treat yourself to a car with emotion, ready to swallow the miles.

N° 17

MG MÉTRO

1983

Numéro de série SAXXBZND2BD828401
Très bel état de conservation
Rare sur nos routes – 68 000 km
Carte grise française

9 000 / 11 000 €

Dans les années 1970, le groupe automobile British Leyland est en très mauvaise posture ; ses marques sont vieillissantes, pas fiables, englouties par la concurrence allemande et japonaise de plus en plus forte en Europe. La marque MG vient même à disparaitre avec la dernière MG B en 1980 et les dirigeants cherchent une remplaçante à l'Austin Mini qui n'est pas encore l'icône culturelle d'aujourd'hui. La décision est prise de créer la Metro qui se basera sur le châssis de sa devancière en élargissant que les ailes mais une question subsiste : sous quelle marque naitra cette nouvelle voiture ?
Après avoir porté sa réflexion vers Austin, le groupe finira par décider de ressusciter la marque MG éteinte depuis 2 ans et présente en 1982 le projet final sous forme d'une petite citadine aux longueurs contenues et au design très rectiligne typique des années 1980.
Rapidement une version sportive viendra étoffer la gamme des motorisations alors peu puissantes. Notre exemplaire de 1983 profite de cette version et arbore un moteur 1.3l à carburateur SU et Turbo Garret qui permet de développer 95 chevaux pour un poids mini. Véritable petite bombinette, notre exemplaire ne compte que 68 000 km et se trouve dans un très bel état de présentation tant intérieur qu'extérieur où les nombreux stickers rappellent aux passant que vous conduisez une arme aiguisée très agile sur petites routes sinueuses. Avec sa configuration esthétique originale et son intérieur bi-ton en très bon état, notre Turbo est très surprenante à conduire et donne à son pilote des sensations que peu de petites sportives peuvent donner. Avec un comportement très différent de nos 205 GTI et un châssis bien plus ferme, cette petite rareté n'attend plus que vous pour pouvoir faire à nouveau siffler son turbo.

Serial number SAXXBZND2BD828401
Very good condition
Rare on our roads
68,000 km
French title

In the 1970's, the British Leyland automotive group was in a very bad position; its brands were aging, unreliable, and being swallowed up by the ever increasing German and Japanese competition in Europe.
The MG brand even disappeared with the last MG B in 1980 and the directors were looking for a replacement for the Austin Mini which was not yet the cultural icon of today. The decision was made to create the Metro, which would be based on the chassis of its predecessor, with only the wings widened, but one question remained: under which brand would this new car be born?
After thinking about Austin, the group finally decided to resurrect the MG brand, which had been extinct for two years, and in 1982 presented the final project in the form of a small city car with limited length and a very straight design typical of the 1980s.
A sporty version was soon added to the range of engines which were not very powerful at the time. Our 1983 model benefits from this version and is equipped with a 1.3l SU carburettor and Turbo Garret engine that develops 95 horsepower for a minimum weight.
A real little bombshell, our example has only 68,000 km and is in very good condition both inside and out where the many stickers remind passers-by that you are driving a sharp weapon that is very agile on small winding roads. With its original aesthetic configuration and its two-tone interior in very good condition, our Turbo is very surprising to drive and gives its driver sensations that few small sports cars can give. With a very different behaviour than our 205 GTI and a much firmer chassis, this little rarity is waiting for you to make its turbo whistle again.

N° 18

FERRARI MONDIAL T CABRIOLET 1989

Version US - Dédouanée
A immatriculer en Carte Grise de Collection
Peu Kilométrée - Même famille depuis 1994
Seulement 1017 exemplaires produits

40 000 / 45 000 €

La Ferrari Mondial est l'une des dernières voitures produites par le constructeur italien du vivant d'Enzo Ferrari. C'est après les faibles ventes de la 308 que Ferrari décida de lancer la gamme Mondial touchant un public plus large ; toutes ces voitures sont dessinées par Pininfarina et possèdent un moteur V8 en position centrale arrière. Lorsque le premier modèle fut présenté en 1980, le moteur était un V8 3.0 de 16 soupapes développant 214 chevaux. En 1989, la Mondial T est ajoutée dans la gamme, elle conserve les aspects esthétiques de la Mondial mais c'est du côté de la mécanique que sont opérés les grands changements. Le V8 augmente sa cylindrée et passe désormais à 3.4 litres et 300 chevaux, permettant à la Mondial T d'atteindre les 260 km/h en version coupé ou cabriolet.
Cette Ferrari Mondial T Cabriolet nous vient des Etats-Unis, elle fait partie de la même famille depuis 1994 et n'affiche que 46 000km au compteur. Une nouvelle courroie a été commandée en 2017 et diverses factures de 2014 et 2016 attestent d'un entretien. Ce modèle est attractif car il offre de vraies performances sportives à un prix raisonnable, la capote en Alpaga et la lunette arrière sont en bon état. Un dossier complet comprenant des factures d'entretien sera fourni avec la voiture. Notre essai routier a été concluant, à l'exception du voyant de suspension qui s'allume, cette Ferrari est un régal à piloter, capoter ou à l'air libre, à vous de choisir.

US version
Dedicated
To be registered as a «Carte Grise de Collection
Low mileage
Same family since 94
Only 1017 produced

The Ferrari Mondial is one of the last cars produced by the Italian manufacturer during Enzo Ferrari's lifetime. It was after the poor sales of the 308 that Ferrari decided to launch the Mondial range to reach a wider audience; all these cars are designed by Pininfarina and have a V8

engine in a central rear position. When the first model was introduced in 1980, the engine was a 3.0 V8 with 16 valves and 214 horsepower. In 1989, the Mondial T was added to the range, it retained the aesthetic aspects of the Mondial but it was the mechanical aspects that underwent the biggest changes; it took the engine from the 348 but placed it in a longitudinal position with a transverse gearbox forming a T (hence the name of the model). The V8 engine was increased to 3.4 litres and 300 horsepower, allowing the Mondial T to reach 260 km/h in both coupé and cabriolet versions.
This Ferrari Mondial T Cabriolet comes from the USA, it has been in the same family since 1994 and has only 46,000km on the clock. A new belt was ordered in 2017 and various invoices from 2014 and 2016 attest to maintenance. This model is attractive as it offers real sporty performance at a reasonable price, the Alpaca top and rear window are in good condition. A full service history file including service invoices will be supplied with the car. Our test drive was successful, with the exception of the suspension warning light coming on, this Ferrari is a delight to drive, soft top or open top, the choice is yours.

N° 19

MERCEDES BENZ 600 SL **2001**

115616km d'origine
Vaisseau amiral de Mercedes Benz des années 90
V12, what else ?

35 000 / 45 000 €

Depuis 1989, le nouveau SL génération R129 est en passe de devenir un véritable classique du genre. Coupé avec le hard top, il devient découvrable avec sa capote électrique et son filet anti remous permettant de rouler très vite décapoté sans trop de turbulences d'air. D'abord disponible avec le V8 5 litres de plus de 300 ch, c'est désormais le SL600 qui coiffe la gamme avec le V12 maison déjà vu sous le capot de la classe S (W140). Plus de puissance, plus de couple, un velouté feutré de force tranquille et inépuisable, le tout emballé par un dessin toujours magistral signé Bruno Sacco.

Ce V12 est une pièce d'orfèvrerie. Avec 5 987 cm3, ce V12 est gourmand mais soigne sa distribution avec deux culasses à 48 soupapes au total animées par 2 arbres à cames en tête. Petite subtilité, ce moteur dispose de deux calculateurs moteurs (un par rangée de cylindres) et de deux injections Bosch LH-Jetronic. La puissance pure s'établit à 394 ch à 5 200 tr/mn, mais c'est surtout le couple et donc le confort de conduite qui est privilégié avec 570 Nm de couple à 3 800 tr/mn. Un parti-pris que confirme les 65 ch/litres de ce V12. Exclusivement associé à une boîte automatique à 4 rapports, le SL600, malgré ses 2 tonnes possède un souffle inépuisable, 400 m DA en 14"0 et le km DA en 25"2. Des valeurs de super sportive tant que la route n'est pas trop tortueuse. Les freins sont à quatre disques (ventilés AV) et complété d'un ABS. Posé sur des jantes de 17 pouces, le SL600 garantit à son conducteur un comportement routier équilibré et sécurisant. L'habitacle compte ce qui se fait de mieux : position de conduite, finition et présentation, équipement de série pléthorique, réglages divers et instrumentation.

Notre exemplaire se pare d'une configuration classique pour Mercedes-Benz, peinture gris métallisé et intérieur noir. L'automobile est en bel état général et le V12 ne demande qu'à être sollicité.

Offrez vous le luxe et l'exclusivité des années 90 à un prix imbattable. Un objet rare et précieux, l'excellence de l'industrie automobile capable de rouler au quotidien avec exigence, sécurité, performance et confort.

115616km original
Mercedes flagship of the 90's
V12, what else?

Since 1989, the new SL generation R129 is on its way to becoming a true classic of the genre. Coupé with the hard top, it becomes discoverable with its electric soft top and its anti-swirl net allowing to drive very quickly without too much air turbulences. Initially available with the 5-litre V8 producing over 300 bhp, the SL600 now tops the range with the in-house V12 already seen under the bonnet of the S class (W140). More power, more torque, a muffled velvetiness of quiet and inexhaustible strength, all wrapped up in a design as masterful as ever by Bruno Sacco.

This V12 is a piece of goldsmithery. With 5,987 cm3, this V12 is greedy but takes care of its distribution with two 48-valve cylinder heads driven by two overhead camshafts. A little subtlety, this engine has two engine computers (one per cylinder bank) and two Bosch LH-Jetronic injections. The pure power is 394 hp at 5,200 rpm, but it is above all the torque and therefore the driving comfort that is favoured with 570 Nm of torque at 3,800 rpm. A choice that is confirmed by the 65 bhp/litre of this V12. Exclusively associated with a 4-speed automatic gearbox, the SL600, despite its 2 tons, has an inexhaustible breath of fresh air, 400 m DA in 14"0 and the km DA in 25"2. Super sporty values as long as the road is not too tortuous. The brakes are four discs (ventilated at the front) with ABS. The SL600 sits on 17-inch rims and guarantees its driver a balanced and safe ride. The interior features the best of the best in terms of driving position, finish and presentation, extensive standard equipment, various settings and instrumentation.

Our example is dressed in a classic Mercedes-Benz configuration, metallic grey paint and black interior. The car is in beautiful condition and the V12 is just waiting to be used.
Treat yourself to the luxury and exclusivity of the 90's at an unbeatable price. A rare and precious object, the excellence of the automotive industry capable of driving everyday but also far, with high standards, safety, performance and comfort.

N° 20

BMW Z3 ROADSTER 2,2L

2001

Numéro de série WBACN110X0LL59371
Rare Hard-top
Petite machine à sensations
Carte grise française

12 000 / 15 000 €

Réel succès commercial, le petit roadster de la marque à l'hélice fait son apparition à la fin des années 1990 dans le but de séduire aussi bien le marché européen, friand de cabriolet « à l'anglaise », que le marché américain. Avec sa carrosserie néo-rétro et son moteur rageur, le Z3 conquit rapidement les cœurs des passionnés d'automobiles. Notre exemplaire reçut sa première immatriculation en avril 2001 ; il s'agit d'une version roadster phase II équipée du rare moteur de 6 cylindres en ligne et 2,2L de cylindrée qui envoie 170 chevaux aux roues arrières.
Accouplée à une boite automatique à 5 rapports parfaitement bien étagée, la voiture se conduit bien, se place sans soucis dans les virages grâce à son châssis affuté et donne le ton dans les lignes droites une fois le haut du régime moteur atteint.
Présenté dans sa couleur grise d'origine, ce Z3 est en bonne condition esthétique ; la présence de son hard-top confère au cabriolet des airs de coupé et permet d'étanchéifier parfaitement la voiture à l'air et à l'eau surtout à haute vitesse.
L'intérieur en cuir grainé noir est en excellent état, les sièges enveloppent agréablement le conducteur et son passager sans en altérer le confort et on retrouve avec plaisir l'ergonomie allemande où tout tombe sous la main.
Avec un peu plus de 100 000 km, cette seconde main est un choix judicieux pour tous ceux qui veulent une voiture utilisable au quotidien avec de la réserve de puissance.

Serial number WBACN110X0LL59371
Rare Hard-top
Small sensation machine
French title

The small roadster from the propeller brand was a real commercial success in the late 1990s, with the aim of appealing to the European market, which was fond of the British-style convertible, as well as the American market. With its neo-retro bodywork and racy engine,

the Z3 quickly won the hearts of car enthusiasts. Our example received its first registration in April 2001; it is a phase II roadster version equipped with the rare 2.2L in-line 6-cylinder engine that sends 170 horsepower to the rear wheels.
Coupled with a perfectly timed 5-speed automatic transmission, the car drives well, corners without a care in the world thanks to its sharp chassis and sets the tone in the straights once the top of the engine speed is reached.
Presented in its original grey colour, this Z3 is in good cosmetic condition; the presence of its hard-top gives the convertible a coupe-like appearance and allows the car to be perfectly air and watertight, especially at high speeds.
The black grained leather interior is also in excellent condition, the seats pleasantly wrap the driver and passenger without altering the comfort and one finds with pleasure the German ergonomics where everything falls under the hand.
With just over 100,000 km, this second hand car is a wise choice for anyone who wants a car that can be used on a daily basis with power reserves.

N° 21*

RANGE-ROVER V8 LSE VOGUE 1992

Numéro de série SALLHBM34KA627157
Nombreux frais depuis 2012
Equipé au GPL (à réviser)
Carte grise française

10 000 / 12 000 €

Le Range Rover, souvent surnommé la « Rolls des tout-terrain » a connu depuis sa 1ère apparition, en juin 1970, un succès qui ne s'est jamais démenti. Si le lancement du Range Rover sur le marché est une réussite, c'est grâce à ses qualités intrinsèques, mais aussi au fait qu'il n'existe pas de véhicule similaire. Alors présenté au Mondial 1992, le Range LSE sera la version musclée de la gamme, en effet, il est équipé d'un monstrueux V8 de 4,2 L de 200 chevaux. L'empattement est rallongé, les portes arrière ont été élargies, et le confort gagne en qualité. Climatisation, toit ouvrant, sièges en cuir, ronce de noyer, régulateur de vitesse, sièges électriques sont les standards de cette version, et pour cause, c'est un Vogue, le plus luxueux modèle jamais proposé par la firme Anglaise. Ce Range possède de nombreuses options aussi utiles que farfelues, combinées à un couple incroyable et une tenue de route améliorée on comprend pourquoi le charme de ce mastodonte est toujours aussi efficace.
Ce Range Rover fut immatriculé neuf en France, le 4 décembre 1992. Acquis par son propriétaire actuel en 2012, de nombreux frais furent engagés pour rendre le 4X4 utilisable au quotidien. Ainsi, le moteur connut une réfection, ainsi que la boîte automatique et le convertisseur. La peinture refaite en 2012 présente bien mais nécessiterait quelques reprises pour retrouver son éclat. Le LSE est en bon état mécanique mais le faisceau électrique réclame une révision pour pouvoir rouler sereinement. Les quatre pneus sont neufs et d'autres frais viennent d'être effectués. Ce Range mérite que l'on s'y intéresse, c'est un modèle de plus en plus recherché et au style indémodable.

Serial number SALLHBM34KA627157
Many fees since 2012
Equipped with LPG (to be reviewed)
French title

This Range Rover was registered new in France on December 4th, 1992. Acquired by its current owner in 2012, many costs were incurred to make the 4X4 usable on a daily basis. Thus, the engine was overhauled, as well as the automatic gearbox and the converter. The paintwork redone in 2012 presents well but would require a few repairs to regain its shine. The passenger compartment needs to be cleaned and needs some repairs. The LSE is in good mechanical condition but the electrical harness requires an overhaul to be able to drive serenely. This Range deserves our attention, it is an increasingly sought-after model with a timeless style.

N° 22

RENAULT SUPER 5 GT TURBO 1987

148 000km d'origine
CT de 2019

13 000 / 15 000 €

La Super 5 GT Turbo est le modèle sportif de la Super 5, commercialisée par Renault à partir de mars 1985 pour répondre à la concurrence de l'époque sur ce segment : la Golf GTi et la Peugeot 205 GTi. Ce modèle remplace la Renault 5 Alpine turbo, dans la tradition sportive du constructeur. Il sera décliné en quatre modèles principaux: la phase 1, la phase 2, la version « Coupe » et la version limitée baptisée « Alain Oreille ».
Coté performances, elle est equipée du moteur Cleon 4 cylindres de 1,4 l alimenté par un carburateur Solex simple corps et un turbo Garret T2, la Super 5 GT Turbo affiche 120 chevaux, passe de 0 à 100 km/h en 8'4 et atteint 204 km/h.
Notre exemplaire date de 1987 et se présente comme la phase 2 du modèle pourvu de nouveaux boucliers peints couleur carrosserie, du lettrage GT Turbo sur les bas de caisse, tandis que le liseré rouge a disparu pour mieux se démarquer de sa rivale 205. Les jantes de 13 pouces proposent un nouveau dessin à 5 branches et un becquet a gagné le haut du hayon. Avec son rouge pétard, notre exemplaire n'attend plus qu'un nouveau propriétaire, pour faire souffler son Turbo sur les petites routes de France.

CGF - 148,000km original
CT of 2019

The Super 5 GT Turbo is the sporty model of the Super 5, marketed by Renault from March 1985 to meet the competition of the time in this segment: the Golf GTi and the Peugeot 205 GTi. This model replaced the Renault 5 Alpine turbo, in the manufacturer's sporting tradition. It will be available in four main models: phase 1, phase 2, the «Coupe» version and the limited version called «Alain Oreille».
In terms of performance, it is equipped with a Cleon 4-cylinder 1.4 litre engine fed by a single-body Solex carburettor and a Garret T2 turbo. The Super 5 GT Turbo has 120 horsepower, accelerates from 0 to 100 km/h in 8.4 seconds and reaches 204 km/h.
Our example dates from 1987 and is presented as phase 2 of the model with new body coloured bumpers, GT Turbo lettering on the rocker panels, while the red edging has disappeared to better distinguish it from its 205 rival. The 13-inch wheels have a new 5-spoke design and a spoiler has been added to the top of the tailgate. With its firecracker red colour, our car is just waiting for a new owner to take its Turbo on the small roads of France.

RENAULT 5 GT turbo

N° 23

BMW 635 CSI

1981

Futur Collector
CGC
CT Vierge
143250 km

25 000 / 35 000 €

Concurrente directe des Porsche 928, Jaguar XJS et autres Mercedes-Benz 500 SEC, la BMW 635 CSI a connu une belle et longue carrière de 1978 à 1989. Présentée à Genève en 1976, elle est immédiatement devenue le porte drapeau de la marque bavaroise.
Dessiné par Paul Bracq, son dessin est reconnaissable entre mille avec son shark nose et le pli d'Hofmeister. Avec des lignes résolument agressives, toit ouvrant incliné, le squale était prêt à avaler n'importe quelle proie sur son terrain de jeu préféré : le bitume.
Coté moteur, c'est le mythique 6 cylindres en ligne qui l'anime, avec son élasticité et sa mélodie inoubliable. Elle bénéficiait de technologie avancée pour l'époque, notamment l'ABS de série.

L'exemplaire que nous vous proposons est en bel état de présentation et notre essai routier n'a décelé aucun défaut. Ses « touches » Alpine (Jantes et pommeau de vitesse) sentent bon les années 80 pour notre plus grand plaisir. Mis à part cela et ses passages de roue chromés, elle est en configuration d'origine. Elle est équipée de la boite courte inversée, option d'origine. On notera la qualité et la tenue dans le temps des matériaux, qu'il s'agisse des plastiques ou des selleries. Par ailleurs, l'ergonomie des commandes donnent encore aujourd'hui des leçons à bien des véhicules avec une planche de bord tournée vers le conducteur, simple et lisible, et des contre-portes parfaitement dans la continuité.

Pour ne rien gâcher au plaisir, les deux places arrière invitent à partager de folles virées à quatre.

Future Collector
143250 km
US VERSION TO CHECK

Direct competitor of the Porsche 928, Jaguar XJS and Mercedes-Benz 500 SEC, the BMW 635 CSI had a nice and long career from 1978 to 1989. Presented in Geneva in 1976, it immediately became the flagship of

the Bavarian brand.
Designed by Paul Bracq, its drawing is recognizable between thousand with its shark nose and the fold of Hofmeister. With its resolutely aggressive lines and sloping roof, the shark was ready to swallow any prey on its favourite playground: the tarmac.
On the engine side, it was the mythical in-line 6-cylinder engine that animated it, with its elasticity and unforgettable melody. It benefited from advanced technology for its time, notably the standard ABS.

The car on offer is in beautiful condition and our test drive found no faults. Its Alpine «touches» (rims and gear knob) smell of the 80's to our great pleasure. Apart from that and the chrome wheel arches, it is in original configuration. It is equipped with the short reverse gearbox, original option. The quality and durability of the materials, both the plastic furniture and the upholstery, are to be noted. Furthermore, the ergonomics of the controls still give lessons to many vehicles today with a dashboard turned towards the driver, simple and readable, and the door panels perfectly in line with the layout.

To add to the pleasure, the two rear seats invite you to share a wild ride.

N° 24

ROLLS ROYCE SILVER SPUR 1988

Numéro de série SCAZNOOAZJCX23793
Première main – Française d'origine
88 000 kilomètres – Bel état général
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

God Save the Queen !
Rolls-Royce, une association de deux noms qui résonne dans l'esprit de chacun comme les souverains de l'ultra luxe automobile régnant depuis 1906 en proposant des berlines confortables, souples et puissantes, en avance technologiquement, personnalisables et inaccessibles pour une majeure partie de la population. Guidée par le Spirit of Ecstasy, apparu en 1911, une Rolls-Royce promet une expérience hors du temps autant pour le chauffeur que pour le(s) passager(s). C'est toujours en suivant cette philosophie qu'est créée la Silver Spirit à partir de 1980 et qui remplace la célèbre Silver Shadow, au catalogue depuis plus de 15 ans. Déclinée en quatre générations jusqu'en 1998, la Spirit sera construite à 19340 exemplaires, première véritable *« grande série »* de la marque et dernière voiture conçue avant le rachat de Rolls-Royce par l'allemand BMW. La Silver Spirit est disponible à l'achat en trois carrosseries qui évoluent en taille : la Spirit avec une longueur de 5,270 mètres, la Spur et ses 5,338 mètres et enfin la Touring Limousine tutoyant 6 mètres de longueur. Équipée d'un moteur V8 de 6.75l couplé à une boite Hydramatic à 3 rapports conçue pour encaisser le couple monstrueux du moteur, la voiture se révèle être d'une grande souplesse malgré ses plus de 2,5 tonnes sur la balance. Si parler de puissance n'est pas de première importance sur une Rolls Royce, notons que ce modèle développe un peu plus de 300 chevaux pour une vitesse maximum de 225 km/h.
Commandé neuf par courrier le 17 mars 1988, le modèle que nous vous présentons est une véritable première main provenant de la concession Franco-Britannic de Levallois Perret. Cette Rolls-Royce fut entièrement configurée par le premier propriétaire qui décida d'une configuration de couleur originale pour la carrosserie : Pacific Blue associée à un toit en vinyle de couleur black everflex le tout sublimé par l'intérieur en cuir parchemin dans un très bel état. Collectionneur d'art, le propriétaire utilisa cette automobile pour aller voir des clients et amateurs surtout en région parisienne et fut conduite par un chauffeur qui avait la tache importante de la

présenter dans le plus bel état possible et cela se ressent encore aujourd'hui, plus de 30 ans après ses premiers tours de roues.
En pénétrant à bord de son habitacle, l'odeur d'un cuir de qualité supérieur et la luminosité nous frappent. Le luxe et la modernité se mêlent à un certain conservatisme britannique où l'ergonomie optionnelle des éléments du tableau de bord où la place occupée par les plaquages de ronce de noyer nous offre une vision des années 1960. Clé à gauche, un quart de tour sur la droite et le V8 s'ébranle dans un silence royal et sans une seule secousse qui pourrait déranger les usagers. La boite de vitesse est très agréable à manier, une légère pression sur la pédale de droite et ce véritable bateau se met en marche toujours en silence. Très confortable, la sellerie est en excellent état comme l'ensemble du tableau de bord ; tous les éléments électriques fonctionnement et la radio d'origine captée par antenne vous permettra de passer des ballades musicales dans l'une des plus élégantes salles de concert roulante.
C'est véritablement à l'arrière qu'une Rolls Royce se savoure, surtout grâce au châssis allongé de ce modèle Spur qui offre une place aux jambes démesurée. Pour de longues routes à l'avant ou à l'arrière ou pour avoir le plaisir de profiter d'un cocon de calme dans la circulation parisienne, cette Rolls Royce est la réponse idéale.

N° 25

RANGE ROVER RR200

1987

Type RR200 - Belle restauration
Modèle de plus en plus recherché
Carte grise française

16 000 / 18 000 €

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'emplois 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 tout terrain.
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.

Ce Range Rover V8, trois portes, de 1987 adopte la boîte cinq vitesses. Il se pare d'une peinture gris et d'un habitacle beige. Il a régulièrement été entretenu ses dernières années et les travaux suivants ont été réalisés :

-Dos de siège conducteur et passager
-Coins de pare choc AV D et G
-Coins de pare choc AR D et G
-Baguette de protection de bas de caisse côté gauche
-Butée de vitre de volet AR
-Morceau de moquette et son équerre de fixation en tôle
-Garnissage côté droit du logement de cric et outils
-Panneau de custode en vinyle noir côté gauche
-Pommeau de levier de vitesse
-Remplacement réservoir par un neuf
-Passage en carrosserie et peinture
-Réfection bas de caisse et traitement anti corrosion
-Pose des élargisseurs de voies
-Peinture des jantes
-Réfection du radiateur
-Réfection des panneaux de portes avant

-Réfection de la banquette arrière
-Réfection et pose galerie de toit

Aujourd'hui, ce Range Rover est en bel état général et ne demande qu'à arpenter les chemins forestiers.

Beautiful restoration
Type RR200
Model more and more wanted
French registration

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 easy-to-read dials are grouped together on a clear console in the driver's immediate field of vision.

This 1987 three-door Range Rover V8 is equipped with a five-speed transmission. It has a grey paint job and a beige interior. It has been regularly serviced in recent years and the following work has been carried out:

-Driver and passenger seat backs
-Front bumper corners R and L
-Rear bumper corners R and L
-Left side rocker protection strip
-Stop for rear window shutter
-Piece of carpet and its sheet metal fixing bracket
Right-hand side trim for jack and tools
-Left hand black vinyl quarter panel
-Gear lever knob
-Replacement of fuel tank with new one
-Bodywork and paintwork
Repair of the underbody and anti-corrosion treatment
-Fitting of track wideners
-Painting of the rims
-Repair of the radiator
-Repair of the front door panels
-Repair of the rear bench seat
-Refurbishment and fitting of the roof rack

Today, this Range Rover is in good general condition and is ready to be driven on forest roads.

N° 26

205 GTI

1991

Numéro de série VF320CB622407225
Rare couleur Bleu Miami
170 000 km
Carte grise française

10 000 / 12 000 €

La 205 GTI est née d'une succession de paris et de bonnes idées au sein de l'usine Sochalienne. Si la 205, apparue dès 1982, fut immédiatement un succès commercial qui sauva Peugeot d'une situation financière plus que bancale, sa version GTI rassembla une clientèle nombreuse autour de la passion du sport à petit prix.
Lancée en 1984 avec seulement 105 chevaux sous le capot, la 205 GTI vola rapidement la vedette à sa concurrente directe, la Golf I GTI, d'un design dépassé avec des équipements sommaires. Les nombreux éléments esthétiques qui équipaient la GTI rappelaient le caractère sportif de la voiture tout en restant d'une certaine discrétion appréciée par les propriétaires.
Produite à plus de 300 000 exemplaires avec un prix oscillant entre 69 000 et 104 000 francs, elle fut un véritable succès et entra il y a peu dans le monde des véhicules de collection profitant d'une côte d'amour toujours en hausse.
Notre exemplaire immatriculé pour la première fois en 1991 se trouve dans un bel état de présentation malgré quelques éléments qui ne sont pas d'origine comme le toit ouvrant d'origine Webasto ainsi que le capot bombé. Mécaniquement, la voiture se comporte bien et on retrouve très vite ce qui a fait le succès de la petite lionne : un châssis affuté et un moteur rageur surtout dans cette version 1600 cm3. A l'intérieur, les petits sièges enveloppant mi- tissus, mi- cuir sont en bon état également et semblent être d'origine.

Rare dans cette belle teinte bleu Miami, ne laissez pas passer l'occasion d'acquérir une de nos fiertés nationales.

PEUGEOT
Osenat

N° 27

JAGUAR XJ8 X308

2000

160 000km d'origine
Boite automatique
Charme anglais
Confort de conduite exceptionnel

6 000 / 8 000 €

La Jaguar XJ (nom qu'avait donné Sir Lyon pour eXperimental Jaguar) apparaît au Salon de Paris 1968, mais c'est dès 1962 qu'un investissement colossal est effectué pour cette auto qui a pour ambition de renouveler la gamme Jaguar. Elle allie modernisme, tradition, confort et offre une bonne tenue de route. Sa ligne due à William Lyons concilie pureté et classicisme et elle perdure encore aujourd'hui.
En 1994, la XJ40 est remplacée par la X300 (produite de septembre 1994 à juin 1997), qui s'en distingue surtout par des retouches esthétiques. La X300 est la dernière des grandes Jaguar à recevoir un 6 cylindres en ligne (AJ16) ainsi qu'un 12 cylindres en V.
Le modèle qui va lui succéder (X308) est une évolution de la XJ X300 qui sera équipé uniquement de moteurs 8 cylindres en V, une première pour les XJ. En référence à sa motorisation, ce modèle est aussi appelé XJ8. Ce modèle est uniquement équipé d'une boîte de vitesses automatique à 5 rapports.
Les trois moteurs disponibles sont un 3.2 litres de 243 ch, et deux 4 litres, un atmosphérique de 294 ch, et une version dotée d'un compresseur développant 375 ch, équipant la XJR et la Daimler Super V8.

Le modèle présenté est un 3.2l de 243CV en boite automatique. Sa peinture bleue profond se marie parfaitement avec son intérieur en cuir beige. Signe d'excellence, et parfum de suranné, le liseré peint à la main sur chaque coté de la voiture nous rappelle que nous sommes en présence d'une Jaguar, tout comme le coffre électrique et la profusion de chromes. La prise en main de l'automobile est un régal, et son confort absolu ne fait pas mentir les aficionados de la marque. L'essai routier nous a cependant permis de constater un manque de puissance, une révision mécanique est donc nécessaire avant de pouvoir profiter à nouveau des 243 Cv du V8. Clin d'œil au mécanicien, la caisse à outil se retrouve dans le compartiment moteur. Alors n'attendez plus pour prendre la barre de ce petit paquebot de 1.7 tonnes, qui vous emmènera partout, dans une atmosphère feutrée de cuir et de bois, et si l'envie vous en prend, un mode sport est activable.

160 000km original
Automatic gearbox
English charm
Exceptional driving comfort

The Jaguar XJ (Sir Lyon's name for eXperimental Jaguar) appeared at the 1968 Paris Motor Show, but it was in 1962 that a colossal investment was made in this car, which had the ambition to renew the Jaguar range. It combines modernism, tradition, comfort and good road holding. The design by William Lyons combines purity and classicism and continues to this day.
In 1994, the XJ40 was replaced by the X300 (produced from September 1994 to June 1997), which differed from it mainly in its design. The X300 was the last of the larger Jaguars to receive an in-line 6-cylinder (AJ16) as well as a V-twin.
The successor model (X308) is an evolution of the XJ X300 that will be powered solely by 8-cylinder V engines, a first for XJs. In reference to its engine, this model is also called XJ8. This model is only equipped with a 5-speed automatic gearbox.

The three engines available are a 3.2 litre with 243 hp and two 4.0 litre engines, a naturally aspirated 294 hp and a supercharged version with 375 hp, which is used in the XJR and Daimler Super V8.

The model presented here is a 3.2l with 243CV and automatic transmission. Its deep blue paintwork matches perfectly with its beige leather interior. A sign of excellence, and a hint of the past, the hand-painted border on each side of the car reminds us that we are in the presence of a Jaguar, as does the electric boot and the profusion of chrome. The handling of the car is a delight, and its absolute comfort does not make the aficionados of the brand lie. However, the test drive revealed a lack of power, so a mechanical overhaul is necessary before the 243 hp of the V8 can be enjoyed again. As a nod to the mechanic, the toolbox is located in the engine compartment. So don't wait any longer to take the helm of this little 1.7 tonne liner, which will take you everywhere, in a hushed atmosphere of leather and wood, and if you feel like it, a sport mode can be activated.

N° 28

PEUGEOT 205 CTI

1994

Extrêmement Rare / Version export Hollande (12 Unités produites)
Seul exemplaire répertorié en France - Peu Kilométré
Toujours suivi - Controle technique vierge à jour
Attestation d'origine Peugeot

20 000 / 25 000 €

Dans les années 80, les fans de la marque Sochalienne avait la GTI pour apaiser leur appétit de sportivité. Pour les fans de sportivité qui aimaient être décoiffés, la marque au lion va créer la 205 CTI.
Alors que la 205 voit le jour en 1984, Peugeot confie en 1986 la réalisation de la version cabriolet à l'italien Pininfarina. Partis sur la base de la Peugeot 205 3 portes, dont le bloc avant et le plancher n'ont subi aucune modification, ils ont cependant renforcé la caisse pour pallier à l'absence de pavillon, en particulier au niveau de l'ancrage des pieds avant, sous les sièges avant où la traverse est désormais caissonnée, et en avant du réservoir de carburant, où une tôle emboutie vient former, avec le plancher sur laquelle elle se trouve soudée. Chaque cabriolet possède un numéro de série propre en complément du numéro de série standard.
Les longerons extérieurs, de sections renforcées, sont également caissonnés et l'assemblage pied avant/plancher/tablier recoit un élément de liaison supplémentaire. Enfin un tube d'acier a été ajouté à chaque montant de pare-brise et un important arceau de sécurité améliore la résistance de la coque à la torsion, tout en apportant une protection non négligeable aux passagers, en cas de retournement.
Sur les 5 200 000 « 205 » fabriquées, seulement 27 999 CTI ont été produites, soit 0.5% de la production.

L'exemplaire présenté est l'une des dernières 205 CTI (moteur 1.9 l en version catalysée). De couleur extrêmement rare vert Sorento (référence M4RM) et faisant partie d'une petite série de 12 unités spécialement demandées par l'importateur pour le marché hollandais avec des options spéciales.

Extremely Rare / Dutch export version (12 units produced)
Only one listed in France
Low mileage
Always followed
Technical control up to date
Peugeot certificate of origin

In the 80's, the fans of the Sochalian brand had the GTI to appease their appetite for sportiness. For the sporty fans who liked to be dishevelled, the lion brand created the 205 CTI.
While the 205 was launched in 1984, Peugeot entrusted the production of the cabriolet version to the Italian Pininfarina in 1986. Starting on the basis of the Peugeot 205 3 doors, whose front block and floor were not modified, they however reinforced the body to compensate for the absence of the roof, in particular at the level of the anchoring of the front feet, under the front seats where the cross-piece is from now on boxed, and in front of the fuel tank, where a pressed sheet metal comes to form, with the floor on which it is welded. Each convertible has its own serial number in addition to the standard one.
The outer longitudinal members are also boxed and the front foot/floor/cargo connection has an additional connecting element. Finally, a steel tube has been added to each windscreen pillar and a large roll bar improves the hull's torsional strength, while providing significant protection for passengers in the event of a rollover.
Of the 5,200,000 «205s» manufactured, only 27,999 CTIs were produced, i.e. 0.5% of the total production.

The example presented here is one of the last 205 CTIs (1.9 litre engine in catalytic converter version). It is in the extremely rare Sorento green colour (reference M4RM) and is part of a small series of 12 units specially requested by the importer for the Dutch market with special options

N° 29

RENAULT AVANTIME V6 **2002**

Numéro de série VF8DE0T0626110634
Carte grise française

8 000 / 10 000 €

Produite par Matra pour le constructeur Renault entre 2001 et 2003 la Renault Avantime avait pour ambition de conquérir les utilisateurs d'Espace qui n'avait plus d'enfants . Comme le Renault Espace, le concept a été imaginé par Matra qui en a assuré le développement.
Précédé par un concept car présenté au Salon de Genève en mars 1999, il innovait en étant le premier et seul « Coupéspace » : un concept qui était à la lisière des monospaces et des coupés haut de gamme comme les SUV.
Son design spectaculaire a surpris avant tout par sa lunette arrière en demi-lune, inspirée du concept car Renault Vel Satis, mais aussi par ses feux arrière très travaillés, ses arches en aluminium brut et son toit entièrement vitré.
À l'intérieur, on trouve un univers très lumineux, agrémenté de quatre fauteuils individuels en cuir et doté d'un équipement haut de gamme avec feux Xénon et GPS.
Le concept Avantime est motorisé par un 3.0 V6 24 soupapes développant 207 ch associé à une boîte manuelle à 6 rapports. Il convient de souligner les qualités routières très élevées de ce modèle. Essayé en novembre 2008 sur circuit par les animateurs de la célèbre émission anglaise Top Gear, ils furent bluffés par la tenue de route de l'Avantime.
Malgré l'exceptionnel écho de ce véhicule inhabituel dans la presse professionnelle internationale, son remarquable confort et son agrément de conduite, l'Avantime se révèle un échec commercial, handicapé par son atypisme déroutant autant que par son positionnement haut de gamme.
En mai 2003, après seulement 8 557 Avantime produits en 22 mois, la production est arrêtée.

Avec 168 250 km au compteur, notre exemplaire a encore de beaux jours devant lui. Il se présente en bel état et avec sa robe « Noir Nocturne » et intérieur beige, il se démarque des autres modèles.
Cette automobile est aujourd'hui mythique à plus d'un

titre, retentissant échec commercial, trop en avance sur son temps, design anticonformiste, solutions techniques d'avant-garde… Autant de qualificatifs qui font de cette automobile un collector en devenir. Il est le précurseur d'une longue lignée de véhicules mêlant les inspirations, que l'on nommera crossover.

Produced by Matra for Renault between 2001 and 2003, the Renault Avantime aimed to win over Espace users who had no more children. Like the Renault Espace, the concept was designed and developed by Matra.
Preceded by a concept car presented at the Geneva Motor Show in March 1999, it innovated by being the first and only «Coupéspace»: a concept that was on the edge of the monospaces and top-of-the-range coupes such as the SUVs.
Its spectacular design surprised above all by its half-moon rear window, inspired by the Renault Vel Satis concept car, but also by its highly worked rear lights, its raw aluminium arches and its fully glazed roof.
The interior is brightly lit, with four individual leather seats and top-of-the-range equipment including Xenon lights and GPS.
The Avantime concept is powered by a 3.0 V6 24-valve engine with 207 hp and a 6-speed manual transmission. It is worth noting the very high driving qualities of this model. Tested in November 2008 on a circuit by the hosts of the famous British TV show Top Gear, they were impressed by the Avantime's road holding.
Despite the exceptional response to this unusual vehicle in the international trade press, its remarkable comfort and driving pleasure, the Avantime proved to be a commercial failure, handicapped by its confusing atypical nature as much as by its top-of-the-range positioning.
In May 2003, after only 8,557 Avantimes had been produced in 22 months, production was stopped.

With 168,250 km on the odometer, our car still has a long way to go. It is in beautiful condition and with its «Noir Nocturne» colour and beige interior, it stands out from the other models.
This car is now mythical in more ways than one, a resounding commercial failure, too far ahead of its time, non-conformist design, avant-garde technical solutions... So many qualifiers that make this car a collector's item in the making. It is the precursor of a long line of vehicles mixing inspirations, which we will call crossover.

N° 30

MERCEDES BENZ 350 SL R107 **1975**

Numéro de série 10704312011901
Belle configuration esthétique
Habitacle restauré - Hard-top
Carte grise française de collection

15 000 / 18 000 €

Mercedes-Benz a toujours bénéficié d'une excellente réputation et surtout au tournant des années 1970 où acquérir un véhicule de cette marque représente bien plus qu'un moyen de se déplacer. Le SL type R107 est dévoilé en 1971 pour cette raison précise : pouvoir montrer au Monde son statut, sa place dans la société.
Le modèle que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois en mai 1975 et il reçut récemment un soin tout particulier surtout à l'intérieur où l'on peut profiter d'une sellerie entièrement refaite en cuir rouge foncé du plus bel effet.
Pour agrémenter parfaitement ces travaux, il fallait un bel écrin : une peinture complète grise souris a été posée sur le cabriolet et son hard-top et confère à la voiture un assemblage de couleur splendide ; c'est la configuration idéale entre élégance et luxe.

Mécaniquement révisé, l'imposant V8 de 3,5L de plus de 200 chevaux est accouplé à une boite de vitesse automatique parfaitement étagée qui permet de longues balades le coude à la portière mais ne rechigne pas lorsqu'il faut accélérer la cadence.
Le modèle R107 est finalement le cabriolet bon à tout faire ; il est autant fiable que discret mais sait encore faire tourner les têtes sur son passage. Les exemplaires en bel état se font de plus en plus rares et le prix moyen d'une « Pagode » rend cette génération très intéressante. Ni les longs trajets ni les kilomètres ne lui font peur à en juger les plus de 270 000 que notre exemplaire a parcouru dans sa vie, il est prêt à repartir pour une autre aventure.

Serial number 10704312011901
Nice aesthetic configuration
Restored interior
Hard-top
French collector's title

Mercedes-Benz has always enjoyed an excellent reputation, especially at the turn of the 1970's when acquiring a Mercedes-Benz vehicle was more than just a means of transportation. The SL type R107 was unveiled in 1971 for this very reason: to be able to show the world its status, its place in society.
The model we present to you was first registered in May 1975 and has recently received a special care, especially inside, where you can enjoy a completely new upholstery in dark red leather of the most beautiful effect.
To perfectly complement this work, a beautiful case was needed: a complete mouse grey paint job was applied to the cabriolet and its hard-top and gives the car a splendid colour combination; it is the ideal configuration between elegance and luxury.
Mechanically revised, the imposing 3.5L V8 with over 200 horsepower is coupled to a perfectly staged automatic gearbox that allows for long drives with the elbow on the door but does not flinch when it comes to accelerating.
The R107 is finally the all-round convertible; it is as reliable as it is discreet, but still knows how to turn heads.
Examples in good condition are becoming increasingly rare and the average price of a «Pagoda» makes this generation very interesting.
Neither long journeys nor long distances frighten it, judging by the more than 270,000 kmsour car has covered in its life, it is ready to set off on another adventure.

N° 31

MERCEDES BENZ 500 S LIMOUSINE **1988**

Numéro de série WDB1260371A206257
Carrosserie « L'ETOILE » - Seulement 5 exemplaires au monde
87 000 km - Bel état de présentation
Carte grise française

25 000 / 30 000 €

Acquérir une Mercedes Benz Classe S est déjà un luxe dont très peu de gens peuvent profiter. On s'offre alors une des meilleures voitures qui existe sur le marché toujours en avance technologiquement, très confortable, avec des motorisations puissantes et fiables qui emmèneront le passager (et son chauffeur) au bout du monde. La génération W126 dévoilée au crépuscule des années 1970 ne déroge pas à cette règle et est l'une des Classe S qui introduit le plus de nouveautés notamment en terme de sécurité routière avec l'apparition d'airbag et une amélioration drastique de la tenue de route.
Si la W126 est proposée avec plusieurs longueurs de carrosseries culminant à un peu plus de 5 m, l'exemplaire que nous vous présentons est basé sur une version 500 SEL qui accueille un V8 de 5.0L couplé à une boite de vitesse automatique. Ce duo permet une très grande souplesse dans la conduite, la boite automatique est très bien étagée, l'insonorisation de la voiture fait parfois oublier qu'un imposant moteur se cache sous le capot avant : tout est fait pour le calme.

Réalisé par le carrossier belge Ronny Coach Building Company (sous la marque L'ETOILE), notre modèle fut rallongé en limousine quatre portes. Très bien équipé, son intérieur est digne d'un véritable salon avec son carré où deux paires de fauteuils se font face avec une grande place pour les jambes. Un bar et un frigo sont disposés dans un des accoudoirs tandis qu'en face trônent un poste de télévision et son lecteur de VHS. Une séparation chauffeur équipée d'une vitre transparente ou d'un épais rideau en cuir est commandable depuis la planche de bord mis à disposition des passagers arrières ; ils peuvent également profiter d'un toit ouvrant et de vitres électriques.

Avec sa mécanique d'origine en bon état de fonctionnement et peu kilométrée, cette limousine est un parfait achat pour tous ceux qui veulent se démarquer et rouler dans le confort, le luxe et l'opulence.

Serial number WDB1260371A206257
Bodywork «L'ETOILE
Only 5 in the world
87 000 km
Nice condition
French title

Buying a Mercedes Benz S Class is already a luxury that very few people can enjoy. It is one of the best cars on the market, always technologically advanced, very comfortable, with powerful and reliable engines that will take the passenger (and his driver) to the end of the world. The W126 generation unveiled in the twilight of the 1970s is no exception to this rule and is one of the S-Class that introduces the most novelties, particularly in terms of road safety with the appearance of the airbag and a drastic improvement in road holding.
The W126 is available in several body lengths, reaching a height of just over 5m, but the model we are presenting is based on a 500 SEL version with a 5.0L V8 engine and automatic gearbox. This duo allows a great flexibility in the driving, the automatic gearbox is very well staged, the soundproofing of the car makes you forget that an imposing engine is hidden under the front bonnet: everything is done for calm.

Made by the Belgian coachbuilder Ronny Coach Building Company (under the L'ETOILE brand), our model was extended to a four-door limousine. Very well equipped, its interior is worthy of a real living room with its saloon where two pairs of armchairs face each other with plenty of leg room. A bar and a fridge are placed in one of the armrests, while opposite, a television and its VHS player are in perfect working order. A driver's partition with a transparent window or a thick leather curtain can be controlled from the dashboard and the rear passengers can also enjoy a sunroof and electric windows.

With its original mechanics in good working order and low mileage, this limousine is a perfect purchase for those who want to stand out and drive in comfort, luxury and opulence.

N° 32

MASERATI 4200 SPYDER CAMBIOCORSA **2006**

Numéro de série ZAMBB18B000013165
Rare couleur d'origine
Moteur d'origine Ferrari
Carte grise française

20 000 / 25 000 €

Des voitures qui donnent immédiatement le sourire il en existe beaucoup mais des voitures qui ont par naissance mauvaise presse et qui, en un essai routier, renversent complètement leur image il y en a peu. La Maserati 4200 est l'une d'entre elles. Il est vrai que la voiture est belle et suscite l'envie mais elle est aussi discrète et se fond facilement dans la masse de la circulation, elle n'est ni grande ni imposante et sait aussi rester silencieuse. Mais honnêtement elle n'a pas été conçu pour ça et surtout lorsqu'on le sait ce qui se cache sous son long capot plongeant ; un V8 d'origine Ferrari de 4,2L de cylindrée pour 400 chevaux dans cette version. 2 cylindres en plus par rapport à sa devancière la 3200 dont leur présence est tout de suite confirmée après avoir tourné la clé d'un quart sous le volant ; le moteur produit un son roque et s'emballe dans les tours lorsque l'on frôle la pédale de droite. A l'intérieur tout est finesse et raffinement à l'italienne : le coté finesse et raffinement est apporté par l'omniprésence du cuir et des éléments du tableau de bord qui sont des hommages comme cette montre incrustée en haut du tunnel central.

Notre exemplaire de 2006 est une version spyder (ou spider on peut dire les deux) qui se présente dans une configuration esthétique tout autant intéressante qu'étonnante. En effet, la voiture est recouverte d'une couleur 'Spectro' qui lui va à ravir et qui est accompagnée d'un intérieur couleur Havane. A la conduite, notre exemplaire ne déroge pas à la règle des Maserati : des voitures facile à conduire mais qui peuvent s'avérer piégeuses notamment par temps pluvieux ou si la route est grasse. La boite séquentielle à 6 rapports répond bien et reste bien plus rapide qu'une boite E-Gear de chez Lamborghini ou qu'une boite F1 chez Ferrari. Un dossier de factures viendra avec la voiture où on peut lire un remplacement des pneumatiques avant et arrière ainsi que d'un grand nombre de silent blocs et de l'embrayage. Une révision mécanique sera nécessaire

pour parcourir de grandes distances mais notre essai routier n'a pas montré d'anomalies quant à l'accélération et au passage de vitesse.
Élégant et sportif, ce cabriolet est équilibré avec un comportement routier sain et sa petite partie de folie quand vous écrasez la pédale de droite.

Serial number ZAMBB18B000013165
Rare original colour
Original Ferrari engine
French registration

There are many cars that immediately put a smile on your face, but there are few that are born with bad press and completely reverse their image in a test drive. The Maserati 4200 is one of them; often judged as a car for people who only want to be noticed, easy to drive and which does not leave the posh streets of the big capitals or the seaside of the most popular seaside resorts; however, it is not so. It's true that the car is beautiful and enviable, but it is also discreet and blends easily into the traffic, it is neither large nor imposing and it is also silent. But honestly it was not designed for that and especially when you know what is hidden under its long plunging bonnet; a V8 of Ferrari origin of 4.2L of displacement for 400 horses in this version. Two more cylinders than its predecessor, the 3200, whose presence is immediately confirmed after turning the key a quarter under the steering wheel; the engine produces a roaring sound and revs up when you touch the right pedal with your foot (having respected the warm-up time). Inside, everything is Italian finesse and refinement: the finesse and refinement is provided by the omnipresence of leather and the elements of the dashboard that are more tributes than real measures, such as the watch embedded in the top of the central tunnel. On the other hand, the Italian side of the car is a sign of poor finish and this is often the case after a few tens of thousands of kilometres where the plastics do not hold up, for example.

Our 2006 model is a spyder version (or spider, one could say both) which presents itself in an aesthetic configuration that is as interesting as it is surprising. The car is covered in a 'Spectro' colour that suits it very well and is accompanied by a Havana interior. The car is easy to drive, but can be a bit tricky in wet weather or if the road is greasy. The 6-speed sequential gearbox responds well with the obligatory lag time on this version which is not very pleasant but is still much quicker than a Lamborghini E-Gear or a Ferrari F1 gearbox. A folder of invoices will come with the car where we can read a replacement of the front and rear tyres as well as a large number of silent blocks and the clutch. A mechanical overhaul will be required to cover long distances but our test drive showed no anomalies in acceleration and gear shifting.
Elegant and sporty, enjoy a well balanced convertible with sound road manners and its little bit of madness when you mash the right pedal.

N° 33

FERRARI 348

1990

Numéro de série ZFFKA35B000084201
Française d'origine - 17 000 km
Historique complet - Important dossier de factures Pozzi
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

Robe rouge, volant en cuir, grille du levier de vitesse en aluminium, compte-tour qui s'affole, la recette concoctée par Ferrari depuis plus d'un demi-siècle fait toujours autant rêver les amateurs et les chanceux qui ont pu la prendre en main. La 348 ne déroge pas à la règle, présentée en 1989, elle est la première Ferrari fabriquée après la mort du fondateur et elle a la chance d'avoir été en partie conçue par le père de la F40 et de la 288 GTO.
Notre exemplaire est un modèle TB ; le B signifie 'berlinette' ce qui veut dire coupé et le T est en rapport avec la position de la boite de vitesse située à la transversale du moteur. Avec son moteur V8 3.4L de 300 chevaux, la 348 remet un peu de brillant sur le blason au cheval cabré en plaçant au centre le facteur vitesse que les modèles 308 et 328 avaient quelque peu délaissé.
A son bord, le conducteur habitué de la marque trouve tout de suite ses repères ; un petit volant en cuir noir siglé du caballero tombe tout de suite sous les mains et les mythiques compteurs à fond orange nous rappelle le premier but de cette voiture : le sport.
A la conduite, notre exemplaire ne présente pas de défaut ; la boite de vitesse et l'embrayage sont fermes mais on n'en attend pas moins d'une Ferrari à transmission mécanique, les sièges sont parfaitement enveloppant, le moteur une fois chaud prend plus de 7 000 tours/minutes dans un son roque qui ne semble jamais s'arrêter.
Avec 17 000 km au compteur depuis sa sortie d'usine, notre exemplaire délivré par Pozzi fut bien entretenu et suivi par ces derniers.
Les derniers contrôles effectués furent le système de freinage afin que ce magnifique coupé italien puisse attaquer sereinement les routes de campagnes.
Offrez-vous la 'Baby Testarossa' dans un très bel état et profitez d'une véritable machine à sourire qui fait tellement de bien qu'elle devrait être remboursée par la sécurité sociale.

Serial number ZFFKA35B000084201
Original French
17,000 km
Full history
Important Pozzi invoice file
French title

Red dress, leather steering wheel, aluminium gear lever grille, rev counter, the recipe concocted by Ferrari for more than half a century still makes the enthusiasts and the lucky ones who have been able to take it in hand dream. The 348 is no exception to the rule, presented in 1989, it is the first Ferrari built after the founder's death and it has the good fortune to have been partly designed by the father of the F40 and the 288 GTO.
Our example is a TB model; the B stands for 'berlinette' which means coupe and the T refers to the position of the gearbox located transversely to the engine. With its 300hp 3.4L V8 engine, the 348 puts the shine back on the prancing horse badge by putting the speed factor at the centre, which the 308 and 328 models had somewhat neglected.
On board, the driver used to the brand immediately finds his bearings; a small black leather steering wheel with the caballero's logo immediately falls under the hands and the mythical orange-backed meters remind us of the first goal of this car: sport.
If all the materials are in line with what Ferrari has been offering for the last ten years, the interior can sometimes seem to be of rather poor quality and we can see that the brand was still searching for interior design before the arrival of the modern era and the onboard computers.
The gearbox and clutch are firm but you would expect nothing less from a Ferrari with a mechanical transmission, the seats are perfectly enveloping but lack a bit of comfort, the engine once warmed up takes more than 7000 rpm in a roaring sound that never seems to stop.
With 17,000 km on the odometer since leaving the factory, our Pozzi delivered car was well maintained and followed by them.
The last checks carried out were on the braking system so that this magnificent Italian coupe could attack the country roads with peace of mind.
Treat yourself to the 'Baby Testarossa' in beautiful condition and enjoy a real smiling machine that does so much good that it should be reimbursed by social security.

N° 34

ASTON MARTIN VIRAGE 1995

Numéro de série SCFCAM1SJMBL50302
Rare conduite à gauche – 357 exemplaires dans le monde
Bel état esthétique – Collector méconnu
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

Demain ne meurt jamais !
Si Aston Martin est aujourd'hui une marque qui peut tutoyer ses concurrentes, ce n'était pas le cas au début des années 1980 où la firme anglaise se trouve en grande difficulté. En effet, les années *« James Bond »* sont déjà loin derrière et le modèle AM V8 traine au catalogue depuis quasiment 10 ans à un prix très élitiste et avec une réputation de voiture typiquement anglaise : très élégante mais peu fiable. Touchée financièrement, Aston Martin se doit de céder des parts de la société au plus offrant et c'est Ford qui se portera acquéreur en 1987. Un an plus tard, sur le stand de la marque ailée au salon de Birmingham, un OVNI apparait. Si l'on reconnait les traits caractéristiques des coupés Aston, le modèle Virage se veut totalement novateur dans le design et présente une carrosserie aux lignes droites et tendues tout en muscle dans le plus pur style de la fin des années 1980.
La consigne donnée aux designers est à la fois simple et terriblement compliquée à réaliser : dessiner une voiture qui plaise aussi bien à la vieille Europe conservatrice, à la démesure américaine et à l'émergence asiatique. La ligne globale de la voiture ne fait pas l'unanimité, on la juge trop lourde, pas assez fine et vraiment en décalage avec l'élégance des anciens modèles d'Aston Martin. Le prix freine également les visiteurs ; plus d'1 000 000 de francs sont alors nécessaire pour repartir au volant du petit dernier (hors options).
Une Aston Martin doit certes être jolie mais elle doit surtout être sportive et à ce niveau-là, la marque fait écho à son passé en retravaillant le V8 qui équipait déjà ses modèles dès le milieu des années 1970. Cependant, de nombreuses améliorations y seront apportées afin de moderniser l'ensemble ; l'alimentation de la mécanique ne se fera désormais plus par carburateurs mais par injection et un important travail pour le respect des normes anti-pollution a été réalisé. Finalement, cet ancien-nouveau moteur perd peu à peu son caractère britannique et adopte un comportement très américain : puissance et robustesse.
Robuste oui, mais mou surement pas ; le bloc envoi 335 chevaux aux roues arrières ce qui permet à la Virage de passer le 0 à 100 km/h en dessous de la barre des 6 secondes. Malgré cela, son poids important fait de cette

voiture une GT confortable et qui permet d'avaler les kilomètres avec surement l'un des plus beaux blasons du monde au centre du volant.

Immatriculée pour la première fois en octobre 1995, l'Aston Martin Virage que nous vous présentons est l'une des dernières produites. Se présentant sous une belle robe verte anglaise, notre exemplaire est en bel état esthétique et mécanique ; son intérieur tout en cuir couleur crème passepoilé de vert est très élégant et invite aux longs voyages. Mécaniquement révisé, notre modèle équipé d'une boite automatique est très souple à conduire mais s'avère également sportif et rageur lorsque le pied droit écrase la pédale d'accélération.
Rare sur nos routes, ce coupé vous emmènera au bout du monde ; libre à vous de savoir si Money Penny vous accompagne.

N° 35

ROVER 214I CABRIOLET 1994

Cabriolet quatre place à petit prix
Capote électrique
Extrêmement rare en France
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

La Rover 200 de seconde génération sort en 1989. Conçue avec l'aide du constructeur japonais Honda, 80 % des pièces sont commune à la Honda Concerto. A partir de 1986, elle est proposée en six carrosseries. Initialement berline cinq portes, la série 200 est déclinée en quatre (en 1990) et trois portes (en 1991) avant l'apparition des variantes coupé et cabriolet (en 1992) et d'un break (en 1994), en réalité sur base de Rover 400. C'est à l'occasion de la conception de la série 200 que Rover développe les nouveaux moteurs essence série K, résultat d'un lourd investissement de près de 250 millions de £, qui allaient progressivement équiper la quasi-totalité des modèles du constructeur et servir de base au futur moteur V6.
La série 200 de seconde génération est emblématique des productions Rover en ce qu'elle est le « plus grand succès commercial » de la marque avec près de 950 000 exemplaires produits, tout en représentant une forme d'aboutissement de l'association avec Honda initiée quelques années auparavant.

Relax, it's a Rover, tel était le slogan de Rover dans les années 90. La 214 cabriolet en est une parfaite illustration. Avec son Moteur double arbre à came de 4 cylindres, 16 soupapes et 1,4l de cylindrée elle pouvait surprendre nombreuses de ces contemporaines au feu rouge. Cela dit, cette voiture est idéale pour cruiser avec originalité, sur les routes de plages françaises, une planche de surf à l'arrière et les cheveux au vent. A noter, elle est équipée de freins à disques à l'avant et de deux airbags pour la sécurité. Coté intérieur, les vitres électriques et la touche de bois sur le tableau de bord nous rappelle le chic britannique. Le vernis de notre exemplaire s'écaille malheureusement, un voile de peinture est donc à envisager pour rouler avec classe et anticonformisme dans cette charmante petite anglaise

Four-seater convertible at a low price
Electric soft top
Extremely rare in France

The second generation Rover 200 was released in 1989. Designed with the help of the Japanese manufacturer Honda, 80% of the parts are common to the Honda Concerto. From 1986, it was offered in six body styles. Initially a five-door saloon, the 200 series was offered in four-door (in 1990) and three-door (in 1991) versions before the appearance of coupe and cabriolet variants (in 1992) and an estate (in 1994), actually based on the Rover 400.
It was during the design of the 200 series that Rover developed the new K series petrol engines, the result of a heavy investment of nearly £250 million, which would gradually equip almost all of the manufacturer's models and serve as the basis for the future V6 engine.
The second generation 200 series is emblematic of Rover productions in that it is the brand's «greatest commercial success» with almost 950,000 units produced, while representing a form of culmination of the association with Honda initiated a few years earlier.

Relax, it's a Rover» was Rover's slogan in the 1990s. The 214 convertible is a perfect illustration of this. With its 4-cylinder, 16-valve, 1.4-litre, twin-cam engine, it could surprise many of its contemporaries at the traffic lights. That said, this car is ideal for cruising the French beach roads with originality, a surfboard on the back and hair in the wind. It is equipped with front disc brakes and two airbags for safety. On the inside, the electric windows and the touch of wood on the dashboard remind us of British chic. Unfortunately, the varnish of our car is flaking, so a coat of paint is to be considered in order to drive with class and non-conformism in this charming little English car.

N° 36

CLIO OLYMPIQUE 1.7 RT

1992

Numéro de série 185740507912957
Rare édition 'Olympique 92'
35 000 km
Carte grise française

3 000 / 5 000 €

Fierté nationale autant célébrée que la victoire de l'équipe de France à la coupe du Monde de football 1998, les Jeux Olympiques d'Hiver accueillis par la ville d'Albertville sont ancrés dans les esprits de toute une génération.
A l'époque, le pays se met aux couleurs de l'évènement : de la publicité est faite dans tout ce qui peut être lu, écouté ou regardé, les transports en communs se parent de la flamme olympique et la population toute entière n'a que ça en tête. Les grosses entreprises françaises sont aussi de la partie et celles sélectionnées ont l'important rôle de faire vibrer les jeux. C'est le cas de Renault qui se chargera de transporter les officiels, VIP et athlètes à travers tout le pays et dans la station de ski ; pour cela, une importante flotte de véhicules est mise à disposition allant de la petite (et toute nouvelle) Clio jusqu'à l'imposante R25 en passant par les fourgonnettes et on verra même la Jeep Cherokee.

L'idée de faire une série spéciale germa dans la tête des dirigeants de la marque au losange quelques temps avant les jeux et c'est juste après qu'elle sera lancée sur la quasi-totalité de la gamme proposée à l'époque.
C'est à ce moment là que la Clio Olympique fait son entrée sur la base du modèle 1.7 RT et elle est formidablement bien équipée avec sa sellerie en cuir bleu glacier et sa carrosserie toute blanche.
Seulement 1 800 exemplaires de cette série spéciale seront fabriqués pour la Clio et en trouver un aujourd'hui en bon état relève plus de la mission impossible.
L'exemplaire que nous vous proposons comptabilise moins de 35 000 km d'origine et est en parfait état, il s'agit d'une version 5 portes à la mécanique révisée qui fera le bonheur de son prochain propriétaire. Une bonne idée pour se fondre dans la masse tout en possédant une voiture différente.

Serial number 185740507912957
Rare 'Olympic 92' edition
35.000 km
French title

As much a national pride as the French team's victory in the 1998 World Cup, the Winter Olympics hosted by the town of Albertville are anchored in the minds of a whole generation.
At the time, the country was in the colours of the event: advertising was done in everything that could be read, listened to or watched, public transport was adorned with the Olympic flame and the entire population had nothing else in mind. The big French companies are also part of the party and those selected have the important role of making the games vibrant. This is the case of Renault, which will be in charge of transporting the officials, VIPs and athletes throughout the country and to the ski resort; for this, a large fleet of vehicles is being made available, ranging from the small (and brand new) Clio to the imposing R25, including vans and even the Jeep Cherokee.
The idea of a special series was born in the minds of the managers of the diamond brand some time before the games and it was just afterwards that it was launched on almost the entire range offered at that time.
The Clio Olympique, based on the 1.7 RT model, was introduced at that time and was extremely well equipped with ice blue leather upholstery and white bodywork.
Only 1,800 examples of this special series will be made for the Clio and finding one today in good condition is more like mission impossible.
The one we are offering you has less than 35,000 original kilometres and is in perfect condition. It is a 5-door version with revised mechanics that will please its next owner. A good idea to blend in with the crowd while having a different car.

N° 37

AUDI S2

1995

Rare sur les routes françaises
Fiabilité sans faille
Belle configuration

25 000 / 35 000 €

En 1987, la firme allemande d'Ingolstadt débute la commercialisation de la berline 90, plus aérodynamique dans son design et mieux finie que la précédente génération. Trois ans plus tard, le constructeur allemand dévoile le coupé 90 S2, développant 220 chevaux.
L'Audi S2 est le fruit de plusieurs années d'expériences dans le championnat du monde des rallyes en groupe B, le tout adapté pour un usage sur route homologuée. Tous les ingrédients sont là, de la transmission Quattro au 5 cylindres turbocompresseur, en passant par un système de freinage très efficace capable d'arrêter une bête de 1420 kg. Pour continuer sa montée en gamme et sa politique d'image, la marque aux anneaux comptait bien titiller BMW et Mercedes Benz sur le créneau de la berline moyenne sportive. L'Audi S2 remplira parfaitement son rôle, préparant le terrain pour plusieurs décennies.

Avec son moteur en position longitudinal, couplé avec la transmission intégrale Quattro et un différentiel central Torsen, un turbocompresseur KKK et à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports (première generation), les performances sont au rendez vous. Le couple est linéaire et musclé, à haut comme bas régime.
Le 0 à 100 km/h en 6,1 secondes et le 1000 m DA en 26,5 secondes viennent écraser ses concurrentes telles que la Porsche 944 Turbo et l'Alpine V6 Turbo, le tout avec un cylindre en moins ! L'Audi S2 s'autorise même à chatouiller de très prêt les performances de gros joueurs comme la BMW M3 E36 et la Ferrari 348. Une sacrée carte de visite.

Coté trains roulants, ressorts, amortisseurs, jambes de force, barre antiroulis, une tige d'amortisseurs plus grosses et une barre antirapprochement contribuent à l'efficacité et la rigidité du chassis.
Dès 1992, l'Audi S2 reçoit un nouveau 5 cylindres (type ABY), issu du moteur de l'Audi S4 (type AAN). L'allumage et la gestion de suralimentation sont différents, permettant ainsi à l'allemande de passer de

220 chevaux et 309 Nm de couple à 230 chevaux et 350 Nm de couple. Une fonction overboost lui permet même de passer temporairement à 380 Nm. Le nouveau bloc est associé à une nouvelle boite de vitesses, à 6 rapports (également utilisée par Porsche) cette fois-ci. Le 0 à 100 km/h passe de 6,1 secondes à 5,8 secondes. C'est le cas de l'exemplaire que nous vous présentons.

Avec 200 000 km au compteur, notre exemplaire est au début de sa vie quand on connait la fiabilité de cette voiture. L'extérieur est en bel état et sa couleur Emerald Green associée à son intérieur gris feutré sont une magnifique association.
La France n'a eu le droit qu'à 150 exemplaires de la S2 Coupé pour un total mondial de 7000 unités…
Aussi performante que polyvalente, la S2 offre un équipement généreux de série, des finitions soignées, un moteur mélodieux et une fiabilité sans faille.
Alors n'hésitez plus et offrez-vous tout simplement ce qu'Audi savait faire de mieux à cette époque

Rare on French roads
Flawless reliability
Beautiful configuration

In 1987, the German company from Ingolstadt started marketing the 90 saloon, which was more aerodynamic in its design and better finished than the previous generation. Three years later, the German manufacturer unveiled the 90 S2 coupe, developing 220 horsepower.
The Audi S2 is the result of several years of experience in the World Rally Championship in Group B, all adapted for use on homologated roads. All the ingredients are there, from the Quattro transmission to the 5-cylinder turbocharged engine and a very efficient braking system capable of stopping a 1420 kg beast. In order to continue its move upmarket and its image policy, the brand with the rings was counting on titillating BMW and Mercedes in the mid-size sports sedan segment. The Audi S2 will perfectly fulfill its role, preparing the ground for several decades.

With its engine in a longitudinal position, coupled with Quattro all-wheel drive and a Torsen central differential, a KKK turbocharger and a 5-speed manual gearbox (first generation), the performance is there. The torque is linear and muscular, both at high and low revs.
The 0 to 100 km/h in 6.1 seconds and the 1000 m DA in 26.5 seconds crush its competitors such as the Porsche 944 Turbo and the Alpine V6 Turbo, all with one cylinder less! The Audi S2 even comes close to matching the performance of big players like the BMW M3 E36 and the Ferrari 348. Quite a calling card.

On the running gear side, springs, shock absorbers, struts, anti-roll bar, a larger shock absorber rod and an anti-roll bar contribute to the efficiency and rigidity of the chassis.
In 1992, the Audi S2 received a new 5-cylinder engine (type ABY), which was derived from the engine of the Audi S4 (type AAN). The ignition and boost management are different, allowing the German to increase from 220 hp and 309 Nm of torque to 230 hp and 350 Nm of torque. An overboost function even allows it to temporarily increase to 380 Nm. The new block is combined with a new gearbox, this time with six speeds (also used by Porsche). The 0 to 100 km/h time is reduced from 6.1 seconds to 5.8 seconds. This is the case with the car we are presenting to you.

With 200,000 km on the odometer, our car is at the beginning of its life when you know how reliable this car is. The exterior is in beautiful condition and its Emerald Green colour combined with its muted grey interior is a magnificent combination.
Only 150 of the S2 Coupé were sold in France out of a worldwide total of 7000 units...
As powerful as it is versatile. The S2 offers a generous standard equipment, well finished, a melodious engine and a flawless reliability.
So don't hesitate any longer and simply treat yourself to the best that Audi knew how to do at the time.

N° 38

MASERATI 430

1989

Numéro de série ZAM332B00JB207690
106 000 km
Bel état de conservation
Carte grise française

10 000 / 12 000 €

Quand De Tomaso rachète la marque Maserati à Citroën en 1975, il développe la fameuse Bi-Turbo présentée à Modena le 14 décembre 1981. Ce tout nouveau moteur V6 possède deux arbres à cames par rangée de cylindres, deux turbocompresseurs comme son nom l'indique et trois soupapes par cylindre. Sa cylindrée de 2 000 cm3 est dictée par la loi fiscale italienne, qui surtaxe les cylindrées supérieures, mais pour l'exportation elle passe à 2 500 cm3 puis 2790 cm3 pour la Maserati 430. Professionnelle dans l'art de fabriquer des berlines belles et rapides, Maserati redresse le couvert en 1988 et présente son modèle 430 assez proche de la 425 stylistiquement. C'est vrai qu'il est difficile de savoir différencier les modèles Maserati des années 1980 mais cette nouvelle voiture embarque le V6 bi-turbo qui a subi un important réalésage et développe maintenant 250 chevaux.
Mécanique increvable et sportive, ligne caractéristique des années 80, confort et luxe, la 430 a tout pour plaire mais gardera la mauvaise image de la saga « bi-turbo » chez Maserati.

Notre exemplaire sorti d'usine en 1989 se présente dans un très bel état esthétique et mécanique, mécaniquement révisée, son propriétaire actuel a toujours eu le plaisir de la sortir sur les routes de campagne et su en prendre particulièrement soin. Son kilométrage d'origine n'affiche que 106 000 km ce qui devient de plus en plus rare sur ces voitures à la fiabilité impressionante (pour une Maserati).
Aujourd'hui la 430 est une voiture à redécouvrir et à collectionner d'urgence avant que sa cote ne commence à grimper. Cet exemplaire en est un beau ticket d'entrée.

Serial number ZAM332B00JB207690
106 000 km
Good condition
French registration

When De Tomaso bought the Maserati brand from Citroën in 1975. He developed the famous Bi-Turbo presented in Modena on 14 December 1981. This brand new V6 engine had two camshafts per cylinder bank,

two turbochargers as its name suggests and three valves per cylinder. Its 2,000 cm3 capacity was dictated by Italian tax law, which overtaxed larger capacities, but for export it was increased to 2,500 cm3 and then to 2,790 cm3 for the Maserati 430.
Professional in the art of making beautiful and fast saloons, Maserati took up the challenge in 1988 and presented its 430 model, which was quite close to the 425 stylistically. It's true that it's difficult to tell the difference between the Maserati models of the 1980s, but this new car has the twin-turbo V6 engine, which has undergone a major re-boring and now develops 250 horsepower.
The 430 has everything to please but will keep the bad image of the «bi-turbo» saga at Maserati: a puncture-proof and sporty engine, characteristic 80's lines, comfort and luxury.

Our example, which left the factory in 1989, is in a very good mechanical and aesthetic condition, mechanically revised, its current owner has always enjoyed taking it out on the country roads and has taken particular care of it. Its original mileage is only 106,000 km, which is becoming increasingly rare on these cars with their impressive reliability (for a Maserati).
Today the 430 is a car to be rediscovered and collected as a matter of urgency before its value starts to rise. This example is a good entry ticket.

N° 39

JAGUAR XJS LYNX

1985

Boite automatique
Plaisir d'entendre un V12
Original Cabriolet Lynx

18 000 / 22 000 €

Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière Grand Tourisme, le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe en 2+2. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents. Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Le moteur V12 de 5,3 litres est amélioré dans deux directions. Il est plus puissant tout en consommant moins.
La voiture que nous présentons aujourd'hui est née comme un coupé. En effet, Au début des années 80, l'obsession sécuritaire avait stérilisé l'imagination de Jaguar en matière de cabriolets. La nature ayant en quelque sorte horreur du vide, au moins trois carrossiers sont apparus sur le marché et s'y sont maintenus plus ou moins longtemps, en attendant que l'usine Jaguar elle-même ne prenne le relais. C'est donc le talentueux carrossier Lynx (notamment connu pour son break XJS) du sud-est anglais qui a transformé cette automobile en partant d' une base de XJS HE. On le retrouve aujourd'hui dans un très bel état général. Alors laissez vous tenté par la douce melodie du V12 et partez pour de nouvelles aventures au volant d'une voiture d'exception pour un tout petit prix.

Automatic gearbox
Pleasure to hear a V12
Original Convertible

Williams Lyons, the founder of Jaguar, presented his last Grand Touring car on 10th September 1975. This coupe was to be the successor to the iconic E-Type. The car, called the XJ-S, was very successful in terms of styling. Low and sleek, modern and elegant, it brought something new and personal to the 2+2 luxury sports car

range. From its predecessor it inherited the noble V12 engine. Lamborghini and Ferrari were the only other brands in the world to offer equivalent engines. Its long career was a complete success. From 1975 to 1996 the Jaguar XJ-S evolved continuously over time. The 5.3 litre V12 engine was improved in two directions. It is more powerful while consuming less fuel.

The car we are presenting today was born as a coupe. Indeed, by the early 1980s, the safety obsession had sterilised Jaguar's convertible imagination. Nature abhors a vacuum, so at least three coachbuilders entered the market and stayed on for varying lengths of time until the Jaguar factory itself took over. So it was the talented Lynx bodybuilder from the south-east of England who was transformed into this car from an XJS HE base. It is now in very good condition. So let yourself be tempted by the sweet melody of the V12 and set off on new adventures at the wheel of an exceptional car for a very small price.

N° 40

PORSCHE 924 TURBO 1981

Rare sur les routes françaises
Turbo !

15 000 / 20 000 €

Née en 1976, la Porsche 924 est née pour épauler la 928 dans la gamme du constructeur germanique PMA pour Porsche à moteur avant censée remplacer la vieille 911 trop onéreuse pour une majeure partie de la population. Avec son moteur quatre cylindres d'origine Audi placé à l'avant et sa boîte de vitesse à l'arrière, cette mi-sportive mi-GT était particulièrement équilibrée. Par soucis d'économie, Porsche piocha dans le catalogue de pièces du groupe Volkswagen de l'époque avec Audi qui fournit une grande partie du moteur et de la boite de vitesse, VW qui fixe les trains roulants et les freins ainsi que de nombreux autres appendices dans l'habitacle. Elle avait toutes les qualités pour connaître le succès et pour toucher un public jeune comme la 914 à la fin des années 1960. Produite pendant douze ans à presque 150 000 exemplaires, la 924 demeure l'un des plus gros succès commerciaux de l'histoire de Porsche. Fort de son expérience en compétition, la firme développera une version Turbo dont le moteur totalement nouveau est assemblé à Stuttgart. Cubant 2 litres, il est doté d'un turbo KKK parvenant à fournir 170 chevaux, n'en déplaise aux amateurs de la marque les plus fanatiques qui n'auront de cesse de dénigrer ce modèle pourtant si intéressant, surtout en version Turbo.
La vehicule que nous vous présentons est donc une rare version Turbo de 1981. Elle est équipée d'un pot Imasaf. La combinaison de son interieur beige et sa robe foncé lui vont à ravir. Notre essai routier n'a revelé aucun disfonctionnement. Voila une rare occasion d'acquerir une automobiles mythiques des années 80, dans l'une des versions les plus enviables.

Rare on French roads
Turbo!

Born in 1976, the Porsche 924 was born to support the 928 in the range of the German manufacturer PMA for Porsche with front engine supposed to replace the old 911 too expensive for a major part of the population. With its Audi four-cylinder engine at the front and

its gearbox at the rear, this half-sport, half-GT car was particularly well-balanced; for reasons of economy, Porsche dipped into the Volkswagen group's catalogue of parts at the time, with Audi supplying a large part of the engine and gearbox, VW fixing the running gear and brakes, as well as numerous other appendages in the passenger compartment. It had all the qualities to be a success and to reach a young public like the 914 in the late 1960s. Produced for twelve years in almost 150,000 units, the 924 remains one of the biggest commercial successes in Porsche's history. On the strength of its experience in competition, the firm developed a Turbo version with a completely new engine assembled in Stuttgart. With a capacity of 2 litres, it is equipped with a KKK turbo that can deliver 170 horsepower, despite the fact that the most fanatical fans of the brand will never stop denigrating this model, which is so interesting, especially in the Turbo version.
The car we are presenting is a rare 1981 Turbo version. Equipped with an Imasaf pot, the combination of its beige interior and its dark colour suits it very well. Our test drive revealed no malfunctions. This is a rare opportunity to acquire a mythical car of the 80's, in one of the most enviable versions.

N° 41

BENTLEY MULSANNE TURBO 1984

Renouveau de Bentley
Luxe, puissance et volupté

17 000 / 22 000 €

Pendant de la Rolls-Royce Silver Spirit, la Bentley Mulsanne fait ses débuts au salon de Paris de 1980. Si elle porte le nom du célèbre virage manceau qui termine la ligne droite des Hunaudières - clin d'oeil aux nombreuses victoires des machines de W.O. Bentley dans les années trente -, cette limousine de 3,06 mètres d'empattement et de 5,30 mètres de longueur roule à 195 km/h. Son importance historique n'en est pas moins décisive pour Bentley, car elle inaugure la spectaculaire renaissance de la marque dans les années 80. La Bentley Mulsanne arbore une ligne modernisée. Par rapport à la T, la voiture apparaît plus basse et plus large, et la surface vitrée a été augmentée. L'événement majeur a lieu en 1982 au salon de Genève. En lançant la Mulsanne Turbo, Bentley redécouvre les vertus de la suralimentation un demi-siècle après la «Blower». L'explosive Turbo va faire beaucoup de bruit et métamorphoser la vénérable firme. Synthèse de luxe et de sportivité, cette limousine à hautes performances marque en effet à Crewe la fin du «badge engineering», qui consistait à commercialiser des modèles identiques sous des marques différentes. A ce jeu, Bentley avait perdu son identité... et sa clientèle. La Bentley Mulsanne Turbo s'offre une cavalerie de 50% supérieure à la version atmosphérique. Ses 350 CV (environ, puisque Crewe reste fidèle à son habitude de ne pas dévoiler la puissance de ses moteurs) en font le plus puissant modèle jamais sorti des usines Rolls-Royce. Malgré son poids (plus de 2,2 tonnes), la voiture passe de 0 à 100 km/h en moins de 8 secondes. Pour supporter le turbocompresseur, le V8 de 6 750 cm3 en alliage léger a été modifié (culasses, pistons et soupapes). De même, l'échappement est nouveau. Le turbo Garrett souffle gentiment à la pression de 0,5 bar dans un carburateur quadruple corps Solex, le système étant doté d'un clapet de décharge. La transmission automatique GM Hydramatic à trois rapports a reçu une démultiplication adaptée au couple très important à bas régime. Extérieurement, la Mulsanne Turbo est identifiable à sa calandre peinte dans la couleur de la carrosserie et à son double échappement. La voiture est

vendue uniquement en Europe (surtout au Royaume-Uni et en Allemagne) et au ProcheOrient. Elle y connaîtra le succès et une centaine d'exemplaires sortira annuellement de Crewe jusqu'en 1985, soit un tiers de la production Bentley. En 18 ans de production, la Mulsanne et ses dérivés ont transformé Bentley pour en faire la marque la plus dynamique de Crewe. Le modèle présenté est donc la version Mulsanne Turbo. L'intérieur aussi bien que l'extèrieur sont bien conservés et sa peinture verte aliée à l'intérieur de cuir beige sont un parfait mariage à la « british ».

The Bentley Revival
Luxury, power and pleasure

The counterpart to the Rolls-Royce Silver Spirit, the Bentley Mulsanne made its debut at the 1980 Paris Motor Show. Named after the famous Mance curve at the end of the Hunaudières straight - a nod to the many victories of W.O. Bentley's machines in the 1930s - this 3.06 metre wheelbase, 5.30 metre long limousine travels at 195 km/h. Its historical significance is no less decisive for Bentley, as it ushers in the brand's spectacular revival in the 1980s. The Bentley Mulsanne has modernised styling. Compared to the T, the car appeared lower and wider, and the glass area was increased. The major event was the 1982 Geneva Motor Show. With the launch of the Mulsanne Turbo, Bentley rediscovered the virtues of supercharging half a century after the «Blower». The explosive Turbo was to make a lot of noise and transform the venerable firm. A synthesis of luxury and sportiness, this high-performance limousine marked the end of «badge engineering» at Crewe, which consisted of marketing identical models under different brands. Bentley had lost its identity and its customers. The Bentley Mulsanne Turbo is 50% more powerful than the naturally aspirated version. Its 350 hp (approximately, as Crewe remains faithful to its habit of not revealing the power of its engines) make it the most powerful model ever to leave the Rolls-Royce factory. Despite its weight (over 2.2 tonnes), the car accelerates from 0 to 100 km/h in under 8 seconds. To support the turbocharger, the 6,750cc light-alloy V8 was modified (cylinder heads, pistons and valves). The exhaust system is also new. The Garrett turbo blows nicely at 0.5 bar pressure into a Solex four-barrel carburettor, the system being fitted with a relief valve. The GM Hydramatic three-speed automatic transmission has been given a gear ratio to suit the very high torque at low revs. Externally, the Mulsanne Turbo is identifiable by its body-coloured grille and dual exhaust. The car was sold only in Europe (mainly the UK and Germany) and the Middle East. It was a success there, and about 100 were produced annually from Crewe until 1985, a third of Bentley's total production. In 18 years of production, the Mulsanne and its derivatives transformed Bentley into Crewe's most dynamic brand. The model on display is the Mulsanne Turbo. Both the interior and exterior are well preserved and the green paintwork combined with the beige leather interior is a perfect marriage of Britishness.

N° 42

ALFA ROMEO GTV CUP 916 **2001**

Numéro de série ZAR91600007004274
CUP V6 3.0L 24V n° 049
2 modèles en France !
Excellent état de présentation
Important dossier de documentations et factures
Carnets complets
Certificat de conformité
Carte grise française

35 000 / 45 000 €

Il y a des marques automobiles qui passionnent et font rêver des générations entières ; Alfa Romeo est l'une d'elle et sa communauté de fans « les alfistes » ne cessent de s'accroire grâce à la passion que transmet la firme milanaise encore aujourd'hui.
L'histoire de la voiture que nous vous présentons est avant tout l'histoire de l'un de ces passionnés qui, au fil des années, s'est pris d'admiration pour un élément bien spécifique à Alfa Romeo : le moteur V6 Busso.
Considéré pour beaucoup comme l'un des meilleurs moteurs de l'histoire de l'automobile moderne, ce V6 fut produit entre 1986 et 2005 et incorporer sous le capot de la quasi-totalité de la gamme Alfa Romeo.
Le dernier propriétaire entreprit une collection des véhicules exclusivement équipés de cette fantastique mécanique à la voix si caractéristique et arriva très vite l'une des voitures les plus exclusives de la marque au trèfle : La GTV CUP 916.

Basée sur le modèle GTV 916 (1995-2005), la déclinaison CUP est une série très limitée à 180 exemplaires en motorisations 3.0L. Sur ce faible chiffre de production, seulement 25 CUP sortiront d'usine en conduite à gauche réservés au marché Suisse uniquement pendant le premier semestre de l'année 2001. Aujourd'hui seuls 6 CUP 3.0L LHD sont répertoriés en France et en Suisse, il s'agit donc d'un des modèles Alfa Romeo le plus rare et surement le plus désirable qu'il puisse exister dans

l'histoire moderne de la marque.

Techniquement, le CUP reprend une bonne partie de sa sœur jumelle GTV 916 mais un kit carrosserie allégé fut apposé sur le modèle exclusif ; le moteur est revu à 230 cv avec de plus gros diamètres de disques à l'avant. Le modèle que nous vos présentons sorti des chaines de production le 24 avril 2001 fut acheté par Mr Telese en Suisse qui la revendu 6 ans après avec 47 000 km parcourus ; tout en restant en Suisse elle changea de main une seconde fois puis un négociant se chargea de vendre la voiture auprès du propriétaire actuel.

Aujourd'hui la voiture se présente dans un très bel état esthétique et mécanique ; avec 104 000 km au compteur et une remise en état « sortie d'usine » par le propriétaire (dossier photos sur demande), elle est autant agréable à conduire qu'à regarder. Le V6 chante à merveille et la boite mécanique à 6 rapports apporte souplesse magnifiée par le couple surprenant de cette mécanique. Première mondiale en vente aux enchères, c'est une occasion unique d'acquérir ce modèle plus qu'exclusif qui fit l'objet de nombreuses représentations médiatiques notamment dans le magazine Youngtimers n° 104 ainsi qu'à l'ouverture de « l'Italian Meeting Festival » de Montlhéry. Nous remercions le propriétaire pour sa passion débordante et contagieuse ainsi que tout le travail de recherches et de documentations qu'il fit sur ce modèle.

N° 43

RANGE ROVER 4.2 LSE 1993

Numéro de série SALLHBM34KA635142
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Le Range Rover, souvent surnommé la « Rolls des tout-terrain » a connu depuis sa 1ère apparition, en juin 1970, un succès qui ne s'est jamais démenti. Si le lancement du Range Rover sur le marché est une réussite, c'est grâce à ses qualités intrinsèques, mais aussi au fait qu'il n'existe pas de véhicule similaire. Alors présenté au Mondial 1992, le Range LSE sera la version musclée de la gamme. En effet, il est équipé d'un monstrueux V8 de 4,2 L de 200 chevaux. L'empattement est rallongé, les portes arrière ont été élargies, et le confort gagne en qualité. Climatisation, toit ouvrant, sièges en cuir, ronce de noyer, régulateur de vitesse, sièges électriques sont les standards de cette version, et pour cause, c'est un Vogue, le plus luxueux modèle jamais proposé par la firme Anglaise. Ce Range possède de nombreuses options aussi utiles que farfelues, combinées à un couple incroyable et une tenue de route améliorée on comprend pourquoi le charme de ce mastodonte est toujours aussi efficace... Notre exemplaire, est livré dans le coloris certainement le plus intéressant : le vert métallisé avec son intérieur marron qui rappelle le chic d'un 4 x 4 haut de gamme, sans pour autant sacrifier l'aspect « baroudeur » du véhicule.
Déjà collector, il ne demande qu'à crapahuter sur les chemins boueux de l'arrière-pays !

Serial number SALLHBM34KA635142
French Title

The Range Rover, often referred to as the 'Rolls of the off-roaders', has been an enduring success since its first appearance in June 1970. The Range Rover's successful market launch was due to its intrinsic qualities, but also to the fact that there was no similar vehicle. Introduced at the 1992 World Show, the Range LSE was the muscular version of the range, with a monstrous 4.2 litre, 200 horsepower V8 engine. The wheelbase was lengthened, the rear doors were widened, and comfort was improved. Air conditioning, sunroof, leather seats, walnut burr, cruise control, electric seats are standard on this version, and for good reason, it is a Vogue, the most luxurious model ever offered by the British firm. This Range has many useful and crazy options, combined with an incredible torque and an improved road holding, we understand why the charm of this behemoth is always so effective... Our example is delivered in the most interesting colour: the metallic green with its brown interior reminds us of the chic of a top-of-the-range 4 x 4, without sacrificing the 'adventurous' aspect of the vehicle.
Already a collector's item, it is now ready to be driven on the muddy roads of the hinterland!

N° 44

MGF

1983

Numéro de série SAXXBZND2BD828401
Très bel état de conservation
Rare sur nos routes
68 000 km – Carte grise française

4 000 / 6 000 €

Dans les années 1970, le groupe automobiles British Leyland est en très mauvaise posture ; ses marques sont vieillissantes, pas fiables, englouties par la concurrence allemande et japonaise de plus en plus forte en Europe. La marque MG vient même à disparaitre avec la dernière MG B en 1980 et les dirigeants cherchent une remplaçante à l'Austin Mini qui n'est pas encore l'icône culturelle d'aujourd'hui. La décision est prise de créer la Metro qui se basera sur le châssis de sa devancière en élargissant que les ailes mais une question subsiste : sous quelle marque naitra cette nouvelle voiture ?
Après avoir porté sa réflexion vers Austin, le groupe finira par décider de ressusciter la marque MG éteinte depuis 2 ans et présente en 1982 le projet final sous forme d'une petite citadine aux longueurs contenues et au design très rectiligne typique des années 1980.
Rapidement une version sportive viendra étoffer la gamme des motorisations alors peu puissantes. Notre exemplaire de 1983 profite de cette version et arbore un moteur 1.3l à carburateur SU et Turbo Garret qui permet de développer 95 chevaux pour un poids mini.
Véritable petite bombinette, notre exemplaire ne compte que 68 000 km et se trouve dans un très bel état de présentation tant intérieur qu'extérieur où les nombreux stickers rappellent aux passant que vous conduisez une arme aiguisée très agile sur petites routes sinueuses. Avec sa configuration esthétique originale et son intérieur bi-ton en très bon état, notre Turbo est très surprenante à conduire et donne à son pilote des sensations que peu de petites sportives peuvent donner. Avec un comportement très différent de nos 205 GTI et un châssis bien plus ferme, cette petite rareté n'attends plus que vous pour pouvoir faire à nouveau siffler son turbo.

Serial number SAXXBZND2BD828401
Very good condition
Rare on our roads
68,000 km
French title

In the 1970's, the British Leyland automotive group was in a very bad position; its brands were aging, unreliable, and being swallowed up by the ever increasing German and Japanese competition in Europe.
The MG brand even disappeared with the last MG B in 1980 and the directors were looking for a replacement for the Austin Mini which was not yet the cultural icon of today. The decision was made to create the Metro, which would be based on the chassis of its predecessor, with only the wings widened, but one question remained: under which brand would this new car be born?
After thinking about Austin, the group finally decided to resurrect the MG brand, which had been extinct for two years, and in 1982 presented the final project in the form of a small city car with limited length and a very straight design typical of the 1980s.
A sporty version was soon added to the range of engines which were not very powerful at the time. Our 1983 model benefits from this version and is equipped with a 1.3l SU carburettor and Turbo Garret engine that develops 95 horsepower for a minimum weight.
A real little bombshell, our example has only 68,000 km and is in very good condition both inside and out where the many stickers remind passers-by that you are driving a sharp weapon that is very agile on small winding roads. With its original aesthetic configuration and its two-tone interior in very good condition, our Turbo is very surprising to drive and gives its driver sensations that few small sports cars can give. With a very different behaviour than our 205 GTI and a much firmer chassis, this little rarity is waiting for you to make its turbo whistle again.

N° 45

CITROEN VISA CHRONO II

1983

Peu kilométrée 114000 km
Bombinette décalée
Carte grise française
Côte montante

15 000 / 20 000 €

La Citroën Visa II Chrono est une petite sportive destinée à redynamiser l'image d'un modèle en fin de carrière. Elle se situe dans la lignée de la Visa Trophée Groupe IV.

La transformation de cette petite citadine en bombinette est le fruit du travail du carrossier Heuliez qui n'a pas lésiné sur les appendices en plastique, pas vraiment choquant sur une Citroën de l'époque.
La carrosserie blanche est décorée de bandes adhésives bleues et rouges pour lui donner un look
« racing », en vogue dans les années 80. On trouve un spoiler avant à projecteurs longue portée, un becquet arrière, des élargisseurs d'ailes rivetés et des jantes en alliage de 13» AMIL.

Elle fut d'abord animée par un moteur 4 cylindres en ligne 1360 cm3, issu de la Peugeot 104 ZS2, alimenté par 2 carburateurs double corps Solex qui développe 93 ch à 5800 tr/mn. Face au succès de cette version, deux autres séries seront produites avec un 1434 cm3 de 143 ch. La bombinette aux chevrons pouvait enfin s'amuser avec les autres GTI. La boîte de vitesses est à 5 rapports, très légère (850 kg), elle peut atteindre 171 km/h et les 100 km/h en 10,2 s.

L'exemplaire que nous vous proposons aujourd'hui est en très bel état et n'attend plus qu'un nouveau propriétaire pour se confronter aux légendaires GTI, rendez-vous au prochain feu rouge !

Low mileage 114000km
Bombinette offset
French registration
Upwardly mobile

The Citroën Visa II Chrono is a small sports car designed to revitalise the image of a model at the end of its career. It is in line with the Group IV Visa Trophy.

The transformation of this little city car into a bombshell is the result of the work of the coachbuilder Heuliez who did not skimp on the plastic appendages, not really shocking on a Citroën of the time.
The white bodywork is decorated with blue and red adhesive strips to give it a «racing» look, which was in vogue in the 1980s. There is a front spoiler with long-range headlights, a rear spoiler, riveted fender flares and 13» AMIL alloy wheels.

Initially powered by a 1360cc in-line 4-cylinder engine, derived from the Peugeot 104 ZS2, fed by two Solex twin-barrel carburettors which developed 93 bhp at 5800 rpm. Due to the success of this version, two other series were produced with a 1434 cm3 with 143 bhp. The bombshell with the chevron could finally have fun with the other GTIs. The gearbox is 5-speed, very light (850 kg), it can reach 171 km/h and 100 km/h in 10.2 s.

The car we are offering you today is in very good condition and is only waiting for a new owner to confront the legendary GTIs, see you at the next traffic light!

2001 ALFA ROMEO GTV CUP 049
1996 ALFA ROMEO SPIDER 2,0L TS
1995 ASTON MARTIN VIRAGE
1995 AUDI S2
1984 BENTLEY MULSANNE TURBO
1981 BMW 635 CSI
2001 BMW Z3 2.2L
1990 CHRYSLER LE BARON CABRIOLET V6
1989 CHRYSLER LE BARON TURBO CABRIOLET
1988 CITROEN BX GTI 16S
1993 CITROEN VISA CHRONO II
1990 FERRARI 348 TB
1989 FERRARI MONDIAL T CABRIOLET
2000 JAGUAR XJ8 X308
1996 JAGUAR XJR6
1985 JAGUAR XJS LINX
1992 LAND ROVER RANGE ROVER 4.2 LSE
1993 LAND ROVER RANGE ROVER 4.2 LSE
1987 LAND ROVER RANGE ROVER RR200
1973 LINCOLN MK IV
1992 LINCOLN TOWNCAR LIMOUSINE
2006 MASERATI 4200 SPYDER
2006 MASERATI 4200 SPYDER
1989 MASERATI 430
1975 MERCEDES BENZ 350 SL
1988 MERCEDES BENZ 500S LIMOUSINE
2001 MERCEDES BENZ 600 SL
1999 MERCEDES BENZ SLK 200
2001 MG F
1983 MG METRO TURBO
1994 PEUGEOT 205 CTI
1991 PEUGEOT 205 GTI 1.6L
1976 PORSCHE 911
1981 PORSCHE 924 2,0L
1981 PORSCHE 924 TURBO
1983 PORSCHE 944
2001 PORSCHE BOXSTER S
2002 RENAULT AVANTIME V6
1992 RENAULT CLIO OLYMPIQUE
1983 RENAULT R18 TURBO BREAK
1987 RENAULT SUPER 5 GT TURBO
1974 ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET
1976 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW II
1988 ROLLS ROYCE SILVER SPUR
1994 ROVER 214I CABRIOLET 1994

ASSOCIÉS

JEAN-PIERRE OSENAT
Commissaire-priseur
Président
+33 (0)1 80 81 90 12
jean-pierre@osenat.com

JEAN-CHRISTOPHE CHATAIGNIER
Directeur du département
Empire & Souvenirs Historiques
+33 (0)1 80 81 90 04
jc.chataignier@osenat.com

VERSAILLES

DAVID GELLY
Commissaire-Priseur
+33 (0)6 19 26 01 53
d.gelly@osenat.com

FLORIANE DAVID
Assistante de directeur de département
+33 (0)1 80 81 90 33
f.david@osenat.com

ERIC PILLON
Commissaire-Priseur
+33 (0)1 39 02 40 40
e.pillon@osenat.com

AUBIN LECLERCQ
Commissaire-Priseur
+33 (0)1 80 81 90 34
a.leclercq@osenat.com

PERRINE GAYDON
Administration ventes de Versailles
+33 (0)1 80 81 90 36
versailles@osenat.com

CHATHURA AMADORU
Responsable de salle

AUTOMOBILES DE COLLECTION

STÉPHANE PAVOT
Directeur du département
+33 (0)1 80 81 90 59
s.pavot@osenat.com

ANNABELLE REBELO
Administration
Règlements vendeurs
+33 (0)1 80 81 90 58
a.rebelo@osenat.com

AUGUSTIN MABILLE DE PONCHEVILLE
Consultant Versailles
+33 (0)6 48 97 96 99
versaillesautos@osenat.com

BAPTISTE NICOLOSI
Spécialiste
+33 (0)1 80 81 90 10
b.nicolosi@osenat.com

VENTES DE L'ANGÉLUS

FRANÇOIS ROUSSET
Responsable
+33 (0)1 80 81 90 18
lasalle@osenat.com

MICKAEL INIGO
Responsable de salle
+33 (0)1 80 81 90 19
lasalle@osenat.com

PARIS

ROBIN GOYEUX
Inventaires & expertises
+33 (0)1 80 81 90 11
osenatparis@osenat.com

XX^{e}, ART MODERNE

PEGGY BALLEY
Directrice du département
+33 (0)6 83 31 37 44
p.balley@osenat.com

XIX^{e} SIÈCLE

JULIE ALVES
Directrice du département
+33 (0)1 80 81 90 15
j.alves@osenat.com

MOA, VIN, ASIE

CÉDRIC LABORDE
Directeur du département
+33 (0)1 80 81 90 05
c.laborde@osenat.com

BIJOUX

JULIE GAU
Directrice du département
+33 (0)1 80 81 90 07
bijoux@osenat.com

MONTRES

HUGO PAGE
Responsable du département
+33 (0) 1 80 81 90 20
montres@osenat.com

ART RUSSE

MARIIA VIKHROVA
Responsable du département
+33 (0) 1 80 81 90 32
artrusse@osenat.com

EMPIRE

RAPHAËL PITCHAL
Assistant du département
+33 (0)1 80 81 90 13
assistant-empire@osenat.com

ADMINISTRATION

ANNICK MARIAGE
Attachée de Direction
+33 (0)1 80 81 90 01
a.mariage@osenat.com

DANIÈLE MARECHAL
Responsable du service Comptabilité
+33 (0)1 80 81 90 02
compta@osenat.com

PIERRE LORTHIOS
Retrait des achats, expéditions
+33 (0)1 80 81 90 14
expedition@osenat.com

ANNABELLE REBELO
Administration
Règlements vendeurs
+33 (0)1 80 81 90 58
a.rebelo@osenat.com

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE

Calendrier des ventes 2021

Fontainebleau - Versailles

Mobilier & objets d'Art	**La Royauté à Versailles**	**Les écrins de Fontainebleau**	**Collection de Maître A.**	**Les Intérieurs de Versailles**
Samedi 11 Décembre à 14h	Dimanche 12 Décembre à 14h	Dimanche 12 Décembre à 14h	Mardi 14 décembre à 14h	Du 10 au 15 décembre à 14h
Fontainebleau	**Versailles**	**Fontainebleau**	**Fontainebleau**	**Online**

Calendrier des ventes complet diponible sur www.osenat.com

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 20,83 % HT (soit 25 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 15 % HT (soit 18 % TTC) à partir de 500 000 euros. la vente étant sous le régime de la marge, le bordereau de vente remis à l'adjudicataire ne fera ressortir aucune tva récupérable

- Interenchères Live :

• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).

La maison Osenat ne peut garantir l'efficience de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.

- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.

* Lot appartenant à un salarié de la société.

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. the sale being under the margin regime, the sales slip given to the successful tenderer will not show any recoverable VAT
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 will 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

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

Automobilia & Automobiles de Collection

Lundi 20 décembre 2021 à 14h

13 avenue de Saint-Cloud
78000 VERSAILLES
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