



RHINAU
DIMANCHE 23 JANVIER 2022





#### **CONSULTANTS**

Cyril GAUTIER +33 (0)6 86 21 22 11 automobiles@osenat.com

Patrice MOREAU automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET automobiles@osenat.com



DIMANCHE 23 JANVIER 2022

# Automobiles de collection

# Collections Alsaciennes & à divers

#### Jean-Pierre OSENAT

Président Commissaire-priseur

#### Stéphane PAVOT

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

#### Augustin MABILLE DE PONCHEVILLE

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

#### Baptiste NICOLOSI

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

#### Vente

Dimanche 23 Janvier à 10h et 14h30 Rue de Boofzheim 67860 Rhinau

#### **Expositions publiques**

Vendredi 21 et Samedi 22 de 10 h à 12h et de 14h à 18h Rue de Boofzheim 67860 Rhinau

#### 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





#### 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







# Notre lieu d'exposition : Un rare témoin d'architecture industrielle militarisée en Alsace... L'usine aéronautique H. List (1941-1942)

Alors que le second conflit mondial prend une tournure inattendue, le potentiel industriel allemand doit être constamment renforcé. De nombreuses usines sont construites, mais beaucoup d'entre elles succombent sous les bombes et, probablement, sous les coups, plus récents, des pelleteuses.

Cette usine, toujours debout, est édifiée en 1941-42 sur le terrain d'une ancienne filature, par Heinrich List pour la fabrication de pièces à destination de l'aviation militaire et des missiles V1 et V2.

# Collection de Monsieur T.



N° 1 GILERA 125 STRADA TYPE 4V **1972** 

800 / 1 200 €

N° de série : 856M\*103451\* Carte grise Collection A redémarrer

La marque est fondée à Arcore en 1909 par Giuseppe Gilera. Gilera est l'inventeur du moteur quatre cylindres moderne dans les années 1950, sous la plume de l'ingénieur Pietro Remor, passé ensuite chez MV Agusta. La marque est six fois championne du monde pilote et constructeur. Elle est rachetée par Piaggio en 1969.



N° 2

GIMSON POLARIS 50

> 1967 1 000 / 1 500 €

N° moteur : 77019 A immatriculer en collection A redémarrer

Gimson était une marque espagnole de bicyclettes et de motos, fabriquée à Figueres par Gimbernat Hermanos S.R.C. en deux étapes distinctes : la première en 1930 et la seconde de 1955 à 1982. Le modèle proposé est le premier modèle avec le moteur Flandria belge, la Gimson Polaris garde de son prédécesseur le schéma Sport, avec le même cadre en tôle

emboutie (en l'adaptant au nouveau moteur Flandria), mais avec un réservoir de carburant de forme plus rectiligne. C'est probablement le modèle de la marque qui a eu le plus de succès, puisqu'il a été fabriqué en trois séries. Toutes les séries étaient de couleur bleu et gris ou rouge et crème.



#### **ALCION**

 $N^{\circ}$  de cadre : 14233  $N^{\circ}$  moteur : 56741

A immatriculer en collection

1 500 / 2 000 €

Comme de nombreux autres constructeurs motos, la société Alcyon débute par des activités liées à la bicyclette. Fondée en 1902 par Edmond Gentil à Neuilly-sur-Seine, Alcyon se penche dès 1904 sur les deux-roues motorisés. Pour concevoir sa première machine, la marque française se tourne vers le motoriste suisse ZL également connu sous le nom de Zedel ou Zürcher et Luthi. Leur collaboration donne naissance à une motocyclette de 350cm³.

Très vite, Alcyon connait un beau succès commercial avec une gamme allant de la petite cylindrée aux V-twin quatre temps. Côté compétition, la marque accumule les honneurs que ce soit au guidon de ses motos ou de ses bicyclettes qui décrochent 14 victoires au Tour de France.

Au cours des années, Alcyon ne cesse de se développer au point d'absorber d'autres marques dont Armor, Diamant, Labor, Thomann ou encore Olympique.



## **MALAGUTI**

1 500 / 2 000 €

N° cadre : 83268 A immatriculer en collection A redémarrer



# N° 5 MALAGUTI

1 500 / 2 000 €

N° moteur : FM3M\*56999\* A immatriculer en collection A redémarrer



# N° 6 MALAGUTI 1 500 / 2 000 €

N° série GAM6\* 7270\* A immatriculer en collection A redémarrer



# N° 7 MALAGUTI 1 000 / 1 600 €

N° de cadre 20629 A immatriculer en collection A redémarrer



# N° 8 MALAGUTI CROSS 1 400 / 1 800 €

N° cadre : 84707 A redémarrer Carte Grise de collection



N° 9

# CAMPERA 50 SP **1988**

800 / 1 200 €

N° CL-0038 Carte grise collection

Cette machine fut fabriquée suite à l'achat d'une licence auprès de Motobécane par la GAC en Espagne.



#### **DUCATI 48 SPORT**

1963

N° moteur : 334627 Carte grise collection A redémarrer

1 600 / 2 000 €

La première incursion de Ducati dans le transport à deux roues fut le moteur Cucciolo («petit chiot») de 1945, conçu pour être attaché à un vélo. Inhabituel car il s'agit d'un moteur à quatre temps à une époque où la plupart des unités utilitaires de ce type étaient à deux temps, le Cucciolo et ses dérivés ont été utilisés pour un certain nombre de motos légères jusque dans les années 1950.

Cependant, au cours de la décennie suivante, Ducati s'est tourné vers la puissance à deux temps pour ses plus petits modèles, dont le plus élégant était sans doute la 48 Sport. Introduite en 1962, cette dernière était une véritable «moto en miniature», dotée d'un cadre à boucle duplex, de roues de 19 pouces et d'un style inspiré de la course.



# **ROCVALE METEOR P6R**

1972

N° cadre : 83268 A immatriculer en collection A redémarrer

2 500 / 3 000 €

La ROCVALE est fabriquée par l'importateur SICMA, avec des Italiennes MALAGUTI, ce lui permet en 1973 de renouveler et d'augmenter sa gamme. Elles furent assemblées à Vitrolles, avec différentes pièces achetées en Italie, cela leur permit presque de sortir un nouveau modèle tous les 6 mois. La marque s'arrêtera en 1980 avec la loi Française interdisant les 50cm3 qui passeront en 49.9.



# TERROT L

1924

1 700 / 2 000 €

N° Cadre : 25220

A immatriculer en collection



N° 13

## TERROT L

1 700 / 2 000 €

*N° Cadre : 56320* 

A immatriculer en collection





#### TERROT L

N° cadre 18877L A immatriculer en collection 1 700 / 2 000 €

Grand constructeur en 1914, la firme Terrot n'était plus très importante en 1919 après la mise sous séquestre de ses biens par l'État en 1915.

Le véritable redémarrage de Terrot ne survint qu'en 1924 avec la "L", une réduction à 175 cm3 de la 269 cm3 type E produite de 1922 à 1925 et qui prenait elle-même la suite de la 269 A de 1919 à 1921. Un an après la 175 sortait une 247 cm3 type A basée sur le même dessin qui fut elle aussi produite en de multiples versions jusqu'en 1928, doublée en 1925 par le modèle F qui perdurera jusqu'en 1933.

Le soin de construction de la Terrot L est bien réel avec la même fourche oscillante à rattrapage de jeu que sur tous les modèles précédents depuis 1908 : nickels, émaux, polissages et filets soignés, moteur simple, mais usiné avec soin dans les meilleurs métaux, bielle forgée, boîte à deux vitesses, trousse à outils bien garnie et même réservoir de secours. Le succès du type L sera rapide et très durable puisque les derniers exemplaires sortiront en 1939 !



#### 125 MZ TYPE TS

1978

Très bon état, à remettre en route. Carte grise française 800 / 1 200 €

La MZ est ce que l'on pourrait appeler une moto de légende.

La politique motocycliste des pays de l'Europe de l'Est est de produire des deux (ou trois) roues éminemment rustiques. La performance est donc sacrifiée à l'endurance et à la fiabilité. En 1973, en même temps que la série ES à suspension avant de type Earles et volumineux gardeboue avant suspendu, sont produites les TS (pour «Trophy Sprint») avec fourche avant télescopique beaucoup plus conventionnelle ; l'esthétique les rapproche des productions occidentales. Bien suspendue, infatigable et sans problème, la rustique MZ 125 TS bénéficie d'un argument de poids, en 1977, elle est vendue 2 860 F alors qu'une 125 Honda en vaut 4000!

Bloc-moteur monocylindre vertical 2 temps refroidi par air - 123 cm³ (52 x 58 mm) - 10 ch/6 000 tr/ min - Lubrification par mélange - Allumage batterie/ bobine - Boîte ?? 4 rapports - Démarrage par kick - Transmissions primaire par engrenages, secondaire par chaîne - Cadre simple berceau - Suspensions av. télescopique, ar. oscillante - Pneus av. 2,75 x 18», ar. 3,00 x 18 - 109 kg - 100 km/h.

La MZ 125 TS n'avait pas la sophistication technique d'une Japonaise : elle était faite pour rouler dans des conditions souvent difficiles avec le moins de souci possible pour l'utilisateur.

Elle vous amènera au boulot ou en vacances en duo avec armes et bagages sans problème pour peu que vous ne soyez pas pressé, dans un confort très acceptable. Son autonomie atteint les 400 kilomètres, ce qui n'est pas un luxe car vous devrez faire le plein avec du mélange. L'éclairage, comparé aux machines de l'époque dans sa catégorie (Honda N et T2, Suzuki GT...) est le plus efficace. La partie cycle procure une très bonne tenue de route à condition de choisir une bonne monte pneumatique.



# YAMAHA VIRAGO 1100

1972

Type : 3LP Tournante, très bon état 29328 km Carte grise française

2 000 / 2 500 €

La Yamaha Virago 1100 est une moto fabriquée par Yamaha Motor Corporation entre 1986 et 1999. C'était l'une des rares motos de style custom disponible avec un entraînement par arbre (au lieu d'une classique

chaîne ou une courroie) et un moteur bicylindre en V de cette taille. Son style avec de nombreux éléments chromés était également distinctif.



# MOTO GUZZI GALLETTO

200 / 400 €

N° série : 16311574

 $160 \, cm^3$ 

Immatriculée : 45 AE 67 À immatriculer en collection

A restaurer



# N° 18

## **RUMI 125**

7 000 / 9 000 €

En très bel état Ancienne restauration A immatriculer en collection



# Collection de Monsieur M.



# N° 19 SCOOTER RUMI 125 BOL D'OR 10 000 / 12 000 €

En aluminium poli Restauration à finir

Avec un moteur complet refait à neuf en plus et diverses pièces



# N° 20 SCOOTER RUMI 125 BOL D'OR 10 000 / 12 000 €

En aluminium poli Restauration à finir

Avec un moteur complet refait à neuf en plus et diverses pièces

# SCOOTER ITALJET 50

1 500 / 2 000 €

3299 km Version série limitée Rothmans en très bel état A redémarrer À immatriculer en collection



N° 22 1980

# ITALJET 50 ITALJET 125 FORMULA 1 200 / 1 500 €

3299 km Version série limitée Rothmans en très bel état A redémarrer À immatriculer en collection



# N° 23 1980 SCOOTER ITALJET 125 1 200 / 1 500 €

9 456 km de 1996 à redémarrer et à immatriculer en collection + 1 deuxième complet en panne





**DUCATI 900 SS** 

1991

Super sportive des années 90 Côte montante Machine à émotions Carte grise française

5 000 / 7 000 €

Usine à sensations, moto attachante la Ducatti 900 SS, c'est un superbe moteur et un super cadre. Source de sensations fortes malgré des performances modestes sur le papier par rapport aux Japonaises, à l'usage elle se révèle d'une efficacité redoutable avec un couple énorme. Le moteur vous propulse d'un virage à l'autre d'une façon très virile et la partie cycle est un vrai plaisir, un rail. C'est une vraie moto de passionnés de sensations, avec un bruit envoutant autant à l'ouverture des gaz qu'à la décélération, un BROOAAAAR magique.

Son terrain de jeu favori : les routes sinueuses. Pour ne rien gâcher au plaisir, les sorties en duo sont possibles. La Ducatti que nous proposons à la vente est un modèle à carburateurs qui a bénéficié d'une révision complète comprenant les joints spi de fourche, plaquettes et courroies. La moto est en très bel état et fonctionne parfaitement. Alors sautez le pas et enfourchez cette légende italienne!



# **DUCATI 900S MONSTER**

2001

Très bel état Numéro de série : ZDMM200AAYB009122 Nombreux accessoires

9220 km

Part toutes distances

5 000 / 7 000 €





# MOTO GUZZI V7 SPÉCIAL

1970

Carte grise française

6 000 / 8 000 €

Une V7 spécial c'est un peu l'archétype de la production italienne de l'époque.

Ses qualités de grande routière ont tout de suite charmé les gros rouleurs et malgré une période de production assez courte les qualités de fabrication ont permis à bon nombre de ces modèles de traverser le temps sans s'arrêter.

Le modèle présenté ici est équipé du moteur de 850 cm³, lequel a subi une réfection haut moteur (culasses rectifiées, soupapes, pistons et chemises neufs) il y a quelques années.

Le moteur fonctionne bien.

Une petite révision sera à prévoir avant de reprendre la route.

La selle double d'origine en très bon état est fournie, les pneus ont moins de 300 kms, la batterie est neuve. Elle possède le fameux compteur de l'Ambassador (en miles) ainsi que le grand guidon.





HONDA VF 100R

1988

70364 km Carte grise de collection

4 500 / 5 500 €

Juste après la CB1100R et juste avant la RC30 il y a la VF1000R.

Sportive pionnière de l'époque avec ses 122 chevaux, sa roue avant de 16 pouces, sa distribution par cascade de pignons et son carénage avant en carbone, cette moto était redoutable en son temps et se confond encore

aisément dans la circulation d'aujourd'hui avec le look d'enfer des motos des années 80 en plus.

Le moteur a été complètement révisé (arbres à cames changés ainsi que la crépine d'huile), la carburation refaite ainsi que la fourche, le freinage, le démarreur par un spécialiste de ce modèle.



# HONDA VF1000R TYPE SC 16

1984

N° de série SC 16 2002570 Avec 77532 km À immatriculer en collection

4 000 / 6 000 €

Cette moto est en bon état d'origine et tournante, la carburation a été complètement reconditionnée, le démarreur également.





# N° 29 1970 HONDA 125 CB K4 CIRCA 100 / 300 €

N° de série : 4051427 Immatriculée 8075 ON 67 A immatriculer en collection

La Honda 125 CB est apparue en France en avril 1970, à partir du n° de série 4.028.800.

Extérieurement, ce modèle se différencie du modèle K3 par ses amortisseurs arrière à ressorts apparents. Mécaniquement, les différences concernent l'avance centrifuge dont le développement passe de 5 à 35° avant le PMH au lieu de 5 à 40° comme sur les modèles K2 et K3. Le condensateur n'est plus fixé sur la platine du rupteur mais extérieurement sur le support de bobine H-T.



# N° 30 1970 2 HONDA VF 1000F TYPE SC15 1 000 / 1 500 €

Incomplètes à restaurer Un VF 1000 CGF avec 40283 km Un VF 1000 CGF avec 76966 km



# 2 MOTOS SUZUKI GS 110

1972

2 500 / 3 000 €

- Une n° 524298 immatriculée 9868 SY 67
- Une n° 713-102398 immatriculée 4802 KR 93

A immatriculer en collection

Les motos sont vendues en l'état et à restaurer entièrement





# HARLEY DAVIDSON EARLY SHOVEL

1968

La moto a été entièrement restaurée, et a parcouru 3000 km depuis. Carte grise française de collection

20 000 / 25 000 €



Elle est équipée d'un jeu de sacoches grosse contenance Harley-Davidson d'origine, de silencieux neufs accessoire et le pneu arrière vient d'être changé ainsi que la batterie.

Révision faite, elle est donc prête à prendre la route



# HARLEY DAVIDSON EARLY SHOVEL

1968

Numéro de série : 68FL12302 type FLH 1200 APP 5894 km Carte grise française

Harley Police de 1968 avec tous les accessoires d'origine, sirène, radio, gyrophare etc...

La moto a été entièrement restaurée il y a quelques années et a peu roulé depuis.

Néanmoins, elle circule tous les ans sur de petites distances. Elle est donc entièrement fonctionnelle et prête à prendre la route.

27 000 / 30 000 €





### **INDIAN CHIEF**

1944

 $N^{\circ}$  CDD 1821 Carte grise française de collection Ex police Australienne.

27 000 / 30 000 €



Très rare version civile du modèle 1200 cm3 à fourche à lames. Le numéro de série CDD indique bien une version civile.

Cela se voit aussi par les amortisseurs arrière renforcés au niveau de la fixation du frein, par les embases de cylindres carrés et aussi par l'œilleton de visite de réglage d'allumage sur le carter moteur gauche.

La moto est révisée, les deux pneus Firestone Diamond sont neufs et elle fonctionne parfaitement.



# **INDIAN SCOUT 741B**

1941

Numéro de série : 14124780 Bel état, ancienne restauration, à remettre en route. Carte grise française en collection

18 000 / 22 000 €

Il s'agit de la version militaire qui est arrivée en France avec les Indian CAV et qui a été restaurée après-guerre en version civile.



# AUTOMOBILES DE COLLECTION

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



# Collection Madeleine & Jean Bohn

(LOT 36 AU LOT 38)

Jean ayant appris son métier dans la pâtisserie paternelle de la place Brandt, fut aussi mécanicien, et pilote d'un impressionnant bombardier quadrimoteurs Halifax.

Après une vie bien chargée, la retraite venue, commença celle de collectionneur, d'abord avec une Citroën 5HP, une traction 11 BL, une Opel Olympia découvrable, puis la très désirée Traction cabriolet et par chance la très rare Delage à carrosserie Traction cabriolet.

Son dernier projet était une Panhard cabriolet qui n'aura pas pu être finie.

Pour Madeleine, afin qu'elle puisse participer en conduisant, ce sera une 4 CV découvrable ainsi qu'une très jolie Fiat 500. Nous sommes très heureux de pouvoir retransmettre à d'autres passionnés ce qu'ils ont tant aimé.





#### PANHARD X86 CABRIOLET

1952

N° 80346 Carrosserie n° 29978 Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La Panhard Dyna X est une traction avant avec un bicylindre à plat de 745 cm3 et une boîte 4 vitesses. Vitesse maxi : 125 km/h.

Poids à vide : 585 kg grâce à sa structure avant en Alpax boulonnée sur un châssis cadre en tôles d'acier.

Les éléments de tôlerie sont en aluminium emboutis ce qui donne une consommation d'un petit 6 litres à  $100~\rm km$ . De janvier  $1950~\rm a$  juin 1953, seulement  $2004~\rm exemplaires$  de cabriolets seront fabriqués.

Le modèle présenté est en très bon état et était en fin de restauration.

Mr BOHN le possédait depuis 1996.

Un lot de pièces sera fourni avec la voiture.







## CITROËN TRACTION CABRIOLET TYPE 7C

1935

Immat 2587 YH 67 N° de série : 00054957

 $N^{\circ}$  moteur : AX08057–4MP878Boîte vitesses  $N^{\circ}$  : BF25277

40 000 / 70 000 €

Cette voiture fut achetée par le couple après avoir vendu la 5HP. Munis d'une simple caisse à outils, ils prirent un avion en direction de l'arrière-pays Tropézien où la voiture était à vendre. Séduits par les lignes fluides du véhicule, l'affaire sera conclue et malgré une restauration à prévoir, ils vont rentrer par la route avec un jerrican dans le coffre de la voiture pour alimenter le moteur le réservoir d'origine étant percé!

S'ensuit la restauration du véhicule afin d'en profiter pleinement. On sait que le moteur a été refait à neuf en juin 1998 et la peinture du véhicule en août de la même année. La voiture en a profité pour passer en 12 volts avec un alternateur moderne ainsi qu'un démarreur de DS.

Le vendeur avait mis les papiers à son nom en 1971 et Mr BOHN les mis à son nom en 1997. La voiture se trouve en très bel état esthétique, néanmoins une remise en roue sera à effectuer la voiture n'ayant plus circulé depuis 3 ans. Les freins seront à revoir car le maître-cylindre est bloqué. Une petite réparation de tôlerie sera à prévoir sur un des bas de caisse afin d'avoir un CT vierge.

Différents documents et photos seront fournis.













## DELAGE DI 12 CARROSSERIE CITROËN

1938

*N° 505115* 

40 000 / 70 000 €

Au salon d'octobre, Delage présente une nouvelle 4 cylindres appelée D i 12 remplaçant le D4 et incorporant le maximum de pièces Delahaye dont le moteur 134 et le très bon châssis 134 presque identique au 135.

Courant 1936, la marque décide de faire l'acquisition de coques Citroën qu'elle greffera sur ses châssis Di12. Cette Delage-Citroën sera produite en très peu d'exemplaires entre octobre 1936 et septembre 1937. Trois carrosseries sont disponibles, berline, roadster et coupé.

Moteur 12CV 4 cylindres, soupapes en tête, 2150 cm3 45Ch à 3500 tr/min, boîte 4, suspension avant à

roues indépendantes. Prix du Roadster à l'époque : 43500 francs. En comparaison, en 1937, une traction roadster 11BL valait 30500 francs, la différence de prix expliquant le peu de Delage vendues.

C'est donc une voiture très rare qui nous est proposée. Celui-ci a été découvert par Mr BOHN dans les remises d'un antiquaire Alsacien, et a été immatriculé en 1987 par Mr BOHN.

L'automobile a été restaurée, mais nécessitera une remise en route.













FIAT 500 1972

N° Série: 130870 N° Moteur: 732438 Carte grise française Corrosion perforante

5 000 / 7 000 €

La voiture a été achetée neuve à Offenburg (D) par un Alsacien qui a toujours conservé le véhicule.

Puis celui-ci a changé de main en 2009 pour l'actuel propriétaire.

La voiture a reçu un voile de peinture à l'époque, mais n'a apparemment jamais été accidentée.

Le moteur fonctionne et la sellerie d'origine est propre.

C'est donc un véhicule matching number, complet avec son livret d'entretien.

C'est une deuxième main qui peut, soit être exposée telle quelle dans une collection ou permettre l'aventure d'une restauration complète suivie par son prochain propriétaire.

DIMANCHE 23 JANVIER 2022



1962

Numéro de série : P219431BW

Boite 5 Getrag

35 000 / 45 000 €

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture : la Jaguar Mk.II. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière.

En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 1, 3,41 ou le moteur de 3,81, tous avec les 6 cylindres à double arbre à cames en tête. C'est encore une réussite totale et la ligne de la Mk2 restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport! La voiture que nous proposons est en très bel état. Le moteur a été refait entièrement à neuf par un spécialiste et n'a fait que 3000 km depuis. Une boîte 5 Getrag avec le kit d'adaptation a été installée en même temps.



### DATSUN FAIRLADY

1968

N° de série : 29777 1600 Sport Type SPL 311 Modèle unique en France Carte grise française de collection

17 000 / 20 000 €

A l'origine de la lignée des Datsun sportives, la S211 est suivie des SP212 et SP 213. Il s'agit d'amusants cabriolets rondouillards à la fin des années 50, début des années 60, produits à quelques dizaines d'unités. La première véritable incursion sur le marché mondial arrivera avec la Fairlady SPL310, équipée d'un 1500cm3 de 85 chevaux. Une concurrente directe, tant esthétiquement qu'en termes de performances, avec les roadsters anglais faisant fureur à l'époque

En 1966, la Fairlady SRL311 conservait le style réussi de la 1500, mais agrémentait la recette d'un 2L délivrant fièrement 150 chevaux (SAE) à 6 000 tours par minute, pour peu qu'il soit équipé des optionnels carburateurs Mikuni-Solex double corps. Au final, de 1967 à 1970, ce seront un peu moins de 15 000 exemplaires de la SRL311 qui seront commercialisés.

Des chiffres qui commencent à faire sérieux pour ce type de véhicule.

À l'intérieur, le confort est surprenant. Contrairement à ce que laissent penser les dimensions extérieures, l'espace intérieur n'est pas ridicule. Deux passagers aux caractéristiques standard en ce début de vingt et unième siècle trouvent facilement leur place sans avoir l'impression d'être collés l'un à l'autre. La présence d'appuie-têtes sur les sièges démontre un certain niveau de luxe. Tout comme la radio, l'horloge trônant au milieu du tableau de bord.

Sortie de 1963, baptisée Fairlady au Japon en hommage à la comédie musicale éponyme fort appréciée, dit-on par l'honorable président de la firme.

En 1969 le Team BRE décrocha le titre SCCA pour la côte ouest des Etats-Unis avec des Fairlady préparées.

Le véhicule présenté est en très bon état avec son CT. Le moteur est un 4 cylindres à deux carburateurs SU développant 96 CV.

La voiture totalise 41494 milles.

Un rapport d'expertise ainsi que le manuel de réparation en Anglais seront remis à l'acquéreur.

C'est une belle voiture très rare en France.

A l'essai aujourd'hui, une Datsun Fairlady Sports 2000 de 1968. La seule présente sur le sol français! Avant d'en prendre le volant, un historique s'impose. Les livres d'histoire évoquent volontiers le défi qu'a représenté la production d'automobiles sur le sol japonais. Ils oublient de parler des premières tentatives japonaises hors de l'archipel. Et c'est pourtant une sacré aventure... Yutaka Katayama est un personnage haut en couleur. « Est » car à 104 ans, il est toujours de ce monde! Au début des années 50, il est responsable de la publicité chez Nissan. Il considère qu'il mérite mieux que cela. Mais pour sa hiérarchie, Katayama a deux défauts : c'est un adversaire farouche du syndicat des ouvriers et il aime traîner avec les militaires US.





À l'époque, le Japon est administré par les Américains. Il y a quantité de soldats sur l'archipel et ils ont logiquement créé leur club de voitures de sport (dont Katayama sera président d'honneur).

Katayama convainc ses chefs de concevoir un clone de MG TC/TD. La DC-3 est un utilitaire recarrossé par la Teikoku Body Co de Yuichi Ohta. Elle est dévoilée au salon de Tokyo 1952 et c'est un flop.

Malgré ce revers, Katayama reste persuadé d'avoir raison. Nissan lui fait confiance et au salon de Tokyo 1957, le constructeur dévoile la Datsun Sports 1000 (type S211.) Elle possède le même châssis que la DC-3 et sa carrosserie en fibre de verre est toujours signée Ohta. Si le prototype conserve le 860cm3 20ch de la DC-3, la version de série dispose d'un 1,01 36ch. De nouveau, les ventes ne suivent pas.

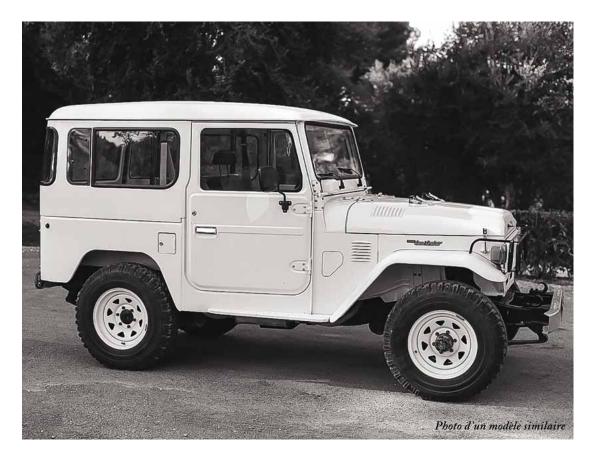
Nous vous offrons la rare opportunité d'acquérir ce modèle unique en France.



# Collection d'un amateur

(LOT 42 AU LOT 51)

N° 42



### TOYOTA BJ 42 L.CRUISER

1984

Numéro de série JT1V0BJ4200915853 Passe-Partout Idéal pour la campagne Carte grise française de collection

15 000 / 20 000 €

Le Land Cruiser, c'est l'éternel concurrent du Defender. Robuste, fiable et pratique, le BJ42 vous emmènera partout où vous le souhaitez. La famille des Toyota Land Cruiser est fondée en 1951 avec les FJ et BJ. Le lettrage indique qu'il s'agit d'un châssis tout-terrain pour le «J», «F» d'un moteur essence et «B» d'un moteur Diesel. C'est un véhicule très sommaire empruntant ses pièces dans les banques d'organes de la production de camions chez Toyota.

En 1960, un nouveau modèle arrive, la série 40. Les «BJ40» adoptent une ligne moins industrielle. Elle

s'inspire à la fois de la Jeep Willys et du Land Rover. La nomenclature est conservée. Les «B» ont des moteurs 4 cylindres Diesel de 3 litres de 80 ch (BJ40) puis 3,4 litres de 90 chevaux ce qui en fait les plus gros 4 cylindres au monde (BJ42, notre modèle). Les rares «F» ont des moteurs 6 cylindres en ligne essence de 4 litres ou 4,2 litres à partir de 1975 qui remplace l'unique 3.9 en place depuis 1960. Quant au chiffre qui suit le 4, il désigne la longueur du châssis, de très court (40) à très long (46), ce dernier pouvant accueillir jusqu'à huit passagers grâce à deux banquettes latérales





à l'arrière. Mais il permet aussi de nomenclaturer les moteurs. Ainsi le BJ40 et le BJ42 ont la même longueur de châssis, mais le premier dispose d'un moteur Diesel de 3 litres et 80 ch, tandis que le BJ42 (notre modèle) gagne 10 ch grâce au moteur 3.4 litres.

Le terrain de jeu de notre Toyota n'est pas vraiment l'autoroute. Notre franchiseur est un tracteur hors pair pour tirer une grosse caravane ou un bateau. Plus à l'aise sur les chemins en terre, c'est un redoutable tout-terrain, supportant une pente maximale de 46°! Ses coupleux moteurs permettent de franchir les obstacles sans forcer.

Quasi incassable, il n'est pas nécessaire de s'inquiéter du traitement qu'on lui réserve. Grace à une conception archaïque, il est aisé de le démonter pour réparer soimême. Le système de freinage de notre exemplaire a été revu dernièrement. Notre BJ42 est donc en bel état et fonctionne bien.

Très vite le Land Cruiser a conquis l'Afrique, vous ne ferez donc qu'une bouchée des chemins de campagnes français, en vous démarquant du banal Defender.







CITROËN SM 1985

71585 km au compteur Carte grise française

20 000 / 25 000 €

La SM (comme projet S Maserati) est un gros coupé 2+2; les places de l'arrière sont plus mesurées mais encore utilisables par deux adultes. Si le coffre est muni d'un hayon, les sièges arrière sont fixes. À l'avant, la planche de bord au dessin admirablement épuré et futuriste, et aux cadrans et volant ovoïdes, équipera également la Maserati Merak.

Le style très particulier de la SM fut directement inspiré par le vent. C'est dans ce sens que Robert Opron (styliste embauché par la suite par la Régie Renault, qui sera auteur entre autres de la Fuego) donna vie à des formes à la fois douces et vives qui inspirent vitesse et puissance.









## MERCEDES BENZ 250 SL PAGODE

1967

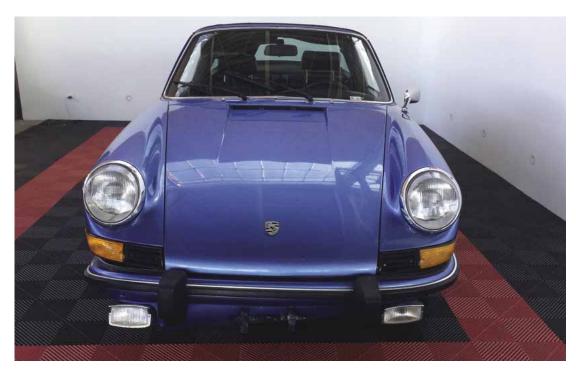
Châssis N° 113043 12 7 Carte grise française

35 000 / 42 000 €

«Pagode», tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL W113 fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son hard-top. La mission de la «Pagode» n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL. C'est en mars 1967 qu'est présentée la nouvelle 280 SL, grande soeur des 230 SL et 250 SL qui sont apparues respectivement en 1963 et 1966. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'oeuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec

l'image de qualité et de robustesse qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.

La Pagode en question est une 250 SL, ce modèle ne fut produit qu'en 1967 et 1968. La voiture est tournante et présente bien, néanmoins elle devra subir un changement des planchers ainsi que des bas de caisse afin qu'elle puisse passer son contrôle technique. Son futur propriétaire pourra alors profiter de son confort, de sa ligne et de l'agrément de son six cylindres.



#### PORSCHE 911 2.4 T TARGA

1973

Numéro de série 9113112094 32 301 miles au compteur Carte grise française collection

54 000 / 58 000 €

Plus de 50 ans après, l'esprit 911 perdure pour la firme de Stuttgart. Avec une recette inchangée depuis 1964, la Porsche avec un grand P se classe désormais comme l'un des mythes de l'automobile. Au programme, un six cylindres vrombissant derrière un essieu arrière joueur, le tout vêtu de galbes reconnaissables entre mille, la voilà cette recette intemporelle. De 901 à 991, la 911 a toujours évolué, mais n'a jamais révolutionné son concept. La mode passe, la 911 reste car une icône ne sent le poids des ans. C'est pourquoi, qu'elle ait 1 jour ou 50 ans, la 911 plaira toujours à l'œil. Pourtant une génération reste chère au cœur des afficionados, or, car il faut rendre à César ce qui appartient à César, c'est bien parmi les premiers modèles de 911 qu'il faut chercher la Madeleine de Proust des Porschistes. En 2, 2.2, 2.4 ou 2.7 litres, portant un E, un S, un T ou dénommée

RS, la 911 Classic est LA 911, la recette de grandmère qui parvient toujours à faire sourire quiconque y goûte. Commercialisées de 1964 à 1973, les 911 Classic comptent des modèles plus emblématiques les uns que les autres. Que ce soit l'originale, le châssis court ou la plus sportive, la RS, toutes ont leur intérêt, mais l'une des plus courues aujourd'hui reste la 2.4L.

Cette Porsche 911 2.4 T Targa, avec sa couleur bleue et ses cinq jantes Fuchs et son intérieur noir, fonctionne et présente bien. A noter, elle n'a jamais subi de restauration, les traces du temps lui conférant une âme toute particulière.



### MERCEDES BENZ 190 SL

1962

 $N^{\circ}$  de série : 121040-10-025273  $N^{\circ}$  carrosserie : 412104-10-01159 Carte grise de collection

75 000 / 85 000 €

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes Benz aux États- Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boite manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande

hydraulique. Avec la 300 SL, les deux voitures sont les premières de la gamme SL pour « Sport Leicht » que l'on pourra traduire grossièrement par « Sport léger »; et même si la 190 reçoit des ouvrants en aluminium, elle conserve tout de même un poids de plus de 1100 kg, un concept de légèreté très germanique comparé aux roadster anglais qui pullulent au milieu des années 1950. Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. Dérivée du châssis plate-forme de la modeste



berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium.

La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités.

Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts.

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

La Mercedes-Benz 190 SL que nous vous présentons a bénéficié d'une restauration ancienne, des travaux de carrosserie seront à prévoir.

Esthétiquement, une belle peinture rouge couvre la carrosserie où prennent place les chromes. L'intérieur en cuir couleur sable possède une belle patine et apporte à ce cabriolet énormément d'élégance.







La capote nécessitera une petite retouche afin de rouler en toutes saisons.

Coté mécanique, le moteur 4 cylindres se comporte bien, des carburateurs Weber viennent remplacer ceux d'origine afin d'apporter une meilleure fiabilité ainsi qu'un léger gain de puissance. Arme de concours, notre exemplaire ne manquera pas de faire tourner les têtes sur votre passage ; c'est un cabriolet rare et mythique qui n'attend que vous pour de magnifiques ballades.



### MERCEDES BENZ 500SL

1990

Châssis n° WDb1290661F022148

Véhicule en très bon état, toujours suivi et entretenu.

Joint un grand dossier de tous les entretiens et réparations chez Mercedes Benz

Carte grise française

Hard top et téléphone d'origine

Futur Collector

15 000 / 20 000 €

Cela fait maintenant plus de 50 ans que le haut de gamme Mercedes-Benz est représenté par la SL («Sport Leicht»). Véritable saga, elle a durant toutes ses années été l'indéboulonnable référence de sa catégorie. La SL R129 a été conçue à la fin des années 80 pour poursuivre la saga des SL mais avec un poids de 1830 kg, il parait difficile de soutenir l'appellation « light » d'origine. Qu'importe, il faut que la R129 remplace un modèle R107 ayant fait ses preuves depuis 1971. Pour cela Mercedes-Benz n'a pas lésiné sur les moyens en confiant un budget sans limite à ses ingénieurs afin de concevoir en toute simplicité le cabriolet le plus raffiné du monde. Côté design, Bruno Sacco s'en tire haut la main : la ligne est tout simplement splendide et pourtant aérodynamique, moderne et l'on identifie immédiatement le roadster comme étant une production Mercedes-Benz. Sous le capot de notre 500 SL de mai 1997 se trouve un V8 de 4973 cm3. A part son architecture générale, ses côtes et sa cylindrée, le moteur reprend bien peu de choses de la précédente 500 SL génération R107. L'injection en est certes restée à une injection KE-Jetronic, mais la distribution, à deux doubles arbres à cames en tête, commande 32 soupapes avec un calage variable suivant la charge, ceci permettant d'obtenir la bagatelle de 326 chevaux à 5500 tr/min et un couple confortable de 45.0 mkg à 4000 tr/min, de quoi déplacer sans peine un roadster. Cette 500SL totalise au compteur 47346 km et se présente en bon état général. Elle possède son hard-top et sa capote est en bon état. Petit plus, le téléphone assorti aux boiseries de l'intérieur est livré avec la voiture. Avec sa robe prune et son intérieur noir, elle ne demande qu'à être conduite avec sportivité ou volupté, à vous de choisir.



PEUGEOT 202 1938

Carte grise française Numéro de serie : 438231 La voiture est en bel état d'origine, non restaurée. Elle est fonctionnelle et ne nécessite qu'une révision.

5 000 / 7 000 €







### PORSCHE 911 SC TARGA

1985

Châssis WPOZZZ91Z1FS160951 Désirable version découvrable 127000 miles au compteur Contrôle technique de moins de 6 mois Carte grise française de collection

35 000 / 45 000 €

SC, deux lettres pour « Super Carrera ». C'est ainsi que se nommera la 911 lancée en 1978, censée être la dernière 911, suite à l'arrivée de la 928 et de la 944. Treize ans après sa sortie, la 911 était un succès retentissant, ayant graduellement muté en une GT plus vivable au quotidien. La clientèle Porsche était alors principalement désireuse d'une voiture à piloter,

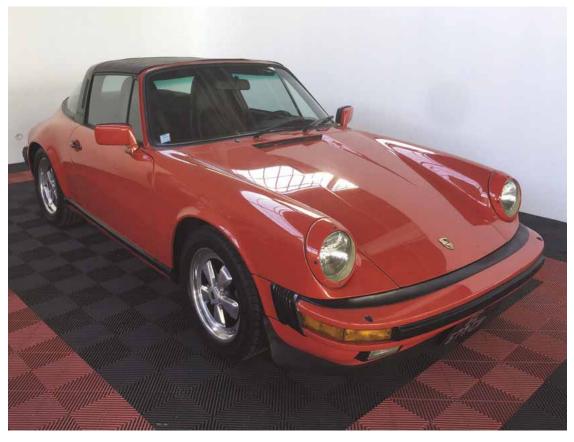
d'une précision de conduite et d'un ressenti typique à la marque. Afin de capter de nouveaux clients plus soucieux de facilité d'usage et de fiabilité, Porsche mit au point la SC, dont le moteur n'était autre que celui de la Turbo, en version atmosphérique bien sûr et à la courbe de couple lissée par rapport au 2.7 qu'il supplantait. La SC sera la première Porsche à être entièrement galvanisée,

la première à être offerte en version cabriolet et la première à proposer un freinage assisté.

Notre SC est de provenance américaine.

C'est une voiture d'origine non restaurée qui fonctionne bien. Elle pourra au choix faire la joie de son propriétaire immédiatement, où pourra profiter d'un passage en peinture car l'aile arrière gauche a été mal repeinte et deux petites bosses sur l'aile sont présentes. Constituant une offre intéressante car à des tarifs encore abordables, la SC n'en est pas moins une vraie Porsche et d'autant plus désirable en version Targa.







## PEUGEOT 205 GTI

1984

Numéro de série : VF3741C66F5439995 131285km

Carte grise française

11 000 / 13 000 €

GTI parmi les plus célèbres, la 205 fit fureur dans les années 1980 et s'est doucement créée une place dans le monde de la voiture de collection. La recette de ce sacré numéro est simple : un moteur simple, robuste et puissant, une caisse légère, élégante mais racée s'autorisant quelques accessoires de style pour accroître sa virilité, le tout, pour un comportement routier à la fois sportif et confortable ! Née en 1984, la Peugeot 205 GTI pour Grand Tourisme à Injection reprit les

lettres qui firent le succès de la VW Golf pour lui voler la vedette. Avec 105 chevaux, des petites jantes en aluminium, quelques élargisseurs d'ailes surlignés de rouge et une paire d'antibrouillards, la première 205 GTI était discrète mais personne ne s'y trompait, elle se reconnaissait entre mille comme la reine des petites routes. En mars 1986, la version 115 chevaux apparaît au catalogue, suivie de près, dès décembre par la version 1,9 130 chevaux.



# JAGUAR XJ SOVEREIGN

1995

En très bon état 193258 km Carte grsie française

5 000 /7 000 €







Madame Kow présente un modèle similaire au concours d'élégance du Touquet en 1935

## PANHARD & LEVASSOR X73 CS SPÉCIALE 1935

N° 99539

Immatriculée : 1510 LH3

Carrosserie spéciale faux cabriolet de 1935

modèle Vulka

A immatriculer en collection

Panhard et Levassor, la doyenne des marques françaises s'est établi à Ivry à la fin XIXème. Synonyme de grand luxe, la marque reste fidèle au moteur sans soupapes à l'aube des années 30 et conserve le moteur 6 cylindres présenté au Salon de 1926. En revanche, le châssis contre-coudé à l'avant et à l'arrière, permet de surbaisser les carrosseries. Le nouveau modèle s'avère souple et silencieux en utilisant un système de roue libre. Henri Bidon la décrivait : « Il est des automobiles émouvantes à regarder, avec leur museau long, leur dessin équilibré et ces lignes fuyantes qui, au repos sont déjà de la vitesse». Les Panhard & Levassor avec leurs petites glaces bombées sur chaque côté du pare-brise ont assuré à Panhard de 1930 à 1936 un des plus grands succès de son histoire. Elles ont été primées dans de nombreux concours d'élégance (Deauville, La Baule, 25 000 / 50 000 €

Biarritz, Le Touquet,...). Grâce à ses vitres latérales, Panhard soutenait que la vision était panoramique sans angles morts d'où le nom de « Panoramic ». Ces modèles étaient utilisés par le Roi du Maroc, Léon Blum, l'actrice Marie Dubois... Le modèle présenté est l'une des rares «Panoramic » qui soit arrivée jusqu'à nous. Le type mines du châssis est X73, c'est donc le modèle catalogué CS Spécial avec un moteur six cylindres de 2861 cc et une distribution par chemises louvoyantes. Les avantages de ce type de moteur sont principalement le silence de fonctionnement et le couple disponible dès les plus bas régimes d'où une grande souplesse. La fabrication du châssis X73 s'est étalée de septembre 1934 à juin 1938, mais avec 91% de la fabrication en 1935/1936. Sa carrosserie est la spacieuse conduite intérieure quatre portes et six glaces qui peut accueillir confortablement

sept personnes, dont deux sur strapontins. Le nom de code de cette carrosserie est « Vulus ». C'est la maison Delaugère d'Orléans qui se chargeait de la fabrication des carrosseries selon une technique innovante du « tout acier ». Les plaques du carrossier sont situées de chaque coté de la voiture. Elle est beaucoup plus rare que la berline quatre glaces.

En 1935, la 6C spéciale reçoit un nouveau 6 cylindres sans soupapes, moteur de 2861 cm3 emmenant le véhicule jusqu'à 144km/h. Il s'agit de la Première Panhard sans soupape à moteur sur « suspension élastique ». Ces magnifiques voitures Art déco sont dues au talent d'Alex KORR, l'illustrateur des Panhard.

Chaque détail est stylisé, le raffinement est partout. Cela fait d'elle à l'époque le bonheur des gens fortunés de ce monde et des concours d'élégance où elles sont souvent primées.

La voiture que nous proposons à la vente est depuis 40 ans chez le même collectionneur.

Elle possède sa peinture d'origine avec les prémices d'un début de restauration. La sellerie est d'origine, le moteur n'est pas bloqué, la voiture est complète.

D'après les chiffres de l'époque, seulement 74 Panoramique VULKA sont sorties des chaines et très peu sont arrivées jusqu'à nous.

A noter qu'en 1935 Panhard modifie la carrosserie par une inclinaison du pare-brise et du radiateur afin de la moderniser en la rendant plus aérodynamique.

De cette version après 1935, il n'est connu que deux autres faux cabriolet arrivés jusqu'à nous. Cela en fait trois maintenant. Celle-ci a été vendue neuve le 17 juin 1935 à Mr BELGRADE distillateur à Breistroff en Moselle.



Ancien client de la marque, il s'était fait reprendre sur l'achat une 6CS Type X 68 ou X 69 de 1930-31.

Elle possède bien son immatriculation d'origine, et nous pouvons penser qu'elle n'a eu que deux propriétaires jusqu'à présent. Il est probable que seulement deux personnes l'ait possédée. C'est une voiture éminemment intéressante, prestigieuse et rarissime. Le fonctionnement des Panhard & Levassor sans soupapes est envoutant. Quelques fois au rallye de l'association des clubs de marques, il est possible d'en voir rouler. La voie arrière large et une hauteur totale finalement faible donnent une assise que les autres marques ne proposaient pas. Très douces, elles se contrôlent facilement et une fois au point se révèle d'une fiabilité exemplaire.

Nous remercions Mr Jean-Pierre HOSSANN, correspondant LVA, et Mr Arnaud BLANC du Club des Doyennes de Panhard & Levassor pour leurs contributions.





#### HISPANO-SUIZA H6B 32CV

1921

N° 53

Châssis: 10184 Moteur: 300534

Type 32 CV 6 cylindres, arbre à came en tête, 6.6 litres H6B Carrosserie Skiff en bois rivets cuivre par DUQUESNE à

Tourcoing.

Mascotte radiateur Cigogne n° 1587 Dans la même famille depuis 60 ans Voiture d'exception Voiture à concours Carte grise française

C'est l'ingénieur suisse Marc Birkigt et le financier Catalan Damian Mateù qui fondèrent la célèbre marque Hispano Suiza dès 1904 à Barcelone. Si l'argent était espagnol, la conception et la réalisation étaient d'une qualité helvétique. Peu de temps après, Marc Birkigt s'installa définitivement en France.

L'Hispano-Suiza H6 est une limousine de grand luxe, la voiture des stars et des princes de l'époque. On y trouve des rois : celui d'Espagne, de Suède,... des Maharadjahs, des membres de la haute noblesse de France et d'Europe, des banquiers et industriels dont la famille Rothschild, les Vanderbilt, André Citroën, Edsel Ford...

Le moteur, conçu par l'ingénieur suisse Marc Birkigt est

**ESTIMATION SUR DEMANDE** 

un six cylindres à arbre à cames en tête et 7 paliers de 6 597 cm3. Ses pistons en alliage d'aluminium coulissent dans des chemises en acier vissées au bloc en alliage. Il est construit avec sa boîte à trois rapports intégrés. La puissance maximale est de 135 ch à 2400 tr/min et sa souplesse est telle que l'on peut rester sur le dernier rapport du pas jusqu'à 140 km/h.

C'est la première automobile dotée d'une assistance au freinage, il fallait bien cela pour arrêter les 1600 kg lancés à de telles vitesses, Rolls Royce adoptera les freins Hispano-Suiza. L'Hispano Suiza était la meilleure voiture des années vingt et sans conteste la reine de la route.

Le châssis 10184 est inscrit dans les registres de l'atelier comme le bon de commande numéro 209 en date du 10/8/21. La carrosserie n'est à l'époque pas précisée sur le registre, mais le numéro de moteur lui l'est, il s'agit de 300 220. La voiture est achetée par la Société des Grands Garages Parisiens (garage St Didier), 2 rue des Sablons à Paris (concessionnaire Voisin).

Elle est au nom de Mr GRANET, 9 rue d'Arcueil à Gentilly. Marié à Geneviève Salles (1891-1978), l'une des petites-filles de Gustave Eiffel, Monsieur Granet est architecte en chef des bâtiments civils et des palais nationaux. Passionné d'aviation, un domaine alors balbutiant au début du XXe siècle, il est le cofondateur avec Robert Esnault-Pelterie (1881-1957) de l'association des industriels de la locomotion aérienne (ancêtre de l'actuel Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales ou Gifas). Avec lui, il sera à l'initiative de la 1re exposition de la locomotion aérienne au Grand Palais à Paris en 1909, qui deviendra l'actuel salon international de l'aéronautique et de l'espace. Il en





sera le commissaire général pendant de nombreuses années, participant à la mise en scène des aéronefs. Lorsque le salon déménagera pour l'aéroport du Bourget en 1953, il sera l'architecte du nouveau bâtiment construit pour accueillir le salon. Un vrai passionné de vitesse et d'automobiles donc. On conserve la trace de l'automobile pendant plusieurs décennies : La voiture est ensuite Immatriculée 7282 RG 5 en mai 1933 à Paris puis Immatriculée 7056 GA 7 à Bordeaux vers octobre 1935 par Mr Léopold Ginies demeurant au 21 rue boudet à bordeaux. elle est ensuite immatriculée 7056 ga 7 le 6 août 1936 pour mr louis Despaignet 118 rue de Verdun à Cauderau et enfin recensée le 18 décembre 1941. Les propriétaires démontent les roues afin d'éviter la perquisition de la voiture par les Allemands pendant la guerre.

Il est donc tout à fait vraisemblable qu'elle n'ait pas bougé entre 1941 et 1963, date à laquelle Monsieur Dubroca, découvre l'automobile avec sa carrosserie skiff et sans ses roues. On peut imaginer l'excitation qui a dû s'emparer de lui, en découvrant cette automobile. Elle est donc achetée à Mr Despaignet le 30 octobre 1965 par Mr Dubroca Jean-Paul et immatriculée 1439 SM 75 à Créteil dans la Seine avec 64300 km au compteur.

Celle-ci était en bel état d'origine et permettra, après nettoyage du réservoir d'essence, révision complète, peinture des ailes et vernis neuf sur la carrosserie en bois ainsi que 4 roues neuves de pouvoir prendre la route. La sellerie sera de même refaite dans le même cuir et la même couleur que celle d'origine.

En 1968 à 66890 km, la voiture est entièrement





révisée avec restauration du circuit de charge et ligne d'échappement neuve. En juillet 1969 un problème mécanique impose une réfection complète du moteur. En 1980, à 73467 km, le radiateur est refait par un spécialiste ainsi que tous les instruments du tableau de bord. En 1982 à 76154 km, le système de freinage et le servo-frein sont refaits à neuf.

En 1992 à 95453 km, la boîte de vitesse ainsi que le pont arrière sont entièrement révisés. La voiture possède son double tonneau-cover en deux parties, permettant de fermer juste les places arrière ou la totalité ainsi que sa capote avec montants nickelés se fixant sur les côtés du pare-brise.

Cette magnifique carrosserie Skiff Torpédo ressemble énormément à une Labourdette.

Celle-ci a été réalisée à la vue de la plaque qu'elle possède par la carrosserie Duquesne à Tourcoing. Elle est d'une rare élégance et permet, grâce à son poids, d'avoir un véhicule agréable à conduire.

Coté moteur, On trouve trace de 300534 dans le registre de l'usine associé au châssis 10686, numéro de commande 1071 pour monsieur Ciprut au Garages Parisiens en date du 22/8/23.

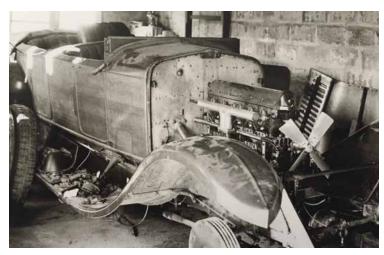
La livraison des deux véhicules au même endroit n'est probablement pas un hasard. On peut imaginer un scénario courant à l'époque, Monsieur Granet ayant cassé son moteur, en exige un neuf au plus vite, on prend donc le moteur de la dernière arrivée et le place dans 10184. 10686 héritera du moteur 300 220 quand il aura été réparé. Il est exceptionnel d'avoir une automobile avec sa carrosserie bois d'époque en parfait état affichant plus 100 ans cette année. La voiture a parcouru de nombreux kilomètres avec ses propriétaires durant toutes ces dernières années. Elle a toujours été très bien entretenue. Elle représente ce qui se faisait de mieux à la fois en termes d'ingénierie automobile, mais aussi de savoir-faire de carrossiers français. Notre Hispano-Suiza a tout aussi bien sa place dans un musée international que sur les routes de France et de Navarre. Dans la même famille depuis 1965, il s'agit d'une unique opportunité d'acquérir la voiture de Madame et Monsieur Dubroca, l'un des membres fondateurs du Club Hispano-Suiza France. La cigogne en vol, dessinée sur la carlingue de l'avion Spad VII de l'as Georges Guynemer, symbolisait l'Alsace perdue. La victoire et l'Alsace retrouvée, amenèrent Hispano-Suiza à rendre hommage à Guynemer en ornant de cette légendaire cigogne, les radiateurs de ces automobiles. C'est également un bel hommage que celle-ci soit présentée dans cette belle région.

Nous remercions Mr Hervé Pannier pour les renseignements du C.A.A.H.S. (Club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza), ainsi que Mr Jean Marc Chapelle pour la copie couleur du registre (la revue La Cigogne).

10.184 300.220 Garages Parisiens, Granet, 209 10.8.21 Garages Parisiens, Granet,

Registre de sortie d'usine















## **ROLLS ROYCE 20/25**

1936

N° série : GRLY4G25VHP 6 cylindres Immatriculée 1936 SR 57 Complète avec une culasse en plus A restaurer Copie de la carte grise française

18 000 / 22 000 €



La 20/25 fit suite à la Twenty. Elle était destinée à un public prêt à prendre le volant mais en réalité la plupart de ces automobiles étaient vendues à des clients ayant un chauffeur. Le 6 cylindres était de 3700 cm3 par une augmentation de l'alésage. La boîte à quatre vitesses était accolée au moteur qui était lui-même alimenté par un carburateur Rolls-Royce. La troisième et quatrième vitesse étaient synchronisées à partir de 1932. Le châssis était à ressorts semi-elliptiques avant et arrière, le moteur et la boîte montés sur berceau séparé avec liaisons souples et les 4 roues étaient freinées par des tambours avec servo actionné par la boîte. Par rapport à la Twenty, elle fut dotée d'un radiateur plus haut à volets verticaux, de pneus à large section et d'un meilleur système de graissage. Le vilebrequin fut également amélioré et permettait de gagner en régime. Les derniers modèles de la 20/25, grâce aux nombreuses améliorations portées au moteur pendant sa carrière, étaient considérablement plus rapides que les premiers.



### MATHIS TYPE S 8 HP

1920

Numéro de série 11164 Numéro de moteur 25190 Carte grise d'origine Attestation d'origine usine Mathis Bel état mécanique Carte grise française

une pièce unique que nous mettons en vente.

Notre exemplaire fut vendu neuf le 17 juin 1920 comme l'atteste la carte grise d'origine que nous conservons précieusement dans le dossier. Un certificat d'usine nous confirme l'originalité des pièces mécaniques de la voiture comme le chassis, les trains avant et arrière, l'essieu, la boite-pont et la carrosserie. Elle fit l'objet d'important frais engagés avec notamment une remise en état du moteur, 5 pneus neufs ainsi qu'une réfection de la magnéto Bosch. Selon le club Mathis, ce Type S serait le seul recensé à ce jour et c'est donc

14 000 / 18 000 €





## FORD AF FAUX-CABRIOLET

1931

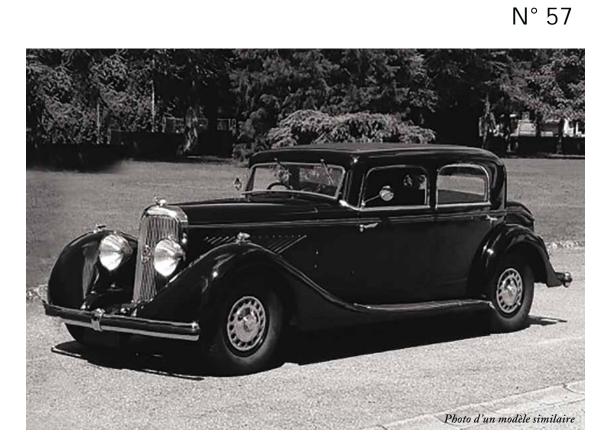
N° châssis : 1327 Carte grise française de collection Charme de l'avant Guerre

20 000 / 25 000 €

La Ford A, vendue à près de 5 millions d'exemplaires est disponible en une grande variété de carrosseries: ouvertes, fermées, utilitaires, roadster, cabriolet, phaëton, convertible sedan (décapotable) mais aussi coach, sport coupé, business coupé, victoria, berline à quatre ou six glaces, ou, avec séparation chauffeur, station wagon, pick-up, roadster pick-up, delivery van (fourgonnette de livraison), truck (camion). Comme pour la Ford Modèle T, de nombreux accessoires, carrosseries spéciales, pièces mécaniques «sport», sont disponibles chez les revendeurs. Des versions spéciales à six roues, chenillées,

tracteur routier, bus, seront fabriquées hors série. Elles sont équipées d'un 4-cylindre en ligne de 3 300 cm3 qui développe 40 CV et une boîte de vitesse mécanique à trois rapports.

Le Ford A faux cabriolet est un modèle très rare. Notre Ford A Cabriolet a connu une restauration il y a de nombreuses années et se trouve aujourd'hui en bel état général. La sellerie en tissu est de très bonne facture et ne présente pas de déchirure. La voiture est d'origine Française, elle fonctionne bien et a été entièrement révisée.



## PANHARD SANS SOUPAPES X71 BERLINE

Une des rares encore connue Complète, bon état à restaurer. Copie de la carte grise française

15 000 / 18 000 €







#### **TALBOT LAGO T26 CABRIOLET**

1950

Numéro de série 101008 Rare et élégante version cabriolet Carte grise française

150 000 / 200 000 €

Tout comme la Renault 4 CV, la nouvelle Talbot 4,5 litres a été étudiée et conçue sous l'occupation allemande. Antony Lago et son équipe étudient un nouveau moteur à haut rendement. Original il comporte deux arbres à cames avec soupapes commandées par des culbuteurs. La cylindrée de 4,5 litres fut choisie pour correspondre à la cylindrée maximale autorisée pour la course. En 1940, il était prévu une nouvelle formule en 4,5 litres atmosphérique ou 1,5 litres avec compresseur. Le nouveau moteur devait pouvoir apporter d'excellentes performances à la nouvelle Talbot et en même temps devait pouvoir être adapté facilement à une voiture de course. Ce moteur était opérationnel en fabrication dès la fin de la guerre. Noble et robuste, il possède six cylindres et un vilebrequin sur sept paliers. Les chambres de combustion sont hémisphériques avec les bougies au milieu et les soupapes inclinées à 45°. Le châssis surbaissé est classiquement constitué par deux longerons et des traverses. Robuste et extrêmement rigide, il a l'inconvénient de ses qualités, il est un peu lourd. Les matières premières étaient contingentées. Mais Anthony Lago obtient de quoi construire les 125 premières voitures dès le début de 1946. En fait l'objectif était de vendre la nouvelle 4,5 litres Lago Record à l'exportation pour faire rentrer des devises en exportant le luxe français. En juin, le modèle est présenté à la presse. Contrairement à ses concurrents, quand Talbot dévoile la T 26 au Salon de l'Automobile de Paris en 1946, c'est un vrai nouveau modèle que le public découvre. Le châssis et la mécanique évoluèrent excessivement peu entre 1946 et 1955. Cela montre la qualité de la voiture qui dès son premier exemplaire ne possédait pas de tares. Le catalogue de la T 26 proposait le châssis nu ou la voiture complète. La gamme «usine» comprenait le cabriolet, le Coach, la berline et le Coach «Surprofilé». Puissante et rapide, les Talbot de route peuvent être considérées comme les GT françaises de l'époque. Avec 170 CV et au moins 170 km/h en vitesse de pointe, les T26 n'avaient d'ailleurs pas d'équivalent dans la production nationale voire mondiale. Lors d'un essai avec une T 26 en 1951, André Costa, le journaliste essayeur de l'Auto Journal, rapportait des performances de tout premier plan comme Auxerre Joigny à 134 km/h de moyenne (pour mémoire il n'y avait pas d'autoroute



l'époque). Il parlait aussi de la T26 comme «d'une machine étudiée avant tout pour la vitesse». Lors de l'essai «sur route glissante, bombée et sous une pluie battante agrémentée de rafales de vent, la voiture ne manifeste aucune tendance à se dérober à 160 km/h. Cette allure fut soutenue pendant plus de ¾ d'heure entre Meaux et Sainte Ménéhould....entre Auxerre et la forêt de Fontainebleau nous accomplissons plusieurs rushs prolongés à plus de 170 km/h. Cette fois la route était sèche et plate.» Qui oserait aujourd'hui? Monsieur Costa dans sa conclusion: «D'un point de vue général, la Talbot Lago Record doit être considérée comme une réussite.» Côté exploit, Edmond Mouche et un Coach T26 parcoururent la distance Paris-Nice et retour en 21 h et 35 mn (sans autoroute). Côté compétition, Louis Rosier remporte notamment le Grand Prix de Belgique 1949 et les 24 Heures du Mans 1950 avec une T26 version course. Avec une T 26 de série, il termine à la 8e place du difficile Rallye de Monte Carlo 1952. Coté prestige, le président de la République française commande en 1950 une Talbot-Lago

T 26 comme voiture officielle. Sur un châssis spécialement allongé, le carrossier Saoutchik réalise une torpédo de parade qui existe toujours en collection privée. Sa construction s'étala sur presque dix ans, malgré cela la production fut très limitée, la faute à son prix de vente prohibitif: il fallait débourser 1,870,000 francs en 1950 pour une conduite intérieure T 26 Record quand une Citroën Traction coûtait 424 000 francs et une Renault 4 CV 288 000 francs. Même une Delahaye 135 M cabriolet Chapron représentait une valeur inférieure avec 1 839 000 francs.

Cette très désirable Talbot T26 Cabriolet de 1950 fit l'objet d'une restauration ancienne de qualité et se présente dans un bel état général. Quelques points de l'habitacle seraient à reprendre, mais l'ensemble est homogène tandis que la capote est en bon état. Le moteur 6 cylindres 4.5L et ses carburateurs ont été révisés, les freins contrôlés et les pneus sont récents. La voiture est donc prête à rouler, comme le fait son actuel propriétaire au sein de nombreux rallyes historiques.





RENAULT 10 1969

Numéro de série 0223592 Entièrement restaurée 500 km depuis A redémarrer Carte grise française

5 000 / 7 000 €







SIMCA P60 1963

Numéro de série : 1306381 Entièrement revue et révisée 2500 km effectués depuis les travaux A redémarrer Carte grise française

6 000 / 8 000 €







#### **JAGUAR XK 120 ROADSTER**

1954

N° série : 675009 Superbe état Carte grise française de collection

100 000 / 140 000 €

C'est le 27 octobre 1948 que le premier Salon de l'automobile de l'après-guerre tenu en Angleterre ouvrit ses portes à Earls Court à Londres. Personne n'était préparé au choc que causa la présentation sur le stand Jaguar d'un sublimissime roadster de couleur bronze, la toute nouvelle et révolutionnaire XK 120. William Lyons venait de placer la barre très haute, en ce qui concernait les voitures de sport et de série. 66 ans plus tard, on se retourne toujours sur la ligne superbe du roadster et on écoute avec le même plaisir le feulement de ce fabuleux moteur XK. Avec 6 cylindres et 2 arbres à cames en tête, c'est un vrai moteur ultra sport qui équipe cette sculpture sur roues. Grande réussite, ce tout nouveau moteur fera le bonheur des amateurs

de la marque pendant des décennies en évoluant avec le temps. Le 120 de XK 120 provient de sa vitesse maximale soit 120 miles per hour soit près de 200 km/h ce qui fut vérifié par le magazine The Motor et par le Royal Automobile Club de Belgique dès 1949, ces deux entités dépassant allègrement les 120 MPH. La voiture portait donc un nom juste et mérité devenant par la même occasion l'une des voitures de routes fabriquées en série les plus rapides de son époque, sinon la plus rapide. Le roadster entra en production en 1949 et la demande fut instantanée. En compétitions, partout dans le monde, des XK 120 franchirent la ligne d'arrivée les premières. Aujourd'hui encore beaucoup de XK 120 participent à des courses ou à des rallyes et procurent beaucoup de



plaisir à leurs conducteurs. Emblématique du renouveau anglais de l'immédiat après-guerre, l'XK 120 est une des icônes de l'histoire de l'automobile, sans doute une des plus célèbres voitures anglaises

La voiture présentée a été achetée par l'actuel propriétaire en Allemagne en 2009. Elle était restaurée, d'origine et fonctionnait parfaitement. Après quelques temps, notre amateur perfectionniste décida de reprendre la voiture complètement afin qu'elle soit parfaite. Pour cela le moteur a été entièrement refait à neuf, avec soupapes et sièges permettant de fonctionner au sans plomb. Une pompe à eau neuve ainsi qu'un nouvel allumeur électronique furent installés et le radiateur a été refait chez un professionnel avec la pause d'un ventilateur électrique. Le démarreur ainsi que la dynamo sont neufs. Le volant moteur a été rectifié et la couronne du

démarreur changée. L'embrayage est neuf. La boîte de vitesses ainsi que le pont ont été par la même occasion restaurés. L'arbre de transmission ainsi que les freins sont neufs Une ligne d'échappement inox avec bandes thermique a été installée ainsi qu'un réservoir d'essence en aluminium.

Le propriétaire en a profité pour faire installer un compteur en km/h. Depuis, 12000km ont été effectués sans problèmes. Les pneus ainsi que la batterie viennent d'être remplacés. Avec la capote, un couvre tonneau complet est présent ainsi que les deux déflecteurs de chaque côté du pare-brise.

C'est donc un véhicule en parfait état qui vous est proposé.

L'une des plus belles XK 120 Roadster!







## PORSHE 356 C1600

1964

N° Série : 130870 N° Moteur : 732438 Carte grise française Corrosion perforante

35 000 / 45 000 €



La voiture a été achetée neuve à Offenburg (D) par un Alsacien qui a toujours conservé le véhicule.

Puis celui-ci a changé de mains en 2009 pour l'actuel propriétaire.

La voiture a reçu un voile de peinture à l'époque, mais n'a apparemment jamais été accidentée.

Le moteur fonctionne et la sellerie d'origine est propre. C'est donc un véhicule matching number d'origine, complet avec son livret d'entretien.

C'est une deuxième main qui peut, soit être exposée telle qu'elle dans une collection ou permettre l'aventure d'une restauration complète suivie par son prochain propriétaire.



## JAGUAR XK 150 1957

Carte grise française

#### 50 000 / 60 000 €

La XK 150 est l'ultime modèle de la série des XK débutée en 1947 avec la XK 120. Désormais la philosophie est davantage Grand Tourisme que purement sportive. Extérieurement, la XK 150 se distingue de ses devancières par certains aspects. Son profil est adouci et le pare-brise est maintenant d'un seul plan. Jaguar remporta les 24 H du Mans en 1954 avec une Type D dotée de l'innovant système de freins à disque. La XK 150 bénéficie de ce système de freinage moderne, ce qui la rend parfaitement utilisable dans la circulation moderne. Le moteur de 3,4 L et 190 ch est éprouvé et parfaitement fiable. L'habitacle comprend aussi certaines évolutions, le tableau de bord est désormais gainé de cuir et non plus en plaquage de bois. Contrairement à la Type E, la XK 150 ne souffre pas de la chaleur, son gros radiateur et un ventilateur mécanique facilitent son utilisation dans les conditions actuelles de circulation.







### **VOLKSWAGEN KARMANN**

1965

Numéro de série : 146 035188 Moteur 1300 cm3 Rare California Looker Bel état général Carte grise française de Collection

15 000 / 17 000 €

Dessinée par Luigi Segre, de la Carrozzeria Ghia, et assemblée à la main par le fabricant automobile indépendant Karmann, la Karmann Ghia reprit le châssis et le moteur de la VW Coccinelle. La dénomination officielle de la Karmann Ghia est Volkswagen Type 14. Elle est produite de 1955 à 1974.

La Karmann présentée à la vente a été importée des USA. Elle est en bon état et la mécanique fonctionne sans encombre.

A présent très recherchés, les coupés Karmann n'ont pas fini de faire parler d'eux grâce à leur ligne élégante et sportive. Notre exemplaire est un california looker qui fera fureur sur les plages de la côte Ouest. Brice de Nice n'a qu'à bien se tenir!



# JAGUAR XJ 6 COUPÉ

1976

Numéro de châssis : 2J52763DN

Première immatriculation: 03.11.1976

Kilométrage : env. 120.000 Km

Carte grise française

25 000 / 35 000 €

Rare conduite à gauche (seulement 262 exemplaires construits)
Jantes en magnésium Kent d'origine
Volant sport
3 carburateurs Weber double corps
Pneus neufs
Restauration complète en 2000 avec pl

Restauration complète en 2000 avec photos.

La première XJ apparaît au Salon de Paris 1968 mais c'est dès 1962 qu'un investissement colossal est effectué pour cette automobile 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.





RENAULT 4 CV 1952

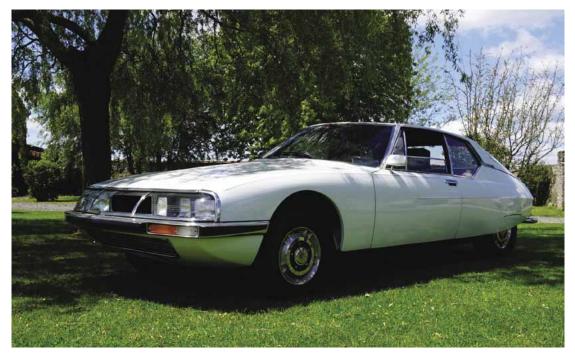
Numéro de série 124161 Bel état esthétique Carte grise française

4 000 / 7 000 €

Conçue par Fernand Picard et Edmond Serre en secret pendant la guerre, la célébrissime 4cv Renault est officiellement présentée en octobre 1946 au Salon de l'Automobile de Paris. C'est une petite voiture dans l'absolu mais son intérieur est spacieux. La publicité de l'époque rendait cette voiture attractive et abordable : « 4 chevaux, 4 portes, 4 places, 444 000 francs ». Construite jusqu'en 1961, sa production a largement dépassé le million d'exemplaires. Emblématique de la « France sur 4 roues », la 4cv fait partie de l'histoire. Avec une carrosserie monocoque est un moteur placé à l'arrière, la 4CV est résolument moderne. Pénurie et restriction obligent, la petite citadine sera présentée sous une couleur jaune/beige, stock de l'armée, qui lui conféra le sobriquet de « motte de beurre ». Ses rondeurs caractéristiques semblent puiser leurs inspirations dans la production outre-Atlantique, décision très moderne de la part des dirigeants de chez Renault. En bref la 4CV est la voiture du retour à la liberté.

La Renault 4CV que nous vous présentons est une version R1062 sortie d'usine en 1952 avec un toit ouvrant d'origine. Nous retrouvons cette spécificité aujourd'hui sublimé par une jolie peinture grise et des touches de crème notamment dans les jantes. Certaines grilles en chromes ont malheureusement croisé le chemin de la corrosion mais l'ensemble esthétique présente bien sur cette petite voiture. A l'intérieur, la sobriété et la simplicité de la planche de bord nous montre encore aujourd'hui le côté populaire de cette voiture. Notre modèle arboré d'une sellerie type « globe-trotter » en éponge qui est en bel état. Coté mécanique, une révision sera nécessaire afin de prendre la route, sereinement bercé par le ronron du 4 cylindres.

Toute première voiture qui a réellement débuté l'importante collection du dernier propriétaire, elle fut bichonnée et sa configuration atypique lui apporte du cachet; offrez-vous un petit bout de France et partez le long de la Nationale 7.



CITROËN SM 1971

Série SB005B4058 / 52 Moteur 0114/1/MT/66661 Carte grise française Superbe état

35 000 / 50 000 €

Lancée en mars 1970 et basée sur la plateforme de la DS, la SM eut la malchance de naître dans une période difficile pour les grosses cylindrées. Développée en partie avec Maserati, la SM était particulièrement en avance sur son temps avec un dessin des plus remarquables ainsi qu'une suspension hydropneumatique chère à la firme aux chevrons. Bien que l'on puisse penser que sa mécanique s'avère être issue directement du V8 de la Maserati Indy auquel on aurait amputé deux cylindres. Il s'avère pourtant que le moteur de la SM de série fut développé à partir d'une feuille blanche. Fort de 6 cylindres placés en V, le moteur de la SM développait 170 chevaux à 5500 tours par minutes sur les millésimes 1970 à 1972 équipés de carburateurs. Equipée de quatre freins à disques avec commande et

assistance hydraulique, d'une direction assistée Diravi, de projecteurs directionnels, le tout offrant un CX de seulement 0.339, la SM avait tout pour réussir! Malheureusement, la crise pétrolière et les soucis de fiabilités rencontrés par la SM mirent fin à sa carrière dès 1975 après 12 920 exemplaires fabriqués.

Cette Citroën SM présentée est une version à carburateurs en très bel état et avec un kilométrage d'origine très faible de 52 536 kms. La peinture extérieure blanche marque parfaitement ses sublimes lignes. Le moteur, la boite, l'embrayage sont parfaitement fonctionnels et son intérieur noir est quasi irréprochable. Voilà une occasion de s'offrir un modèle et une association de constructeurs mythiques des années 70.



#### PEUGEOT 203 A

1952

Numéro de série 1236661 Même propriétaire depuis 1990 Important dossier de factures Carnet d'entretien d'origine Carte grise française

5 000 / 6 000 €

Présentée après la seconde guerre Mondiale, la Peugeot 203 se veut être la concurrente directe de la Renault 4CV dans la course à la réindustrialisation de la France. Souvent freinée par les pénuries de matières premières, la fabrication de ce modèle connaitra quelques embuches mais finira quand même par atteindre un total de 699 500 unités produites. Si l'idée de base est de proposer une voiture populaire, économique et simple, de nombreuses versions de plus en plus sophistiquées virent le jour comme le cabriolet ou le coupé.

Aujourd'hui la 203 est un symbole de l'automobile française, image des jours heureux retrouvés et d'une population qui a attendu longtemps avant de pouvoir prendre les routes de notre pays libéré.

Fabriqué en 1952, notre modèle se glisse dans la catégorie de la première série de la petite populaire. Reconnaissable grâce à sa petite lunette arrière et à ses flèches déployantes en guise de clignotants, elle fut correctement conservée jusqu'à son achat par le propriétaire actuel en 1990 pour ses 18 ans. Il s'en servi d'abord quotidiennement puis moins fréquemment.

Si la voiture est dans un état esthétique correct, quelques petits travaux sont à prévoir afin de prendre la route sereinement notamment :

- -Changement de l'alternateur
- -Changement du moteur d'essui glace
- -Réfection des bas de caisse corrodées

Rare première série, ne manquez pas l'occasion d'acquérir ce symbole de paix.



#### PANHARD 24 CT

1964

Numéro de série 2308638 Bel état de conservation Carte grise française

6 000 / 8 000 €

Le dernier modèle d'une grande marque est toujours quelque chose d'émouvant, surtout quand il s'agit de la doyenne des françaises. Quand on regarde une «24», on ne peut s'empêcher de se demander pourquoi il n'y a pas eu de suite. La Panhard 24 est présentée à la presse le 24 juin 1963. Le type 24 provient du nombre de victoire de la marque aux 24 Heures du Mans du moins en ce qui concerne le moteur.

Ĉe nouveau modèle est bas, anguleux et se présente sous la forme d'un coupé deux portes quatre glaces. Avec sa façade si caractéristique et son toit plat, elle a réellement de l'allure. La surface vitrée est énorme avec les fins montants qui soutiennent le pavillon. Le moteur est le prestigieux bicylindre à plat refroidit par air. Les premiers exemplaires sortiront des chaînes à la fin 1963. Pour le millésime 1965, la plus importante modification est l'adoption de nouveaux freins à disques à l'avant. Le freinage est d'un seul coup amélioré. La 24 CT est la version «sport» avec le moteur Tigre de 60 CV. Un

compte-tours complète l'instrumentation. Même si ce dernier modèle est techniquement réussi, la firme d'Ivry sortira la dernière Panhard 24 en septembre 1967. Ce qui clôturera la vie civile de la marque.

Immatriculée pour la première fois en juillet 1964, cette 24 CT se présente dans un bel état esthétique accentué par sa peinture rouge bien étendu sur l'ensemble de la carrosserie jusqu'à ses jantes 15 pouces. Avec sa carrosserie futuriste encore très actuelle notre modèle ne passe pas inaperçu. Dans l'habitacle, une ambiance sportive se détache avec de jolis sièges, un compte-tour et des éléments de confort comme la radio ou l'horloge. Mécaniquement, une révision sera à faire afin de prendre sereinement la route. Atypique, moderne et futuriste, la 24 CT est la dernière de la marque qui a créer tant de passions depuis le début du XXe siècle ; nous vous offrons aujourd'hui la possibilité d'acquérir un bout d'histoire.



#### DB LE MANS LUXE

1960

Type CGTLM/5023 Modèle rare Bel état d'origine Historique limpide Important dossier de factures

25 000 / 35 000 €

Charles Deutsch, ingénieur des Ponts et Chaussées et René Bonnet, fin passionné de mécanique, se rencontrèrent en 1932 quand l'atelier familial du second fut mis en vente. Très vite naquit le projet de concevoir des automobiles légères mais ingénieuses destinées à la compétition, le tout, basé sur une mécanique Citroën. Ainsi, en 1938, les deux amis parviennent à présenter une voiture aux 12 Heures de Paris. Néanmoins, la guerre mit leurs projets en sommeil et ce n'est qu'en 1945 que Deutsch et Bonnet reprennent leurs outils pour poursuivre leurs rêves de voitures de course. C'est ainsi qu'en 1947, s'acte la fondation des « Automobiles DB » s'accompagnant en 1949 de la première participation aux 24 Heures du Mans du duo avec un « tank » à moteur Citroën. C'est finalement vers Panhard que les ingénieux passionnés se tournèrent pour puiser les organes mécaniques de leurs futures automobiles.

C'est en 1959 que sera présenté au Salon de Paris le cabriolet « Le Mans ». Équipé d'une carrosserie en plastique, il partage beaucoup d'éléments mécaniques avec la PL17 de chez Panhard suite aux accords signés entre les deux constructeurs. On retrouve donc sous le capot de la « Le Mans », le bicylindre de 850cm3 qui développe 50 chevaux qui sera appelé « tigre ».

Ce moteur innovant et performant sera développé et testé en grande partie sur le circuit du Mans notamment sous le capot des voitures de l'écurie Panhard-Monopole dès 1954.

C'est donc grâce à ce moteur et à sa légèreté (moins d'une tonne en charge) que la DB Le Mans s'inscrit dans la catégorie des cabriolets sportifs. Tutoyant les 170 km/h en pointe, la voiture n'en reste pas moins élégante, presque italienne dans les formes avec des lignes tendues, agressives et un nom flanqué sur les ailes arrières rappelant les nombreuses victoires de la marque sur l'épreuve mancelle au milieu des années 1950.

Très rare sur nos routes, ce cabriolet ne fut produit qu'à 200 exemplaires jusqu'en 1962 date de la séparation des deux associés à l'origine de la firme DB.

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

Ce décalage s'explique par le fait qu'elle bénéficie de finitions haut de gamme et qu'elle a dû être vendue après avoir été la voiture d'exposition d'un professionnel de Suisse romande. Genève ayant été une pépinière de DB

Le Mans puisque ce ne sont pas moins d'une dizaine qui y ont été vendues neuves, 5049 étant par exemple ressortie de grange avec certificat d'immatriculation du premier propriétaire, en 2019: le tableau de bord de 5023 porte encore les boutons pression d'un couvre-tonneau, d'un allume-cigare et d'un poste de radio (remplacé par un factice); elle a à la fois la capote et le hard-top.

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





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

Les travaux effectués relèvent d'un entretien régulier par le vendeur:

- Capotage neuf (1995, avec arceau bois contre le parebrise, neuf) et intérieur (2019)
- Ligne d'échappement d'abord en inox (1995: fabrication du regretté Yves Demeusy) puis récemment

par un apprenti qui a assemblé des éléments de série en suivant le cheminement figurant dans le plancher (et en respectant les normes anti-bruit, contrairement au précédent pot).

- Moteur, freins révisés en 2019 la voiture n'ayant presque pas roulé depuis.
- Le châssis a été nettoyé du blaxon d'origine, traité et reblaxonné. Il est sain.
- Changement des flexibles AV prévus pour contrevisite avant la vacation.
- Une réfection de la carrosserie est nécessaire mais n'empêche pas d'utiliser le véhicule.
- Elle totalise 39279 Kilomètres d'origine et peut reprendre la route immédiatement.

C'est donc avec un historique limpide, une révision mécanique minutieuse et des propriétaires passionnés que nous vous présentons cette auto rare qui ne demande qu'à rouler. 86

N° 71



JAGUAR 420 1968

Numéro de série PIF25414DN Livrée neuve en France Rare boite manuelle Carte grise française

12 000 / 15 000 €

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

Luxueuse et confortable, Jaguar veut à l'époque, s'implanter davantage dans le domaine de la berline statutaire avec une importante réserve de puissance sous le pied droit. Fort de son passé sportif et de ses

victoires en compétition dans les années 1950 et 1960, la firme au félin pense faire fort avec sa MK X et augure un succès quasiment égal à celui de la Type-E. Malgré cela, la berline fut assez rapidement boudée voire souscoté par une majeure partie de leur clientèle qui préféra se tourner du côté des Bentley et autres Rolls-Royce. Livrée neuve par Royal Elysée en France, cette Jaguar 420 fut immatriculée pour la première fois en 1968. Esthétiquement, la berline en impose avec sa calandre plongeante et ses hanches sculptées ; la promesse faite par la marque d'une voiture statutaire et bondissante telle un félin sur sa proie est tenue. Arborant une peinture bleu marine avec un fin liseré ocre sur la carrosserie, la voiture nous dévoile une assez belle patine montrant une peinture de qualité réalisée il y a quelques années. C'est à l'intérieur que la 420



s'apprécie; en effet, l'intégralité de la sellerie en cuir couleur sable fut refait récemment et donne énormément de cachet à la voiture. Les très grands sièges avant séparés par un accoudoir central sont d'un confort rare démontrant que le Jaguar a bien tenté de chasser sur le terrain de la Rolls-Royce. L'instrumentation est dans la veine de ce que faisait la firme sur la Type-E notamment; le compteur et le compte-tour font face au conducteur tandis que les cadrans de pression d'huile, de température d'eau et la jauge à essence trônent au milieu du tableau de bord en bois vernis



qui est encore d'assez bonne fraicheur. Au milieu de la console centrale se tient le pommeau en bakélite de boite de vitesse.

Mécaniquement, le 6 cylindres en ligne de 4,2L semble correctement tourner.

Notre exemplaire a fait l'objet de travaux de réfection récents. La sellerie des sièges a été changée pour 4 500 euros. Un pot complet en inox a été monté en 2017.

Ni le moteur ni la boite ne présente de défaut d'étanchéité ce qui est rare pour une Anglaise.

Choisir une Jaguar 420 c'est avant tout apprécier le confort de conduite avec un moteur noble que l'on ressent lorsque notre pied droit écrase la pédale d'accélération. Avec un prix aujourd'hui au plus bas, la 420 est surement un investissement pour le futur.



CITROËN 2 CV

1961

Type AZM Version portes suicides Intérieur d'origine Contrôle technique OK

10 000 / 12 000 €

Le Corniaud, James Bond, La Bride sur le Cou... Autant de films qui contribueront au rayonnement national et international de la 2CV. Conçue avant-guerre sous le sobriquet interne de « Toute Petite Voiture » soit TPV, notre 2 CV est en bon état et fonctionne parfaitement. Elle est équipée d'un moteur de 18 ch de 425cm3. Difficile de faire plus iconique que la 2CV, un

exemplaire dans l'état du notre s'échange aujourd'hui pour des sommes toujours plus élevées, et ce n'est pas étonnant, les aspirants à « l'art de vie 2CV » étant toujours plus nombreux. Son coloris vert (matching) avec l'intérieur d'origine et la simplicité des lignes des premières 2CV jouent clairement en sa faveur.



#### LANCIA FLAVIA COUPE 2L

1970

Matching Number Historique complet fourni Tout d'origine N'a eu qu'un voile de peinture. Carte grise française de Collection

25 000 / 35 000 €

Le prototype Cemsa-Caproni F11 (Fessia n°11), étudié par Antonio Fessia et doté d'un quatre-cylindres à plat et traction avant peut être considéré comme l'ancêtre de la Flavia. Sa coque autoporteuse était d'une rigidité exceptionnelle et prenait place sur un faux-châssis comme c'était le cas sur la Flaminia. Celui-ci était pour autant plus abouti car supportant également la suspension mais aussi le groupe motopropulseur. Anecdote ayant son importance, Lancia et Volvo étaient les premiers constructeurs à prévoir des points d'attaches au plancher pour la ceinture de sécurité.

C'est en 1962 qu'apparaît la Flavia Coupé 2+2, signée par Pininfarina. Les premiers coupés étaient quelque peu poussifs mais Lancia réagit en ajoutant un moteur de 1.81 au catalogue dès 1963 qui donnait ce supplément d'élan à la Flavia. Plus une voiture de tourisme que de sport à proprement parler, la Flavia s'illustra néanmoins dans quelques épreuves sportives. Elle termina en 3ème

position au rallye dei Fiori de 1964 avec Frescobaldi et Degli Innocenti. René Trautmann gagna également le rallye Critérium Alpin et le rallye de Lorraine la même année avec une Flavia coupé. En 1969, alors que le moteur 2.0L prenait place sous le capot de la Flavia, son style était entièrement revu et modernisé pour entrer dans les années 1970. Les berlines et coupés prenaient alors le nom de Lancia Flavia 2000. La carrière de la Flavia s'arrête finalement en 1971, juste après avoir perdu son sobriquet « Flavia » pour devenir simplement 2000, la Gamma étant alors chargée de la remplacer. Cette Lancia Flavia 2000 possède un historique complet qui sera fourni avec l'automobile. Elle est en bel état. Les freins étriers et maitres cylindres sont neufs tout comme les pneus et la batterie.

Voilà un bel exemplaire de Lancia Flavia que nous proposons aujourd'hui à la vente, une voiture restée dans une belle configuration d'origine.



### ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1300

1961

Carte grise en cours

30 000 / 35 000 €

51600 km au compteur, pompe à essence, carburateur Weber 36 DCD7, pot d'échappement, faisceau d'allumage, pare-chocs, joint coffre, caoutchoucs divers, bouchon de réservoir : neufs

Quelques travaux sont à prévoir : mise au point, flector d'arbre de transmission

Caisse très saine, jamais accidentée Rare opportunité d'acquérir une Giulietta en bel état à un prix bien en dessous du marché







#### CHEVROLET CORVETTE C2 STING RAY

1967

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

50 000 / 60 000 €

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

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

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

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



#### **CHEVROLET CAMARO**

1979

Numéro de serie : 1Q87G9N521395 Moteur entièrement démonté et révisé Boîte automatique à revoir, le reste fonctionne bien. Carte grise française de collection

16 000 / 18 000 €

La Chevrolet Camaro est une légende parmi les pony cars. Créée pour concurrencer la Mustang, elle a très vite fait sa place, dès 1967, sur ce marché qui allait accueillir en son sein, nombre de modèles produits par nombre de constructeurs. Entre les Plymouth Road-Runner, les Dodge Challenger, Plymouth Barracuda ou même AMC Javelin, elle reste peut-être – avec la Mustang –, la plus célèbre de toutes.





## CITROËN DS 21M CABRIOLET Replica

1968

Série 4488583 Moteur 0662025416 DY3 Carte grise française

50 000 / 60 000 €

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

Si la berline Citroën DS représenta à partir de 1955 le haut de gamme à la française dans l'esprit de tous, que dire alors de sa version cabriolet ? Enfin de ses versions ! Cela dit, que ce soit en versions non officielles (Croisette, Caddy, Palm Beach ou Cabriolet, produits à 236 exemplaires entre 1958 et 1972) ou en version « usine », tous les cabriolets DS dignes d'intérêts furent fabriqués par un seul et même « constructeur »: Henri Chapron. Ce sont d'ailleurs les réalisations « non officielles » de Chapron qui mirent Citroën sur la voie d'une version officielle, intégrée à la gamme et distribuée par le réseau. Deux ans après la présentation des Croisette

et Cabriolet, Citroën lance donc la DS Cabriolet (en août 1960) et sa version moins « technologique » ID. A son lancement, la DS 19 Cab dispose du 4 cylindres 1,9 litres de 75 ch, tandis que l'ID reçoit un moteur identique mais moins puissant (63 ch), mais très rapidement, les deux modèles reçurent le même moteur développant 83 ch. L'ID19 Cabriolet sera retirée du catalogue en 1965, tandis que la DS continuera à être produite jusqu'en 1971, recevant petit à petit des évolutions moteur: en 1965, la DS 21 (109 ch puis 115 ch en 1968) remplace la DS 19, puis recevra l'injection électronique en 1969 portant la puissance à 123 ch. Stylistiquement, le cabriolet DS recevra les mêmes évolutions que la berline, recevant notamment en 1968 les nouveaux phares carénés. Malgré le label Citroën et la distribution au sein du réseau de la marque aux chevrons, les DS et ID Cabriolets ne seront produits qu'à 1365 exemplaires. Il faut dire que le passage chez un carrossier extérieur fait gonfler les prix, près de deux fois le prix de la berline. Autant dire qu'elle était déjà chère à l'époque!





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

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

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



#### PANHARD JUNIOR

1954

Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Dyna «Junior» X 87 Au Salon de Paris 1951, Panhard, la doyenne, fait la preuve qu'elle a envie de s'occuper des jeunes en présentant un très joli roadster à 2/3 places. Cette nouveauté est présentée comme «une voiture jeune à la portée des jeunes». L'idée de départ est celle d'une société américaine Fergus voulant concurrencer les roadsters anglais qui se vendaient très bien avec une voiture européenne simple et peu chère. Panhard se met au travail et conçoit, sur la base de la Dyna X, la petite Junior. C'est le carrossier Di Rosa qui s'occupe des prototypes. Le projet n'aboutit pas mais la voiture sera tout de même commercialisée. La fabrication débute en avril 1952. L'équipement est minimaliste, le confort est plutôt spartiate. La capote est symbolique par contre les performances sont d'un très bon niveau et le modèle

plait énormément. Ce joli roadster est proposé à un tarifinférieur à celui de la berline à mécanique équivalente en 4 ou 5 CV respectivement le 745 cc ou le 851 cc. La première année se solde par une fabrication de 681 voitures. Ses performances lui permettent de se retrouver en compétition avec de jeunes pilotes. En 1953, un cabriolet avec des vitres latérales descendantes vient épauler le roadster et le cadre du châssis est écarté pour permettre à trois personnes de s'installer. En juin, la calandre héritée de la Dyna X est remplacée par une très simplifiée avec une seule grosse barre horizontale. Le modèle 4 CV ne se vend plus du tout, la clientèle se concentre sur la version la plus puissante. 18 unités de la 4 CV trouvent preneurs contre 2 793 modèles 5 CV. La Junior est le modèle de Panhard le plus vendu en 1953! Le millésime 1954 a trouvé 791 clients. 378 Junior



seront fabriquées en 1955 et la fabrication s'arrêtera en avril 1956 après les 48 derniers exemplaires.

La Junior aura été un modèle éphémère qui a marqué de son empreinte toute une époque. Amusante et facile à conduire, elle tient très bien la route. Ses performances approchent le 125-130 km/h. Ses formes simplifiées et son style dépouillé donnent à cette « sportive » au moteur performant un coté inoubliable. Ce qui est sûr, c'est qu'elle ne laisse personne indifférent. L'exemplaire présenté est un cabriolet de couleur or décrit par le propriétaire comme étant en parfait état de fonctionnement et entièrement révisé. Cette Junior

appartient à une importante collection de Panhard « Twin ». La sellerie noire est en très bel état. Les ailes sont équipées de sabots en aluminium du plus bel effet. Sous le capot, la dynamo a troqué sa place pour un alternateur plus efficace. Avec moins de 5 000 exemplaires construits toutes versions confondues, la Junior est une voiture rare. Elle est toujours aussi amusante à utiliser 60 ans après la sortie du premier modèle. Avec sa bouille inimitable et insouciante, la Junior a fait rêver toute une génération.





## JAGUAR XK 140 SE

1955

Culasse C Châssis n° S 814359 Même propriétaire depuis 19 ans Carte grise française

80 000 / 100 000 €

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

sur l'XK 120. L'ensemble de ces modernisations offrent à la XK 140 un comportement plus Grand Tourisme que la XK 120, plus sportive et spartiate.

Le modèle présenté est une version SE, c'est-à-dire Special Equipment avec une culasse C qui permet de passer à 210 ch, des roues à rayons et un échappement à double sorties. Cette automobile a été entièrement restaurée depuis le châssis mis à nu en 1992 (dossier factures). Depuis elle roule 500 km par an en étant scrupuleusement révisée.







1964 **ALVIS** 

Numéro de série 27091 Bel état de conservation Mécanique révisée Rare en France Carte grise de collection

40 000 / 50 000 €

Il y a des firmes automobiles qui ont su briller durant la période d'entre deux guerres mais qui n'ont pas réussi à suivre le grand boom économique d'après 1945.

L'histoire d'Alvis se calque sur ce modèle et demeure aujourd'hui une marque que peu des personnes connaissent et qui étonne toujours tant les ressemblances avec d'autres voitures britanniques est frappante. Née en 1919, la firme de Coventry se démarque dès les années 1920 avec ces modèles sportifs aux solides mécaniques capables de rivaliser avec Bentley sur circuit. En parallèle de son activité civile, Alvis se démarque aussi en fournissant des pièces et des moteurs pour l'armée britannique qui lui permet de survivre à la crise de 1929. Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la concurrence se fait de plus en plus rude ; et des marques comme Jaguar et Aston Martin prennent le pas sur le vieil Alvis qui ne propose plus de que des modèles datés avec un faible taux de production.

La série TE21 s'inscrit dans la tentative que fait la marque de proposer des modèles modernes mais il est déjà trop tard et Alvis n'arrive pas à trouver sa place. 2 ans après le rachat de la société par Rover, la marque dépose définitivement le bilan en 1967.

Immatriculée pour la première fois en 1964, le modèle que nous vous présentons est une TE 21 en version coupé qui est dans un état esthétique très correct avec une belle peinture bi-ton et un intérieur au cuir parfaitement patiné. Mécaniquement révisé, son 6 cylindre de 3.0L gronde comme une Aston Martin et procure un coté sportif à l'ensemble.

Coincée entre Bentley, Jaguar et Aston Martin, offrez vous une voiture méconnue et décalée et profitez du charme d'une anglaise tout en vous démarquant.













BMW Z1 1989

86868 km d'origine Contrôle technique OK Carte grise française de collection

45 000 / 50 000 €



La voiture a son carnet d'entretien complet

La courroie de distribution, celle d'accessoires ainsi que la pompe à eau ont été changées il y a 200 km avec facture.

Les ailes avant qui ont la maladie de se vriller sont neuves et le système de fermeture des portes a été refait (facture présente de 5200€).

Hormis les ailes avant, la voiture a sa peinture d'origine et se présente en très bel état.



## MERCEDES BENZ 300 SE

1963

Numéro de série 11201412004154 Bel état de conservation Nombreux documents d'origine Carte grise française

30 000 / 40 000 €

Esthétiquement, notre modèle est en grande partie d'origine mais de nombreux éléments mécaniques ont été revus :

- -Le maître-cylindre de frein
- -l'appareil de freinage ATE T50
- -les disques de frein
- -les étriers de frein et les flexibles de freins

Agréable à rouler avec sa boite automatique, ne ratez pas l'opportunité de rouler dans un véritable salon roulant dont le système pneumatique à été révisé.



## **AUDI QUATTRO**

1982

Numéro de série : WAUZZZ85ZCA901202 Un mythe automobile 139904 km d'origine Controle technique à jour Carte grise de collection

50 000 / 70 000 €

Audi frappe un grand coup en 1980 en présentant la Quattro. Comme son nom l'indique, il est le premier coupé sportif de grande série à transmission intégrale permanente de la marque aux anneaux. La première génération reçoit un 5-cylindres 2,1 L 10 soupapes (type WR), muni d'un turbocompresseur et d'un échangeur d'air qui augmente la puissance à 200 ch (au lieu de 170 ch sur la version sans échangeur qui équipait la 200 Turbo). L'Audi Quattro se reconnaît facilement à ses ailes élargies et à ses pare-chocs spécifiques, qui la différencient de l'Audi coupé GT dont elle dérive.

Le 0 à 100 km/h s'effectue en 7,1 secondes pour une vitesse de pointe de 222 km/h. Le système de transmission intégrale de la Quattro est original pour l'époque car, à la différence de la plupart des autres véhicules de l'époque équipés de la transmission intégrale, il est non seulement équipé d'un différentiel central permettant d'avoir une transmission intégrale permanente (les roues avant ou arrière ne sont pas de connectables à la différence des Audi A3, Audi TT ou autres Audi R8 qui ont un coupleur permettant d'entraîner plus ou moins les roues arrière ou les roues

avant pour la dernière) mais en plus, ce dernier est intégré dans un carter fixé derrière la boîte de vitesses qui dérive étroitement de celle de l'Audi Coupé GT. Ceci est possible grâce à l'arbre secondaire de la boîte de vitesses qui est creux et à l'intérieur duquel passe l'arbre de transmission vers le différentiel avant. Ceci permet une compacité, une légèreté et une simplicité d'intégration appréciables. Ce système sera reconduit jusqu'à l'Audi A4





B7 et sera remplacé pour la génération suivante (y compris Audi A5 et Audi Q5) par un nouveau système permettant de reculer le moteur et nécessitant de désaxer l'arbre de transmission avant pour avancer le différentiel avant.

Notre exemplaire est entièrement d'origine et chaussé de pneus neufs. Il a été révisé récemment pour un total de 2500 euros. Il a bénéficié d'un voile de peinture il y a 6 ans et est prêt, entre de bonnes mains, à faire de nouveau chanter son 5 cylindres turbocompressé. Voilà une rare occasion d'acquérir une côte montante dans l'automobile de collection.





BMW 318 **1980** 

Numéro de série : 7112754 Carte grsie française

4 000 / 6 000 €



Cette automobile est en très bel état d'origine, tournante mais une petite remise en route s'impose suite à une immobilisation de plusieurs mois.



# TOYOTA LJ 73 LAND CRUISER CHÂSSIS COURT 1987

Numéro de série : JT1VOLJ7309001565 Diesel 4 roues motrices Contrôle technique valide de moins de 6 mois 224 413 km Carte grise française

8 000 / 10 000 €

Il s'agit de la version avec pare-brise rabattable et toit démontable ce qui permet de l'avoir complètement ouvert. Les freins arrière sont neufs.



# Collection de Monsieur B.

N° 86



MGA COUPÉ 1958

N° HMK4331936 Très belle MG en British Racing Green Avec dossier d'expertise Revue technique et manuel du conducteur en Français Carte grise française de collection

18 000 / 22 000 €

Depuis 1945 et l'immédiat après-guerre, les MG de la série T ont marqué toute une génération de jeunes et remporté un immense succès commercial. Bien qu'évoluant au cours des années, le style général commençait à être démodé au milieu des années 50. La firme à l'octogone réagit et en 1955 aux 24 Heures du Mans, on vit courir deux barquettes MG, des prototypes à carrosserie spéciale désignés EX 182. Quelques mois plus tard, ces voitures arrivaient en concession : la MGA était née. Le dessin de cette voiture est absolument magique, c'est une voiture de course sur la route. Son style est beaucoup plus moderne que les voitures de la série T qui deviennent du jour au lendemain des antiquités. Le moteur est lui aussi un nouveau 1500 avec soupapes en tête et deux carburateurs qui ne doit rien au fameux XPAG. En 1956, la gamme est complétée par une sublime version fermée, la ligne du pavillon ne laissant personne indifférent. Des vitres descendantes et des déflecteurs font partie des portes. Le coupé est confortable et très lumineux avec une grande lunette arrière.

Cet exemplaire est l'un des rares Coupés MG A 1500 produits en conduite à gauche. Dans un bel état de présentation, il accuse quelques petits stigmates du passé (à noter, la garniture du siège conducteur sera à reprendre) qui lui vont à ravir et lui donne la patine de ces autos qui roulent. Or, c'est bel et bien le cas, ce petit coupé plein de charme roule sans problème, le tout, en faisant tourner les têtes sur son passage. Il s'insère dans la circulation actuelle et semblerait même être fait pour les nombreux rallyes historiques que proposent nos régions.



## FERRARI 208 GTB

1980

N° châssis : 32 739 66290 km

Documents Italien à immatriculer en collection

50 000 / 70 000 €

La voiture est toute d'origine, elle n'a eu qu'un voile de peinture et fonctionne parfaitement. Le dernier CT a été fait en Italie en 2018 à 62538 km

Le dernier CT a été fait en Italie en 2018 à 62538 km et n'a depuis parcourue que 3750 km

La voiture possède son carnet d'entretien ainsi que sa trousse à outils d'origine. Il s'agit d'une troisième main.



## **CHEVROLET PICK-UP 3100**

1949

Véhicule restauré aux Etats-Unis

30 000 / 35 000 €

Il s'agit d'un ancien véhicule de police avec tous ces accessoires dont la radio.

Il est en parfait état avec ses étoiles de police fait à la feuille d'or.

Il nous est proposé avec une remorque pour un cheval de marque Trailer STIDHAM

Les Texas Rangers sont célèbres pour avoir arrêter les criminels notoires Bonnie & Clyde en 1934.

Juste après la Grande Dépression, les Texas Rangers ont continué leurs patrouilles avec comme équipements : une voiture, deux fusils, un cheval, une selle et une remorque pour celui-ci.

Les remorques à chevaux modernes telles que nous les

connaissons aujourd'hui, ont pour antériorité la fin des années 50.

L'une de ces toutes premières remorques commercialisées, semble avoir été construite vers mai 1958, il s'agit d'une petite remorque pour 2 chevaux fabriquée par STIDHAM-Trailer Manufacturing à Shickasha, dans l'Oklahoma.

C'est une remorque de cette marque pour un cheval qui accompagnait le Sheriff que nous vous proposons avec le Chevrolet, tels qu'ils circulaient en Arizona.

L'ensemble est fourni avec un dossier d'expertise.















## TRACTEUR PORSCHE STANDARD 218

1960

N° série H7471 À immatriculer en collection

13 000 / 18 000 €



Celui-ci a été entièrement restauré jusqu'au moteur (nombreuses factures fournies) Fonctionne parfaitement.



## GMC DÉPANNEUSE À CABINE AVEC PORTES DE CITROËN HY

A immatriculée en collection A restaurer 300 / 600 €

Vedettes de la seconde guerre mondiale, les véhicules américains ont marqué l'Histoire internationale de l'automobile. Ils sont rentrés, dès 1945, en dotation dans l'armée française pour plusieurs décennies. Ils ont été régulièrement reconstruits au cours de leur vie par les spécialistes de l'Armée et font partie de ces véhicules militaires qui n'ont pas usurpé leur réputation de véhicules indestructibles. Tous les composants sont surdimensionnés et sont conçus pour résister à un usage intensif.

Le modèle présenté a été transformé en dépanneuse avec, petit détail amusant, des portes de Citroën Type HY. Il s'agit d'une belle occasion d'acquérir un engin parmi les plus célèbres de la seconde guerre mondiale qui par ailleurs, peut officier comme véhicule de loisirs par excellence car, après une belle restauration, ce GMC pourra vous emmener où vous le souhaitez.



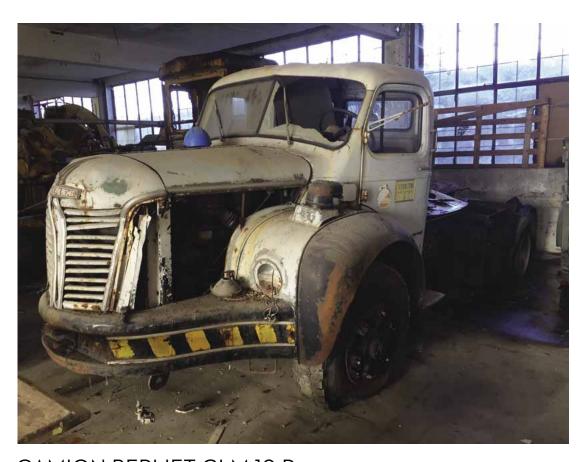
## CAMION REO DE DÉPANNAGE AVEC GRUE

Immatriculé 7741 QT 67 avec CG Moteur V10 essence A restaurer

5 000 / 6 000 €







## CAMION BERLIET GLM 10 R

 $N^{\circ}MG0575$ Véhicule à restaurer et à immatriculer en collection

4 000 / 5 000 €







## **CAMION BERLIET GLM 10M2**

Numéro de série : MS1132

Immat: 305 GF 68 à immatriculer en collection

Véhicule à restaurer Version avec sa benne

Le bull dans la benne ne fait pas partie du lot et n'est

pas vendu avec.

5 000 / 6 000 €

## Collection de « sorties de grange »

N° 94



LES LOTS SERONT DIVISÉS ET VISIBLES SUR NOTRE SITE OSENAT.COM







### ASSOCIÉS **VERSAILLES**



JEAN-PIERRE OSENAT Commissaire-priseur Président +33 (0)1 80 81 90 12



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



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



FLORIANE DAVID stante 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

VENTES DE L'ANGÉLUS



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



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

**PARIS** 



CHATHURA AMADORU Responsable de salle

### **AUTOMOBILES DE COLLECTION**



STÉPHANE PAVOT Directeur du département +33 (0)1 80 81 90 59



Règlements vendeurs +33 (0)1 80 81 90 58



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



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



Responsable de salle +33 (0)1 80 81 90 19



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

XX°, ART MODERNE XIX° SIÈCLE



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



JULIE ALVES Directrice du départemen +33 (0)1 80 81 90 15



CÉDRIC LABORDE Directeur du départemen +33 (0)1 80 81 90 05

### BIJOUX



JULIE GAU Directrice du départemen +33 (0)1 80 81 90 07

### MONTRES



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

### ART RUSSE



MARIIA VIKHROVA

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





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

### **ADMINISTRATION**



ANNICK MARIAGE Attachée de Direction +33 (0)1 80 81 90 01



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



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



REBELO

## FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES Une équipe à

VOTRE ÉCOUTE





## Calendrier des ventes Automobiles 2022

Fontainebleau - Versailles

Automobiles de Collection	Youngtimers	Automobiles de Collection	Youngtimers
Lundi 21 Mars à 14h	Lundi 25 Avril à 14h	Lundi 20 Juin à 14h	Lundi 4 Juillet à 14h
Fontainebleau	Versailles	Fontainebleau	Versailles

### 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

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

 Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 FUR 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-verba

Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission. Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T.

sera ajoutée à cette commission TVA

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 AVANTIA 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.

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 pour inolquer vos encheres a la personne habilitea è diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'uriger la vente 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

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 nome t pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

### Ordres d'achat

Si vous ne nouvez nas 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

- remoyés 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.

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

dispositions 24 neures 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.

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

Deroulement de vene 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

### 4. APRÈS LA VENTE

### Résultats de la vente

Nesanda de la Verine 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

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 r'ayant pas leur domicile fiscal en
- France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de
- 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 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
VA intracompungulatire: FR 76442614 No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre hordereau 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

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre

livraison de leurs lots après la vente

niviaison de reurs 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 piens cultureis.

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 répute 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

- 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 €
- de 50 ans d'age 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
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Edwis de flus de 100 alis d'age 50.000 €

  Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €

  Photographies, films et négaritis ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €

  Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge

- 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)
- ue rouinies(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

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

Droit de préemption L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de 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  $\overrightarrow{O}$  Sent 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 Symey 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 nages 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

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

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

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

Condition of the 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.  $O\overline{S}$  and 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

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

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.

If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out

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 agreed that you do so of behalf of all definited and acceptable unit of 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 were attending the auction yourself "Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

- sent by e-mail at contact@osenat com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01 hand delivered to staff on the premises

sent by post to the offices of OSenat

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

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.

We also suggest that you leave a covering bid which we can execute

on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenal 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

actionieer.
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.

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 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 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:
Account holder:
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER Iciliation: HSBC FR PARIS AC Code banque: 30056 Code guichet: 00811 № 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 Oserial.

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. Obsertate an advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications

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

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

### Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15)

days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

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 auctioner at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.

Crédits Photos : Osenat © Christian Martin @ Daniel Denis



## □ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

## ☐ TÉLÉPHONES

NOM / NAME

# Motos & Automobiles de Collection Dimanche 23 janvier 2022 à 10h et à 14h30

Rue de Boofzheim - 67860 Rhinau 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 Osenal 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.

ADRESSE / AD	RESS	
ADRESSE E-M	AIL I E-MAIL ADDRESS	
N° DE TELEPH	ONE / TELEPHONE	N° DE TELECOPIE / FAX
No DE LOT / LOT NUMBER (hors frais de vente e	TITRE OU DESCRIPTI TITLE / DESCRIPTION et hors TVA) / (excluding buyer	
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
SIGNATURE / S	SIGNATURE	DATE / DATE

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

Required bank reference

