FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

english catalog at the end of the french version

automobiles/motos

art & automobilia

vente #01

16 avril 2023 / Paris

osenat / arts & cars
vente aux enchères originale

Jean-Pierre Osenat
Président
Commissaire-priseur

Baptiste Nicolosi
Consultant
nicolosi.artsandcars@gmail.com
+33(0)6 40 60 78 76

Louis de Russé
Directeur Osenat Motorcars
l.derusse@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 10

Stéphane Pavot
Automobiles de Collection
+33(0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Philippine Gueguen
Administration / Règlements
+33(0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Martial Castanié
Assistant
mars.castanie@gmail.com
+33(0)6 62 11 27 62

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

vente :
dimanche 16 avril 14H
Salle Breteuil
66 avenue de Breteuil
75007 Paris
métro ligne 13 / Saint-François-Xavier
métro ligne 6 / Sèvres-Lecourbe

expositions :
Renault Paris rive gauche
29 Quai de Grenelle, 75015 Paris
métro ligne 6 / Bir-Hakeim
Places de stationnement devant le lieu d'exposition

vendredi 14 avril 18H/22H
samedi 15 avril 10H/18H
dimanche 16 avril 10H/12H

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

Participez à cette vente avec :

DROUOT.com

INTERENCHERES

Pourquoi transmettre notre passion ?

Voilà la question que chaque enthousiaste devrait se poser. Ne pas transmettre, c'est mettre sa passion en danger, prendre le risque qu'elle soit oubliée. Comme disait Pagnol : « Celui qui est capable de ressentir la passion, c'est qu'il peut l'inspirer ».

Et la vente aux enchères dans tout ça me direz-vous ? Et bien elle est indéniablement un vecteur de transmission. Elle offre à chacun le doux rêve de s'offrir l'objet de son désir (beaucoup l'ont fait, peu l'ont regretté) ou simplement de voir, toucher, entendre des automobiles exceptionnelles qui peut-être ne réapparaîtront plus pendant plusieurs dizaines d'années.
Elle est un événement du microcosme des passionnés d'automobiles de collection, où l'on se croise, se rassemble, discute, se chamaille parfois. Elle fait vivre, à sa manière, cette petite société.

Avec la vente OSENAtRTANDCARS, nous avons voulu remettre sur le devant de la scène les automobiles d'avant-guerre, celles qui sont la substance, le concentré de la passion automobile.

Les associer à l'art est une évidence tant à l' époque, ces deux domaines étaient liés et dialoguent encore aujourd'hui. L'art sensoriel, voilà ce dont les voitures d'avant-guerre ont le secret. Approchez-vous d'un peu trop près, et vous serez emportés.

Vous allez donc découvrir dans ces quelques pages le garage idéal que nous avons réuni, avec Maître Osenat et Stéphane Pavot. Il se compose de sorties de granges improbables, d'automobiles en état remarquable et prêtes à rouler et d'autres ayant besoin de quelques soins avant de retrouver le macadam.
Elles ont toutes quelque chose de spécial, une âme, un passé que notre travail, je l'espère, a réussi à mettre en valeur et qui surtout, vous donnera l'envie de passer un bout de votre vie avec elles.

Je pense… Enfin, j'espère qu'il y a en a un là-haut qui lèvera la main sur quelques lots.

Baptiste Nicolosi

art + automobilia

01 Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham circa 1930.....200/300 euros

02 Affiche MCF – Géo Ham 1935.....150/200 euros

03 Plaque émaillée Goodrich double face – Géo Ham circa 1930.....600/800 euros

04 Bugatti Grand Prix, terre cuite, Guillaume Moreau, né en 1967.....500/800 euros

05 Boîte « On voit tout avec le rétro magnétique Gré » Bvté SGDG circa 1950.....
.....100/200 euros /Sans réserve

06 Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy circa 1927.....600/800 euros

07 Affiche Salon de l'Autotomobile 1902 d'après Rochegrosse.....800/1000 euros

08 Affiche Bayard – A. Clement Constructeur circa 1908 d'après Weiluc.....1500/2000 euros

09 Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines.....8000/10000 euros

10 Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906.....2000/3000 euros

11 Plaque emaillée Ferrari circa 1960.....7 000/9 000 euros

12 La calandre inclinée traverse paris, Gregorie Desmons, né en 1968.....600/800 euros

13 Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon.....350/450 euros

14 Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P 1939.....3000/5000 euros

15 Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960.....
.....600/800 euros

16 Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960.....200/300 euros

17 Voiture à pédales cabriolet par Devillaine. Circa 1930.....500/600 euros

18 Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique ».....100/200 euros

19 Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière.....100/200 euros

20 Plaque d'égout en fonte – Renault – Billancourt.....100/200 euros/ Sans réserve

Tour de France 1969, la Ferrari 250 LM « 5891 » de la Scuderia Filipinetti, pilotée par Jean-Pierre Rouget et Jean Depret.

Notes à l'intention des acheteurs :

- Les objets seront déplacés immédiatement après la vente et stockés à Fontainebleau ou à Paris.
- Tous les lots sont vendus « en l'état ».
L'exposition sur trois jours des véhicules et des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'enchérir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

Nous sommes heureux aujourd'hui de vous présenter vingt pièces uniques, sélectionnées avec soin et passion !
Plus que de l'Automobilia c'est au travers du prisme d'objets d'art que nous voulons vous présenter cette sélection liée à l'histoire de l'automobile. Une sélection de grande qualité, orientée en grande partie vers les automobiles d'avant-guerre, mais pas uniquement…

Nous avons souhaité mettre sur le devant de la scène à la fois des pièces centenaires face à des œuvres plus contemporaines comme celle de Grégorie Desmons, que nous vous invitons à découvrir dans les pages suivantes...
Un éventail d'objets éclectiques pouvant aussi bien être convoités par des enchérisseurs éclairés - désireux de compléter leur collection - que par de nouveaux acquéreurs en quête de leurs premières pièces de collection.
Une quête passionnante d'objets, nous ayant amené à faire des choix afin de vous proposer nos plus belles trouvailles, toutes porteuses d'une petite histoire, ou faisant partie intégrante de l'Histoire automobile.

Je suis persuadé que tout amateur du beau trouvera ici son bonheur et sera séduit par notre sélection à la gloire de l'automobile, retracée par des objets datés de 1901 à 2023 ! 122 ans de passion automobile.

Géo Ham, maitre de la vitesse.

Georges Hamel dit Géo Ham (1900 – 1972) est l'un des plus grands affichistes et illustrateurs français de l'entre deux guerres, en s'inscrivant dans le mouvement Art-déco. Reçu à l'Ecole Nationale des Arts décoratifs à Paris en 1918, il est déjà passionné de sports mécaniques et s'impose très vite dans des revues comme l'Omnia ou l'Illustration.

Geo Ham fut pendant près de 30 ans omniprésent dans le monde de l'automobile, à tel point que l'on pouvait retrouver son travail dans les catalogues publicitaires, la publicité de presse, les couvertures et les articles illustrés des magazines, l'édition d'ouvrages sur les thèmes de l'automobile et de l'aviation.

Un grand artiste et un technicien averti.

En marge de son talent de dessinateur, Géo Ham était un fin connaisseur des mécaniques qu'il croquait ; il connaissait le monde de l'automobile de l'intérieur. Un véritable fanatique des mécaniques modernes le poussant même jusqu'à participer aux Rallye Monte Carlo en 1932 ou aux 24 Heures du mans en 1934 !

Adroit derrière sa table de dessin, il l'est aussi avec des appareils de photographie. Les images qu'il capte lui servent alors de base dans son atelier pour parfaire ses croquis pris sur le vif ! Aussi, pour ses déplacements sur les circuits de France ou pour ses déplacements plus personnels, Géo Ham roulait dans une Bugatti Type 40 ; un véritable enthousiaste !

Outre le monde de l'automobile et de l'aviation, Géo Ham était également un passionné de motos. Les courses de motos lui donnaient cette facilité à retranscrire le mouvement et la vitesse de ces engins lancés à toute allure sur les circuits. Là aussi, il était présent sur le bord de piste, pour connaitre au mieux cette ambiance toute particulière des courses et aimait échanger avec les pilotes.

Artiste mondialement reconnu pour retranscrire les sensations des pilotes notamment grâce à ses dessins à l'encre de chine, ou dans ses affiches colorées annonçant les plus grands événements automobiles des années 1920 aux années 1950, Geo Ham a saisi avec son crayon les plus belles heures de la course automobile.

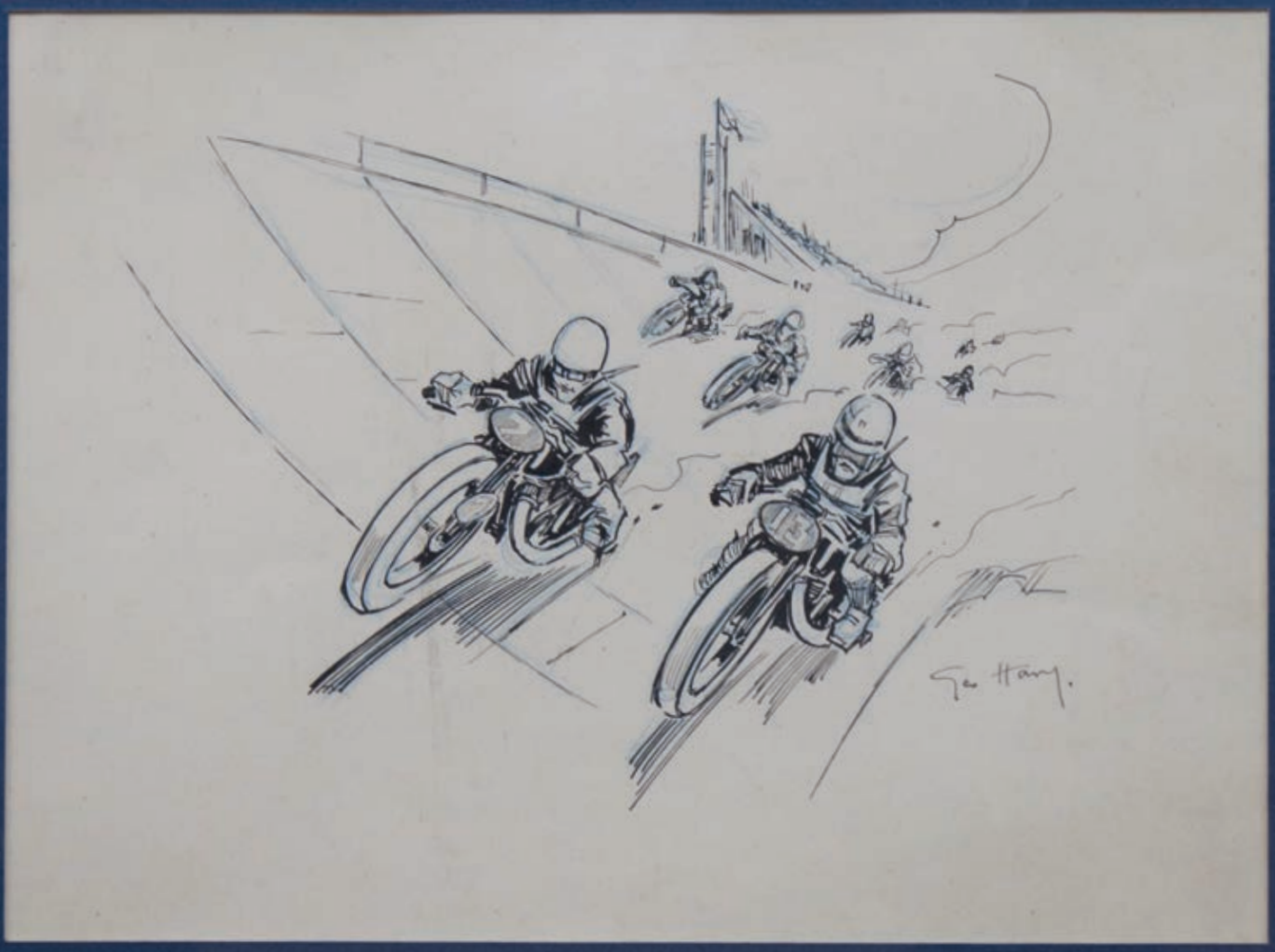
Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972
Dessin H. 23cm x l. :31cm
Cadre H. 40cm x l. : 49.5cm
Circa 1930. Très bon état.
Encre de chine. Course de motos sur l'anneau de Montlhéry.

1 200 - 300 €

circa 1930

Montlhéry, 2/10/27, [Grand Prix de France du Motocycle Club] départ des motos 350 cmc : [photographie de presse] / [Agence Rol] Agence Rol. Agence photographique (commanditaire)



Affiche MCF – Géo Ham

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972
Grand Prix Automobile organisé par le Motocycle Club de France, 1935.
Affiche, imprimerie Max Courteau, Paris, datée 6.35.
40 × 30 cm.

2 150 - 200 €

1935

Quelques semaines après sa victoire au Grand prix du MCF 1935, Raymond Sommer sur son Alfa-Romeo Typo B (P3) remporte avec la même voiture le Grand Prix de Picardie 1935.

Motocycle Club de France fondé en 1903.
Société d'encouragement au tourisme et au sport motocycliste et automobiliste.

Le Motocycle club de France, organise lui aussi son Grand Prix de France de 1924 à 1937, avec une participation aussi bien de concurrents nationaux qu'internationaux. Après guerre, l'appellation change, pour devenir le Critérium de vitesse MCF de 1960 à 1971.

Ainsi, en 1935, s'illustrerons pour ce GP motos les catégories suivantes : 175cmc, 250cmc, 350cmc et 500cmc et pour les voitures et cycles-cars de 750cmc, 1.100cmc, et 1.500cmc. Dans la catégorie reine des plus de 1.500cmc à compresseur se disputent Bugatti, Maserati ou Alfa Romeo. C'est d'ailleurs l'une d'entre elles que Géo Ham a choisi de représenter pour évoquer cette course ; la Tipo B P3 ! Aussi, ce seront deux Alfa Romeo 3L -avec en tête Raymond Sommer- qui s'imposeront suivies d'une Bugatti sur la troisième marche du podium.

Plaque émaillée Goodrich – Géo Ham

circa 1930

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972
«Sécurité Goodrich»
Plaque émaillée rectangulaire double face, signée Géo Ham sur la droite.
«Sécurité sur pneu Goodrich, en vente ici».
Editions «Emaillo- Gravure-Paris»,
Circa. 1930. 80 × 60 cm.
Divers accidents, recto/verso.
Bibliographie: «Plaques émaillées de nos garages» de B. Rihet, éditions «La mémoire du temps», œuvre reproduite page 174.

3 600 - 800 €

Recto

Verso

Bugatti Grand Prix, terre cuite, Guillaume Moreau, né en 1967

Sculpture, Bugatti Grand Prix, terre cuite, pièce unique, signée sur le côté G.Moreau
33 × 19 cm.

4 500 - 800 €

Boîte «On voit tout avec le rétro magnétique Gré» Bvté SGDG

Boite rectangulaire en carton, neuf de stock. Une plaque aimantée au fond pour maintenir les 10 accessoires neufs d'époques.
Contenant 3 petits soliflores / 3 grands soliflores / 2 cendriers / 1 rétroviseur / 1 petit porte livre.
Au dos de chaque accessoire , deux barrettes aimantées pour fixation.
Les accessoires mesurent environ 10cm.
Accidents et réparation à la boite.
H. : 8cm, l: 26cm, L. : 6cm.

5

100 - 200 €

circa 1950

Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy

H. 78cm, l. : 119cm de large. Entoilée.

6 600 - 800 €

circa 1927

Aiglon, est une marque française peu connue, pionnière, qui nait en 1902 à Argenteuil, et s'éteint au milieu des années 1950. Assez renommée avant 1914, c'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que les marques les plus solides financièrement tells que Peugeot, Alcyon ou Terrot se voient dans l'obligation de racheter des plus petites marques de bonnes réputations - comme Aiglon - afin de faire face aux constructeurs étrangers qui font concurrence. Ainsi, Peugeot absorbe dans un premier temps Griffon en 1921, avant de racheter Aiglon en 1922 et de remettre cette marque quelque peu vieillissante au goût du jour, mais qui compte néanmoins un réseau d'agents déjà bien implanté.

Ainsi, c'est en 1922, que la marque Aiglon intégra le groupe « France Motor Cycles » (FMC) filiale de Peugeot, aux côtés notamment de Griffon ou Météore. Nombres de cycles étaient alors semblables en tous points ; seule l'appellation commerciale divergeait, matérialisée par une inscription différente sur le réservoir.

De sorte que, la moto représentée sur cette affiche pourrait évoquer la nouvelle arrivée chez Aiglon en 1927 : la A-505, une 350cc culbutée à 3 vitesses, que la firme présentait comme « Nerveuse et Rapide ». Or, en réalité il s'agit du nouveau modèle Peugeot - la P105 – présenté au Salon d'octobre de la même année. La même moto était également distribuée sous une appellation différente chez Griffon, la G505. Une stratégie commerciale de la firme sochalienne, qui à travers sa filiale France Motor Cycles écoulait ses cycles par l'intermédiaire de distributeurs et agents Aiglon déjà installés en France.

En somme, l'on peut aisément deviner que cette affiche - d'époque art déco - venait faire la promotion du nouveau modèle, dès 1927, chez Aiglon, la A505, signée d'une superbe illustration de Bernard Lancy !

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
Un an 14 fr.
15 fr.
20 fr.
Edition de luxe
France. Un an. 30 fr.
Etranger. — 40 fr.

22 Décembre 1901. — N° 171
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arr.)

PUBLICITÉ
Pages de couverture, la ligne. . 1 fr. 50
La Page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 500 fr.

La « une » de la revue « La vie au grand air » en date du 22 décembre 1901, présentant une photo de la vue d'ensemble de la nef du Grand-Palais lors du 4ème Salon de l'Automobile et du Cycle.

(Cliché F. Dorel.)

LE SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE AU GRAND PALAIS.

Vue d'ensemble de la grande nef, prise de la galerie du premier étage.

Affiche Salon de l'Automobile 1902 d'après Rochegrosse

Affiche signée en bas à droite « G. Rochegrosse ». Imprimerie Barreau à Paris. 162 × 92 cm, entoilée.

7 800 - 1 000 €

La 3eme édition n'a pas lieu en juin 1900 mais du 25 janvier au 10 février 1901, et c'est en fin de la même année sous le nom de la « 4ème exposition internationale – Salon de l'automobile du cycle et des sports », que fut organisé, du10 décembre au 25 décembr pour la seconde fois le Salon au Grand Palais !

En effet, c'est lors de l'Exposition Universelle qu'est inauguré le 1er mai 1900 le Grand Palais, qui servira d'écrin au Salon de l'automobile, du cycle et des sports jusqu'en 1961

A travers cette affiche, c'est l'histoire du Grand Palais et des premiers automobilistes que l'on retrace ; celle de ces pionniers comme le fut le baron Étienne van Zuylen van Nyevelt - premier président et membre fondateur de l'Automobile Club de France (ACF) en 1895 – qui de 1899 à 1913 fut l'organisateur d'un salon mythique.

Affiche Bayard – A. Clément Con

H. 113cm, l. : 115cm. Entoilée. Très bel état. Signée Weiluc, Societé Nouvelle d'Art et Décoration.

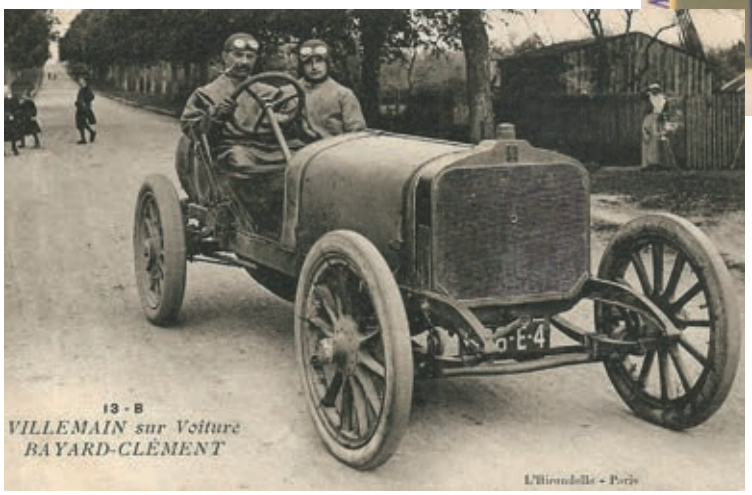
8 1 500 - 2 000 €

Gustave Adolphe Clément (1851-1928), dit à partir de 1909 Clément-Bayard, est l'un des pionniers de l'Automobile en France. Au tournant du XIXème siècle, il délaisse la construction de cycles, pour les tricycles et quadricycles avant de développer son activité automobile et aéronautique jusqu'en 1922.

Adolphe Clément, qui deviendra donc Clément-Bayard reprend la devise du chevalier du même nom : « Bayard : le chevalier sans peur et sans reproche », un personnage qui aurait sauvé la ville de Mezières d'une invasion au XVIème siècle, dont il était originaire. Le Conseil d'Etat ayant accepté le changement de son patronyme, les voitures de Clément sont dés lors commercialisées comme suivant : «Bayard A. Clément constructeur » associées à la devise du chevalier « sans peur et sans reproche ».

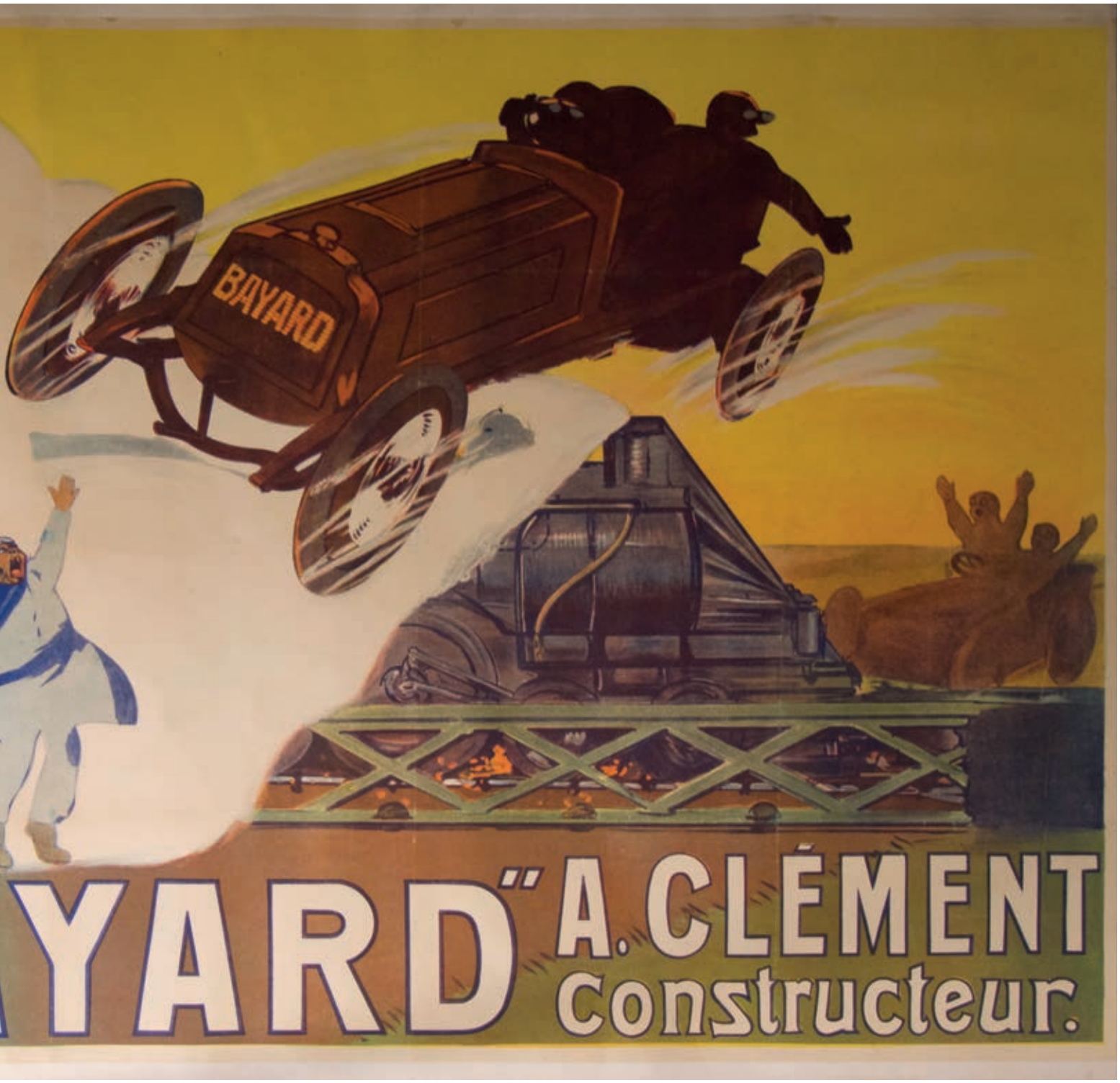
Le premier véhicule automobile portant le nom de Clément date de 1897, mais c'est à Levallois-Perret que ses usines prospèrent. Erigée quai Michelet en 1903, l'usine devient très vite la plus grande de France, en 1904 ! Celle-ci, considérée comme un pur chef d'œuvre d'architecture industrielle, fut ensuite vendue à André Citroën en 1921, qu'il consacra de 1948 à 1988 au montage des Citroën 2CV. Ces bâtiments mythiques furent vendus à la ville de Levallois pour démolition courant 1988, pour faire place aujourd'hui à des immeubles d'habitation.

En outre, cette affiche signée de l'artiste WEILUC (Lucien-Henri Weil, 1873-1947) témoigne de l'humour de ce dessinateur qui travailla avec nombres de journaux et d'hebdomadaires humoristiques dans la première partie du XXème siècle, comme la revue Le Frou-frou. Ici, l'illustrateur fait voler la Clément-Bayard dans les airs avec la plus grande facilité, échappant de justesse à un train venant en sens inverse.



structeur d'après Weiluc

1908



Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines

Affiche pour la double victoire des automobiles Richard-Brasier dans la course Gordon Benett, 1904 et 1905. Lithographie imprimée sur papier, d'après Henri Bellery-Desfontaines (1867-1909). H. 92cm, l. : 115cm. Entoilée.

9 8 000 - 10 000 €

Théry en course, au virage de la Baraque, pendant la coupe Gordon-Bennett automobile, le 5 juillet 1905 [photographie de presse] / [Agence Rol] Agence Rol. Agence photographique (commanditaire)

La particularité de cette coupe réside dans son règlement qui impose que l'épreuve annuelle sera organisée par le pays vainqueur de l'édition précédente, et que seule la nationalité du constructeur automobile compte.
Le 5 juillet 1905, ce sont donc plus de 80 000 spectateurs et 200 journalistes qui assistent à cette course remportée, comme l'année précédente, par Léon Théry sur une Richard-Brasier de onze litres et 96 ch, en 7 heures et 2 minutes à près de 80 km/h de vitesse moyenne.

Ainsi, cette affiche de 1905 consacre à la fois le triomphe du style Art nouveau du début du XXème siècle caractérisé par ses lignes courbes, mais également des automobiles Richard-Brasier grâce à son pilote Léon Théry. Un rare témoignage des premières heures de gloires françaises dans la compétition automobile.

Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906

Inauguration du tunnel du Simplon, Exposition Internationale Milan 1906.
Signé de Leopoldo Metlicovitz, 1906.
Lithographie (sur pierre) - Imprimeur G. Ricordi, Milano
L. 68cm, H. 102cm.

10 2 000 - 3 000 €

Durant six mois, du 28 avril au 11 novembre 1906, Milan reçoit l'exposition internationale qui a pour thème "La science, la ville et la vie". Pour la première fois une exposition internationale met l'accent sur l'homme, la société, le travail et les transports. L'affiche présentée ici est donc celle de l'exposition célébrant l'ouverture du tunnel alpin du Simplon en 1906, permettant la liaison directe entre Paris et Milan en passant par la Suisse. C'est l'un des dessins les plus célèbres et les plus réussis de Metlicovitz (1868 - 1944) peintre et affichiste italien.

Plaque émaillée Ferrari

circa 1960

11

Plaque émaillée rectangulaire de concessionnaire Ferrari, à décor du Cavallino Rampante sur fond jaune.
Cadre aluminium. Bon état.
H. 87cm, l. 45cm, P. : 3cm.
Provenance : Marc Nicolosi, toujours presentée comme acquise auprès de Filipinetti.

7 000 - 9 000 €

La Scuderia Filipinetti, 10 ans de passion automobile made in Suisse ! (1962 – 1973) :

Georges Filipinetti (1903-1973), dit le « Ministre » ou « le Patron », amoureux de sport automobile, est celui qui est à l'origine de la Scuderia éponyme née en 1962. L'ambition de Filipinetti ? Faire découvrir le talent de pilotes suisses et représenter la Suisse sur les circuits internationaux, aussi bien en Formule 1 qu'aux 24 Heures du Mans. Une stratégie mise en place à travers son écurie de course automobile privée, indépendante de toute usine. L'Equipe Nationale Suisse fut ainsi rapidement rebaptisée du nom de son charismatique fondateur : Scuderia (Georges) Filipinetti.

Ministre de la République de San-Marin en 1967, homme d'affaires averti et homme de caractère sans pareil, Filipinetti se définissait volontiers comme un condottière, voulant vivre pour ses passions et ses idées. Il devient au début des années 1950 concessionnaire Ferrari en Suisse et créer la SAVAF (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Ferrari). C'est le début d'une longue histoire entre la marque au cheval cabré et Filipinetti…

Georges Filipinetti était un parfait gentleman, vivant au château de Grandson, sur les bords du lac de Neuchâtel en Suisse, entouré de ses armures médiavales d'une part, et de ses carrosseries tubulaires d'autre part, c'est là qu'il reçoit et donne ses consignes à son équipe avant les échéances sportives comme celle du Mans 1967.

Caroll Shelby, dira de lui: «Ce n'était pas seulement un parfait gentleman de la «vieille école» c'était aussi un homme qui passa une grande partie de sa vie à donner aux autres.» En effet, selon la légende, Filipinetti aurait offert une Bugatti 57 à Shelby en gage d'amitié !

Pour en revenir à la Scuderia Filipinetti, il s'agit de l'une des Scuderia privées les plus populaires de l'histoire de Ferrari au Mans tout comme le N.A.R.T : North American Racing Team de Luigi Chinetti, ou l'Ecurie Nationale Belge - Francorchamps - de Jacques Swaters. Entre 1962 et 1973, les armoiries de la Scuderia Filipinetti arboreront nombres de véhicules engagés en compétions officielles : Ferrari, Ford, Porsche, Serenessima, Lola, Chevrolet, etc.

Pour ce qui est des Ferrari, en 1963, ce sont deux Ferrari 250 GTO qui sont commandées neuves pour le championnat du monde grand tourisme avec Jo Siffert et Herbert Muller comme pilotes. Pour les 24 Heures du Mans 1965, c'est la 250 LM s/n 5899 qu'engagea alors la Scuderia. Accidentée, elle sera « réparée » avec une carrosserie de Porsche 906 ! Notons également que Henri Pescarolo aura couru pour la Scuderia au volant d'une 512F - «F» pour Filipinetti - préparée par Parkes, lors des 24 Heures du Mans 1971. Néanmoins, c'est en 1972 que l'équipe obtient l'un de ses plus beaux résultats – toujours au Mans - avec une septième place – obtenue grâce à la Ferrari 365 GTB/4 « Daytona » de Mikel Parkes, Jean-Louis Lafosse et Jean-Jacques Cochet.

Une décennie fantastique durant laquelle se succédaient nombre de courses homériques, source de succès sensationnels, parfois entachés de tragiques accidents. C'est le décès du « patron » - en 1973 - qui sonna le glas de cette épopée automobile helvétique.

A travers cette plaque émaillée c'est l'occasion ici, de revivre le mythe Ferrari des années 1960, celui de Filipinetti et de ses pilotes !

Une des plus belles réussites de la Scuderia Filipinetti, une sixième place aux 24 Heures du Mans 1965 avec la 250 LM #6119 pilotée par Dieter Spoerry et Armand Boeller.

12 et 13 juin 1971 : La seule et unique fois que Pescarolo pilotera une Ferrari en compétition c'est lors de cette édition des 24 Heures du Mans, accompagné de Mike Parkes sur cette Ferrari 512-F de la Scuderia Filipinetti.

La calandre inclinée traverse Paris, Gregorie Desmons, né en 1968

Évocation d'une BNC 527
Le dessin est découpé dans une authentique carte Michelin de la région parisienne, datant de la fin des années 1920.
Cadre avec vitre en verre L. 70cm, H. 50cm.
Carte flottante L.50cm, H. 30cm

12 600 - 800 €

Gregorie Desmons est un artiste affichiste passionné et utilisateur de véhicule d'avant guerre sportif.
Amoureux des voitures, et de leurs lignes, il a une vision très personnelle où se mélange le rêve d'un passé qu'il n'a pas connu mais qu'il interprète sur le papier : il crée le vrombissement sourd du bolide d'époque avec ses encres sur papier.

Dans l'atelier, chaque dessin à l'encre est un défi sportif qui s'accompli avec un trait rapide et expressif.
« Je travaille la suggestion plutôt que le réalisme des formes, mes dessins capturent la vitesse, la déformation de l'automobile et sa dynamique.
Ma recherche constante, mon obsession pour les véhicules historiques m'amène à une nouvelle approche où se greffe le passé avec des cartes Michelin des années 20,
qui donne l'empreinte du passé et des couleurs sur les routes comme des veines (…)
sur lesquelles je viens découper avec délicatesse les formes graphiques obtenues par le glissement de l'encre sur papier.
Mes œuvres sont l'aboutissement d'une passion où la forme parfaite n'est pas le but mais la capture d'un moment où la vitesse est reine avec l'imaginaire qui accompagne le trait. »

Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon

13

Avec pneu à talon Michelin 710X90
Roue hors d'usage, dediée à la décoration
La première roue aluminium inventée par Ettore Bugatti
Une sclupture à elle seule.

350 - 550 €

Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P

Manche de commande du Bugatti 110P composé de trois éléments en aluminium.
Socle en bois réalisé sur mesure.
Bibliographie: «The Bugatti 100P record plane» de Jaap Horst, éditions «Violaero», pièce reproduite page 38.

14 3 000 - 5 000 €

1939

Nombre de Bug
motorisés par l
service de l'avia

C'est en 1937,
par deux moteu
grande légèret
laboration, ont

Un aéroplane in
4700cm3. Le B
la seconde gue
Conçu et dével
d'Ermenonville
il ne fut pas tro
avant-guerre.

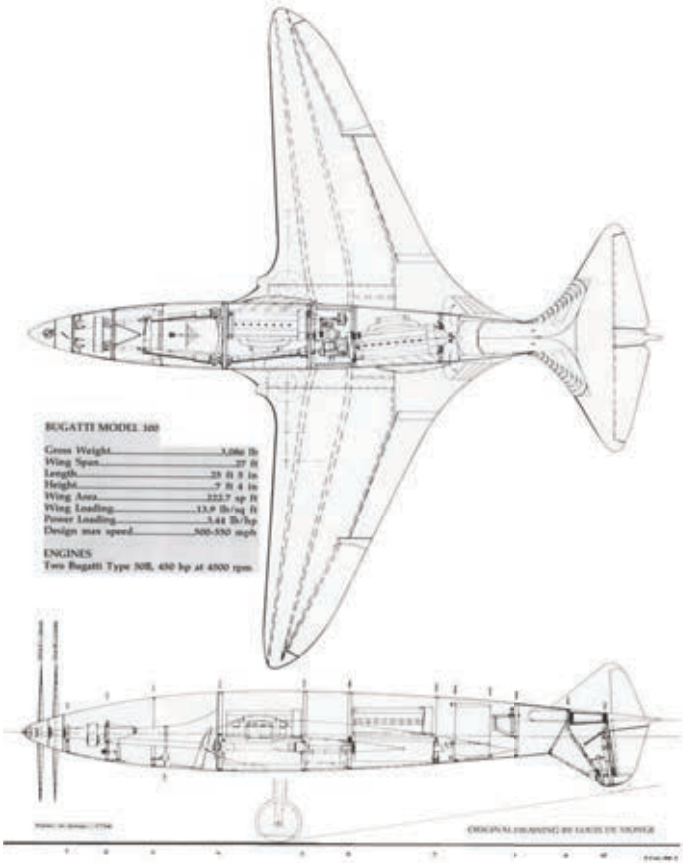
gattistes et d'amateurs connaissent le génie d'Ettore Bugatti pour ses créations automobiles, d'autres pour ses autorails a même mécanique que celle des fameuses Bugatti Royales Type 41, mais combien connaissent le génie du Patron mis au ation ?

à l'initiative d'Ettore, que le Vicomte Louis de Monge est sollicité pour dessiner l'engin aéronautique ultime motorisé urs à 8 cylindres issus de la Bugatti Type 50. Les consignes sont claires, pour un avion des records, Ettore exige : « la plus é et une puissance extrême grâce au dernier moteur Bugatti », celui de la Type 50. Les deux hommes dans une étroite col- donné naissance, à un avion des records expérimental, mais qui n'aura jamais eu le temps de voler …

nnovant, tant par son design que par sa mécanique, un 16 cylindres résultat de l'addition de 8 cylindres de Type 50 B-1 de Bugatti 100 P était initialement prévu pour la course de la coupe Deutsch de la Meurthe de 1938, mais qui avec l'arrivée de erre mondiale en 1939 n'aboutira pas.
oppé à Paris dans le XVème, rue du Débarcadère, entre 1937 et 1940, l'avion est démantelé, et déménagé vers le château , propriété de la famille Bugatti depuis 1938. Malgré les recherches des allemands qui avaient entendu parler de cet avion, uvé. Redécouvert après-guerre, complet, il apparait, à l'évidence que l'avion n'avait pas eu le temps d'être terminé à Paris

L'avion est récupéré en 1960 par Serge Pozzoli, qui le proposera au Musée du Bourget, mais celui-ci refusa, par manque de place !!! Outre l'intérêt des frères Schlumpf pour acquérir l'avion, c'est dans les années 1970 que le fuselage complet de l'avion partira en direction de Détroit aux Etats-Unis où il est aujourd'hui exposé au musée de l'Experimental Aircraft Association (EAA) à Oshkosh.

Le Bugatti 100P, un avion d'exception, dont ce manche en aluminium témoigne de la qualité de fabrication chère à Ettore Bugatti qui ne voyait jamais rien de trop beau ou de trop cher !



Réalisé entièrement en bouleau par l'atelier d'ébenisterie Novum_Paris la forme ronde du socle rappelle les formes courbes de l'avion créé par Ettore Bugatti et Louis de Monge.
Le relief, creusé dans le bois, représente la topographie de l'Orléanais, aux alentours d'Etampes. Etampes, ville de départ de la « Coupe Deutsch de la Meurthe », course d'aviation pour laquelle a été conçu et construit le modèle 100P.

Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960

Une voiture à pédales pour enfant figurant une Maserati monoplace par Giordani, modèle Sprint Maserati GN de 1966. Dimensions: L=1000mm l=530mm Poids (Kg): 7.2kg

Corps en acier embouti, peinte en rouge, décalcomanies ESSO à l'arrière, dossier de siège blanc rembourré. Pédales d'étrier, volant en plastique noir, roues avec pneus en caoutchouc plein. Belle patine. Manque le pare-brise et l'assise du siège.

16 200 - 300 €

«Roulez jeunesse!»

Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960

Une voiture à pédales pour enfant figurant une Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau, fabrication française, vers 1961. 110 cm de long.

Corps en acier embouti, fini en livrée Rosso Corsa avec décalcomanies de cheval cabré, siège peint en blanc. Pédales d'étrier, volant en plastique blanc portant le logo de la marque, roues avec pneus en caoutchouc plein. Belle patine. Manque et usures.

15 600 - 800 €

Voiture à pédales cabriolet par Devillaine Circa 1930

Une voiture à pédales pour enfant figurant un cabriolet en tôle des années 1930. Etat d'origine. Circa 1930. Dim: 100 X 40 cm.

Corps en acier embouti, peinte en rouge, représentation de la capote repliée à l'arrière, roue de secours sur le coffre et levier de vitesse sur le coté droit. Pédales d'étrier, volant en fer à trois branches, roues avec pneus en caoutchouc plein et assise en bois. Belle patine. Manque et usures.

17 500 - 600 €

Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique »

18

Peau de loup. Doublure: tissus à carreaux.
Fin du XIXe siècle - début du XXe siècle
Hauteur : 1,05 m - Largeur : 0,45 m
100 - 200 €

Manteau réputé être en peau de loup pour pilote d'aéronef de la Grande Guerre ou conducteur automobile des premières heures : l'Automobiliste.

De coupe croisée, col chevalière fourré de teinte plus claire, fermé par de gros boutons noir sur le devant et bride de col chevalière. Intérieur doublé en tissus. Poche intérieure. Deux poches latérales sur le devant. Manteau porté en bon état. Pièce essentielle de la garde-robe des automobilistes de la première heure, que l'on portait pour se protéger des éléments ; vêtement de grand froid !

Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière.

19 100 - 200 €

Veste d'inspiration militaire à 8 boutons signés « La Belle Jardinière – Paris » en laiton sur le devant, brassard cousu « Salon de l'Automobile » sur le bras gauche. Galons sur les épaules, broderie « SA » au col, et « 19 » sur la poitrine coté gauche. Pantalon à passe poil rouge. Inscription manuscrite « Chaneberat » ? dans la doublure du pantalon. Confection « Maison La Belle Jardinerie – 2 rue du Pont Neuf à Paris » ; spécialiste de vêtements confectionnés, sur-mesures, uniformes et accessoires de l'Automobiliste fin XIXème – début XXème. Bel état général. Reprendre la couture à l'épaule gauche. Dimension : au dos 75cm ; aux manches :60cm ; largeur aux épaules : 45cm ; longueur pantalon : 90cm

Après une interruption pendant le premier conflit mondial le Salon de l'Automobile est de retour 1919 avec cette dénomination aujourd'hui connue de tous ! Cette 15ème édition sera inaugurée par Raymond Poincarré au sein grand Palais avec comme vedette du salon la première Citroën, la Type A. Première voiture française construite à 100 unités par jour.

Plaque d'égout en fonte «Renault – Billancourt» Avant-guerre

63cm de diamètre
5cm d'épaisseur
Poids : très lourd
Avant-guerre

20

100 - 200 €

Objet déco qui rappellera l'épopée de l'usine Renault de Boulogne-Billancourt (1929-1992).
Plaque provenant de l'usine Renault Billancourt de l'île Seguin, témoin majeur de l'histoire du mouvement ouvrier. Une des dernières pièces témoignant de héritage industriel français qui fut le poumon industriel de la France. Un bout de l'usine ou votre voiture de collection a été fabriquée!

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

osenat arts & cars

Dimanche 16 avril à 14h

66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

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

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE* — DATE / *DATE*

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

automobiles

21 Citroen 5hp type C3 1924..... 5 000/8 000 euros / Sans réserve
22 Ford Comète Monte Carlo 1955.....12 000/15 000 euros
23 Salmson 2300 S 1958.....10 000/15 000 euros
24 Carrosserie Bugatti 57.....7 000/9 000 euros / Sans réserve
25 Unic J3 carosserie MOM circa 1921.10 000/15 000 euros / Sans réserve
26 Avions Voisin C14 1929.....25 000/35 000 euros / Sans réserve
27 Tricycle De Dion-Bouton circa 1902....50 000/60 000 euros
28 Amilcar CC circa 1922.....15 000/20 000 euros
29 Avions Voisin C1 Binder 1921.....100 000/150 000 euros
30 Ceirano 150 S 1926.....20 000/25 000 euros
31 Mathis EMY 8 cabriolet Gangloff 1936...50 000/60 000 euros
32 Simca 5 découvrable 1938.....1 000/2 000 euros / Sans réserve
33 Tricycle Comiot circa 1900.....45 000/55 000 euros
34 René Gilet J 1000 circa 1929.....10 000/15 000 euros
35 Moto Guzzi Sport 14 circa 1929.....14 000/18 000 euros
36 Le Zèbre Type A 1909.....12 000/15 000 euros
37 Renault tracteur 15hp type LH circa 1926...3 500/5 000 euros
38 Peugeot triporteur 53 TM circa 1939...3 000/5 000 euros / Sans réserve

Notes à l'intention des acheteurs :

- Les véhicules seront déplacés immédiatement après la vente et stockés à Fontainebleau. Un forfait de 250 euros HT par véhicule sera facturé.
- Tous les lots sont vendus « en l'état ».

L'exposition sur trois jours des véhicules et des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'enchérir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

Remerciements à :

Adèle Catherine
L'Amicale Salmson
Gilles Fournier
Pascal Courteault
Nicolas Anderbegani
Etienne Rovillé
Martin Cassard
Julien Dubrulle
Mario Montanaro

L'avant-guerre à portée de manivelle!

Brunch à l'ACF ou longues balades dans la campagne française, c'est à vous de choisir.

Citroën

1924

5hp type C3

Moteur n°VA72762
Châssis n°40165
Carrosserie Fourgonnette bâchée
Carte Grise Française

21

5 000 - 8 000 € / Sans réserve

Qui n'a jamais esquissé un sourire au passage d'une 5hp? Certaines automobiles sont gravées dans l'imaginaire collectif, la petite populaire de Citroën en fait assurément partie. Tous les grands collectionneurs y sont passés, en torpédo, berline, boulangère, cabriolet ou coupé. L'exemplaire proposé aujourd'hui, carrossé en fourgonnette bâchée est très probablement la réalisation d'un carrossier local, typique de l'avant guerre. Il ravira les aficionados de la patine, un vrai voyage dans le temps.

Notre 5hp est prête à affronter les rallyes du printemps. Son propriétaire actuel a gardé tous les éléments de carrosserie dans leur état d'origine mais a fait effectuer une sérieuse remise à niveau mécanique pour pouvoir rouler sereinement. Trains roulants, moteur et électricité ont été contrôlés et changés si nécessaire (factures à disposition des acheteurs) . Cerise sur le gâteau, un toit ouvrant a été ajouté afin de profiter du vent rafraichissant lors des longues journées d'été.

Un tableau de bord spartiate mais efficient, une banquette confortable et une touche de chic avec les contre-portes habillées d'un joli motif, pas besoin de plus pour profiter du frisson de l'avant-guerre.

Aussi à l'aise en ville qu'à la campagne, la 5hp, 100 ans après son début de production prouve qu'elle n'a pas usurpé sa réputation de fiabilité.

C'est à l'excellent Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il était aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble beaucoup dans sa conception. Deux ans après la sortie de la première Citroën, le type A, remplacé en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C. Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926. C'est dans une nouvelle usine de 7 hectares et située à Levallois que la plupart des 5HP sont sorties, cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation. En effet les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles.

En 1925, il y avait 5 000 agents Citroën en France, ce réseau était redoutablement efficace. Le succès commercial fut énorme. Cette voiture souvent jaune était surnommée la «Citron». La gamme «usine» des carrosseries proposait: la torpédo 2 places «cul de poule», la torpédo 3 places décalées en «faux trèfle» ou 3 places en «trèfle», le cabriolet 2 places appelé «Coupé docteur» et enfin la version utilitaire pour livraison surnommée la «boulangère». Les consommations d'essence et d'huile sont faibles, le coût d'entretien réduit à sa plus simple expression, l'équipement général est complet avec notamment une roue de secours avec pneu, phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à cet emblématique modèle de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60. Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite, rien n'a changé aujourd'hui.

Le petit quatre cylindres est alimenté en haute tension par une magnéto RB. On notera le circuit électrique tout neuf.

Frappe moteur à froid, présente sur la patte de fixation du carter moteur.

Citroën 5hp 1924

Alors avis aux jeunes collectionneurs ou ceux un peu plus expérimentés avec la nostalgie de la camionnette du grand père. Cette 5hp est une parfaite entrée dans le monde de l'avant-guerre ou un amusant bonus pour servir de voiture d'assistance dans les événements d'avant-guerre. Alors n'hésitez plus, faites tourner la manivelle et en route pour une grande aventure.

Pour le transport de pièces de rechanges pour assistance de rallye ou le pique-nique dominical, la partie utilitaire s'avère bien pratique.

Le chant du cygne.

Ford Comète Monte-Carlo

1955

Châssis n° 2699 (Dernier numéro de production)
Caisse n° FMC 2172
Moteur n° 4F39FM3003924
Carte grise française
Boite Pont-à-Mousson à quatre rapports
Historique complet de tous les propriétaires

22

12 000 - 15 000 €

Ford Comète engagée par Le Guezec et Duval en 1953 au Rallye Automobile de Monte-Carlo, l'origine de l'appellation Monte-Carlo?

Notre Ford Comète Monte-Carlo est la possession de la même famille depuis la fin des années 70. Elle était le rêve d'un père de famille, garagiste en région parisienne depuis trois générations. Après avoir consommé son désir, l'automobile fut assez vite remisée et oubliée. Nous l'avons redécouverte en 2022, immobile depuis plus de quarante ans.

Le tableau de bord est bien complet, à l'exception de la radio et de l'allume-cigare. À noter, le compteur le plus à gauche du tableau de bord était une option pour bénéficier d'un compte-tour, sinon, il était simplement siglé comète Monte-Carlo.

L'ensemble de la sellerie intérieure est d'origine, avec du temps et de l'attention, une partie pourra sûrement être conservée. De manière subtile, Facel signe la construction de la carrosserie avec un badge sur le côté du siège.

Crédit Photo : Martin Cassard

Ce qui en fait en partie une voiture spéciale à nos yeux, c'est son numéro de série. En effet, après nos recherches, il s'avère que la production totale de Ford Comète Monte-Carlo s'élève à 699 unités. (2.001 à 2.699). Nous étions donc sans le savoir lors de notre première rencontre avec la Ford, devant la dernière Monte-Carlo sortie des usines de Poissy. La plaque d'identification Facel Metallon est également bien présente, fixée sur le pare chaleur d'origine qui isolait l'habitacle de la chaleur produite par le V8 américain.

Du côté de la baie moteur, rien n'est manquant. Cela dit, il faudra donner une nouvelle jeunesse au moteur 4 litres Ford.

C'est Facel Metallon et Jean Daninos qui étudient pour Ford SAF une nouvelle voiture définie comme un « coach luxueux d'un style sinon français, du moins Européen. » Il semble que, comme pour la SIMCA 8 Sport, c'est le maître-carrossier Farina qui est mis à contribution pour les premiers croquis. Cette nouvelle voiture de luxe, présentée au salon de Paris 1951, est baptisée Comète, son moteur est le V8 de 13 CV déjà présent dans la Vedette. Pour donner du tonus à son sublime coupé Comète, Ford lance la Monte-Carlo au salon de Bruxelles en janvier 1954. En installant sous le capot le V8 Ford de 3 923 cm3, la marque procède à la même opération que celle réalisée un peu plus tôt avec la Vendôme par rapport à la Vedette. La Ford Monte-Carlo dépasse maintenant le 150 km/h, une vitesse significativement élevée par rapport à la production contemporaine. De plus, son comportement s'avère nettement amélioré grâce au montage de l'excellente boîte de vitesses Pont-à-Mousson à 4 rapports synchronisés.

43 HA 26

Nos recherches historiques nous ont amenées jusqu'au 15 mars 1955, date à laquelle la voiture est livré neuve à paris. Il s'en suivra quelques propriétaires parisiens jusqu'au 4 janvier 1965, date à laquelle Lucien Lagrange immatricule la voiture à son nom dans la Drôme. Monsieur Lagrange cèdera la voiture en 1974 à Pierre Lançon, directeur de société à Montboucher-sur-Jabron, qui cèdera à son tour l'automobile à notre garagiste de la région parisienne.

La voiture dans son état actuel nécessitera une restauration complète. Selon l'envie de son propriétaire, il pourra en refaire une bête à concours, ou lui laisser le charme suranné qu'elle dégage aujourd'hui. Notre inspection a révélé la présence de corrosion notamment au niveau des bas de caisse. La voiture est quasiment complète, les sigles et lettrage Comète et Monte-Carlo manquent à l'appel, mais la roue de secours et le tapis de coffre sont bien présents.

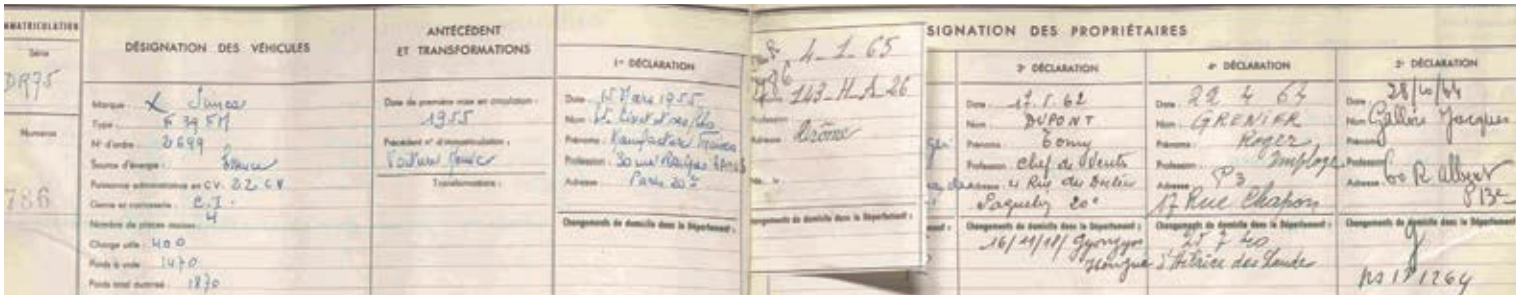
Alors que l'extérieur de l'automobile a reçu un voile de peinture noire, par souci d'économie (probablement), l'intérieur a lui gardé sa peinture d'origine. On devine un vert bouteille, très à la mode aujourd'hui qui se marie parfaitement bien avec les petites touches jaunes d'accastillage.

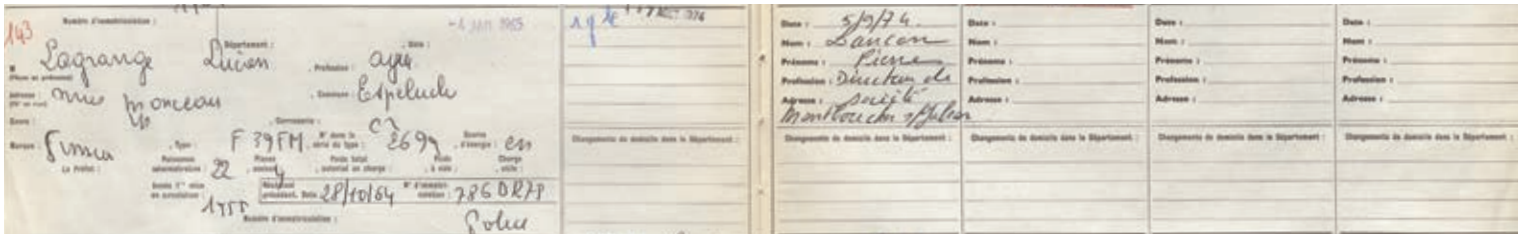
Ford Comète Monte-Carlo 1955

Amusant témoignage de la fin des années 50, l'autocollant Retem Deb, marque qui fournissait des faisceaux d'allumage, atteste de la mise en place d'un allumage à haute indépendance pour la modique somme de 3 050 francs. A titre comparatif, la somme était de 975 francs pour une 2 CV.

Avec ses faux (vrais) airs de Ferrari 212 inter GT (une fois le pare-chocs enlevé, la similitude est surprenante !). La Ford comète Monte-Carlo a tout pour séduire. Un solide V8 américain pour vous emmener jusqu'au bout du monde, un dessin italien et une fabrication par les meilleurs artisans français. Que demander de plus ? Le plus justement, c'est peut-être de posséder le dernier numéro, le chant du cygne de Ford SAF, la dernière Monte-Carlo sortie des usines de Poissy.

Nos recherches nous ont permis de retrouver l'ensemble des propriétaires de #2699. On apprend donc qu'elle a passé les dix premières années de sa vie à Paris, avant de descendre dans la Drôme où elle resta jusqu'en 1975, année ou elle est achetée par son dernier propriétaire qui la rapportera dans sa région d'origine.





Le cerclage du phare gauche a été retrouvé, que les enthousiastes soient rassurés !

« Voiture racée à hautes performances »

Salmson
2300 S

1954

Chassis n° 85133
Moteur n°1107
Carte grise française

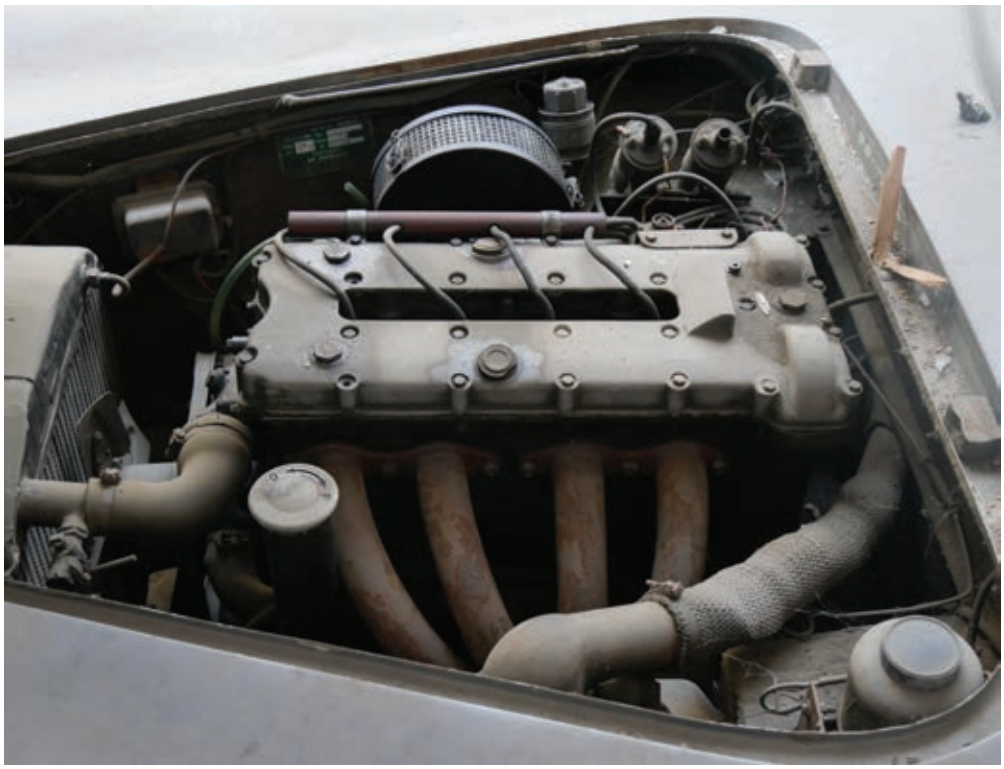
23

10 000 - 15 000 €

La Salmson que nous vous présentons a appartenu à un grand passionné de la marque Boulonnaise, qui a compté jusqu' à cinq 2300 S dans son garage. Cette Salmson est la dernière des cinq 2300 Sport que la famille a conservée. Achetée dans le milieu des années 80 en Alsace, son moteur fut démarré pour vérifier son bon fonctionnement. La voiture a ensuite été remisée jusqu'à aujourd'hui.

L'automobile nous paraît bien complète, ce qui est important pour un projet de restauration. Nous avons constaté que le châssis n'était pas endommagé par de la rouille perforante. Ce qui n'est malheureusement pas le cas des bas de caisses et de portes, qui devront être traités.

L'intérieur de notre 2300 S est en très bel état d'origine. Cette Salmson ne déroge pas à la tradition selon laquelle Salmson utilisait des matériaux de très bonne qualité.
Tous les instruments sont présents tout comme la radio Commodor d'époque.



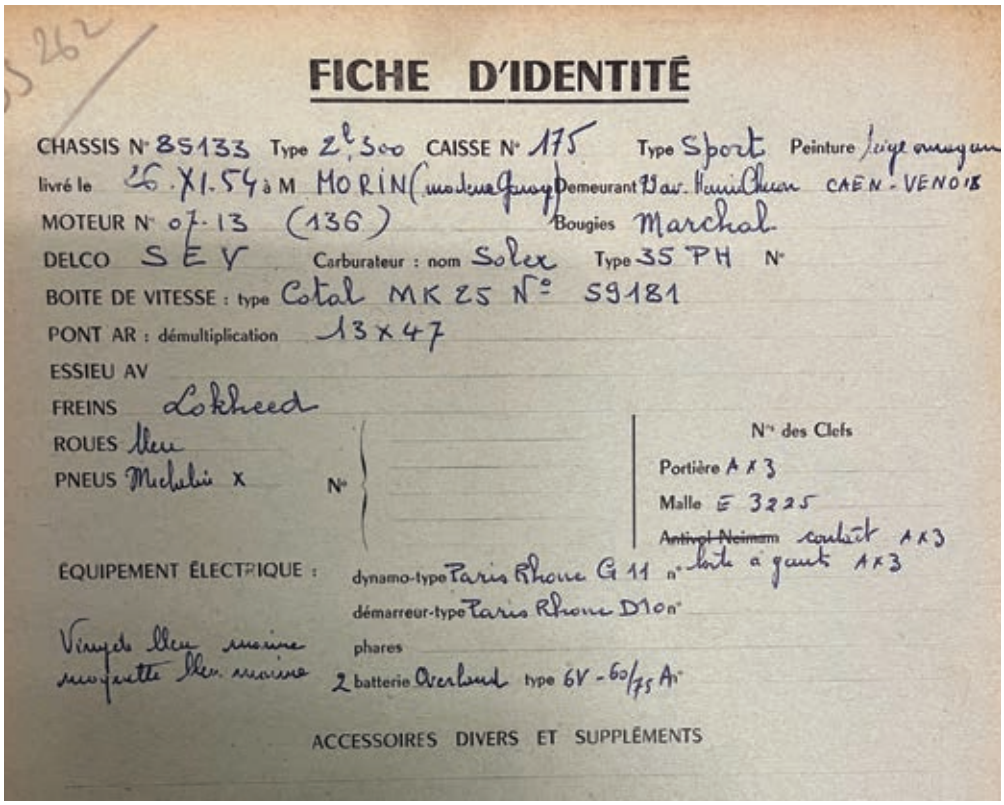
Le double arbres à cames est la signature de Salmson depuis la Grand Sport San Sebastien. C'est une petite merveille d'ingénierie qui propulse la voiture à 180 km/h. Le moteur de notre exemplaire a été changé pour sa version optimisée. En effet, la pompe à eau des premiers modèles étant placée au niveau de la culasse, une faiblesse et des casses moteurs pouvaient arriver. Le problème fut corrigé par le positionnement de la pompe à eau plus bas, au niveau du bloc.

La frappe à froid du châssis correspond bien à l'identité de notre Salmson.

Présentée lors du quarantième Salon de l'Automobile sous la nef du Grand Palais à Paris en 1953, la 2300S, conçue par Eugène Martin ressemble à l'opération de la dernière chance pour Salmson alors en proie à de nombreuses difficultés.

La 2300 S est équipée d'un 4 cylindres 2328 cm³ à double arbre à cames en tête, en aluminium, alimenté par un carburateur double corps, développant 110 chevaux, relié à une boîte Cotal et à son fameux « moutardier » près du volant. La carrosserie est harmonieuse et l'auto est performante

en affichant un 178 km/h en pointe qui la place résolument parmi les autos de sport, malgré ses 1230 kg. Les premières autos sont fabriquées à Boulogne-Billancourt de manière très artisanale. Très rapidement, une seconde version est dévoilée ; c'est le cas de notre exemplaire, alors carrossé par Chapron qui déplace les antibrouillards sous les phares tandis que la calandre gagne une troisième baguette. L'ensemble ne manque pas d'allure avec notamment, une calandre inversée et des feux arrières incrustés dans les ailes arrières ! Hormis son élégance certaine, la 2300 S bénéfice d'un comportement et d'une tenue de route exceptionnelles. Elle s'illustrera d'ailleurs sur les épreuves les plus réputées comme la Coupe des Alpes en 1953 ; ou sur Liège-Rome-Liège, ou encore sur le Rallye des Tulipes et au Rallye de Charbonnières. Ces charmants coupés se distinguèrent également aux Mille Miglia, au Tour de France Automobile et au Monte-Carlo !



FICHE D'IDENTITÉ

CHASSIS N° 85133 Type 2L 500 CAISSE N° 175 Type Sport Peinture beige ouragan
livré le 26.XI.54 à M MORIN (marchand) Demeurant 79 av. Henri Cheron CAEN - VENOIX
MOTEUR N° 07-13 (136) Bougies Marchal
DELCO SEV Carburateur : nom Solex Type 35 PH N°
BOITE DE VITESSE : type Cotal MK 25 N° 59181
PONT AR : démultiplication 13 x 47
ESSIEU AV
FREINS Lokheed
ROUES Bleu
PNEUS Michelin X N°

N° des Clefs
Portière A X 3
Malle E 3225
~~Antivol Neiman~~ contact A X 3
boîte à gants A X 3

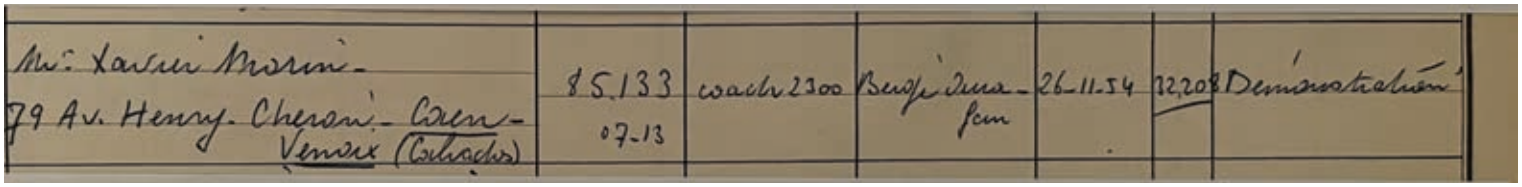
EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE : dynamo-type Paris Rhone G 11 n°
démarreur-type Paris Rhone D10 n°
phares
2 batterie Overland type 6V - 60/75 A h

Vitres bleu marine
moquette bleu marine

ACCESSOIRES DIVERS ET SUPPLÉMENTS

↑ Notre exemplaire bénéficie des Roues Rudge, option de l'époque

← La fiche d'identité confirme que la sellerie est bien celle d'origine. On retrouve également la couleur beige ouragan d'origine notamment sur le tableau de bord.



Mr Xavier Morin - 79 Av. Henry Cheron - Caen - Venoix (Calvados)	85133 07-13	coach 2300	Beige Ouragan	26-11-54	32,208	Démonstration

↑ Registre de sortie d'usine, qui confirme que notre Salmson date de 1954 alors qu'elle est notée de 1958 sur sa carte grise.

← Comme lors de chaque découverte de voiture remisée, l'ouverture du coffre offre son lot de surprise. Au programme cette fois-ci : différentes pièces de rechange, la manivelle d'origine ainsi que l'autoradio. La roue de secours Rudge à rayons est également présente.

Salmson 2300 S 1954

Avec environ 230 exemplaires produits de 1953 à 1957, le coupé 2300 S représente un témoin de l'histoire de l'automobile française. C'est une voiture très rare dont il ne doit plus rester beaucoup d'exemplaires à restaurer. Voilà un fantastique projet de restauration avec à la clef la conduite d'une automobile de caractère et sportive.

Pour commencer...

Carrosserie Bugatti

Type 57

Carrosserie par Panigoni circa 1946
Carrosserie quatre places avec portes antagonistes sans montant central

24 7 000 - 9 000 €/ Sans réserve

Chez Panigoni, en plaque Marseillaise

Le châssis 57477 est livré le 13 février 1937 à l'agent Monestier au 34 rue de Sèze, à Lyon avec son moteur 8 cylindres à compresseur (57 C). La voiture est alors très probablement carrossée par les Ateliers Gangloff en conduite intérieure à la demande de Monestier et son client. En 1946 José Chazelet, prends possession de la voiture et la confie au carrossier marseillais Panigoni qui a réputation de carrosser des avant-guerre. Le résultat est hors normes, une berline 4 portes sans montant central, à ouvertures de portes antagonistes !

Les garnitures intérieures de l'automobile sont en cuir marron dans un fort bel état d'origine.

Le principe des portes antagonistes sans montant central veut que l'on ouvre d'abord les portes avant pour pouvoir ensuite manœuvrer les portes arrière qui ne disposent pas de poignées extérieures.

Phares, support d'ailes, caissons de plancher... De nombreuses pièces seront livrées avec la caisse. Une base très intéressante pour créer une nouvelle carrosserie. On remarquera le traitement de la lunette arrière, mais également les cimiers d'ailes, arrière intégrant les feux, ainsi que la moulure centrale sur le capot de coffre. Ces artifices de carrosserie ne sont pas sans rappeler le style des grands couturiers de la carrosserie Figoni & Falaschi, ou Saoutchik et leurs jolis détails.

Carrosserie Bugatti Type 57

Le futur de cette carrosserie peut-être multiple. Elle peut être conservée tel quel pour commencer un projet de Bugatti 57, ou au contraire venir achever un projet dont la partie mécanique est terminée. Elle peut être un magnifique objet de décoration dans un garage ou une base exceptionnelle pour un nouveau projet de carrosserie en berline, cabriolet ou coupé !

La marque du baron.

Unic

circa 1921

J3 Torpédo carosserie MOM

Chassis n° 28132
Moteur n°254
Carrosserie MOM reputé pour carrosser Bugatti, Omega,Voisin, Delahaye...
Ex Luigi Rendo
A immatriculer en collection

25 10 000 - 15 000 € / Sans réserve

Début des années 90, Rome.

Certaines automobiles dévoilent leurs secrets plus difficilement que d'autres. Cette Unic ne s 'est pas laissé faire et nous a donné du fil à retordre. Les documents auxquels nous avons eu accès présentaient l'automobile comme un type L2N, ce qui paraissait peu vraisemblable au vu du radiateur, de la pipe d'eau et d 'autres petits détails. Cela dit, la marque Unic étant connue pour avoir comme principe de base l'utilisation de pièces communes sur tous ses modèles, tout était possible.

↑ Le poste de pilotage est réduit à sa plus simple expression. Le moins il y a d'artifice, le moins il y a de panne (devise de mécanicien).

↓ La sellerie présente une belle patine, mais est malheureusement déchiré à certains endroits à l'avant comme à l'arrière. La toile de capote sera elle à changer.

Le 4 cylindres est bien complet et tourne librement. N'ayant pas tourné depuis plusieurs dizaines d'années, une vérification et une remise en route est à prévoir.

La plaque de châssis en question, avec le « J» oublié.

Le modèle J3 nous est apparu comme le plus probable au vu de la forme du moteur, du radiateur utilisé et du numéro de série frappé sur l'essieu avant. Nous avons été finis d'être convaincus en retrouvant une autre J3 avec sa plaque moteur frappé du type «J3» et de numéro moteur 319. La nôtre portant le numéro 254 et la plaque moteur étant frappé type « 3», nous avons alors compris que le J avait oublié d'être frappé sur notre plaque à l'époque menant à une confusion dans les années 80.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

La frappe châssis à froid, situé sur l'essieu avant.

Fondé en 1905 par Georges Richard, un pionnier de la mécanique, Unic est un constructeur automobile français à l'origine de bien des innovations et tout autant de brevets. Bien plus tard, Unic deviendra Iveco, abandonnant les automobiles dont les qualités n'étaient pourtant pas à prouver : carburateur à débit constant, embrayage par courroie, boîte de vitesse en carter étanche…

source : coachbuild.com

La plaque de propriétaire encore située sur le tableau de bord nous éclaire sur la première vie de l'automobile. Elle appartenait à Monsieur Coquet, habitant de Sarcey dans le Rhône. Elle se retrouve ensuite en Italie et est vendue à Luigi Rendo par Patrizio Simili au tout début des années 80. Il entreprendra une grosse restauration de l'automobile immédiatement après son achat (photo disponible). Finalement, l'Unic retrouve son pays natal en entrant dans une prestigieuse collection il y a quelques années. Bien que n'ayant parcouru que très peu de kilomètres depuis sa restauration dans les années 80, elle necessitera des travaux de remise en route pour à nouveau participer à des rallyes.

Unic J3 Torpédo carosserie MOM circa 1921

MOM

Le carrossier qui fournit les grandes marques vous invite à visiter son stand, salle C, stand 15, et vous pourrez examiner un délicieux torpédo sport posé avajou sur Bugatti et une conduite intérieure décapotable sur 13 HP Unic, qui remportent l'unanimité des suffrages de tous.

Un double but est également poursuivi par la carrosserie Mom : celui de bien servir une première fois la clientèle et celui de la revoir en client et ami.

source : coachbuild.com

Cette automobile porte bien son nom, en effet étant carrossée par MOM, cela fait d'elle une des rares automobiles survivantes réalisée par le carrossier de Levallois-Perret. Voilà donc une belle opportunité de rouler cheveux aux vents dans une voiture fiable avec une carrosserie unique.

Avant-garde.

Avions Voisin C14

1929

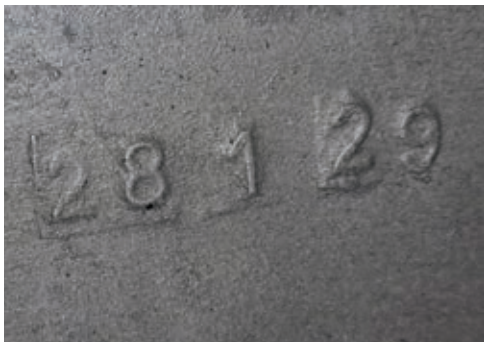
Chassis n°27817
Moteur n°27877
Ex Jacques Antvelink
Carrosserie du catalogue Voisin par Manessius
Carte grise française

26

25 000 - 35 000 € / Sans réserve

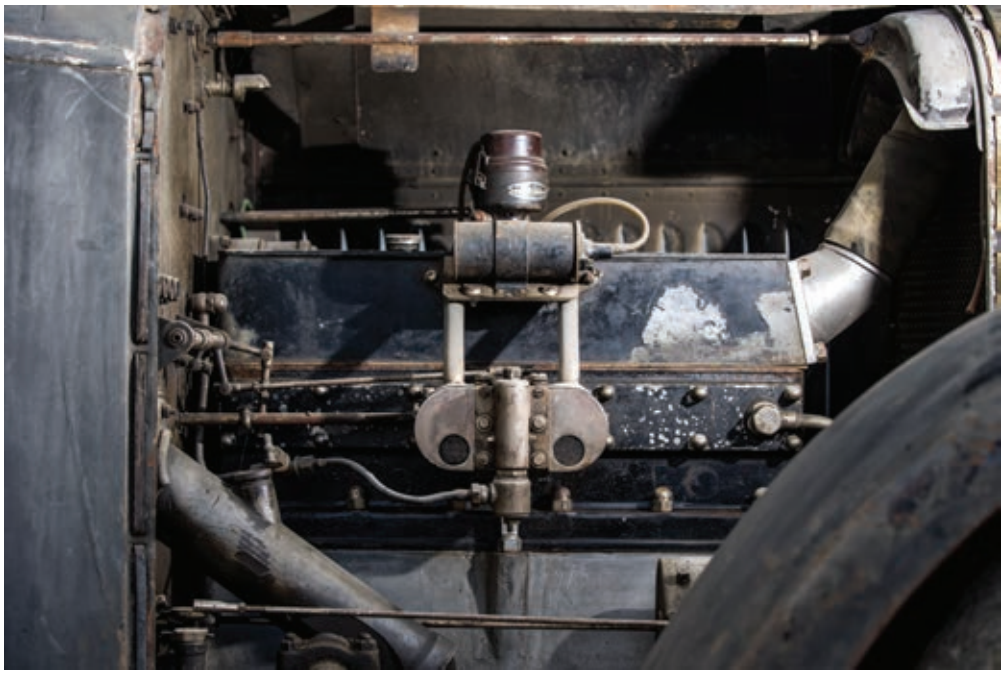
CHARMANT, tel est le nom codifié par le génial Gabriel Voisin pour son châssis 13cv type C14 équipé de l'excellent moteur 6 cylindres sans soupapes de 2,326 litres. Le type C14, réceptionné par le service des mines en juillet 1928, est la suite du type C11 sorti en 1926 et qui était le premier châssis de la marque avec un moteur 6 cylindres. Ce moteur était lui-même issu de la compétition et plus précisément de la voiture Grand Prix de l'A.C.F. 1923.

Avec 60 CV à 3000 tr/mn, le moteur 6 cylindres a un excellent rendement pour une voiture de tourisme. Certain de la qualité et des performances de son type C14, Gabriel Voisin offrait en octobre 1928 une prime de 500 000 francs à la première personne qui se présenterait avec une voiture strictement de série avec des caractéristiques semblables et capable des mêmes performances. La prime ne fut jamais attribuée !



Peu courant, un numéro de fonderie sur le moteur qui correspond à la date de fabrication.

La plaque moteur M11 avec les frappe à froid correspondantes.



Troublante providence, le carburateur comme le moteur à licence Knight, bien qu'il ne soit pas de conception Voisin rentre parfaitement dans l'esprit art déco que souhaitait Gabriel Voisin.

En 1955, nôtre C14 Manessius est immatriculée dans le Doubs. À la vue des marquages sur sa carrosserie, elle devait certainement y être avant la guerre. En effet, le département « Doubs » est peint sur l'aile avant et les masses
« PM 800 - CU 500 » (poids mort et charge utile en kg) sont également peints sur le côté gauche. Ces inscriptions pourraient montrer qu'elle a pu rouler pendant la seconde guerre mondiale comme camionnette.

Il est important de noter que la carrosserie n'a jamais été transformée en utilitaire au contraire de certaines autres qui voyaient la partie arrière de leur caisse modifiée avec un hayon ou recarrossée en fourgon ou plateau-ridelles.

Stockée au sec durant plusieurs décennies, cette 13cv type C14 a appartenu à la collection de Jacques Antvelink, l'amateur spécialiste bien connu pour sa passion des « Avions Voisin ».

Fin mécanicien, ce « docteur » en Voisin n'hésitait pas à entretenir ses voitures et à refaire les mécaniques sans soupapes. Cet exemplaire aurait eu son moteur type M11 entièrement refait vers 2005/2006. Carburateur, allumeur, doubles bobines… sont présents et conformes. Venu de fonderie, le moteur porte sur son carter la date du 28 - 1 - 29.
Après son décès, la voiture fut vendue et simplement stockée.

↑ Le tableau de bord, un ensemble Jaeger, est complet de ses instruments qui sont : montre, compteur, compte-tour, ampèremètre et pression d'huile ainsi que la commande pour les lumières et le contact avec sa clé.

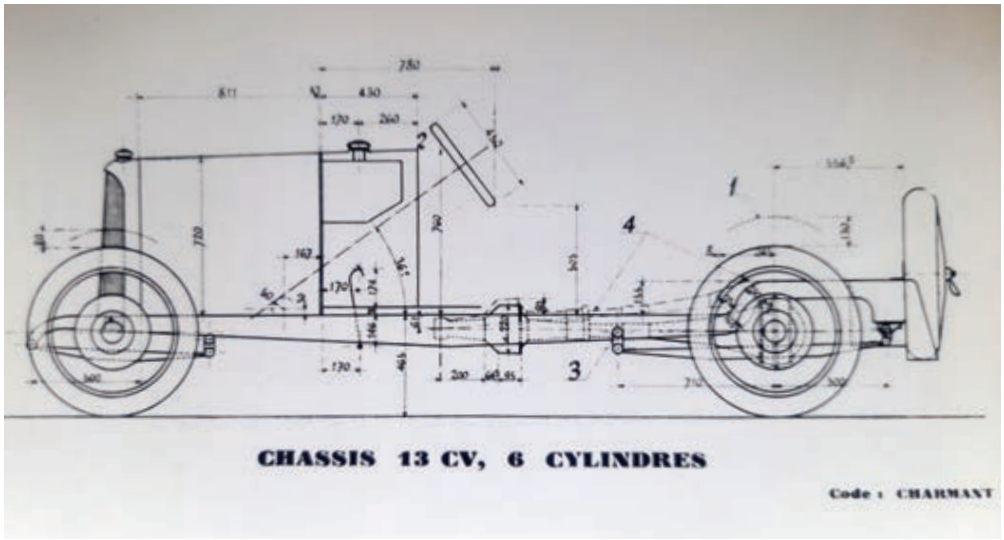
← L'intérieur est simple et dépouillé, rien de clinquant ou d'ostentatoire. Les vitres latérales y compris les custodes sont descendants, le pare-brise peut s'entrebâiller. Au niveau de la sellerie en drap de laine beige, tout est d'origine. Il faut noter qu'il manque un strapontin sur les deux à l'arrière.

La carrosserie Manessius, basée à Levallois-Perret, s'est fait connaître assez vite en remportant notamment divers concours d'élégance dans la catégorie « transformable ».
Au début des années 20, elle s'imposait également dans les carrosseries entièrement métalliques. Elle avait une croissance rapide et sortait dix à quinze voitures par jour. En 1928, elle disposait d'une scierie à Troyes, d'ateliers à Puteaux pour le service des réparations, d'une usine de peinture à Levallois qui était destinée à devenir le dépôt des voitures à livrer et d'une usine très moderne à Levallois de 20 000m2.
Ainsi équipée, elle visait une production quotidienne d'au moins 25 voitures et prévoyait d'en sortir 50/j pour 1929.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

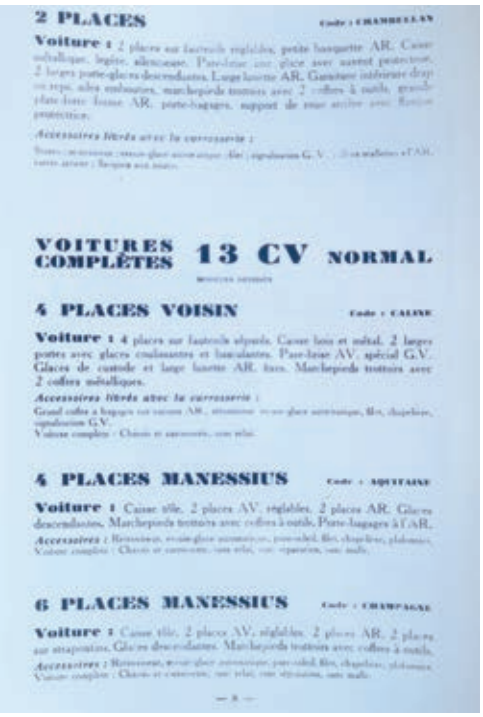
La société Manessius et Gustave Baehr, son directeur, brevetaient toutes leurs inventions (les carrossiers concurrents les utilisant à de très nombreuses reprises) , pour gagner du temps en fabrication, améliorer le silence, la légèreté et la qualité des carrosseries, innover dans les dispositifs de carrosseries transformables, des mécanismes de vitres, des assemblages des armatures bois, des serrures, des charnières,… C'est sans aucun doute cette capacité de Manessius à innover qui plut beaucoup à Gabriel Voisin.

Il accordera donc à Manessius, le seul qui trouva grâce à ses yeux, l'immense privilège d'entrer dans le catalogue de la marque avec les modèles « Aquitaine » et « Champagne ». Cette dernière version était la conduite intérieure 4 portes, 6 places 6 glaces comme celle présentée ici.



Plan en coupe du chassis 13CV.

Nommée « Champagne » au catalogue Voisin, notre carrosserie est une élégante conduite intérieure 4 portes 6 places 6 glaces sans séparation. Les supports des malles et les emplacements de tiroirs « caisses à outils » sont typiquement Voisin Cette carrosserie n'a certainement jamais été restaurée, bien conservée, elle méritera cependant une restauration avisée, pour conserver le maximum d'éléments d'origine.
Elle se présente avec une peinture qui apparaît être celle d'origine.



2 PLACES

VOITURES COMPLÈTES 13 CV NORMAL

4 PLACES VOISIN

4 PLACES MANESSIUS

6 PLACES MANESSIUS

La moleskine du pavillon quasiment centenaire méritera d'être remplacée.
Les plaques du carrossier Manessius qui devraient être sur l'auvent sont manquantes ainsi que le bouchon du radiateur et les tiroirs à outils des ailes avant. En revanche, la plaque de protection de la roue de secours et le bouchon d'essence avec son « Téléjauge Voisin 14 cv » sont bien présents.

← Extrait du catalogue Avions Voisin avec la mention Manessius.

↓ Les pédales ne présentent quasiment pas d'usure si bien que les quelques 64000 km affichés pourraient être ceux d'origine.

Avions Voisin C14

1929

Elitistes, silencieuses et performantes, les 2,3 litres types C11 et C14 représentent le plus grand succès commercial de la marque avec près de 4000 châssis construits sur une production totale d'environ 11000.
Même si des travaux seront nécessaires pour lui rendre son lustre d'antan, cette C14 code « Champagne » agréée par Gabriel Voisin mérite amplement de reprendre sa vie de grande routière et de garder la majorité de sa belle patine.

Amusant détail, le catalogue de la C14 indique clairement qu'une voiture complète doit peser au maximum 1350 kg. Il ne faut donc pas que la caisse dépasse les 350 kg, ailes marchepieds et bagages compris. Avec les différents brevets Manessius ou Baehr qui sont utilisés sur la « Champagne », notre carrosserie ne dépasse donc pas les 350kg.

Bibliographie : Automobiles Voisin, P. Courteault, EPA 1991 ///Journal l'Auto et divers quotidiens ou périodiques des années 20/30
Revue Omnia des années 20/30INPI base des brevets

«Le tricycle De Dion est un outil extrêmement amusant. C'est l'automobile du jeune homme et du célibataire»

De Dion Bouton

Tricycle

circa 1902

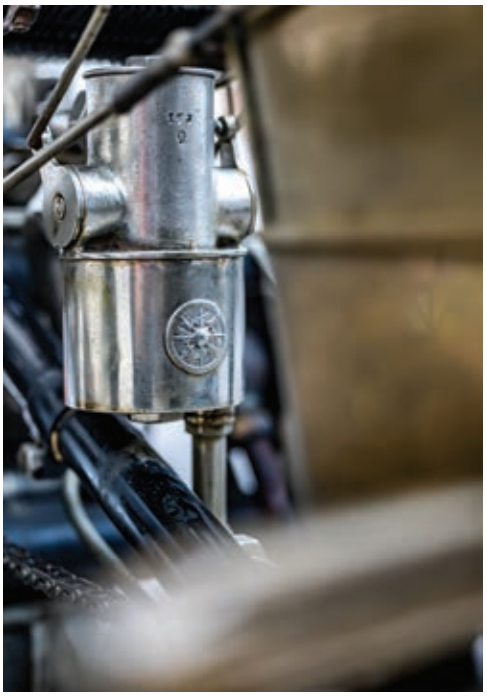
Moteur n°16274
Embrayage
Refroidissement par eau de la culasse
A immatriculer en colletion

27

50 000 - 60 000 €

Nous sommes à la fin de l'année 1881, pour préparer la fête qu'il organise, Albert De Dion se rend au magasin Giroux , boulevard des Italiens à Paris. Alors qu'il choisit des jouets et des cotillons, il tombe en arrêt devant une petite machine à vapeur exposée en vitrine et demande d'en connaître les créateurs. C'est ainsi qu'il rencontre le mécanicien Georges Bouton, né en 1847 et Charles Trépardoux, né en 1853, ingénieur des Arts & Métiers. L'épopée De Dion Bouton pouvait commencer.

En 1882, tous deux se mettent au service exclusif d'Albert de Dion. La première Société Trépardoux et Cie est fondée et durera jusqu'en 1887, date où elle devient la Société De Dion, Bouton & Trépardoux.

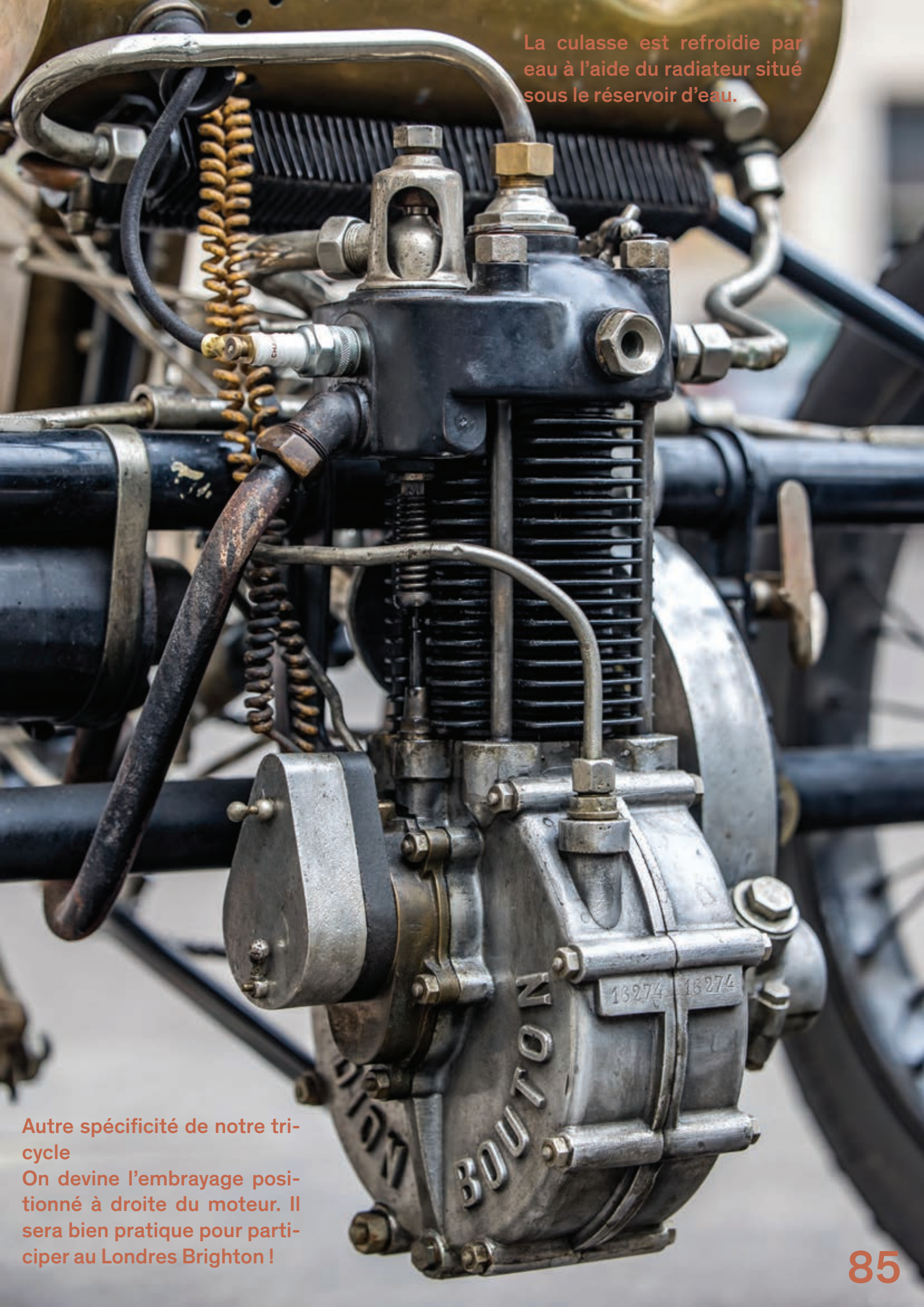


→ Le rare carburateur De Dion Bouton, numérotée 173

↑ La selle à elle doit avoir de sacrées histoires à raconter

↓ Typique des De Dion Bouton, les protections en metal pour ne pas abîmer le châssis

Au début des années 1890, à une époque où le transport routier motorisé se développait rapidement et où l'on ne savait pas si la vapeur, l'électricité ou le moteur à combustion interne allaient prendre le dessus, De Dion et Bouton se tournent vers le moteur à combustion interne, au grand dam de Trépardoux qui démissionne en 1894, laissant à ses anciens partenaires le soin de développer ce qui deviendra le premier moteur à combustion interne à haut régime. La société De Dion et Bouton était née, elle deviendra De Dion, Bouton et Cie en 1898.



La culasse est refroidie par eau à l'aide du radiateur situé sous le réservoir d'eau.

Autre spécificité de notre tricycle
On devine l'embrayage positionné à droite du moteur. Il sera bien pratique pour participer au Londres Brighton !

Crédit Photo : Etienne Rovillé

Les moteurs de l'ingénieur du génial Bouton développaient des puissances bien supérieures à celles moteurs de Daimler et de Benz tout en les égalant en fiabilité. Il n'est donc pas étonnant que ces moteurs aient été adoptés par des centaines de constructeurs automobile, Louis Renault et Louis Delage en tête, influencés par les succès obtenus par les tricycles De Dion-bouton dans des épreuves comme Paris-Bordeaux. Le premier moteur sera un mono cylindre d'un demi-cheval vapeur, refroidi par air et expérimentée sur un tricycle en 1895. Très vite, il évoluera jusqu'à atteindre 2 chevaux ¾ et sera refroidi par eau, comme notre exemplaire. De 1895 jusqu'aux premières années du XXè siècle, le moteur De Dion Bouton sera adopté par plus de 300 constructeurs d'automobiles : qui en équipèrent avec succès leurs premiers véhicules.

Tricycle De Dion Bouton circa 1902

Acquis auprès d'un garagiste de Charente Maritime, notre tricycle est depuis plusieurs décennies dans la même collection. Il a bénéficié d'une ancienne restauration, brillante, par la conservation de tout ses éléments d'origine. Il a été redemarré dernierèment, et attend son prochain propriétaire pour une subtile mise au point. On assiste à un réel engouement pour les tricycles et quadricycles depuis quelques années. Le club des Teuf Teuf en France et son équivalent anglais le De Dion Bouton Club U.K sont extrêmement dynamiques et proposent de nombreux événements attrayants ouverts exclusivement aux conducteurs et pilotes de De Dion Bouton. Le Graal étant de participer au Londres Brighton ou à la fameuse course de tricycle de Brooklands.

La pointe bordino est particulièrement belle sur cet exemplaire, et les ailes qui vont de l'avant jusqu'à l'arrière de la CC en un coup de crayon lui donnent une ligne sublime.

Amilcar CC

circa 1922

Rêve de gosse

Moteur n°742
Châssis n°630
Carrosserie Duval
À immatriculer en collection

28

15 000 - 20 000 €

À la découverte de cette automobile, de nombreux sentiments nous sont apparus. Le premier était la joie, celle de voir concrètement qu'il était encore possible, en 2022, de retrouver des avant-guerre passées complètement hors des radars des chasseurs de trésors qui sillonnent la France depuis des dizaines d'années. Le deuxième fut l'étonnement, de voir l'état et la ligne de cette CC, quasiment intacte, malgré soixante-dix ans d'immobilisation. Cela fait de cette Amilcar une petite pépite, à consommer sans modération.

Pas sûr que les sièges puissent être sauvés, mais quelle patine !

Retour dans le passé, nous voici le 2 novembre 1927, dernière trace où nos recherches nous ont menées. Henri Beaupertuis, résidant à Castillon sur Dordogne (aujourd'hui Castillon-la-Bataille) immatricule notre Amilcar. Il en profitera jusqu'en 1936, date à laquelle il cédera la voiture à Pierre Mathieu de Wasquehal (la plaque de Saint-Christophe de la voiture étant toujours présente à son nom), le 10 août 1936 pour être exact. On sait que la famille Mathieu avait une résidence secondaire sur le bassin d'Arcachon. Il y a donc fort à parier que la voiture servait pour la maison de vacances et qu'elle n'a donc jamais usée ses gommes sur les routes du Nord.
Nous voila maintenant dans les années cinquante, Monsieur Pierre Mathieu est toujours propriétaire de l'Amilcar qui se trouve à côté du bassin d'Arcachon.

Un jeune garçon en vacances passe souvent devant la maison de son voisin, et y devine une belle voiture de sport endormie. Il passera devant des centaines de fois, et l'automobile ne quittera jamais son esprit.
Vingt ans plus tard, nous sommes en 1972, alors qu'il est maintenant un jeune homme, il prend son courage à deux mains et demande à la veuve de Monsieur Mathieu si elle souhaite se séparer de l'auto, ce à quoi elle répondra positivement. Voilà, son rêve de rêve de gosse va se réaliser. C'est certain, il va vite la remettre en route.

Certaines voitures ont une plus belle histoire que d'autres, celle de cette Amilcar est assez succulente.

Le petit quatre cylindres n'est pas équipé pour un démarreur, ce qui correspond avec son petit numéro dans la série et le numéro de châssis, on notera qu'il n'est pas bloqué.

Amilcar s'est fait connaître dans les années 1920 par ses voiturettes et cyclecars, petites voitures légères, sportives et aussi performantes que des automobiles de plus grosses cylindrées.

Il faut se rappeler qu'à cette époque la France sort péniblement de la guerre. L'Etat cherche à relancer l'économie par l'industrie et bien sûr l'automobile. Il crée une réglementation sur les cyclecars qui réduit la taxe annuelle de cette nouvelle catégorie de petites voitures, moins taxées que les véritables automobiles. C'est ainsi que de nombreux constructeurs vont se lancer dans la fabrication de cyclecars. Ces créations originales et simplistes seront la résultante d'un compromis entre le motocycle et la voiturette. De nombreux cyclecars se feront remarquer en compétions.

L'aventure Amilcar est née de la rencontre de quatre hommes : André Morel et Edmond Moyet pour la partie technique et Emile Akar et Joseph Lamy pour la partie finance (dont l'anagramme donnera Amilcar). La première réalisation de la marque présentée au Salon de Paris en 1921 est le type CC qui rappelle l'automobile Le Zèbre d'avant-guerre car son concepteur Edmond Moyet était auparavant employé de la marque. Il s'agit d'un véhicule à deux places d'un poids plume de 350 kg entraîné par un moteur quatre cylindres de 903 cm3 à soupapes latérales développant 23 ch avec une boîte de vitesses à trois rapports.

→ L'essieu en U avec insert de bois a laissé place à sa version améliorée, qui a équipé quelques CC et les CS.

MILCAR

↑ Dans le coffre arrière, nous avons retrouvé : clefs à roue, capote et housse ainsi que la magnéto Saga emballée dans du papier journal hors d'âge.

← Le tableau de bord est bien complet, avec le Saint-Christophe de Pierre Mathieu dont la veuve a vendu l'automobile en 1972 à l'actuel propriétaire.

→ L'état général de la voiture est assez époustouflant vu son état d'origine, tous les bois que nous avons pu observer sont sains et la caisse est quasiment exempte de corrosion perforante.

↑ La plaque avec l'adresse parisienne, la première d'Amilcar.
↓ L'ossature bois de la pointe est en très bon état.

Mais le destin est parfois capricieux.

Par malheur pour lui, et peut être bonheur pour nous, la restauration/remise en route de la voiture ne sera jamais effectuée et c'est avec une petite part de regret que le jeune homme des années 50 a vu son Amilcar quitter le garage, où elle hibernait depuis 1972.

Phare bas pour éclairer la chaussée, flèches directionnelles, bouton en bakélite, levier de vitesse façon traction, sont autant de témoignages de la réutilisation de la voiture après-guerre.

C'est donc une voiture intouchée depuis soixante-dix ans que nous présentons aujourd'hui, elle représente une petite histoire de l'aventure automobile, celle des années 20 bien sûr, mais aussi celle de la débrouille des années d'après-guerre. Enfin et surtout, l'aventure continue en 2022 et elle s'annonce palpitante. Alors à vos clefs de dix, il est grand temps de refaire vivre cette Amilcar... Et réaliser un rêve de gosse !

Crédit Photo : Etienne Rovillé

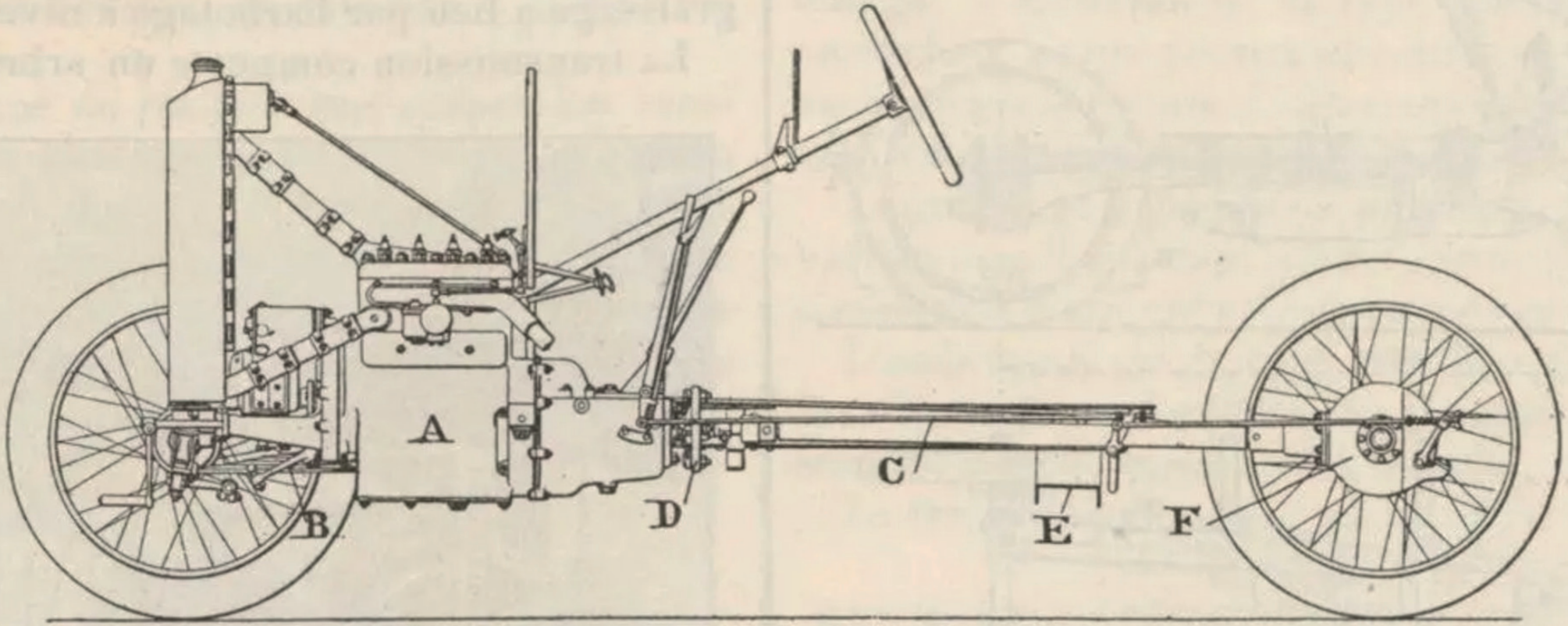


Fig. 4. — Châssis du cyclecar *Amilcar*.

A, bloc moteur ; — B, ressorts avant ; — C, tube de réaction ; — D, joint flexible de la transmission ; E, traverse du châssis ; — F, carter du pont arrière.

Une affaire de famille.

Avions Voisin

Circa 1922

C1 Coupé-Chauffeur Binder

Chassis n° 765
Moteur n°747 Type M1 Série n°767
Carte grise française
Carrosserie par Binder

29 100 000 - 150 000 €

Notre Voisin voit de nouveau la lumière du jour, après des décennies d'hibernation.

Voilà encore une automobile dont l'histoire vaut la peine d'être contée. Sans l'invention de la «radio CB», notre Avions Voisin serait peut-être encore au fond d'une grange. Nous sommes en 1977 et Monsieur F. sort tout juste de l'armée. Comme beaucoup d'autres à l'époque, il utilise une CB pour communiquer avec les autres usagers de la route.

Voilà le début d'une longue aventure...

Seule entorse à l'origine, l'intérieur chocolat (un échantillon a été conservée) est transformé en rouge bordeaux

→ En plus de la plaque Binder sur les flancs de la voiture, certains éléments comme ce phare sont signés du carrossier parisien.

La boîte à outils d'origine Avions Voisin est complète et présente.

La carrosserie Binder est truffée de succulents détails. Le dictographe (fonctionnel) pour la communication entre le chauffeur et les passagers en est un parmi tant d'autres.

Durant cette première conversation CB, l'interlocuteur de Monsieur F. évoque une veille voiture familiale, appartenant à la famille depuis trois générations. Une amitié se crée entre les deux compères de CB, et Monsieur F, baignant dans l'univers des voitures de collection, garde dans un coin de sa tête cette mystérieuse voiture.
Nous voila en 1987, nos deux interlocuteurs ont gardé contact et Monsieur F est invité dans les Landes, où se trouve la mystérieuse voiture.

À l'ouverture des portes de la grange, c'est le choc... Après dix ans d'attente, l'Avion Voisin C1 carrossé par Binder se laisse enfin approcher et l'attente est récompensée. L'automobile est complète, figée dans les années 20, le livret d'entretien annoté est même présent. Monsieur F. tombe immédiatement sous le charme, mais malheureusement, la famille ne souhaite pas s'en séparer.

Il était de tradition de faire un changement moteur chez Avions Voisin lorsque qu'une voiture se présentait à l'entretien. Notre exemplaire n'a pas dérogé à la règle. Pour l'anecdote, il semble que les femmes eussent à cœur de s'occuper de l'entretien des Avions Voisin, le charme de Gabriel voisin y étant pour quelque chose.

Monsieur F. prendra donc son mal en patience et c'est seulement au début des années 2000 qu'il pourra enfin acquérir la voiture de la famille Gauthier De Lahaut. S'en suivront alors quatre ans de restauration de haute volée avec pour objectif de garder tous les éléments d'origine. La voiture sera entièrement démontée et chaque boulon remis à neuf. Un travail titanesque qui permet aujourd'hui à la voiture d'être parfaitement fonctionnelle en retenant la quasi-totalité de ses pièces d'origine. Chapeau l'artiste !

C'est grâce à la guerre que Gabriel Voisin a construit son empire. Fort de la vente de nombreux bombardiers lors de la Première Guerre mondiale, il diversifie ses activités à partir de 1919 et commence à construire des automobiles. La C1 sera le premier modèle de sa « conception », largement aidée par l'achat à André Citroën des droits pour la construction d'un modèle de luxe de grande puissance. La C1 fut fabriquée à environ 1200 exemplaires entre 1919 et 1924 dont très peu ont survécus jusqu'à aujourd'hui. Pour l'anecdote, on dit que le préfixe « C » faisait référence à son cher frère Charles, décédé quelques années plus tôt. On ne présente plus le moteur «Knight », moteur sans soupape 4 cylindres de 3969 cm3 (18HP), développant 78 chevaux qui équipera les C1.

Crédit Photo : Hugues Chaussin

Il était pour l'époque et encore aujourd'hui particulièrement discret et très coupleux. Un des coups de génie de Gabriel Voisin est d'équiper ses automobiles de freins à l'avant. Pas du tout la norme en 1919, il validera cette idée en remarquant que la voiture équipée seulement de frein arrière, à vitesse égale, freinait bien mieux en marche arrière qu'en marche avant ! Les Avions Voisin seront vite associées à une notion de qualité et de design, mais aussi aux grands de ce monde, une clientèle exigeante et raffinée, la C1, notamment, sera utilisée par la cour royale de Yougoslavie et la République française. Notre exemplaire, carrossé par Binder, est d'ailleurs très similaire à ceux qui équipaient la République française.

Le tableau de bord en aluminium bouchonné regroupe bien l'ensemble des instruments de bord spécifique aux Avions Voisin.

Les informations transmises par la famille Gauthier de Lahaut indiquent que la voiture avait été stockée peu de temps avant la guerre. Le compte-tour indiquait à ce moment environ 29 000 km. On sait aussi que le surnom de « Zoé » lui était affectueusement donné par la doyenne de la famille, qui se souvenait de balades dans la voiture alors qu'elle était une enfant. Enfin, les souvenirs de l'immatriculation 5053-GA5 (circa 1928) sont une piste de recherche pour le prochain propriétaire.

Seuls les deux panneaux en bois coté passage ont du être remplacés. Le support de malle est bien d'origine, mais la malle étant manquante, elle a été suppléer par une malle d'époque.

↓ La plaque du carrossier Binder. On sait que les premières C1 vendues par Avions Voisin n'étaient pas carrossées par l'usine. Tout simplement, car elle n'en avait pas encore les compétences.

↓ Lors du démontage de l'automobile, Monsieur F à découvert cloué sur la caisse le témoignage du passage du poseur de toile de coutil, indiquant la date de pose : 30 juin 1922. À ce stade, il s'agit presque d'archéologie !

Voilà une opportunité exceptionnelle d'acquérir une automobile unique, à 95% d'origine et avec un historique qui ne prête pas à débat. Rare sont les automobiles d'avant-guerre qui peuvent se targuer d'autant d'atouts.

Cette Avions Voisin sera à garder précieusement dans sa collection. Au vu de sa rareté, c'est une bête à concours, en Europe comme aux Etats-Unis.

Le fameux écusson Avions Voisin qui fait référence à la fascination de Gabriel Voisin pour l'Egypte ancienne.

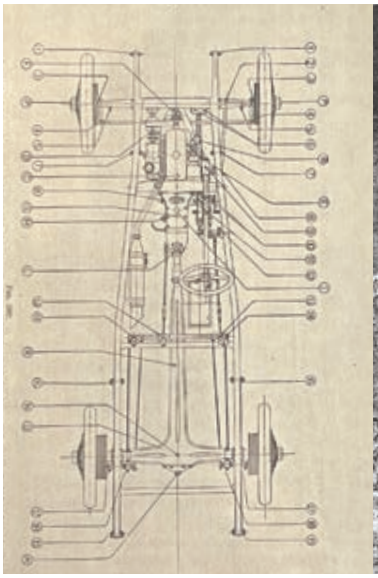
« En route vers les Mille Miglia »

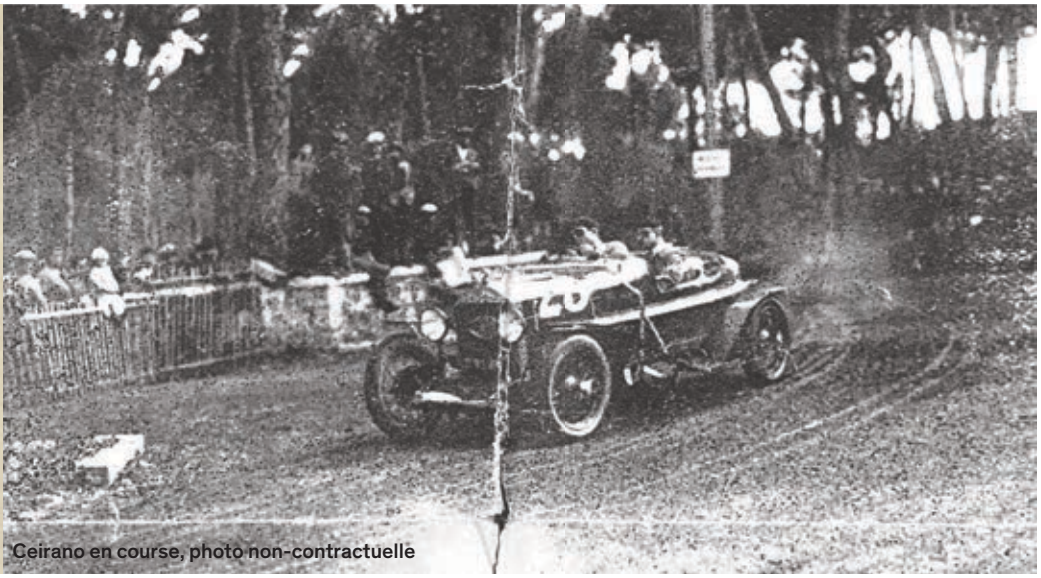
Ceirano
Type 150 S

1926

Chassis n° 2601
Moteur n°745
Carrosserie skiff
A immatriculer en collection
Eligible Mille Miglia (participation en 1927 et 1930)

30 20 000 - 25 000 €





Ceirano en course, photo non-contractuelle

La Ceirano Type150 S que nous vous présentons est une vraie rareté.
La famille Ceirano, pionnières dans le monde automobile italien aura créé ou travaillé pour plus de dix marques automobiles entre 1899 et 1931 (Ceirano, Scat, Itala, Fiat, SPA , Aurea, Star ...). Le génie des quatre frères italiens n'avait d'égal que leur incompatibilité à se mettre d'accord, ce qui explique une production finalement assez confidentielle. Dommage me direz vous quand on observe l'étendue de leurs talents.

Le tableau de bord est partiellement complet, ampèremètre, pression d'huile, contacteur, et même altimètre sont présent. On notera la peau de serpent qui habille le tableau de bord.

Ses lignes ne sont pas sans rappeler celles des Alfa Romeo 1750 des années vingt dont elle est une contemporaine.

La boîte de vitesse à elle seule est une petite merveille dans son dessin, elle n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle de ses cousines Alfa Romeo.

Ceirano Type 150 S 1926

C'est un passionné Anglais de la marque qui a patiemment réassemblé tous les éléments mécaniques avant de lui fabriquer une carrosserie sur mesure. Le résultat est époustouflant. La voiture se présente aujourd'hui comme un projet à relancer. Tous les éléments mécaniques majeurs sont présents (moteur, boite de vitesse, pont, essieu avant, châssis) mais ils sont à vérifier pour certains, à compléter pour d'autres ou à entièrement restaurer. Plus rien n'a été fait sur l'automobile depuis que la carrosserie a été posée sur le châssis. Ce montage à blanc aura a eu le mérite de vérifier qu'aucun élément majeur n'était manquant et de donner une idée de l'allure générale de la voiture. Et soyons honnête, le carrossier ne s'est pas raté.

PALMARES

La fratrie Ceirano comptait quatre frères : Giovanni Battista, Giovanni, Matteo et Ernesto. D'une certaine façon, cette fratrie est à l'origine de l'industrie automobile italienne et leurs nombreuses marques ont toutes disparu ou ont été absorbées, à l'instar de la toute première, qui a posé les fondations d'un géant. Il faut dire que les Ceirano, au tempérament volcanique, avaient la bougeotte !

L'aîné, Giovanni Battista, fils d'horloger, se lance après un long apprentissage, aux alentours des années 1890, dans la fabrication de cycles à Turin. Ils sont commercialisés sous la marque Welleyes dont le nom anglophone lui a été conseillé pour augmenter ses ventes, attendu que les cycles anglais sont à l'époque les références mondiales. Il s'installe sur le Corso Vittorio Emanuele, dans un atelier qu'il loue à un grossiste alimentaire, un certain Giovanni Lancia.

Ceirano (1898-1899)

Rapidement, les frères Ceirano songent à produire des automobiles. Dans les lieux de sociabilité de Turin qu'ils fréquentent, ils croisent des gens de l'aristocratie et de la bourgeoisie piémontaise ainsi que de riches étrangers, souvent français, qui raffolent des nouvelles tendances, désireux d'ériger l'automobile en nouveau signe extérieur de richesse. Grâce à quelques appuis financiers, ils fondent ainsi en 1898 la Societa Accomandita G.Ceirano, qui compte parmi ses employés un certain Vincenzo Lancia, le fils de Giovanni et futur créateur de légende.
Dès mars 1899, l'ingénieur Aristide Faccioli, à qui l'on devra plus tard le premier avion 100% italien, développe le premier et seul modèle que comptera la marque d'origine Ceirano, une Welleyes biplace mue par un bicylindre et une transmission à deux rapports. La réception du public est positive et les carnets de commande commencent à se remplir.
Cependant, les capacités de production du petit atelier Ceirano ne permettent pas d'envisager une production en grande série. C'est pourquoi, afin d'avoir une base financière plus solide, Giovanni Battista négocie en juillet 1899 la reprise de l'atelier et des brevets par un groupe d'actionnaires. Ces derniers ont été réunis par un important propriétaire terrien et fabricant de tricycles, également pilote à ses heures, un certain Giovanni Agnelli. Le futur sénateur s'associe à Ceirano évidemment mais aussi Vincenzo Lancia, le pilote Felice Nazzaro ou encore Ludovico Scarfiotti, le grand-père du pilote Ferrari des années 60. Ainsi naît le 1er juillet 1899 la Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino, alias F.I.A.T, qui reprend la Welleyes comme base pour rapidement proposer son premier modèle, la FIAT 3 1/2 HP.

Scission fratricide

Au moment de la création de FIAT, Giovanni Battista Ceirano est nommé directeur des ventes en Italie, mais il ne reste pas longtemps à son poste, souhaitant retrouver sa pleine liberté d'action. Ainsi, dès 1901, Battista démissionne de FIAT et les quatre frères fondent une nouvelle société, Fratelli Ceirano. Mais cette aventure ne dure pas longtemps, car les frères, aux tempéraments bien affirmés, ne s'entendent pas et vont chacun faire cavalier seul. Attention, il faut suivre !
C'est Matteo qui rompt l'unité des frères, en partant fonder en 1903 la société Ceirano Matteo & Cie Vetture Marca Itala, qui se fait rapidement appeler Itala. La même année, Giovanni Battista et Giovanni (tout court) continuent leur route en commun et transforment Fratelli Ceirano en GG Ceirano...mais l'aventure ne dure qu'un an ! Les deux Giovanni se séparent à leur tour et, grâce à leur réputation, trouvent rapidement de nouveaux partenaires financiers pour créer chacun leur entreprise automobile: l'aîné, Giovanni Battista, fonde en 1904 la Società Automobili Torinese Rapid (STAR) tandis que Giovanni de son côté inaugure la Fabbrica Automobili junior Torinese, alias Junior. ça va, vous n'êtes pas perdus ? Passons au détail.

Junior (1904-1909)

C'est celle qui eut l'existence la plus brève. La marque, qui ne compte que quelques dizaines d'employés, développe quelques modèles, dont une 18-24 HP puis une 28-40 HP en 1907 qui atteint les 100 Km/h grâce à un 4 cylindres 8 litres de 40 chevaux. La société connaît rapidement des problèmes financiers, essaie une association avec une autre petite marque, OTAV (qui était issue d'une marque de cycles et de motos milanaise), mais fait finalement faillite dès 1909.

STAR (1904-1921)

L'aîné Giovanni Battista dispose de moyens largement supérieurs : un capital de 2 millions de lires, deux usines totalisant 50.000 m² et 500 employés. La gamme STAR se décline en de nombreux modèles, qui sont souvent appelés «Rapid». Elle était chapeautée par la 50/70 HP, une voiture luxueuse double Phaéton. STAR développe aussi une voiture moderne de lutte contre les incendies et bénéficie de commandes d'état pour équiper le service des postes.
En 1906, sans doute en raison de soucis de santé s'aggravant (il décède en 1912), Giovanni Battista Ceirano quitte l'entreprise...ce qui ne l'empêche pas pour autant de fonder une nouvelle entreprise, SCAT (Società Ceirano Automobili Torino) ! STAR souffre de la crise industrielle en 1907, se refait une santé pendant la guerre grâce aux commandes militaires mais ne se relève pas des graves troubles économiques et sociaux à caractère révolutionnaire qui paralysent l'Italie au tournant des années 1919-1920. L'usine SCAT est particulièrement affectée par des grèves et des occupations, ce qui entraîne le dépôt de bilan en 1921.

CEIRANO

SCAT (1906-1929)

La SCAT fait parler d'elle par le biais de la compétition automobile, puisqu'elle remporte à trois reprises la Targa Florio en 1911, 1912 et 1914, dont deux fois par Giovanni Ernesto Ceirano (fils de Giovanni Ceirano, pas Giovanni Battista, capito ?) le prodige du pilotage dans la famille.
SCAT absorbe en 1922 la Giovanni Ceirano Fabbbrica Automobili (fondée en 1919 par Giovanni Ceirano - celui qui avait créé Junior - et son fils Giovanni Eernesto, le pilote) pour devenir SCAT-Ceirano puis en 1922 s'empare de l'éphémère Fabbrica Anonima Torinese Automobili (F.A.T.A), plus connue sous le nom Aurea. Mais comme les autres petits constructeurs turinois, l'entreprise souffre après la guerre et ne peut empêcher son absorption par FIAT en 1929.

ITALA (1903-1934)

Rappelez-vous, c'est Matteo qui a le premier rompu l'association des frères en fondant Itala. De toutes, Itala a eu le plus beau palmarès et, par son avant-gardisme, aurait pu prospérer. Cette marque acquiert rapidement une renommée internationale grâce à deux facteurs : les innovations et le prestige des succès en compétition. En 1906, une voiture Grand Prix 100 HP 5 cylindres de 14,8 litres remporte la Targa Florio, et l'année suivante, le compte Scipione Borghese remporte le raid Paris-Pekin sur une Itala 35/45 HP. Une victoire écrasante (20 jours d'avance sur les seconds !) qui fait la notoriété d'Itala. Les ingénieurs introduisent la transmission par arbre et le motoriste Leo Villa conçoit un V8 à système rotatif sans soupapes, l'Alvalve. Les Itala expérimentent déjà des moteurs aux régimes moteurs plus élevés que la concurrence ainsi que des ébauches d'aérodynamisme.
Le succès d'avant-guerre laisse place à l'effort militaro-industriel de la Grande guerre, mais l'entreprise ne se relève pas d'une commande de moteurs d'avion sous licence Hispano-Suiza qu'elle ne put honorer. Fidèle à ses principes, Itala s'accroche encore dans les années 20, proposant encore de belles créations : l'Itala 50 Torpedo, l'étonnante Itala Tipo 61 proposée en plusieurs carrosseries, une machine de grand prix en 1925 dotée d'un V12 compressé puis un coupé sportif en 1932. Malgré de beaux succès en compétition, la marque est placée sous tutelle de Fiat, puis disparaît définitivement en 1934. Mais cela fait bien longtemps que Matteo Ceirano était parti, puisque ce dernier avait quitté Itala dès..1906, pour fonder encore une nouvelle entité avec l'industriel Ansaldi : S.P.A

S.P.A (1906-1947)

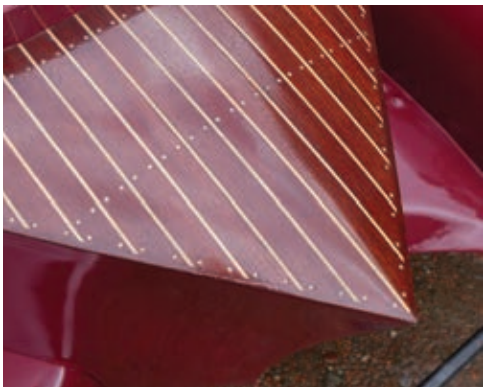
SPA va connaître une grande postérité, surtout dans le domaine des moteurs d'avions et des véhicules militaires, mais elle a tenté aussi son aventure automobile. Matteo Ceirano, ingénieur doué des moteurs, s'associe à Michele Ansaldi, un spécialiste de la production à la chaîne et excellent organisateur qui avait monté une joint-venture avec FIAT. Oui, le monde est très petit. Ils rachètent la société génoise FLAG et jettent les bases en 1908 de la Societa Piemontese Automobili, qui, grâce à une grosse augmentation de capital, peut prospérer.
Les bus, les camions (avec un appel d'offres remporté dans l'Empire Russe) et les moteurs d'avions (conçus par Faccioli, qui était déjà de la partie avec Ceirano), le tout porté par une forte capacité d'innovation, font de SPA une marque solide, qui devient un des principaux fournisseurs de l'armée royale italienne. Dans le domaine de l'automobile, SPA se démarque par des voitures luxueuses et des motorisations modernes.
La SuperSports Tipo 24 de 1922, avec son 6 cylindres 4,4 litres 24 soupapes, son double arbre à cames et ses pièces mécaniques en alliages légers faisait figure de porte-étendard (135 Km/h en pointe). Ansaldi, dès 1911 et Matteo Ceirano en 1918 ont quitté l'entreprise, qui subit à son tour des soucis financiers. Cela aboutit en 1925 à sa reprise par...FIAT., quelle surprise ! La branche automobile cesse et SPA se focalise sur les utilitaires et les véhicules militaires, dont certains se rendront célèbres dans la guerre du désert. Elle est absorbée dans FIAT Veicoli Industriali après la seconde guerre mondiale.

On l'a vu, les frères Ceirano ont fondé quasiment une dizaine de marques et contribué à l'émergence de l'empire F.I.A.T. Avec plus de stabilité et un capital moins dispersé, les Ceirano auraient pu avoir une toute autre histoire, quand on voit notamment le potentiel extraordinaire que représentait la marque Itala. Mais c'est ainsi, et d'autres constructeurs se rendront vite compte qu'il est dfficile d'exister seul en Italie face à l'empire FIAT. Heureusement, l'Italie a pu compter sur d'autres ingénieurs et entrepreneurs de génie, qui ont forgé le paradis transalpin de l'automobile.

Merci à Nicolas Anderbegani de nous avoir autorisé la reproduction de son article.

Ceirano proposait deux finitions pour son moteur 4 cylindres 1,5l : à soupapes latérales ou comme le nôtre, à soupapes en tête (plus performant). Coté admission, on notera le démarreur Bosch.

Coté échappement, la belle plaque Ceirano viens couvrir le bloc et la Dynamo est en place. On devine la cloison en aluminium moulé.



Ceirano Type 150 S 1926

Voilà donc un des projets les plus palpitants que nous ayons eu la chance de voir depuis bien longtemps. Redonner vie à cette Ceirano promet d'être une sacrée aventure. Une fois terminée, elle aura largement sa place dans tous les rallyes et concours d'Europe, tant elle est rare et belle. Last but not least, elle est éligible pour participer à la mythique course des Mille Miglia.

L'automobile sera fournie avec deux caisses de pièces, visibles lors de l'exposition.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

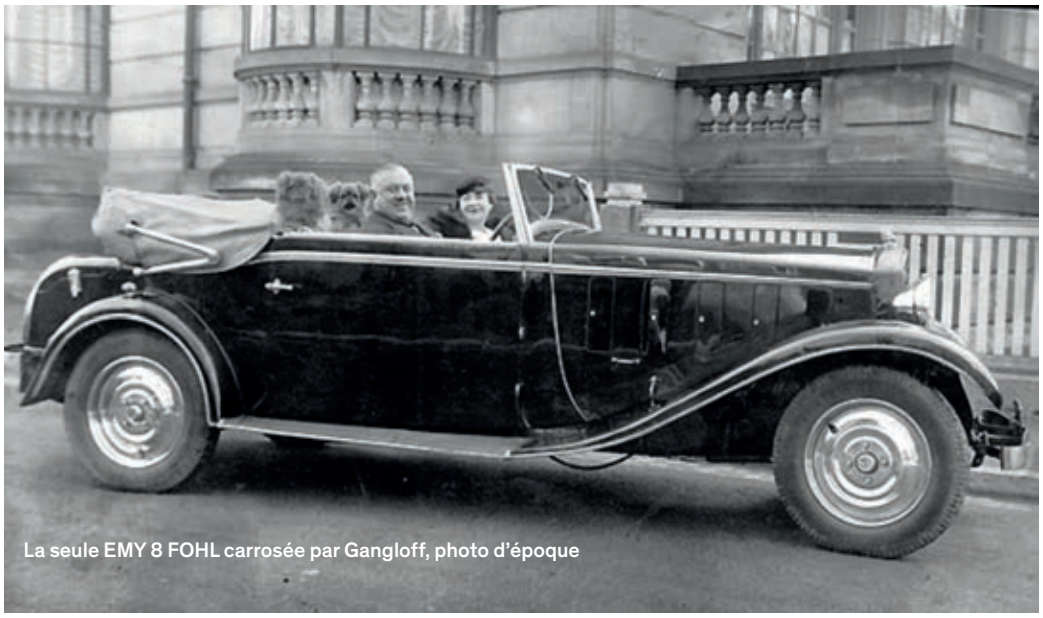
Mathis

1933

EMY 8 cabriolet Gangloff

Chassis n°685665
Moteur n°501509
Carte grise française

31 60 000 - 80 000 €



La seule EMY 8 FOHL carrosée par Gangloff, photo d'époque

La voiture présentée est réputée comme étant l'unique EMY 8 FOHL carrossée par Gangloff. C'est une voiture exceptionnelle à plus d'un titre : moteur 8 cylindres, signature d'un grand carrossier et pour finir, elle aurait appartenu à nul autre que Madame Mathis !

↑ Le tableau de bord est sublime, totalement inspiré du style Art déco,

La voiture mène une vie tranquille avant l'apparition de la guerre, appartenant notamment à un marchand de biens dans la région de Besançon (amateur d'Hispano Suiza). La guerre éclate et c'est dans cette région qu'elle est réquisitionnée par l'armée allemande. Repeinte en gris foncé, elle aura la triste tache de balader les officiers allemands dans les rues de Paris.

L'appartenance de la voiture à la famille Mathis est apparue avec la découverte du levier de frein à main. En effet, surmonté par un deuxième levier horizontal, il permet d'être desserré d'une simple impulsion de la main gauche. Madame Mathis étant handicapée de la main gauche, Monsieur Isaac la contactera et elle lui procurera des renseignements supplémentaires sur l'automobile.

C'est un artisan de la Haute Saone qui prend possession de la Mathis vers Dijon, suite à la fin de la guerre. L'automobile restera dans cette famille jusqu'au début des années 80, ou elle est découverte par Daniel Isaac, l'ancien conservateur du Musée Peugeot de Sochaux. Il entreprend un démontage complet de la voiture, mais une énorme inondation, à laquelle il échappera de justesse, endommage les pièces démontées et met un terme à son enthousiasme.

↑ Notre moteur type HY est d'une cylindrée de 3 litres et développant 72 cv. Ce huit cylindre en ligne à soupapes latérales a la particularité d'être équipé de deux culasses. Chacune des deux culasses est une culasse d'Emy4. L'alésage du moteur est de 69,85 mm et la course de 99,5 mm. Sa cylindrée exacte est de 3050 cm³. Il est équipé d'une pompe à huile et d'une pompe à eau. L'allumage se fait par batterie bobine. Il a récemment bénéficié d'une rectification du vilebrequin et la boite à eau a entièrement été refaite.

La plaque châssis d'origine.

Frappe à froid du moteur qui correspond bien à la plaque châssis.

«Le poids, voilà l'ennemi!» Emile Mathis, strasbourgeois de naissance, était très attiré par l'automobile et possédait un sens inné des affaires. En 1901, il entretient des relations avec De Dietrich. A cette époque Ettore Bugatti qui travaillait pour De Dietrich rencontre Emile Mathis. En 1904, ils s'associent pour fabriquer des véhicules Mathis Hermes Simplex de 40, 60, et 90 ch à l'usine de Graffenstaden pendant 2 ans. En 1906, ils mettent fin à leur association. Emile développe très rapidement son garage et détient ensuite le monopole des ventes pour l'Allemagne (en 1918 Strasbourg fait partie de l'Allemagne).

Jusqu'en 1914, des voitures Mathis participent à de nombreuses courses. Après 1919, Mathis, qui s'était lancé depuis 1910 dans la construction de ses propres véhicules, comptera parmi les constructeurs automobiles français les plus prospères. La publicité a joué un grand rôle dans ce développement avec ce célèbre slogan: «Le poids, voila l'ennemi». En 1921, les usines Mathis de Strasbourg s'étendaient sur 90 000 m2 sur un terrain de 15 hectares. Elles fabriquaient tout depuis les pièces de fonderie jusqu'à la carrosserie. Après la grande dépression en 1934, Mathis s'allia avec Ford pour former le groupe Matford jusqu'à la guerre.

Il cédera le projet à André Grangeot qui, aidé de Daniel Isaac, Jean François Blattner (auteur de Emile Mathis, constructeur automobile) et du club «Les ami de Mathis» va entreprendre un travail considérable de restauration sur plusieurs années. Il prendra la décision de la restaurer dans la configuration dans laquelle elle avait été retrouvée dans les années 80, laissant l'histoire de ses différentes modifications dans le temps arriver jusqu'à nous.

Un important dossier accompagne l'automobile. Il documente notamment la restauration de l'automobile après sa découverte au début des années 80. De nombreux dessins techniques dessinés par son abcien propriétaire ainsi que des centaines de reproductions des documentations d'époque (notamment du châssis FOH) pour l'entretien des Mathis sont également présents.

Après avoir traversé presque quatre-vingt-dix tumultueuses années, notre EMY 8 FOHL se porte pourtant comme un charme. C'est un régal à conduire et sa ligne majestueuse fait se retourner les têtes. Ce huit cylindres alsaciens carrossé par Gangloff est une rareté à ajouter dans la collection de tout amateur d'avant-guerre.

La « Grande » petite voiture

Simca

1938

5 découvrable

Chassis n°25686
Ex Jacques Blomet
Carte Grise Française

32

1 000 - 2 000 € / Sans réserve

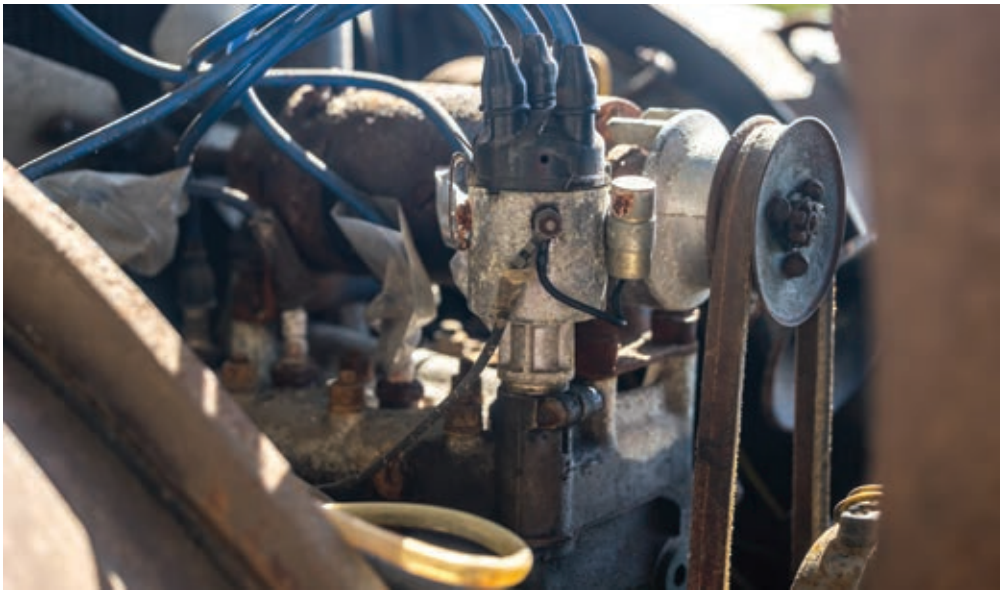
Chez Jacques Blomet.

Cette voiture provient de la collection Jacques Blomet, ancien président du club des Teuf-Teuf entre 1964 et 1976. Achetée par son actuel propriétaire en 2015, il l'a conservée dans l'état où il l'avait acquis.
C'est Jacques Blomet, qui, avec Monsieur Roux, est à l'origine de la première réglementation sur les cartes grises de collection, reconnue le 19 avril 1966 par les Pouvoirs Publics conformément à la circulaire CR166, afin de faire à nouveau rouler les « vieilles voitures » du début du siècle. La notion de véhicule de collection apparaît dès lors, et permettra nombre de restaurations, et évitera aux caisses carrées et autres véhicules des premières heures de finir tragiquement leurs jours à la ferraille… D'autre part, M. Jacques Blomet est de ceux qui avec MM. Malartre, Burnat, Goni, de Lassée, Chamboderon, Loreille, Buthaud, Cornière et Pozzoli, sont à l'origine de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), qui nacquît le 11 janvier 1967. Jacques Blomet était un grand passionné, féru d'automobiles françaises à la fois prestigieuses et populaires, représentant dans son entièreté le patrimoine automobile français.

La Simca cinq (Fiat 500 Topolino A) est une petite automobile populaire biplace « à moins de 10 000 francs » (9 900 francs), conçue par les ingénieurs de Fiat à Turin avant la Seconde Guerre mondiale. Elle est présentée la première fois à Nanterre dans la première usine Simca, le 10 mars 1936, trois mois avant la version italienne et produite à 46 472 exemplaires. La direction de Simca explique alors : « Nous sommes en avance sur les désirs exprimés de l'autre côté du Rhin », en faisant allusion à la future « Coccinelle » allemande de Volkswagen qui sortira seulement en 1938.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

Comme d'usage à l'époque, la plaque du propriétaire et le Saint-Christophe sont bien présents.



Avec cinq litres d'essence, la Simca 5 se distingue tout particulièrement en effectuant 160 km à la moyenne horaire imposée de 45km/h, soit une consommation moyenne de 3,1 L/100 km. Un moteur dans l'air du temps. Le nôtre, arrêté depuis près de cinquante ans, nécessitera d'être refait à neuf avant de vrombir à nouveau.

La capote d'origine a fait son temps, il faudra la changer si vous souhaitez sortir par temps de pluie ! L'intérieur entièrement d'origine est lui aussi bien décati, mais quel charme !

Simca 5 découvrable 1938

Cette Simca 5 découvrable aurait été remisée en 1979 à l'abri dans un garage fermé alors qu'elle était encore en état de marche. Nous avons constaté que le moteur était grippé, pas étonnant quand on sait qu'elle n'a jamais été démontée. Elle semble complète avec ses accessoires d'époque.
Notre modèle est à restaurer intégralement et se présente dans un émouvant état d'origine. L'amateur de véhicules « d'origine » pourra prendre le parti de restaurer l'ensemble des organes mécaniques et de sécurité et de laisser sa carrosserie dans son jus de 1938 !

Choisir, c'est renoncer.

Comiot

circa 1900

Tricycle transformable

Moteur n°4269
Tricycle transformable en quadricycle
Carte grise hollandaise

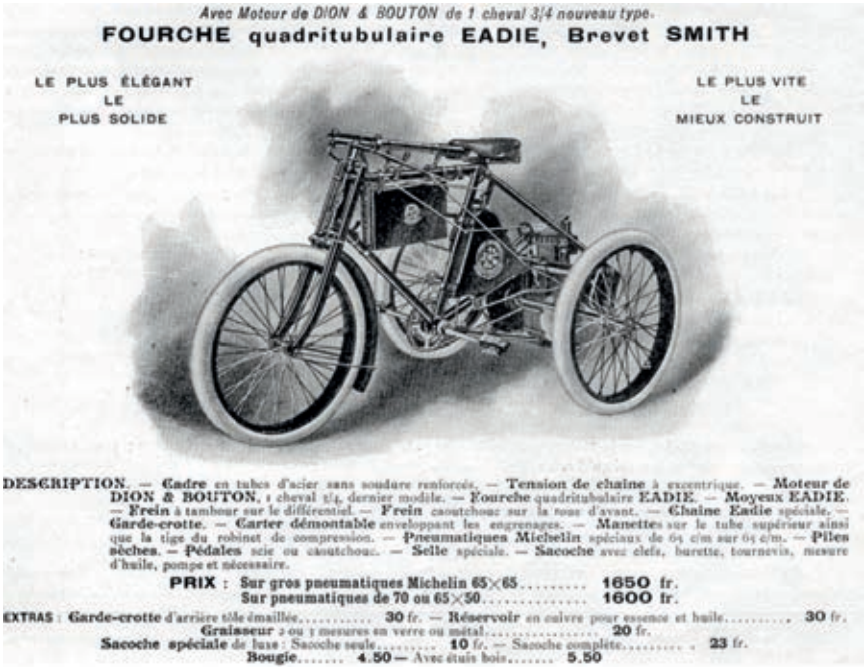
33 45 000 - 55 000 €

Mademoiselle Serpolette, la fameuse pilote française au guidon d'un Comiot. Photo non contractuelle. Archive librairie d'Australie du Sud.

Engin d'un autre temps, notre tricycle Comiot est à cheval entre cycle et automobile. La marque Comiot fait partie comme Phébus, Clément ou Automoto des fabricants qui proposaient à la vente des tricycles entre la fin du dix neuvièmes et le début du vingtième siècle. Chaque tricycle avait ses spécificités, le rendant quasiment unique mais était toujours équipé du moteur De Dion.

Vers le milieu des années 1890, la marque Comiot est connue comme fournisseuse de pièces pour cycles, notamment grâce à la vente exclusive des marques Eadie et Perry. Il faut attendre les alentours de 1897 pour que les premiers tricycles Comiot soient commercialisés. Engagé à la course de Paris-Trouville en 1897, un tricycle Comiot s'offrira le luxe de terminer devant huit des douze tricycles De Dion Bouton inscrits!

Extrait du catalogue de 1899


Avec Moteur de DION & BOUTON de 1 cheval 3/4 nouveau type.

FOURCHE quadritubulaire EADIE, Brevet SMITH

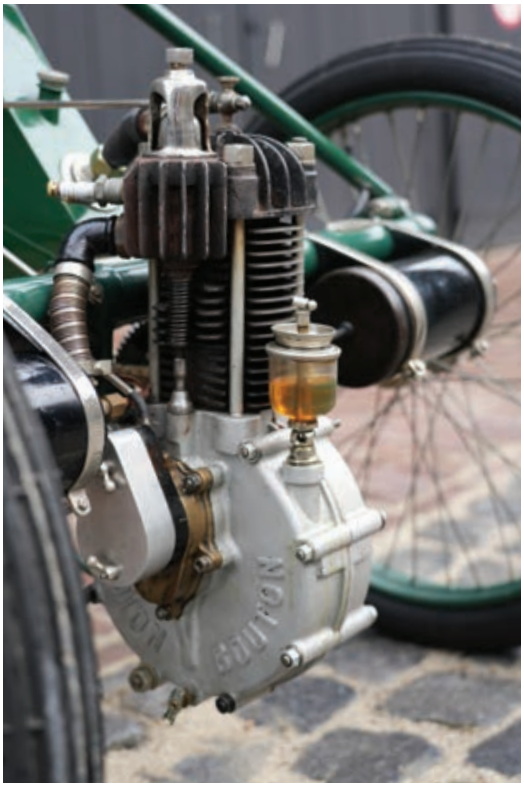
LE PLUS ÉLÉGANT LE PLUS SOLIDE

LE PLUS VITE LE MIEUX CONSTRUIT

DESCRIPTION. — Cadre en tubes d'acier sans soudure renforcés. — Tension de chaîne à excentrique. — Moteur de DION & BOUTON, 1 cheval 3/4, dernier modèle. — Fourche quadritubulaire EADIE. — Moyeux EADIE. — Frein à tambour sur le différentiel. — Frein caoutchouc sur la roue d'avant. — Chaîne Eadie spéciale. — Garde-crotte. — Carter démontable enveloppant les engrenages. — Manettes sur le tube supérieur ainsi que la tige du robinet de compression. — Pneumatiques Michelin spéciaux de 64 c/m sur 64 c/m. — Piles sèches. — Pédales scie ou caoutchouc. — Selle spéciale. — Sacoche avec clefs, burette, tournevis, mesure d'huile, pompe et nécessaire.

PRIX : Sur gros pneumatiques Michelin 65×65 ..... 1650 fr.
Sur pneumatiques de 70 ou 65×50 ..... 1600 fr.

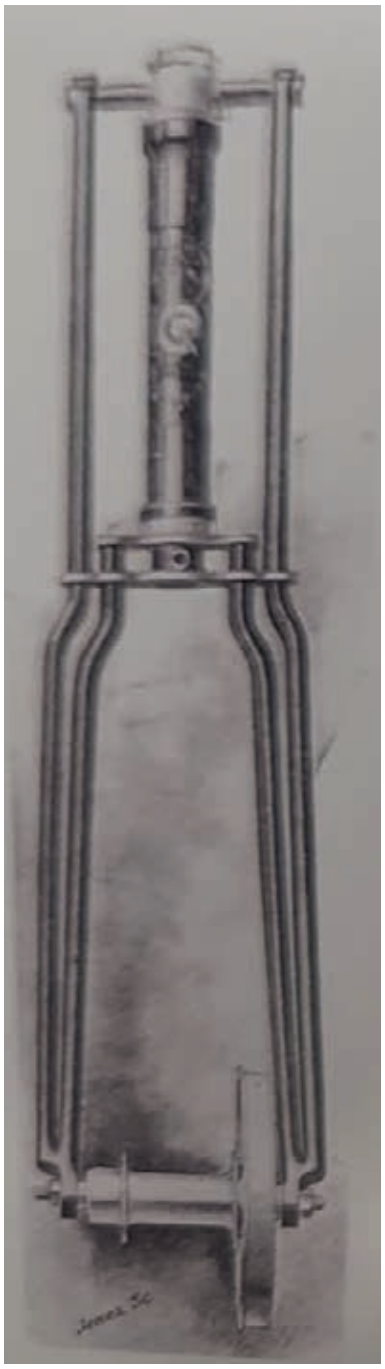
EXTRAS : Garde-crotte d'arrière tôle émaillée ..... 30 fr. — Réservoir en cuivre pour essence et huile ..... 30 fr.
Graisseur 2 ou 3 mesures en verre ou métal ..... 20 fr.
Sacoche spéciale de luxe : Sacoche seule ..... 10 fr. — Sacoche complète ..... 23 fr.
Bougie ..... 4.50 — Avec étuis bois 5.50



Le mono cylindre De Dion Bouton est bien complet avec son alimentation d'origine.

La frappe à froid du numéro sur les carters moteur.

Comiot tricycle circa 1900



Dessin de la fameuse fourche Eadie, proclamée d'une résistance supérieure dans le catalogue.

Comiot Eadie Deluxe, 1900.

En version tricycle.

↓ Affiche publicitaire Comiot, on notera que la fourche quadritubulaire n'est pas encore présente. 1899

On peut différencier le Comiot du tricycle De Dion entre autres par sa fourche « quadritubulaire », alors qu'elle est en structure triangulaire chez De Dion. Cette fourche est de la marque Eadie, tout comme le moyeu, la chaîne ou les commandes. Comiot essaya divers systèmes de pont arrière (pas franchement convainquant, ce qui entraînera un mea-culpa publique de la part de son président) pour finalement revenir au système De Dion à partir de 1900, dont notre exemplaire est équipé. C'est également à cette que l'on pense que la marque Eadie prit le contrôle de Comiot.

Le quadricycle est né de
de capacité de transport
lièrement ingénieux, il a
un cadre indépendant am
au cadre du tricycle à la
unique, créant ainsi un v
avec un sièg

Cinématique de pass
au quadric

la demande croissante
de passagers. Particu-
été créé en concevant
ovible pouvant être fixé
place de la roue avant
éhicule à quatre roues
e à l'avant.

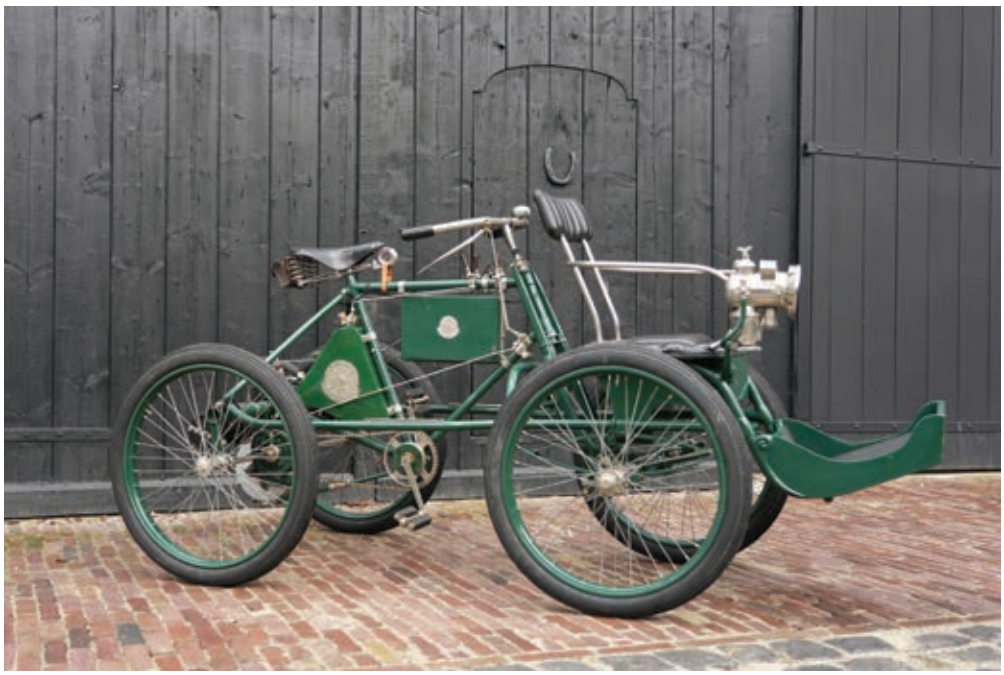
age du tricycle
ycle.

Détail du systéme de direction sur la version quadricycle

Réglage de l'accelerateur, de la richesse, le pilotage du quadricycle est tout un art!

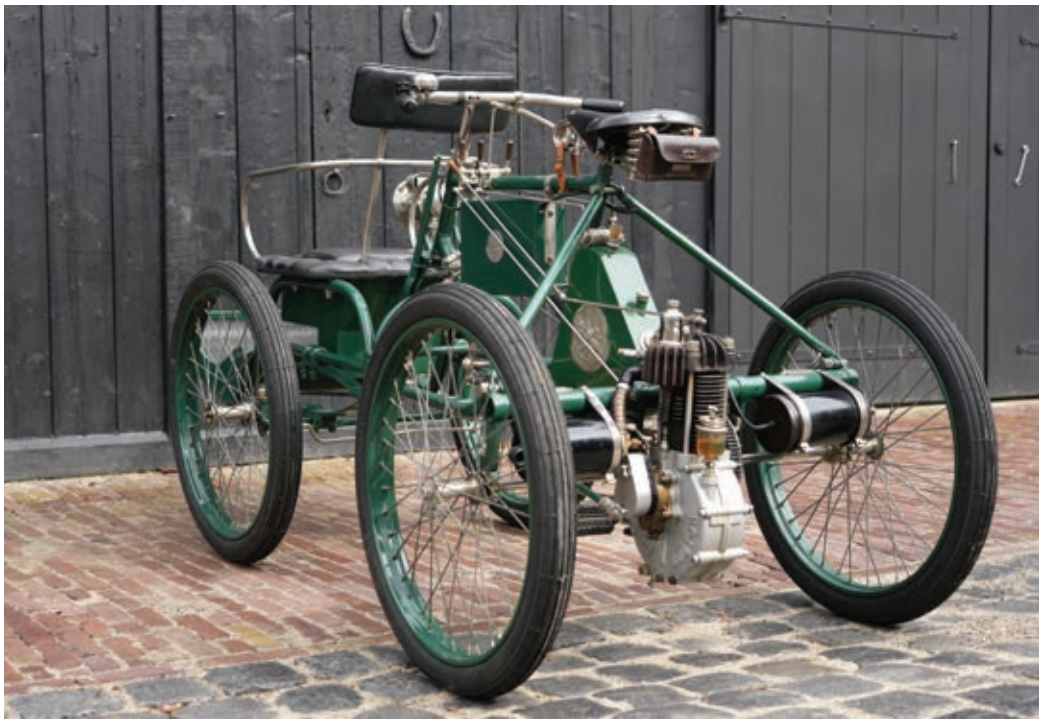
L'un des points d'intérêt de notre Comiot est son équipement pour le transformer en quadricycle. En effet, à l'époque, certains fabricants proposait cette transformation, qui permettait de jouir du tricycle seul, ou du quadricycle à deux !

Comiot tricycle circa 1900



On notera que nos amis de l'administration hollandaise se sont mépris, en identifiant notre Comiot comme un Clément de 1899, il faudra faire rectifier cette erreur.

Notre tricycle Comiot possède le moteur de Dion Bouton n°4269, ce qui, combiné à la forme de son cadre permet une datation dans l'année 1900. Ce rescapé des premières années de production a été entièrement restauré en 2004 (dossier photos disponible). Il a ensuite peu roulé, son détenteur étant plus intéressé par la mécanique que par la conduite ! Il est donc à redémarrer. Ce rare Comiot attends son nouveau propriétaire pour courir le prochain Londres Brighton auquel il est éligible !



«Sur toutes les routes»

René Gillet

circa 1929

Type J 1000cm3 + Side-car

Chassis n° 9339
Moteur n°J17619451
Side-car Ernest Richard
Carte grise française

34 10 000 - 15 000 €

Cette Réne Gillet Type J a été acquise par son actuel propriétaire à la fin des années soixante lors d'une vente du domaine. Nulle doute donc, qu'elle a servi dans l'armée française. Comme il était d'usage dans l'armée, le moteur a été changé et date du 9 avril 1951. Suite à son achat, elle sera entièrement restaurée par le spécialiste Demeulier à Beauvais qui lui ajoutera le side-car.

RÉTROYMOBILE
27 ET 28 NOVEMBRE 1999
EXPOSITION AUTOS - MOTOS ANCIENNES
INVITÉ D'HONNEUR
Ferrari
RENÉ

René Gillet fut une des grandes gloires de l'industrie de la moto française. Après avoir fabriqué sa première moto en 1895, il crée une marque en 1898 et dépose un premier brevet en 1904.

Nées avec le vingtième siècle, les René Gillet furent rapidement appréciées pour leur fiabilité et leur robustesse. C'est ainsi que, pendant des décennies, les 750 V Twin latérales furent les motos préférées de l'armée et la police française.

Pendant l'entre deux guerres, le side-car constituera un moyen de transport idéal pour les familles.

Engagées dans de nombreuses courses à l'endurance, (le Bol d'Or gagné à plusieurs reprises), ces motos feront également la joie des pilotes amateurs.

Malheureusement, comme la plupart des constructeurs français, René Gillet ne réussit pas à revenir sur le devant de la scène après la seconde guerre mondiale. La marque fut d'abord rachetée par Peugeot puis disparut en 1958.

Sortie des tiroirs de l'oubli, nous avons retrouvé très peu d'informations sur le side-car « Ernest Richard ». L'allure générale est, en tout cas, très proche de celle d'un Bernardet, des recherches plus poussées seront à mener.

La moto a été passée en bobine/batterie pour une utilisation plus fiable. Pour revenir à sa configuration d'origine, il faudra donc réviser la magnéto. N'ayant pas tournée depuis quatre ans, les verifications et entretiens d'usage seront à réaliser pour reprendre la route.

La doyenne des marques françaises comme elle se présentait dans ses publicités d'époque a marqué le paysage motocycliste français à plus d'un titre. La J 1000 en particulier, est une moto rare qui une fois rentrée dans une collection, n'en sort quasiment jamais.

↑ Outre le numéro moteur, on identifie le modèle G et J (plus ancien) des modèles K et L par la présence d'un cadre fixe à l'arrière alors qu'un système de suspension arrière viendra equiper les modèles suivants.

Le beau compteur de vitesse à fond noir Jaeger typique des René Gillet est bien présent
↓

Moto-Guzzi

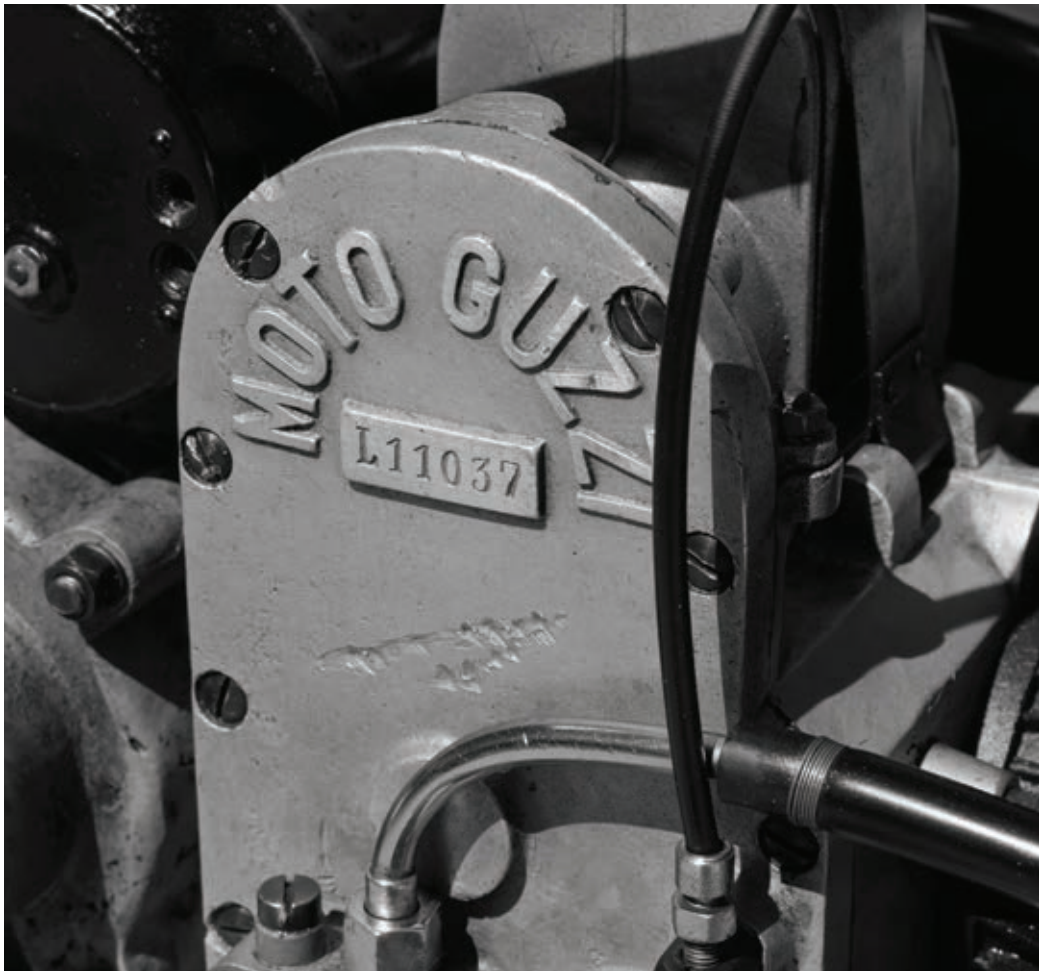
circa 1929

Sport 14

Numèro de cadre : 7431
Chassis n° 11037
Moteur n°11037
Carte grise française

35

14 000 - 18 000 €



La Sport 14 que nous vous proposons appartient à une grande famille de collectionneur de moto. Acquise en 1981 en Italie, elle bénéficie depuis d'un entretien rigoureux. Sa participation au dernier Vintage Revival Monthléry où nous avons pu la voir évoluer sur l'anneau a confirmé la bonne forme de l'Italienne qui souffle cette année ses 96 bougies. La restauration datant de plusieurs dizaines d'années est époustouflante, au vu de l'état actuel de la moto.

Suite à la Première Guerre mondiale, Carlo Guzzi crée, en 1921 avec Giorgio Parodi, la marque de deux-roues qui deviendra leader en Italie. Dès le début basé sur un mono cylindre horizontal afin d'obtenir une moto très basse et stable. Guzzi choisit comme architecture du moteur un 500 cc mono cylindre horizontal. Ce n'est certes pas le premier, mais les innovations sont nombreuses : 13,2 ch/3 800 tr/min Rapport de compression 4,5 - Volant d'inertie extérieur - Cylindre et culasse fonte - Soupapes d'admission latérale et d'échappement culbutée - Lubrification par carter sec et pompe de circulation - Boîte 3 rapports à main - Transmissions primaire par engrenages, secondaire par chaîne - Cadre double berceau - Suspension av. à parallélogramme - Pneus 3,00 × 19» - moteur carré de 88mm x 82 mm au lieu des longues courses qui sont la règle à l'époque.
A noter également qu'à part le carburateur A
Italie. La recette perdurera pendant plus de c
la légende.

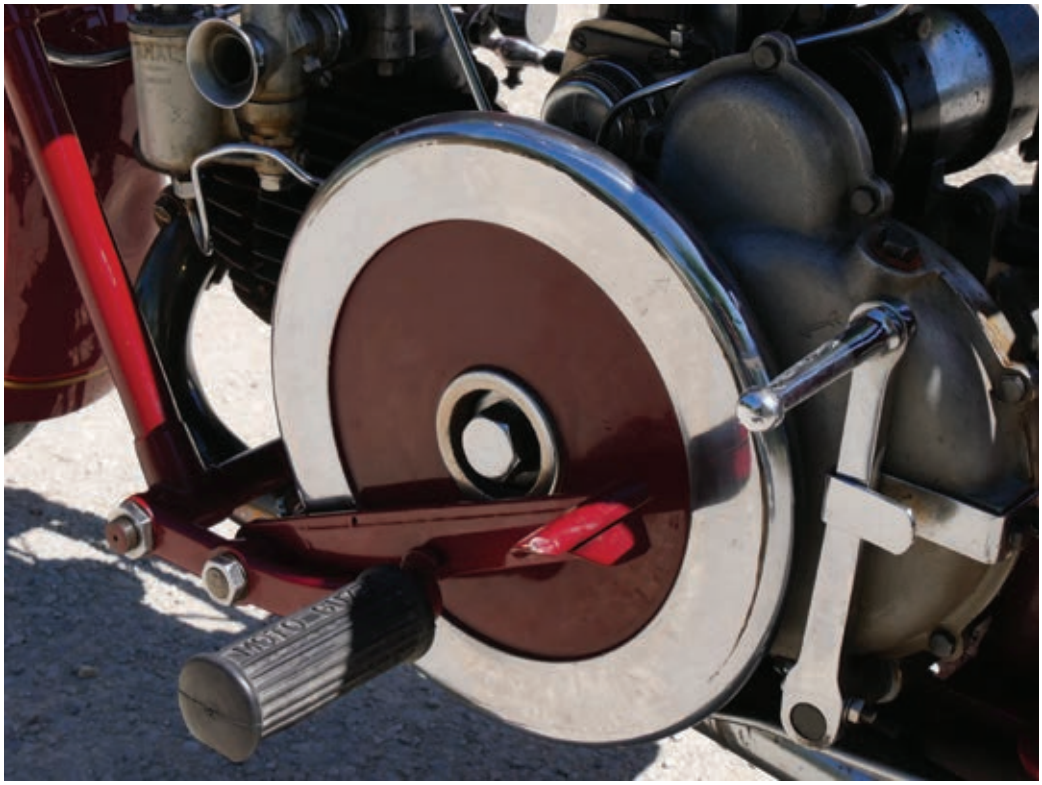
Apparut en 1923, la première version Sport
14 apportant selon la publicité d'alors, trente
électrique (magnéto et dynamo séparées) et
nouvelle géométrie, une nouvelle fourche et u
Sport ne possédait qu'un unique frein arrière.

mac et les pneus Dunlop tout était produit en
inquante ans, faisant rentrer Moto Guzzi dans

sera remplacée en 1929 par le modèle Sport
e améliorations. En réalité, c'est l'équipement
t le châssis qui ont été modernisés avec une
un frein avant à tambour, alors que la première
.

Grâce à la fiabilité de ses modèles, Guzzi a connu une ascension fulgurante et est devenu, en 1929, la marque la plus vendue d'Italie. L'usine de Mandello emploie cinq cents personnes et la Sport 14, seule, produite à cinquante unités par semaine, sera vendue à 4 285 exemplaires durant ses deux années d'existence. Ces chiffres étonnants pour l'époque sont encore plus impressionnants quand on sait qu'il ne fut construit que cinquante exemplaires de la première Guzzi de 1921. La production des différentes versions de Moto Guzzi 500 cm3 semi-culbutées, Sport, Sport 14 et 15 et types S et GTS à suspension arrière, ne s'arrête qu'en 1940, avec au total plus de 17-500 motos vendues.

Avantage des motos, tout est apparent, on peut donc profiter du travail d'orfèvre des ouvriers de l'usine de Mandello del Lario; notamment avec la fourche avant à parallélogramme.



Le volant moteur de la Moto Guzzi est devenue sa signature. Appelée la trancheuse à jambon par les initiées, il faut bien avouer que la ressemblance est frappante ! Du marketing pour promouvoir les produits régionaux italiens ?

Moto Guzzi Sport 14 circa 1929

La Sport 14 est l'un des archétypes de la moto italienne. Sa fiabilité exemplaire, autant que son entretien facile, en fait une moto parfaitement adaptée à une utilisation régulière pour des sorties de motos classiques. Son degré de finition ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs.

À noter, une petite fuite au réservoir d'essence devra être réparée, sous peine d'écourter les balades dominicales.

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

Le Zèbre

Type A

1909

Chassis n° 5654
Moteur n°5654
Carte grise française

36

12 000 - 15 000 €

Si la publicité le dit, c'est que c'est vrai!

Le petit Zèbre que nous vous présentons appartient à la même famille depuis près de quarante ans. Il fut acheté à un enthousiaste de la marque, qui possédait plusieurs modèles. Amusante erreur que nous avons observée, la carte grise le date de 1907, année à laquelle la marque Le Zèbre n'était pas encore officiellement crée.

« Cette voiture légère est ce que le zèbre est au cheval, c'est-à-dire une voiture robuste quoique de proportions réduites » !

Parmi les voitures françaises d'avant 1914, une des plus célèbres marques est la firme de Jules Salomon : « Le Zèbre ». Le cahier des charges est bien défini : simplicité, qualité, fiabilité, robustesse, économie. La voiturette Le Zèbre correspond bien à tout cela, elle a la juste réputation d'une voiture sans souc
panne est presque impossible et que n'impor

En ces débuts du XXème siècle, rouler en vo
les autos ne sont alors que de luxe ou de spor
son moteur et le font habiller sur mesure par

is. « Un mécanisme tellement simple qu'une
te qui peut l'entretenir en bon état. »

oiture reste réservée à une clientèle aisée, et
rt. Les clients fortunés achètent un châssis et
des grands noms de la carrosserie française
ou étrangère. L'ambition de Jules Salomon est alors de proposer une voiture accessible à tous ; il faut mettre sur le marché une petite automobile populaire et bon marché. À l'heure où tous les constructeurs ne juraient que par la surenchère, et où tous les superlatifs étaient de mise, le pari est risqué. En 1909, le Zèbre Type A est lancé et le succès est au rendez-vous. Avec ses deux petites places, ses 50 km/h en pointe, son mono cylindre de 650 cm3 et ses deux vitesses, on ne fait pas plus simple.

L'automobile a été immobilisée il y a quelques années alors qu'elle était en parfait état de marche. Nous avons pu constater que les compressions étaient bonnes lorsque l'on tourne la manivelle et que les vitesses s'engageaient sans soucis. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne, qui lui donne aujourd'hui une douce patine.

La tige d'accelerateur à main est cassée en deux, elle sera à resouder.

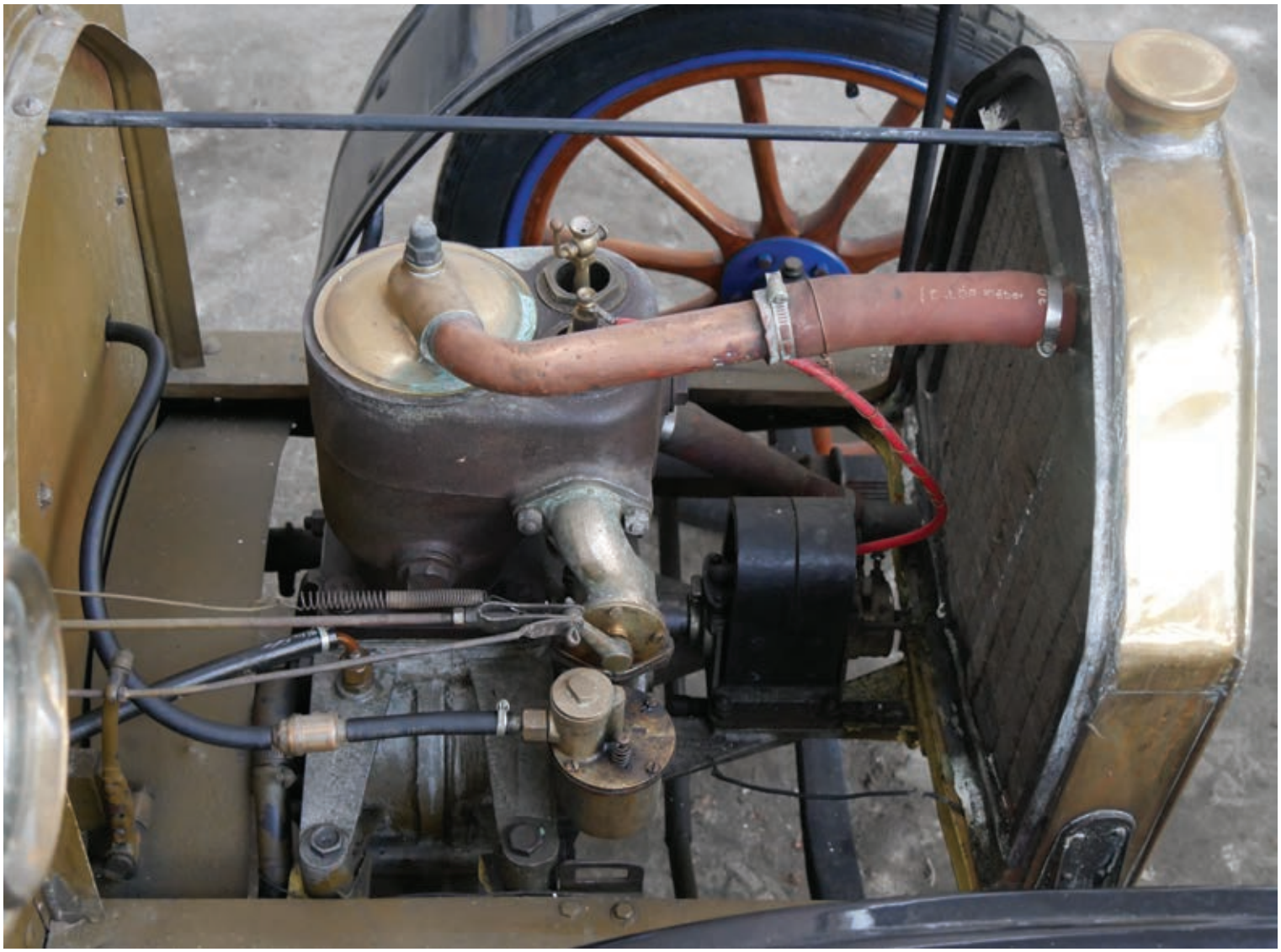
La voiture est bien complète et très saine. On notera le réservoir de torpédo, reconnaissable à la hauteur du bouchon de réservoir d'essence.

L'assise est en bel état et surtout, très confortable !

Le Zèbre Type A

1909

Il s'agit d'un très sympathique projet de remise en route pour pouvoir goûter au charme des teuf-teuf sans casser sa tirelire.
Une parfaite école pour mettre un pied dans les ancêtres et s'ouvrir à la voiture de collection d'avant-guerre.



Scène de vie à Boulogne-Billancourt, un tracteur Renault sors de l'usine.1928

Renault

circa 1926

Tracteur 15hp type LH

Chassis n°256545
Carte grise française

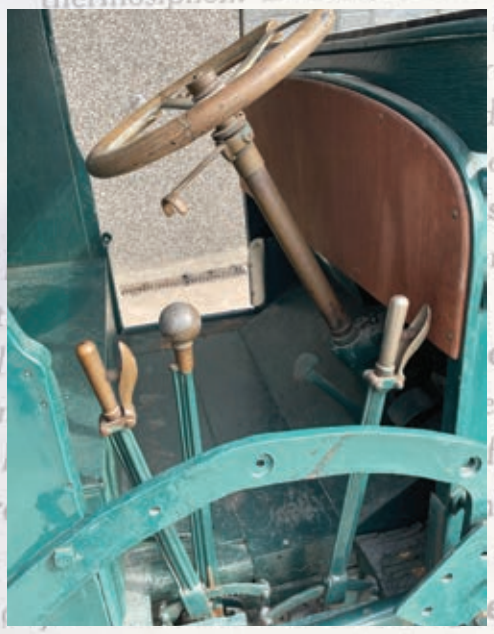
37

3 500 - 5 000 €

Un tracteur type IL12cv, très proche du nôtre à la difference de la puissance plus importante de notre moteur

Voilà peut-être une des fabrications Renault les plus rares du monde ! Blague à part nos recherches sur ce Renault type LH sont restés quasiment vaine. Peu de photos ou références à ce modèle ont été trouvées. Ce n'est pas complètement étonnant quand on sait que Renault changeait très rapidement de gamme et de nom de modèle, même avec une modification mineure sur la machine. Grâce à l'alésage noté sur sa plaque châssis, on sait cependant qu'il s'agit d'un moteur 15 CV avec une charge utile comprise entre 4 et 8 tonnes. Le type LH serait le premier des tracteurs routiers Renault.

Notre Renault Type LH est dans les mains du même propriétaire depuis vingt ans. Son précédent propriétaire, garagiste spécialisé dans les poids lourds le gardera plus de quarante ans et entreprendra une restauration complète du tracteur.

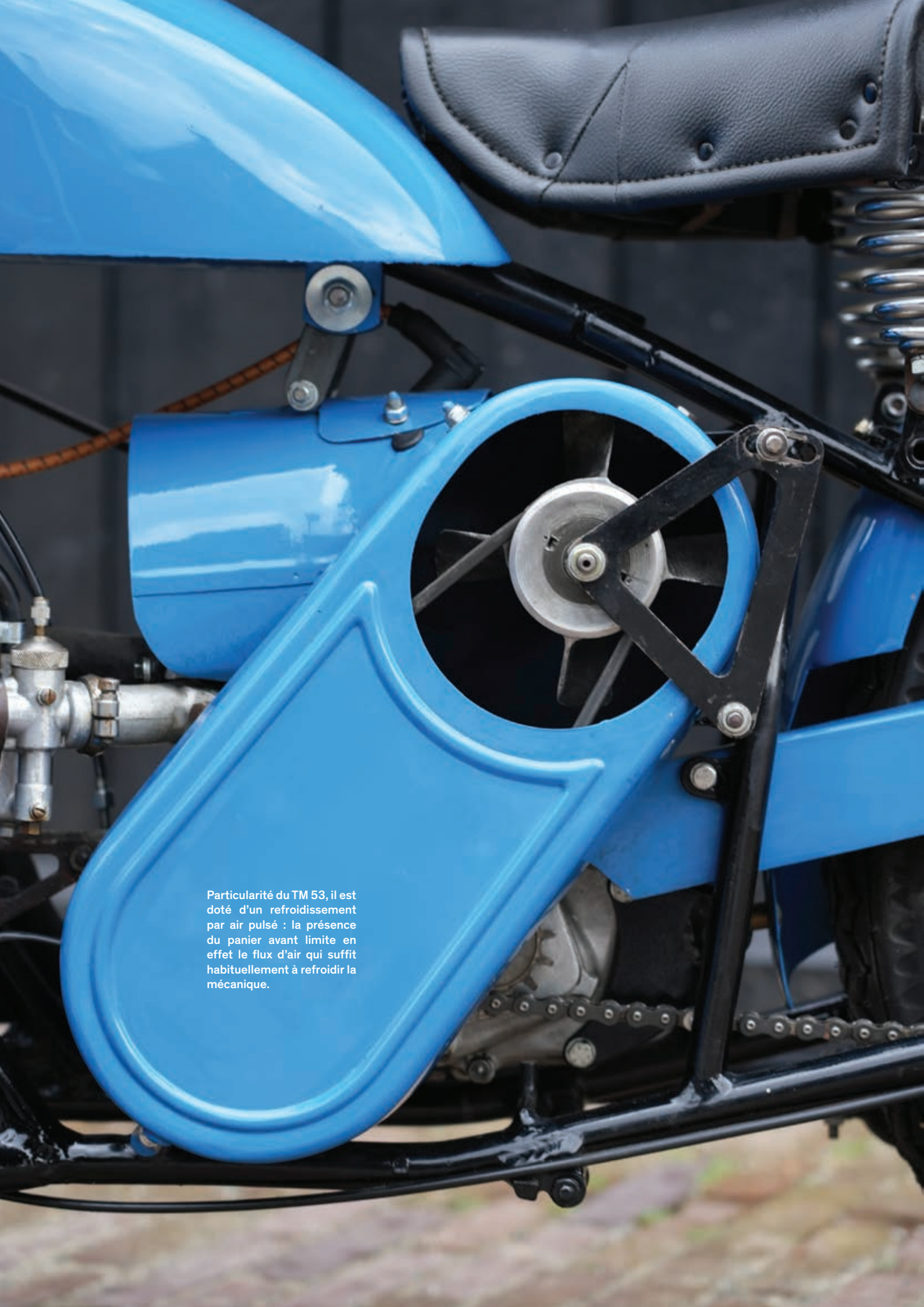


Le moins, que l'on puisse dire, c'est que l'intérieur est spartiate ! Il n'était pas question de confort mais d'efficacité et de solidité. On notera les deux leviers de freins.

Le vaillant quatre cylindres Renault est complet. Il nécessitera un redémarrage, n'ayant pas tourné depuis longtemps. On pourra lui adjoindre une dynamo, option d'époque, pour bénéficier des phares.

Notre Renault possède des roues jumelées à l'arrière pour repartir la charge au sol et améliorer la puissance de traction. Aujourd'hui encore, cette méthode est utilisée!

C'est donc l'ancêtre des véhicules tracteur routier français que nous vous proposons. L'occasion pour tout collectionneur de camions poids lourds de compléter sa collection avec la référence d'avant-guerre.



Particularité du TM 53, il est doté d'un refroidissement par air pulsé : la présence du panier avant limite en effet le flux d'air qui suffit habituellement à refroidir la mécanique.

Peugeot

Triporteur 53 TM

circa 1939

38

Chassis n° 381.634
Moteur n°53
Carte grise française

3 500 - 5 000 € / Sans réserve

Des pompiers avec comme véhicule d'interevention un 53 TM! Photo non contractuelle

Peugeot présente en 1939 son premier triporteur, le TM 53, dérivé du P53. Il est animé par un mono cylindre de 98 cm3 rendu célèbre par le globe-trotter Robert Sexé qui réalisa un tour d'Europe de 15 000 kilomètres à son guidon.

La carrière du tri Peugeot est interrompue par la guerre même si quelques exemplaires sont assemblés sous l'occupation pour les besoins de l'administration. Il réapparaît en 1945 et sera ensuite remplacé par les versions 54 et 55 TN, suivant l 'évolution du vélo moteur.

La belle frappe moteur à froid.

La selle avec ses épais ressorts est indispensable pour les longs trajets, l'arrière de notre triporteur étant rigide.

Le petit carburateur Gurtner avec double réglages : quantité d'air d'un coté et melange air essence de l'autre.

Coté technique, si la partie arrière du TM ressemble à celle du vélomoteur solo, le TM possède un cadre double-berceau et surtout une suspension avant à ressorts semi-elliptiques qui n'est pas sans rappeler le train avant de la 202. Le petit TM peut transporter une charge de 100 kg et rouler à 45 km/h grâce à ses trois vitesses avec commande au réservoir.

Ne cherchez pas les vitesses au pied sur cette Peugeot. Le levier de vitesse se situe au niveau du réservoir.

Peugeot triporteur 53 TM circa 1939

Le triporteur présenté est en parfait état, il méritera simplement une mise au point du carburateur. Voilà la parfaite machine pour circuler dans les paddocks des courses historiques ou pour partir pique-niquer un beau jour d'été. Rempli de champagnes, d'outils, ou de victuailles, à vous de choisir !

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

osenat arts & cars

Dimanche 16 avril à 14h

66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

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

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE*	DATE / *DATE*

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

COMMISSION ACHETEUR
L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
Interenchères Live :
• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).
• Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficience de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.
- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

TVA
Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :
Toute TVA facturée sera remboursée 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.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

1. AVANT LA VENTE
Caractère indicatif des estimations
Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.
L'état des lots
Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.
Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.
Exposition avant la vente
L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.
Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES
Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.
Comment enchérir en personne
Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur
Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.
Ordres d'achat
Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.
Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.
Les ordres écrits peuvent être :
- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :
+ 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat
Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.
Enchérir par téléphone
Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.
Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE
Conditions de vente
Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.
Accès aux lots pendant la vente
Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.
Déroulement de la vente
La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

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

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

BUYER'S PREMIUM

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

VAT RULES

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

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.

Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

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

Bidding by telephone

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

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.
Access to the lots during the sale
For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

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

Payment

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

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
N° compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

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

Export

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

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

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

Preemption right

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

Catalogue descriptions

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

LES CHAPEAUX DE ROUES
Salon automobile

RALLYE DU PYLA · Espérance Banlieues · Saint-Émilion

24-25 JUIN 2023
Ville de Saint-Émilion

Ventes aux enchères Osenat & Démonstration automobile

CHAPAL · Audi DBF Bordeaux · COYOTE · Château Soriard · AMV L'Légende · Jane luxury real estate · LES CORDELIERS

Entrée 7€
Gratuit -12 ans

EDMOND DE ROTHSCHILD HERITAGE · MOTUL · Les Vins de Saint-Émilion

Samedi 10h - 20h
Dimanche 10h30 - 18h

osenatrts & cars vente # 01

art et automobilia

01 Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham circa 1930
02 Affiche MCF – Géo Ham 1935
03 Plaque émaillée Goodrich – Géo Ham circa 1930
04 Bugatti Grand Prix, céramique, Guillaume Moreau Né en 1967
05 Boite « On voit tout avec le rétro magnétique Gré » Bvté SGDG circa 1950
06 Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy circa 1927
07 Affiche Salon de l'Autotomobile 1902 d'après Rochegrosse
08 Affiche Bayard – A. Clement Construc teur circa 1908 d'après Weiluc
09 Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines
10 Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906
11 Plaque emaillée Ferrari circa 1960
12 La calandre inclinée traverse paris, Gregorie Desmons, né en 1968
13 Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon
14 Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P 1939
15 Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960
16 Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960
17 Voiture à pédales cabriolet par Devillaine. Circa 1930
18 Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique »
19 Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière
20 Plaque d'égout en fonte – Renault – Billancourt

automobiles et motos de collection

21 Citroen 5hp type C3 1924
22 Ford Comète Monte-Carlo 1955
23 Salmson 2300 S 1958
24 Carrosserie Bugatti 57
25 Unic J3 carosserie MOM circa 1921
26 Avions Voisin C14 1936
27 Tricycle De Dion-Bouton circa 1902
28 Amilcar CC circa 1922
29 Avion Voisin C1 Coupé chauffeur Binder 1921
30 Ceirano 150 S 1926
31 Mathis EMY 8 cabriolet Gangloff 1936
32 Simca 5 découvrable 1938
33 Tricycle Comiot circa 1900
34 René Gilet J 1000 circa 1929
35 Moto Guzzi Sport 14 circa 1929
36 Le Zèbre Type A 1909
37 Renault tracteur 15hp type LH circa 1926
38 Peugeot triporteur 53 TM circa 1939

Si vous pensez posséder une automobile, un objet d'art ou d'automobilia dans l'esprit de cette vente, nous sommes à votre disposition pour en discuter et le mettre au catalogue de la prochaine vente osenatrts & cars #02

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

english catalog

motor cars/motor bikes

art & automobilia

auction #01

16 april 2023 / Paris

osenat / arts & cars original auction

Jean-Pierre Osenat
Président
Commissaire-priseur

Baptiste Nicolosi
Consultant
nicolosi.artsandcars@gmail.com
+33(0)6 40 60 78 76

Louis de Russé
Directeur Osenat Motorcars
l.derusse@osenat.com
+33(0)1 80 81 90 10

Stéphane Pavot
Automobiles de Collection
+33(0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Philippine Gueguen
Administration / Règlements
+33(0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Martial Castanié
Assistant
mars.castanie@gmail.com
+33(0)6 62 11 27 62

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

sale:
Sunday 16 April 14H
Salle Breteuil
66 avenue de Breteuil
75007 Paris
métro line 13 / Saint-François-Xavier
métro line 6 / Sèvres-Lecourbe

exhibition:
Renault Paris rive gauche
29 Quai de Grenelle, 75015 Parismétro
line 6 / Bir-Hakeim
Parking spaces in front of the exhibition site

Friday 14 April 18H/22H
saturday 15 April 10H/18H
Sunday 16 April 10H/12H

Consult our catalogues and leave purchase orders on www.osenat.com

Participate in this sale with :

DROUOT.com

INTERENCHERES

Why pass on our passion?

This is the question that every enthusiast should ask themselves. Not to pass on is to put one's passion at risk, to run the risk of it being forgotten.
As Pagnol said: «He who can feel passion, can inspire it».

And what about the auction in all this, you may ask? Well, it is undeniably a vector of transmission. It offers everyone the sweet dream of buying the object of their desire
(many have done so, few have regretted it) or simply to see, touch and hear exceptional cars that may not reappear for several decades.
It is an event in the microcosm of classic car enthusiasts, where people meet, get together, discuss and sometimes quarrel. In its own way, it keeps this small society alive.

With the OSENAtRTANDCARS sale, we wanted to bring pre-war cars back to the forefront, those that are the substance, the concentrate of the automobile passion.

Associating them with art is an obvious choice, as these two fields were linked at the time and still interact today. Sensory art is what pre-war cars are all about. Get a little too close and you will be carried away.

In these few pages you will discover the ideal garage that we have put together with Maître Osenat and Stéphane Pavot. It is made up of unlikely barn exits, cars in remarkable condition and ready to drive, and others needing some care before finding the tarmac.
They all have something special, a soul, a past that I hope our work has succeeded in highlighting and that, above all, will make you want to spend a part of your life with them.

I think... Well, I hope there's one up there who will raise his hand on a few lots.

Baptiste Nicolos

éditorial

art + automobilia

01 Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham circa 1930.....200/300 euros

02 Affiche MCF – Géo Ham 1935.....150/200 euros

03 Plaque émaillée Goodrich double face – Géo Ham circa 1930.....600/800 euros

04 Bugatti Grand Prix, terre cuite, Guillaume Moreau, né en 1967.....500/800 euros

05 Boîte « On voit tout avec le rétro magnétique Gré » Bvté SGDG circa 1950.....
.....100/200 euros /Sans réserve

06 Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy circa 1927.....600/800 euros

07 Affiche Salon de l'Autotomobile 1902 d'après Rochegrosse.....800/1000 euros

08 Affiche Bayard – A. Clement Constructeur circa 1908 d'après Weiluc.....1500/2000 euros

09 Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines.....8000/10000 euros

10 Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906.....2000/3000 euros

11 Plaque emaillée Ferrari circa 1960.....7 000/9 000 euros

12 La calandre inclinée traverse paris, Gregorie Desmons, né en 1968.....600/800 euros

13 Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon.....350/450 euros

14 Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P 1939.....3000/5000 euros

15 Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960.....
.....600/800 euros

16 Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960.....200/300 euros

17 Voiture à pédales cabriolet par Devillaine. Circa 1930.....500/600 euros

18 Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique ».....100/200 euros

19 Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière.....100/200 euros

20 Plaque d'égout en fonte – Renault – Billancourt.....100/200 euros/ Sans réserve

Tour de France 1969, the Ferrari 250 LM «5891» of the Scuderia Filipinetti, driven by Jean-Pierre Rouget and Jean Depret.

We are pleased to present you twenty unique pieces, selected with care and passion! More than Automobilia, it is through the prism of art objects that we want to present you this selection linked to the history of the automobile. A selection of high quality, mainly oriented towards pre-war cars, but not only...

We wanted to bring to the forefront both century-old pieces and more contemporary works such as the one by Grégorie Desmons, which we invite you to discover in the following pages... An eclectic range of objects that can be coveted both by enlightened bidders - wishing to complete their collection - and by new buyers in search of their first collector's items.

An exciting search for objects, which has led us to make choices in order to offer you our most beautiful finds, all of which have a little story behind them, or are an integral part of automotive history.

I am convinced that all lovers of beauty will find their happiness here and will be seduced by our selection of objects dating from 1901 to 2023! 122 years of automotive passion.

Notes to buyers:

- Items will be moved immediately after the sale and stored in Fontainebleau or Paris. - All lots are sold «as is».
The three-day exhibition of vehicles and automobilia objects allows each buyer to observe each lot in order to observe it with full knowledge of the facts. Please do not hesitate to contact our specialists for further information.

Geo Ham, master of speed.

Georges Hamel, known as Géo Ham (1900 - 1972) is one of the greatest French poster artists and illustrators of the inter-war period, as part of the Art Deco movement.
He graduated from the Ecole Nationale des Arts Décoratifs in Paris in 1918, he was already passionate about motor sports and very quickly made his mark in magazines such as
Omnia or Illustration.

Geo Ham was for nearly 30 years omnipresent in the world of the automobile, so much so that his work could be found in advertising catalogues, press advertisements, magazine covers and illustrated articles, and the publication of works on the themes of the automobile and aviation.

A great artist and an experienced technician.

In addition to his talent as a draughtsman, Géo Ham was a fine connoisseur of the mechanics he sketched; he knew the world of the automobile from the inside.
A true fanatic of modern mechanics, he even participated in the Monte Carlo Rally in 1932 and the 24 Hours of Le Mans in 1934!
Skilled behind his drawing board, he was also skilled with cameras. The images he captures are then used as a basis in his workshop to perfect his sketches taken on the spot! Also, for his travels on the circuits of France or for his more personal trips, Géo Ham drove a Bugatti Type 40 ; a true enthusiast!

In addition to the world of cars and aviation, Géo Ham was also a motorbike enthusiast. Motorbike racing gave him the ability to capture the movement and speed of these machines launched at full speed on the circuits. He was also present at the trackside to get to know the special atmosphere of the races and enjoyed talking to the drivers.

He is a world-renowned artist who captures the sensations of the drivers notably through his Indian ink drawings, or in his colourful posters announcing the greatest motor racing events from the 1920s to the 1950s, Geo Ham captured with his pencil the most beautiful hours of motor racing.

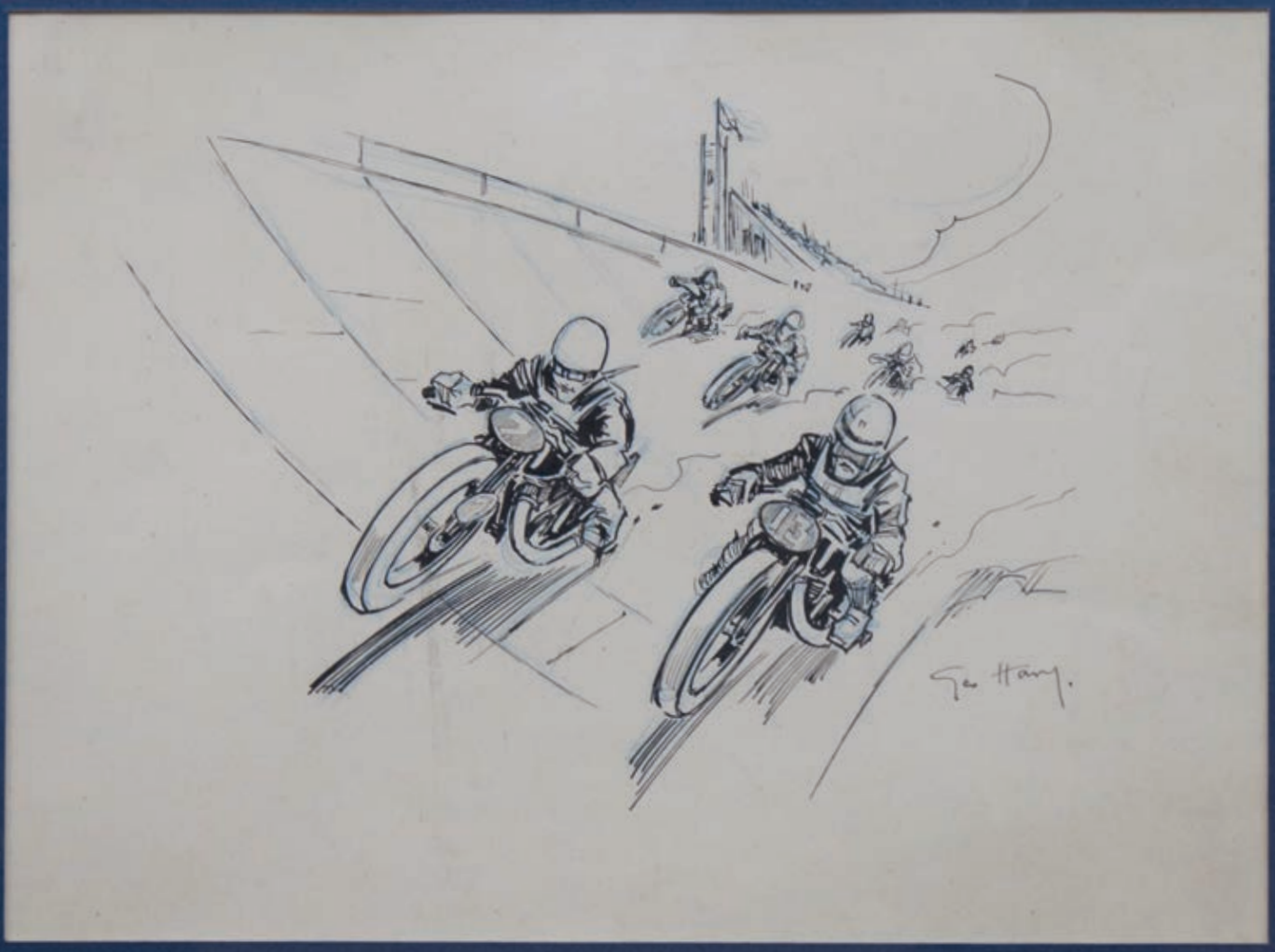
Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972
Drawing H. 23cm x W. :31cm
Frame H. 40cm x W.: 49.5cm Circa 1930.
Very good condition. India ink.
Motorbike race on the Montlhéry ring.

1 200 - 300 €

circa 1930

Montlhéry, 2/10/27, [Grand Prix de France du Motocycle Club] departure of the 350 cmc motorbikes : [press photograph] / [Agence Rol] Agence Rol. Photographic agency.



Affiche MCF – Géo Ham

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972
Grand Prix Automobile organised by the Motocycle Club de France, 1935.
Poster, printed by Max Courteau, Paris, dated 6.35.
40 × 30 cm.

2 150 - 200 €

1935

A few weeks after his victory at the MCF Grand Prix 1935, Raymond Sommer on his Alfa-Romeo Typo B (P3) won with the same car the Grand Prix de Picardie 1935.

Motocycle Club de France was founded in 1903.
Society for the encouragement of tourism and motorbike and car sports. The Motocycle Club de France also organised its Grand Prix de France from 1924 to 1937, with the participation of both national and international competitors. After the war, the name was changed to Critérium de vitesse MCF from 1960 to 1971.

In 1935, the following categories will compete in this GP motorbike event:
175cmc, 250cmc, 350cmc and 500cmc and for cars and cycle-cars of 750cmc, 1.100cmc, and 1.500cmc. In the top category of over 1,500 cmc with compressor, Bugatti, Maserati or Alfa Romeo are competing. It is one of them that Geo Ham has chosen to represent to evoke this race; the Tipo B (P3) ! Also, it was two Alfa Romeo 3Ls - with Raymond Sommer in the lead - that won, followed by a Bugatti on the third step of the podium.

Plaque émaillée Goodrich – Géo Ham

circa 1930

Géo Ham (Georges Hamel) 1900-1972 «Goodrich security».
Double-sided rectangular enamelled plaque, signed Géo Ham on the right.
«Goodrich tyre safety, on sale here».
Editions «Emaillo- Gravure-Paris».
Circa 1930 . 80 × 60 cm.
Various accidents, recto/verso.
Bibliography: «Plaques émaillées de nos garages» by B. Rihet, editions «La mémoire du temps», work reproduced on page 174.

3 600 - 800 €

Recto

Verso

Bugatti Grand Prix, terre cuite, Guillaume Moreau, né en 1967

Sculpture, Bugatti Grand Prix, terracotta, unique piece, signed on the side G.Moreau.
33 × 19 cm.

4 500 - 800 €

Boîte «On voit tout avec le rétro magnétique Gré» Bvté SGDG

Rectangular cardboard box, new from stock. A magnetic plate at the bottom to hold the 10 new accessories.
Containing 3 small soliflores / 3 large soliflores / 2 ashtrays / 1 mirror / 1 small book holder.
On the back of each accessory, two magnetic bars for fixing.
The accessories measure approximately 10cm.
Accidents and repairs to the box.
H.: 8cm, W: 26cm, L: 6cm

5 100 - 200 €

circa 1950

Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy

H. 78cm, w.: 119cm wide. Canvas poster.

6 600 - 800 €

circa 1927

Aiglon, a little known French brand, was born in 1902 in Argenteuil and died out in the mid 1950s. Quite famous before 1914, it was in the aftermath of the First World War that the financially strongest brands such as Peugeot, Alcyon or Terrot were obliged to buy up smaller brands with good reputations - such as Aiglon - in order to face up to the foreign manufacturers who were competing. Thus, Peugeot first absorbed Griffon in 1921, before buying Aiglon in 1922 and bringing this ageing brand up to date, but which had an already well-established network of agents.

In 1922, the Aiglon brand became part of the «France Motor Cycles» (FMC) group, a subsidiary of Peugeot, alongside Griffon and Météore. Many cycles were then similar in every respect; only the commercial name differed, materialized by a different inscription on the tank.

So the motorbike shown on this poster could evoke a new arrival at Aiglon in 1927: the A-505, a 350cc 3-speed tumbler, which the firm presented as «Nervous and Fast». In reality it was the new Peugeot model - the P105 - presented at the October show of the same year. The same motorbike was also distributed under a different name at Griffon, the G505. A commercial strategy of the Sochaux-based firm, which through its subsidiary France Motor Cycles sold its cycles through distributors and Aiglon agents already installed in France.
It is easy to guess that this poster - from the art deco period - promoted the new Aiglon model, the A505, signed with a superb illustration by Bernard Lancy.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
Un an 14 fr.
15 fr.
20 fr.
Edition de luxe
France. Un an. 30 fr.
Etranger. — 40 fr.

22 Décembre 1901. — N° 171
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arr.)

PUBLICITÉ
Pages de couverture, la ligne. . 1 fr. 50
La Page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 500 fr.

La « une » de la revue « La vie au grand air » en date du 22 décembre 1901, présentant une photo de la vue d'ensemble de la nef du Grand-Palais lors du 4ème Salon de l'Automobile et du Cycle.

(Cliché F. Dorel.)

LE SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE AU GRAND PALAIS.

Vue d'ensemble de la grande nef, prise de la galerie du premier étage.

Affiche Salon de l'Automobile 1902 d'après Rochegrosse

Poster signed lower right «G. Rochegrosse».
Printed by Barreau in Paris. 162 × 92 cm, canvas covered.

7 800 - 1 000 €

The 3rd edition did not take place in June 1900 but from January 25 to February 10, 1901, and it was at the end of the same year under the name of the «4th International Exhibition - Motorcycle and Sports Show», that the Show was organised, from December 10 to December 25, for the second time at the Grand Palais!

Indeed, it was during the Universal Exhibition that the Grand Palais was inaugurated on May 1, 1900, and it served as the setting for the Motor Show, Cycle Show and Sports Show until 1961.

The history of these pioneers, such as Baron Étienne van Zuylen van Nyevelt - the first president and founding member of the Automobile Club de France (ACF) in 1895 - who from 1899 to 1913 was the organiser of a legendary show.

Affiche Bayard – A. Clément Con

H. 113cm, l. : 115cm. Canvas poster. Very good condition. Signed Weiluc, Societé Nouvelle d'Art et Décoration.

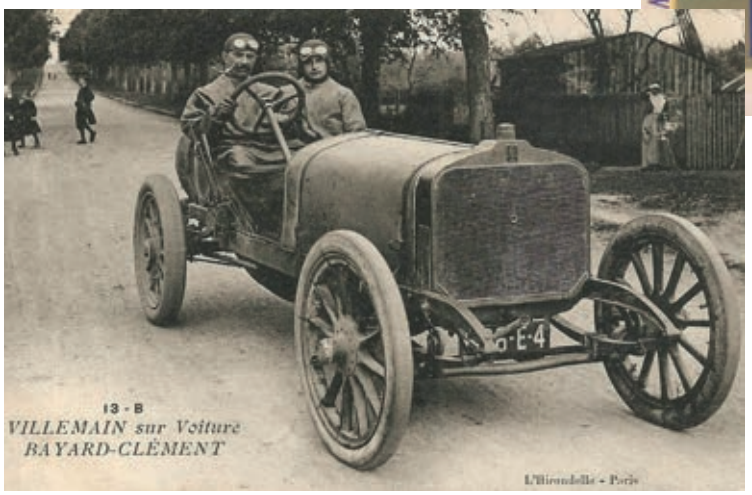
8 1 500 - 2 000 €

Gustave Adolphe Clément (1851-1928), known as Clément-Bayard, was one of the pioneers of the Automobile in France. At the turn of the 19th century, he abandoned the construction of bicycles for tricycles and quadricycles before developing his automobile and aeronautical activities until 1922.

Adolphe Clément, took the motto of the knight of the same name: «Bayard: the knight without fear or reproach», a character who is said to have saved the town of Mezières from an invasion in the 16th century, where he was originally from. The Council of State having accepted the change of his patronymic, Clément's cars were then marketed as «Bayard A. Clément constructeur» associated with the knight's motto «sans peur et sans reproche».

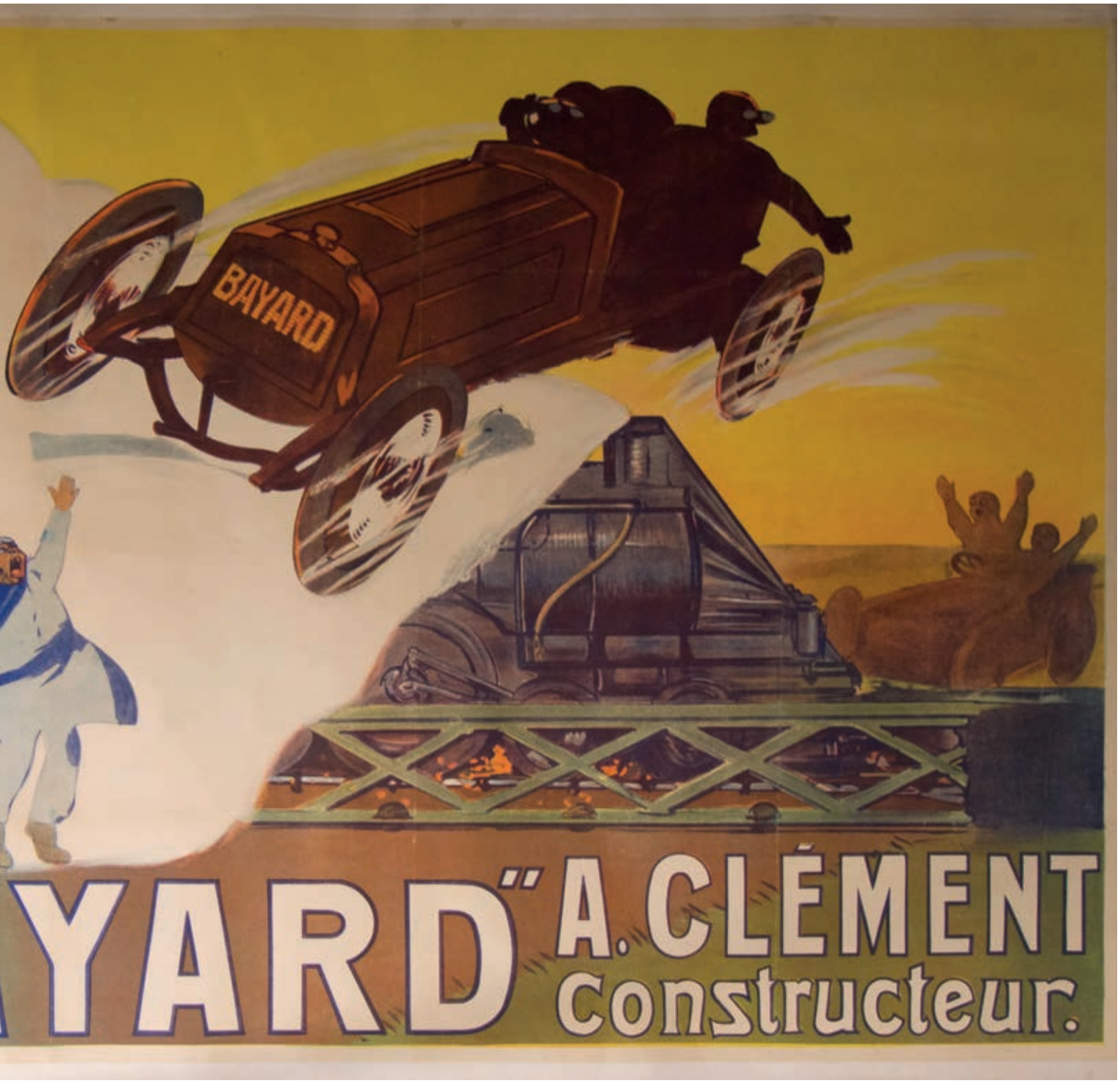
The first car bearing the Clément name dates from 1897, but it was in Levallois-Perret that his factories prospered. Built on the Quai Michelet in 1903, the factory quickly became the largest in France, in 1904! The factory, considered as a masterpiece of industrial architecture, was sold to André Citroën in 1921, which he devoted from 1948 to 1988 to the assembly of the Citroën 2CV. These mythical buildings were sold to the city of Levallois for demolition in 1988, to make way today for housing buildings.

This poster signed by the artist WEILUC (Lucien-Henri Weil, 1873-1947) bears witness to the humour of this illustrator who worked with a number of newspapers and humorous weeklies in the first part of the 20th century, such as the magazine Le Frou-frou. Here the illustrator flies the Clément-Bayard through the air with the greatest of ease, narrowly escaping an oncoming train.



structeur d'après Weiluc

1908



Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines

Poster for the double victory of the Richard-Brasier automobiles in the Gordon Benett race, 1904 and 1905.
Lithograph printed on paper, after Henri Bellery-Desfontaines (1867-1909).
H. 92cm, W: 115cm. Canvas poster.

9 8 000 - 10 000 €

Théry racing, at the Baraque bend, during the Gordon-Bennett automobile cup, 5 July 1905 [press photograph] / [Agence Rol] Agence Rol. Photographic agency

The particularity of this race lies in its rules which impose that the annual event will be organised by the country that won the previous edition, and that only the nationality of the car manufacturer counts. On 5 July 1905, more than 80,000 spectators and 200 journalists attended the race, which was won, as in the previous year, by Léon Théry in a Richard-Brasier with an eleven-litre, 96 bhp engine, in 7 hours and 2 minutes at an average speed of nearly 80 km/h.

This 1905 poster consecrates both the triumph of the Art Nouveau style of the early 20th century, characterised by its curved lines, and of Richard-Brasier automobiles thanks to its driver Léon Théry. A rare testimony of the first hours of French glory in automobile competition.

Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906

Inauguration of the Simplon tunnel, Milan International Exhibition 1906.
Signed by Leopoldo Metlicovitz, 1906.
Lithograph (on stone) - Printer G. Ricordi, Milano
W. 68cm, H. 102cm.

10 2 000 - 3 000 €

For six months, from 28 April to 11 November 1906, Milan hosted the International Exhibition on the theme «Science, the City and Life». For the first time an international exhibition focused on man, society, work and transport. The poster shown here is from the exhibition celebrating the opening of the Simplon Alpine tunnel in 1906, which provided a direct link between Paris and Milan via Switzerland. It is one of the most famous and successful designs by Metlicovitz (1868 - 1944), an Italian painter and poster artist.

Plaque émaillée Ferrari

circa 1960

11

Rectangular enamelled Ferrari dealer plate, with Cavallino Rampante decoration on yellow background.
Aluminium frame. Good condition.
H. 87cm, W. 45cm, D.: 3cm.
Provenance: Marc Nicolosi, always presented as coming from Filipinetti.

7 000 - 9 000 €

Scuderia Filipinetti, 10 years of automotive passion made in Switzerland! (1962 - 1973):

Georges Filipinetti (1903-1973), known as the «Minister» or «the Boss», a motor sport enthusiast, is the man behind the eponymous Scuderia, which was born in 1962. Filipinetti's ambition? To showcase the talent of Swiss drivers and represent Switzerland on international circuits, both in Formula 1 and in the 24 Hours of Le Mans. A strategy implemented through his private racing team, independent of any factory. The Swiss National Team was quickly renamed after its charismatic founder: Scuderia (Georges) Filipinetti.

Minister of the Republic of San Marino in 1967, a shrewd businessman and a man of unparalleled character, Filipinetti liked to define himself as a condottiero, wanting to live for his passions and ideas. In the early 1950s he became a Ferrari dealer in Switzerland and created SAVAF (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Ferrari). This was the beginning of a long history between the prancing horse brand and Filipinetti...

Georges Filipinetti was a perfect gentleman, living in the Grandson castle, on the banks of the Neuchâtel lake in Switzerland, surrounded by his medieval armours on the one hand, and his tubular bodies on the other hand, it is there that he receives and gives his instructions to his team before the sporting events like Le Mans 1967.

Caroll Shelby said of him: «He was not only a perfect gentleman of the 'old school', he was also a man who spent a large part of his life giving to others. Indeed, according to legend, Filipinetti gave Shelby a 57 Bugatti as a token of friendship!

Scuderia Filipinetti is one of the most popular private Scuderia in the history of Ferrari at Le Mans, just like Luigi Chinetti's N.A.R.T: North American Racing Team, or Jacques Swaters' Ecurie Nationale Belge - Francorchamps. Between 1962 and 1973, the coat of arms of Scuderia Filipinetti was displayed on a number of vehicles entered in official competitions: Ferrari, Ford, Porsche, Serenessima, Lola, Chevrolet, etc.

As for the Ferraris, in 1963, two Ferrari 250 GTOs were ordered new for the Grand Touring World Championship with Jo Siffert and Herbert Muller as drivers. For the 1965 Le Mans 24 Hours, the Scuderia entered the 250 LM s/n 5899. After an accident, it was «repaired» with a Porsche 906 body! It should also be noted that Henri Pescarolo raced for the Scuderia at the wheel of a 512F - «F» for Filipinetti - prepared by Parkes, during the 1971 Le Mans 24 Hours. It was in 1972 that the team obtained one of its best results - still at Le Mans - with a seventh place - obtained thanks to the Ferrari 365 GTB/4 «Daytona» of Mikel Parkes, Jean-Louis Lafosse and Jean-Jacques Cochet.

A fantastic decade during which many homeric races followed one another, source of sensational successes, sometimes marred by tragic accidents. It was the death of the «boss» - in 1973 - that sounded the death knell for this epic Swiss racing team.

This enamelled plaque is an opportunity to relive the Ferrari myth of the 1960s, that of Filipinetti and his drivers.

SCUDERIA FILIPINETTI

One of Scuderia Filipinetti's greatest successes was a sixth place in the 1965 Le Mans 24 Hours with the 250 LM #6119 driven by Dieter Spoerry and Armand Boeller.

June 12 and 13, 1971: The one and only time Pescarolo will drive a Ferrari in competition is during this edition of the 24 Hours of Le Mans, accompanied by Mike Parkes in this Ferrari 512-F of the Scuderia Filipinetti.

La calandre inclinée traverse Paris, Gregorie Desmons, né en 1968

Evocation of a BNC 527
The drawing is cut out of an authentic Michelin map of the Paris region, dating from the late 1920s.
Frame with glass window W. 70cm, H. 50cm.
Floating map W. 50cm, H. 30cm

12 600 - 800 €

Gregorie Desmons is a passionate poster artist and driver of pre-war sports cars.

In love with cars, and their lines, he has a very personal vision where the dream of a past he did not know is mixed with his interpretation on paper: he creates the dull roar of the vintage car with his inks on paper.

In the studio, each ink drawing is a sporting challenge that is accomplished with a rapid and expressive line. «I work with suggestion rather than realism of form, my drawings capture the speed, the deformation of the car and its dynamics. My constant research, my obsession for historical vehicles leads me to a new approach where the past is grafted with Michelin maps from the 20's, which gives the imprint of the past and the colours on the roads like veins (...) on which I delicately cut the graphic forms obtained by the sliding of the ink on paper.

My works are the result of a passion where the perfect form is not the goal but the capture of a moment where speed is king with the imagination that accompanies the line.

Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon

With Michelin beaded edge tyre 710X90
Wheel no longer in use, dedicated to decoration
The first aluminium wheel invented by Ettore Bugatti
A sculpture in itself.

13

350 - 550 €

Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P

Control stick of the Bugatti 110P composed of three aluminium elements.
Wooden base made to measure.
Bibliography: «The Bugatti 100P record plane» by Jaap Horst, «Violaero» editions, piece reproduced on page 38.

14 3 000 - 5 000 €

1939

Many Bugatti e
mechanics as t

In 1937, on Ett
engines from th
lightness and e
experimental r

An innovative a
ders with a cap
begenning of th
du Débarcadèr
family since 19
war, it became

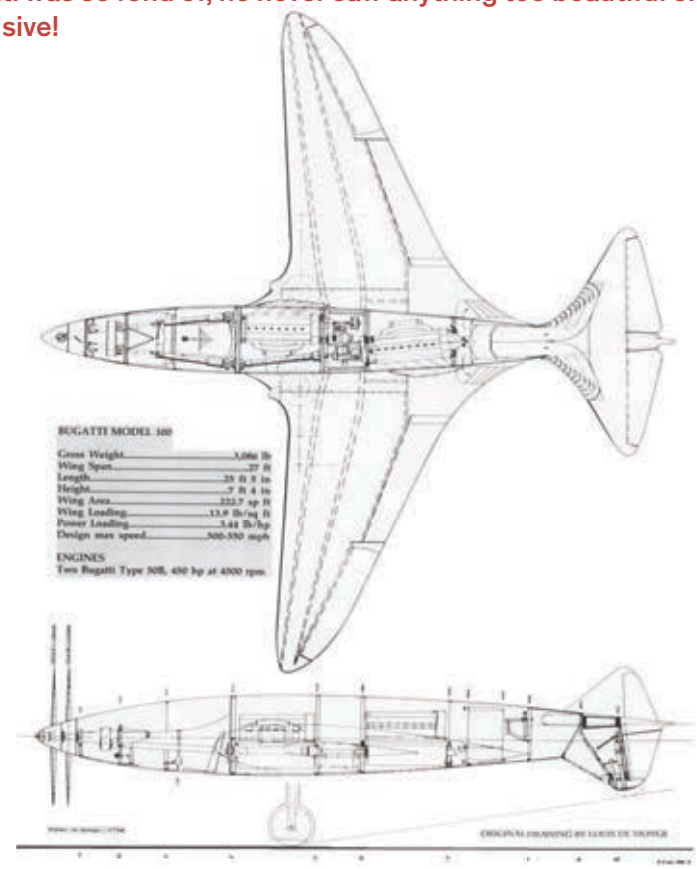
nthusiasts know the genius of Ettore Bugatti for his automobile creations, others for his railcars powered by the same the famous Bugatti Royales Type 41, but how many know of the genius of the boss put to the service of aviation?

ore's initiative, Viscount Louis de Monge was asked to design the ultimate aeronautical machine powered by two 8-cylinder he Bugatti Type 50. The instructions were clear: for a record-breaking aircraft, Ettore demanded «the greatest possible xtreme power thanks to the latest Bugatti engine», that of the Type 50. The two men worked closely together to create an ecord plane, which never actually flew...

ircraft, both in terms of design and mechanics, a 16-cylinder engine resulting from the addition of 8 Type 50 B-1 cylin- acity of 4,700 cm3. The Bugatti 100 P was initially planned for the Deutsch de la Meurthe Cup race of 1938, but with the he Second World War in 1939, the race was cancelled. Designed and developed in the 15th arrondissement of Paris, rue e, between 1937 and 1940, the aircraft was dismantled and moved to the Château d'Ermenonville, owned by the Bugatti 38. Despite searches by the Germans, who had heard of the plane, it was not found. When it was rediscovered after the clear that the plane was still a prototype.

The aircraft was recovered in 1960 by Serge Pozzoli, who offered it to the Musée du Bourget, but the they refused refused, due to lack of space! In addition to the interest of the Schlumpf brothers in acquiring the aircraft, it was in the 1970s that the complete fuselage of the aircraft was shipped to Detroit in the United States, where it is now on display at the Experimental Aircraft Association (EAA) museum in Oshkosh.

The Bugatti 100P, an exceptional aircraft, with this aluminium handle, is a testament to the quality of workmanship that Ettore Bugatti was so fond of, he never saw anything too beautiful or too expensive!



Made entirely of birch by the Novum_Paris cabinetmaking workshop, the round shape of the base recalls the curved forms of the plane created by Ettore Bugatti and Louis de Monge. The relief, carved into the wood, represents the topography of the Orléans region, around Etampes. Etampes was the starting point for the «Coupe Deutsch de la Meurthe», the aviation race for which the Model 100P was designed and built.

Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960

A children's pedal car featuring a Maserati single seater by Giordani, model Sprint Maserati GN of 1966.
Dimensions: L=1000mm W=530mm Weight (Kg): 7.2kg

Pressed steel body, painted red, ESSO decals on rear, white upholstered seat back. Caliper pedals, black plastic steering wheel, wheels with solid rubber tyres. Nice patina. Missing windscreen and seat.

16 200 - 300 €

« Roll on youth! »

Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960

A child's pedal car featuring a Ferrari 156 Sharknose, by Morellet Guerineau, French made, circa 1961. 110 cm long.

Stamped steel body, finished in Rosso Corsa livery with prancing horse decals, seat painted white. Stirrup pedals, white plastic steering wheel with brand logo, wheels with solid rubber tyres. Nice patina. Missing and worn.

15 600 - 800 €

Voiture à pédales cabriolet par Devillaine Circa 1930

A children's pedal car featuring a 1930's sheet metal cabriolet. Original condition. Circa 1930. Size: 100 X 40 cm.

Pressed steel body, painted red, representation of the bonnet folded at the rear, spare wheel on the trunk and gear lever on the right side. Caliper pedals, three-spoke iron steering wheel, wheels with solid rubber tyres and wooden seat.

17 500 - 600 €

Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique »

18

Wolf skin. Lining: checked fabric.
End of the 19th century - beginning of the 20th century Height : 1,05 m - Width : 0,45 m
100 - 200 €

Coat reputed to be made of wolf skin for the aircraft pilot of the Great War or the automobile driver of the early days: the Automobiliste.

Double-breasted cut, lined knight's collar in a lighter shade, closed with large black buttons on the front and knight's collar strap. Interior lined with fabric. Inside pocket. Two side pockets on the front. Coat worn in good condition. An essential piece of early motorists' wardrobe, worn for protection from the elements; cold weather clothing!

Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière.

19 100 - 200 €

Military inspired jacket with 8 buttons signed «La Belle Jardinière - Paris» in brass on the front, sewn armband «Salon de l'Automobile» on the left arm. Braids on the shoulders, «SA» embroidery on the collar, and «19» on the left chest. Trousers with red piping. Handwritten inscription « Chaneberat « ? in the lining of the trousers. Made by «La Belle Jardinerie - 2 rue du Pont Neuf à Paris»; specialist of made-to-measure clothes, uniforms and accessories for the motorist at the end of the 19th century - beginning of the 20th century. Good condition. Restitch the seam on the left shoulder. Dimensions: back 75cm; sleeves: 60cm; shoulder width: 45cm; trouser length: 90cm

After an interruption during the first world conflict, the Salon de l'Automobile is back in 1919 with this name now known by all! This 15th edition was inaugurated by Raymond Poincarré in the Grand Palais with the first Citroën, the Type A, as the star of the show. This was the first French car to be built at 100 units per day.

Plaque d'égout en fonte «Renault – Billancourt» Avant-guerre

63cm diameter
5cm thick
Weight: very heavy
Pre-war

20

100 - 200 €

A decorative object which will remind of the Renault factory in Boulogne-Billancourt (1929-1992). Plate coming from the Renault Billancourt factory of the Seguin island, major witness of the history of the workers' movement. One of the last pieces of evidence of the French industrial heritage which was the industrial lung of France. A piece of the factory where your classic car was made.

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

osenat arts & cars

Dimanche 16 avril à 14h

66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

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

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE* — DATE / *DATE*

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

automobiles

21 Citroen 5hp type C3 1924..... 5 000/8 000 euros / Sans réserve
22 Ford Comète Monte Carlo 1955.....12 000/15 000 euros
23 Salmson 2300 S 1958.....10 000/15 000 euros
24 Carrosserie Bugatti 57.....7 000/9 000 euros / Sans réserve
25 Unic J3 carosserie MOM circa 1921.10 000/15 000 euros / Sans réserve
26 Avions Voisin C14 1929.....25 000/35 000 euros / Sans réserve
27 Tricycle De Dion-Bouton circa 1902....50 000/60 000 euros
28 Amilcar CC circa 1922.....15 000/20 000 euros
29 Avions Voisin C1 Binder 1921.....100 000/150 000 euros
30 Ceirano 150 S 1926.....20 000/25 000 euros
31 Mathis EMY 8 cabriolet Gangloff 1936...50 000/60 000 euros
32 Simca 5 découvrable 1938.....1 000/2 000 euros / Sans réserve
33 Tricycle Comiot circa 1900.....45 000/55 000 euros
34 René Gilet J 1000 circa 1929.....10 000/15 000 euros
35 Moto Guzzi Sport 14 circa 1929.....14 000/18 000 euros
36 Le Zèbre Type A 1909.....12 000/15 000 euros
37 Renault tracteur 15hp type LH circa 1926...3 500/5 000 euros
38 Peugeot triporteur 53 TM circa 1939...3 000/5 000 euros / Sans réserve

Notes to buyers:

- Vehicles will be removed immediately after the sale and stored in Fontainebleau. 250 euros excluding taxes will be charge for each vehicle.

-All lots are sold «as is» The three-day exhibition of vehicles and automobilia items allows each buyer to observe each lot in order to bid with full knowledge of the facts. Please do not hesitate to contact our specialists for any further information.

Remerciements à :

Adèle Catherine
L'Amicale Salmson
Gilles Fournier
Pascal Courteault
Nicolas Anderbegani
Etienne Rovillé
Martin Cassard
Julien Dubrulle
Mario Montanaro

The pre-war era at your fingertips!

Brunch at the ACF or long drives in the French countryside, the choice is yours.

Citroën

1924

5hp type C3

Engine n°VA72762
Chassis n°40165
French registration

21 5 000 - 8 000 € / No reserve

Who never has smiled at the passing of a 5hp ? Some cars are engraved in the collective imagination, and Citroën's little popular car is certainly one of them. All the great collectors have owned one, as a torpedo, saloon, baker's wagon, cabriolet or coupé. The example offered today, bodied as a covered van, is most probably the work of a local coachbuilder, typical of the pre-war period. It will delight the aficionados of the patina, a real trip back in time.

Our 5hp is ready to face the spring rallies. Its current owner has kept all the bodywork in its original condition but has had a serious mechanical overhaul carried out to be able to drive it serenely. Running gear, engine and electrics have been checked and changed if necessary (invoices available to buyers). The icing on the cake is the addition of a sunroof to take advantage of the refreshing wind on long summer days.

A spartan but efficient dashboard, a comfortable bench seat and a touch of chic with the beautifully patterned door panels, that's all you need to enjoy the pre-war thrill.

proves that it has not usurped its reputation of reliability.

Edmond Moyet was responsible for the design of the Citroen 5HP. He was also the father of the first Amilcar cyclecar and that is why the 5HP is so similar in design. Two years after the release of the first Citroën, the type A, replaced in June 1921 by the type B, the 5HP was officially presented at the Paris Motor Show in October 1921, its real name being the type C. This model was approved by the mining department on 29 November and series production began in June 1922. It is in a new factory of 7 hectares and located at Levallois that the majority of the 5HP left, this construction required 6 months from where the time lag between the production and the presentation. Indeed the installations of the Quai de Javel were not sufficient for the production of all the models. In 1925, there were 5,000 Citroën agents in France, and this network was extremely efficient. The commercial success was enormous. This often yellow car was nicknamed the «Citron». The «factory» range of bodies offered: the 2-seater torpedo

«cul de poule», the 3-seater torpedo «faux trèfle» or 8-seater «trèfle», the 2-seater cabriolet called the «Coupé docteur» and finally the utility version for delivery nicknamed the «boulangère». Fuel and oil consumption is low, maintenance costs are reduced to a minimum, and the general equipment is complete, including a spare wheel with tyre, electric headlights and horn. The reliability and sturdiness of its mechanics allowed this emblematic model to run and still be regularly used until the 1960s. Women particularly appreciated its small size and ease of driving; nothing has changed today. After nearly 80,000 examples, the marketing of this model was stopped in May 1926.

The small four-cylinder engine is powered by a high voltage RB magneto. Note the brand new electrical system.

Engine stamps, present on the crankcase mounting bracket.

Notice to the young collectors or those a little more experienced with the nostalgia of the grandfather's van. This 5hp is a perfect entry into the pre-war world or a fun bonus to use as a support car in pre-war events. So go ahead, crank it up !

For transporting spare parts for rally assistance or the Sunday picnic, the utility part comes in handy.

The swan song.

Ford Comète Monte-Carlo

1955

Chassis n° 2699 (Last production number)
Body n° FMC 2172
Engine n° 4F39FM3003924
French registration
Four speed Pont-à-Mousson gearbox
Full history of all owners

22 12 000 - 15 000 €

Ford Comète entered by Le Guezec and Duval in 1953 at the Monte Carlo Rallye Automobile, the origin of the name Monte Carlo?

Our Ford Comet Monte-Carlo is in the same family since the end of the 70s. It was the dream of a father, a garage owner in the Paris region for three generations. After consummating his desire, the car was quickly put away and forgotten. We rediscovered it in 2022, immobile for over forty years.

The dashboard is complete, except for the radio and the cigarette lighter. The speedometer on the left of the dashboard was an option to have a rev counter, otherwise it was simply marked Monte-Carlo Comete.

All the interior upholstery is original, with time and care, some of it will surely be kept. In a subtle way, Facel signs the body construction with a badge on the side of the seat.

Crédit Photo : Martin Cassard

Part of what makes this car special in our eyes is its serial number. Indeed, after our research, it turns out that the total production of Ford Comète Monte-Carlo amounts to 699 units. (2.001 à 2.699). We were therefore unaware during our first encounter with the Ford, that it was the last Monte-Carlo to leave the Poissy factory. The Facel Metallon nameplate is also present, fixed on the original heat shield which isolated the passenger compartment from the heat produced by the American V8.

As for the engine bay, nothing is missing. That said, the Ford 4-litre engine will have to be given a new life.

Facel Metallon and Jean Daninos designed a new car for Ford SAF, defined as a «luxurious coach of a style, if not French, at least European». It seems that, as for the SIMCA 8 Sport, it was the master body builder Farina who was asked to contribute the first sketches. This new luxury car, presented at the 1951 Paris Motor Show, was christened Comète, and its engine was the 13 HP V8 already present in the Vedette. To give its sublime Comet coupe a boost, Ford launched the Monte Carlo at the Brussels Motor Show in January 1954. By installing the 3,923 cc Ford V8 under the bonnet, the brand carried out the same operation as that carried out a little earlier with the Vendôme compared to the Vedette. The Ford Monte Carlo now exceeds 150 km/h, a significantly higher speed than in contemporary production. In addition, its handling is much improved by the fitting of the excellent Pont-à-Mousson 4-speed synchronised gearbox.

43 HA 26

Our historical research led us to March 15, 1955, when the car was delivered new in Paris. This was followed by several Parisian owners until 4 January 1965, when Lucien Lagrange registered the car in his name in the Drôme. Mr Lagrange sold the car in 1974 to Pierre Lançon, a company director in Montboucher-sur-Jabron, who in turn sold the car to our garage owner in the Paris region.

While the exterior of the car has been painted black, probably to save money, the interior has kept its original paint. We can guess a bottle green colour, very fashionable today, which blends perfectly with the small yellow touches of the fittings.

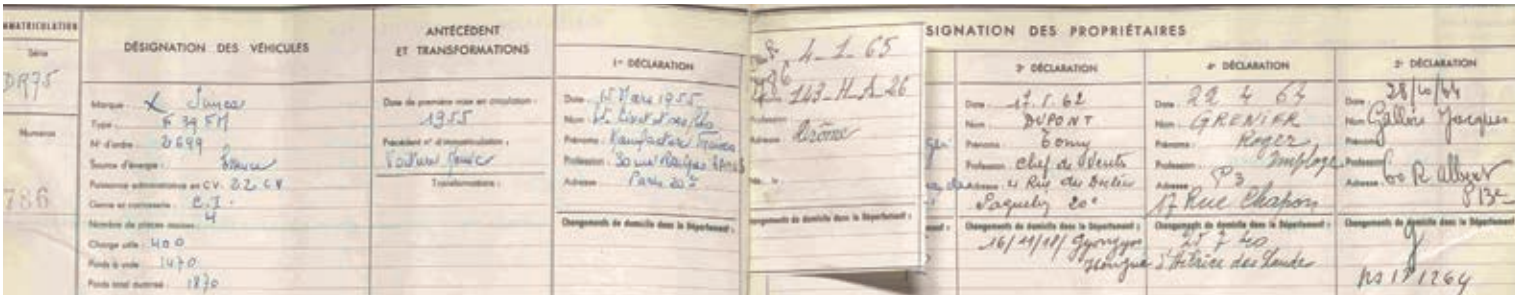
The car in its present condition will need a complete restoration. Depending on the owner's wishes, he will be able to make it into a show car, or leave it with the old-fashioned charm it has today. Our inspection revealed the presence of corrosion, particularly in the rocker panels. The car is almost complete, the Comet and Monte Carlo lettering are missing, but the spare wheel and the boot mat are present.

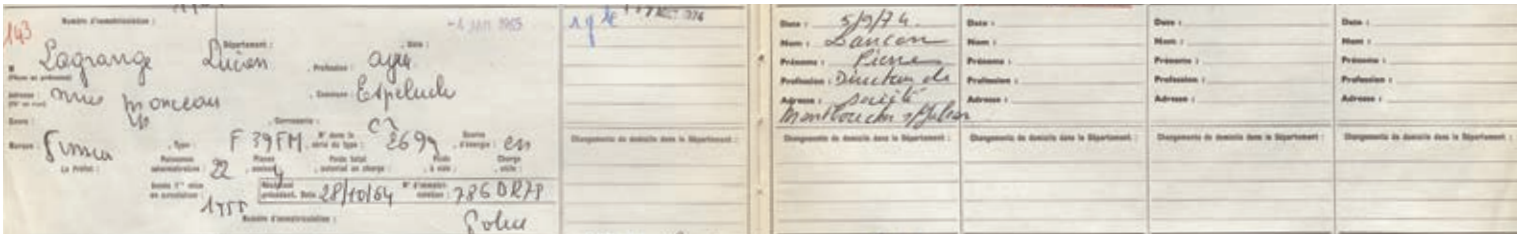
Ford Comète Monte-Carlo 1955

The Retem Deb sticker, a brand that supplied ignition cables, is an amusing testimony of the end of the 1950s. It attests the installation of a high independence ignition for the modest sum of 3,050 francs. For comparison, the sum was 975 francs for a 2 CV.

With its false (real) airs of Ferrari 212 inter GT (once the bumper is removed, the similarity is surprising!). The Ford Comet Monte-Carlo has everything to seduce. A solid American V8 to take you every where in the world, an Italian design and a manufacture by the best French craftsmen. What more could you want? Perhaps the most fitting thing is to own the last number, the swan song of Ford SAF, the last Monte Carlo to leave the Poissy factories.

Our research has enabled us to find all the owners of #2699. We learnt that it spent the first ten years of its life in Paris, before moving to the Drôme where it remained until 1975, when it was bought by its last owner who brought it back to its region of origin.





The left headlight surround has been found, so enthusiasts can rest assured!

«High performance racy car»

Salmson

2300 S

1954

Chassis n° 85133
Engine n°1107
French registration

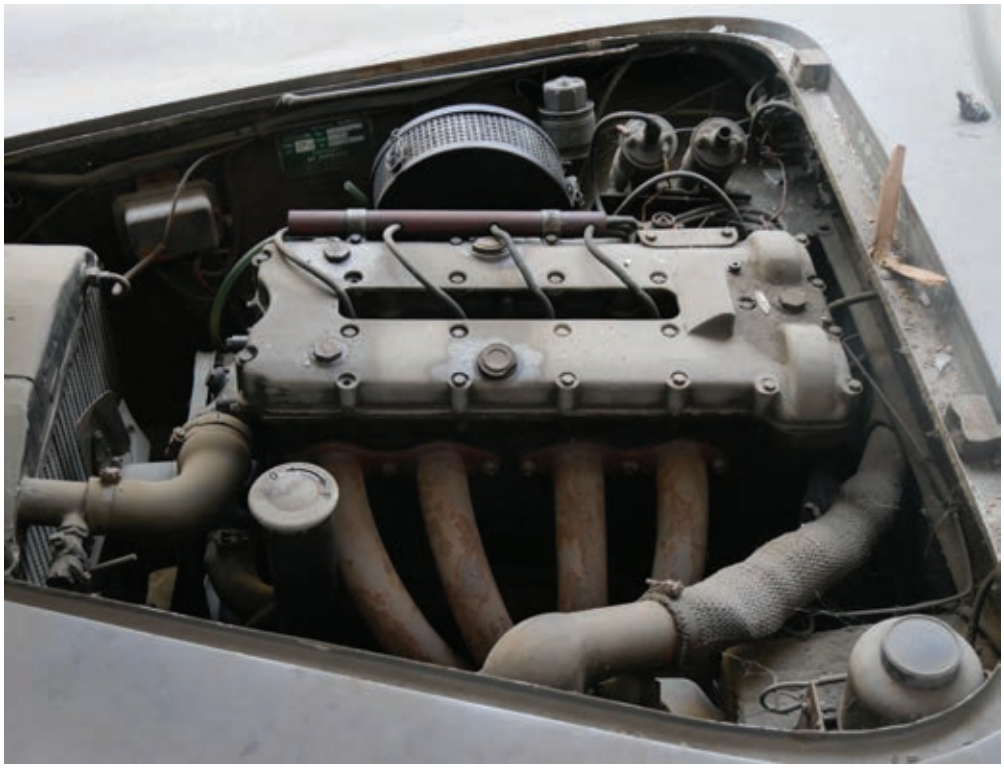
23

10 000 - 15 000 €

The Salmson we present to you belonged to a great enthusiast of the Boulonnaise brand, who counted up no less than five 2300 S in his garage. This Salmson is the last of the five 2300 Sports that the family has kept. Bought in the mid 80's in Alsace, its engine was started to check its good functioning. The car was then stored until today.

The car seems to be quite complete, which is important for a restoration project. We found that the chassis was not damaged by rust. Unfortunately, this is not the case for the underbody and doors, which will have to be treated.

The interior of our 2300 S is in very nice original condition. This Salmson does not deviate from the tradition according to which Salmson used very good quality materials. All instruments are present as well as the Commodor radio.



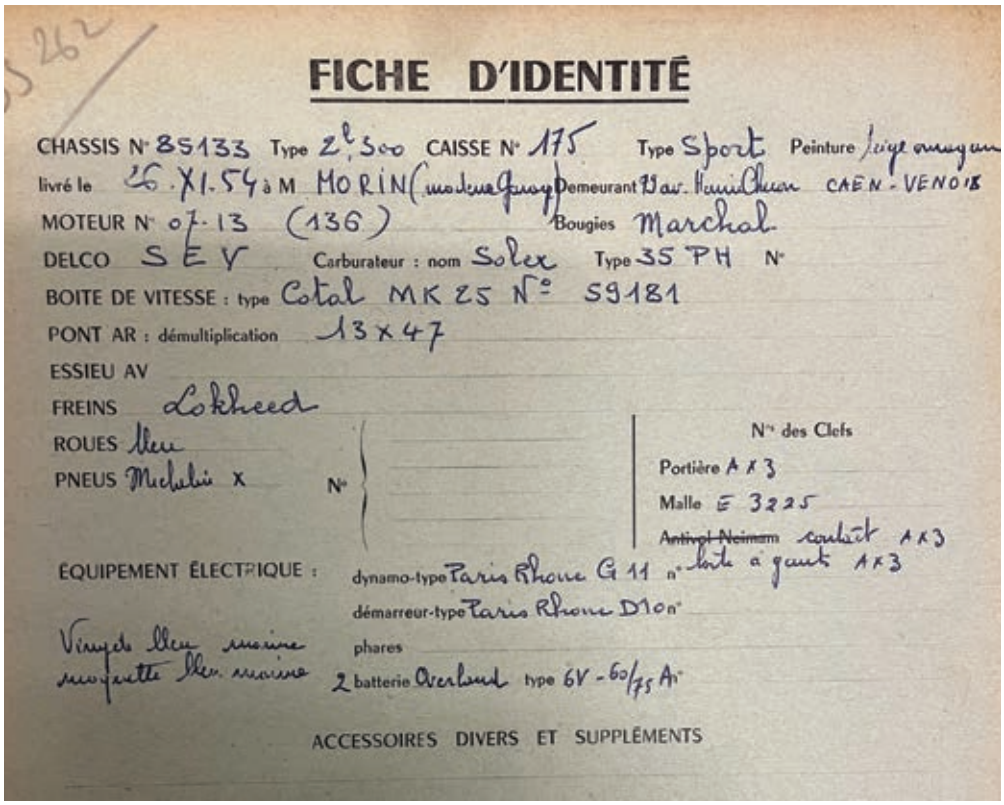
The double camshafts are a Salmson signature since the Grand Sport San Sebastien. It is a little marvel of engineering that propels the car upto 180 km/h. The engine in our example was changed to its optimised version. The water pump of the first models was placed at the level of the cylinder head, which could lead to weaknesses and engine failures. The problem was corrected by positioning the water pump lower down in the block.

The cold stamping of the chassis corresponds well to the identity of our Salmson.

The 2300S, designed by Eugène Martin, was presented at the fortieth Salon de l'Automobile in the Grand Palais in Paris in 1953 and looked like the last chance for Salmson, which was then in the throes of many difficulties.

The 2300 S is equipped with a 2328 cm³ twin overhead camshaft aluminium 4-cylinder engine, fed by a double-barrel carburettor, developing 110 horsepower, connected to a Cotal gearbox and its famous «mustard» near the steering wheel. The bodywork is harmonious and the car performs well with a top speed of 178 km/h, which places it firmly among the sports cars, despite its weight of 1230 kg.

The first cars were manufactured in Boulogne-Billancourt in a very traditional way. Very quickly, a second version was unveiled; this is the case of our example, which was then bodied by Chapron who moved the fog lamps under the headlights while the front grill gained a third strip. The whole thing is not lacking in allure with, in particular, an inverted grille and rear lights embedded in the rear wings! Apart from its elegance, the 2300 S had exceptional handling and road holding. It was to distinguish itself in the most famous events such as the Coupe des Alpes in 1953, the Liège Rome-Liège, the Rallye des Tulipes and the Rallye de Charbonnières. These charming coupés also distinguished themselves at the Mille Miglia, the Tour de France Automobile and the Monte Carlo!



FICHE D'IDENTITÉ

CHASSIS N° 85133 Type 2L 500 CAISSE N° 175 Type Sport Peinture beige ancien
livré le 26.XI.54 à M MORIN (maître Jacq) Demeurant 79 av. Henri Cheron CAEN-VENOIX
MOTEUR N° 07-13 (136) Bougies Marchal
DELCO SEV Carburateur : nom Solex Type 35 PH N°
BOITE DE VITESSE : type Cotal MK 25 N° 59181
PONT AR : démultiplication 13 x 47
ESSIEU AV
FREINS Lokheed
ROUES Bleu
PNEUS Michelin X N°

N° des Clefs
Portière A X 3
Malle E 3225
~~Antivol Neiman~~ contact A X 3
boîte à gants A X 3

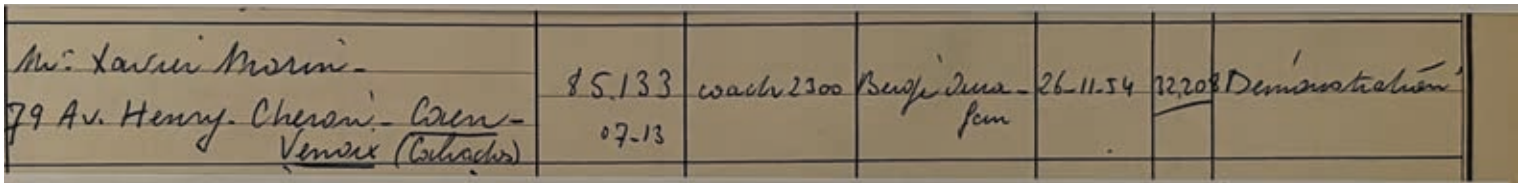
EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE : dynamo-type Paris Rhone G 11 n°
démarreur-type Paris Rhone D10 n°
phares
2 batterie Overland type 6V - 60/75 A h

Vinyle bleu marine
moquette bleu marine

ACCESSOIRES DIVERS ET SUPPLÉMENTS

↑ Our example benefits from the Rudge Wheels, a period option.

← The identity card confirms that the upholstery is indeed the original one. The original hurricane beige colour can also be found notably on the dashboard.



Mr Xavier Morin - 79 Av. Henry Cheron - Caen - Venoix (Calvados)	85133 07-13	coach 2300	Beige Dura-fem	26-11-54	32,208	Démonstration

↑ Factory register, which confirms that our Salmson dates from 1954 whereas it is noted as 1958 on its registration card.

← As with every discovery of a car, opening the trunk offers its share of surprises. On the programme this time: various spare parts, the original crank as well as the car radio. The Rudge spoked spare wheel is also present.

Salmson 2300 S 1954

With approximately 230 examples produced from 1953 to 1957, the 2300 S coupe represents a witness to the history of the French automobile. It is a very rare car of which there should not be many left to restore. This is a fantastic restoration project with the opportunity to drive a car of character and sport.

Getting started...

Carrosserie Bugatti

Type 57

Bodywork by Panigoni circa 1946
Four-seater bodywork with front doors without central pillar

24 7 000 - 9 000 €/ No reserve

At Panigoni's place.

Chassis 57477 was delivered on 13 February 1937 to the agent Monestier at 34 rue de Sèze, Lyon with its 8-cylinder engine (57 C). The car was then most probably bodied by the Ateliers Gangloff as an interior driving at the request of Monestier and his customer. In 1946 José Chazelet took possession of the car and entrusted it to the Marseille coachbuilder Panigoni, who had a reputation as a coachbuilder of pre-war cars. The result was an unusual 4-door saloon car with no central pillar and antagonistic door openings!

The car's interior trim is in brown leather and is in very good original condition.

The principle of the antagonistic doors without central pillar means that the front doors are opened first in order to be able to manoeuvre the rear doors, which do not have external handles.

Headlights, wing supports, floor boxes... Many parts will be delivered with the body. A very interesting basis to create a new body. The treatment of the rear window, but also the fenders, the rear lights and the central moulding on the boot lid are remarkable. These bodywork tricks are reminiscent of the style of the great bodywork designers Figoni & Falaschi, or Saoutchik and their nice details.

Carrosserie Bugatti Type 57

The future of this bodywork can be multiple. It can be kept as it is to start a Bugatti 57 project, or on the contrary, it can be used to complete a project where the mechanical part is finished. It can be a beautiful decoration object in a garage or an exceptional basis for a new bodywork project as a sedan, cabriolet or coupé.

La marque du baron.

Unic

circa 1921

J3 Torpédo carosserie MOM

Chassis n° 28132
Engine n°254
MOM bodywork knownfor working on Bugatti, Omega, Voisin, Delahaye...
Ex Luigi Rendo
To be registered

25

10 000 - 15 000 € / No reserve

Early 1990s, Rome.

Some cars reveal their secrets with more difficulty than others. This Unic gave us a hard time. The documents we had access to presented the car as a L2N type, which seemed unlikely given the radiator, the water pipe and other small details. However, as Unic is known for using common parts in all its models, anything was possible.

↑ The cockpit is reduced to its simplest form. The less artifice there is, the less breakdowns there are (mechanic's motto).

The upholstery has a nice patina, but is unfortunately torn in some places at the front and rear. The soft top will have to be changed.

The 4 cylinder is complete and runs freely. Having not run for several decades, a check and restart is necessary.

The chassis plate in question, with the forgotten «J».

Le modèle J3 nous est apparu comme le plus probable au vu de la forme du moteur, du radiateur utilisé et du numéro de série frappé sur l'essieu avant. Nous avons été finis d'être convaincus en retrouvant une autre J3 avec sa plaque moteur frappé du type «J3» et de numéro moteur 319. La nôtre portant le numéro 254 et la plaque moteur étant frappé type « 3», nous avons alors compris que le J avait oublié d'être frappé sur notre plaque à l'époque menant à une confusion dans les années 80.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

La frappe châssis à froid, situé sur l'essieu avant.

Founded in 1905 by Georges Richard, a mechanical pioneer, Unic is a French car manufacturer at the origin of many innovations and just as many patents. Much later, Unic would become Iveco, abandoning the cars whose qualities were not to be proven: constant flow carburettor, belt clutch, gearbox with sealed housing...

source : coachbuild.com

The owner's plate still located on the dashboard sheds light on the car's early life. It belonged to Mr Coquet, a resident of Sarcey in the Rhône. It then went to Italy and was sold to Luigi Rendo by Patrizio Simili in the early 1980s. He undertook a major restoration of the car immediately after its purchase (photo available). Finally, the Unic was returned to its native country by entering a prestigious collection a few years ago. Although it has only covered a few kilometres since its restoration in the 1980s, it will need some little work to get it back on the road again to participate in rallies.

Unic J3 Torpédo carosserie MOM circa 1921

This car lives up to its name, as it was bodied by MOM, that makes of it one of the few surviving cars made by the Levallois-Perret coachbuilder. This is a great opportunity to drive a reliable car with a unique bodywork.

MOM

Le carrossier qui fournit les grandes marques vous invite à visiter son stand, salle C, stand 15, et vous pourrez examiner un délicieux torpédo sport posé avajou sur Bugatti et une conduite intérieure décapotable sur 13 HP Unic, qui remportent l'unanimité des suffrages de tous.

Un double but est également poursuivi par la carrosserie Mom : celui de bien servir une première fois la clientèle et celui de la revoir en client et ami.

source : coachbuild.com

Avant-garde.

Avions Voisin C14

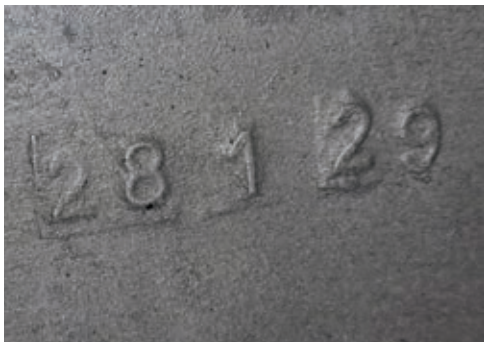
1929

Chassis n°27817
Engine n°27877
Ex-Jacques Antvelink
Bodywork from the Voisin catalogue by Manessius
French registration

26 25 000 - 35 000 € / No reserve

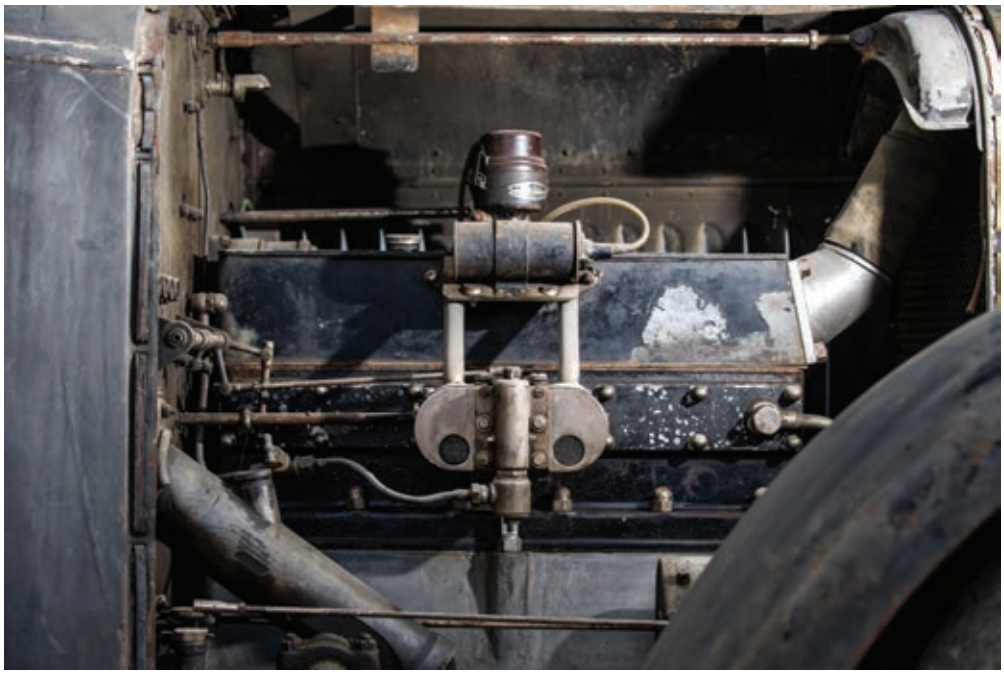
CHARMANT is the name codified by the genius Gabriel Voisin for his 13hp type C14 chassis equipped with the excellent 6-cylinder engine without valves of 2.326 litres. The type C14, approved by the state department in July 1928, is the continuation of the type C11 released in 1926 and which was the first chassis of the brand with a 6-cylinder engine. This engine was itself derived from competition and more precisely from the 1923 A.C.F. Grand Prix car.

With 60 HP at 3000 rpm, the 6-cylinder engine has an excellent output for a touring car. Proud of the quality and performance of his C14 type, Gabriel Voisin offered in October 1928 a bonus of 500,000 francs to the first person who would come up with a strictly production car with simila



An unusual foundry number on the engine which corresponds to the date of manufacture.

The M11 engine plate with the corresponding cold stamps.



The carburettor, like the Knight engine, although not designed by Voisin, fits perfectly into the art deco spirit that Gabriel Voisin wanted.

In 1955, our C14 Manessius was registered in the Doubs region. Judging by the markings on the bodywork, it must have been there before the war. Indeed, the department «Doubs» is painted on the front wing and the weights «PM 800 - CU 500» (dead weight and payload in kg) are also painted on the left side. These markings could show that it may have been used during the Second World War as a pick-up truck.

It is important to note that the body was never converted into a utility vehicle, unlike some others that had the rear part of their body modified with a tailgate or re-bodied as a van or flatbed.

Stored in a dry place for several decades, this 13hp type C14 belonged to the collection of Jacques Antvelink, the amateur specialist well known for his passion for «Avions Voisin».

Fine mechanic, this «doctor» of Voisin did not hesitate to maintain his cars and to rebuild the engine. This example would have had its M11 type engine completely rebuilt around 2005/2006. Carburettor, igniter, double coils... are present and conform. The engine has come from a foundry and bears the date 28 - 1 - 29 on its crankcase. After his death, the car was sold and simply stored.

↑ The dashboard, a Jaeger set, is complete with its instruments which are: watch, speedometer, rev counter, ammeter and oil pressure as well as the control for the lights and the ignition with its key.

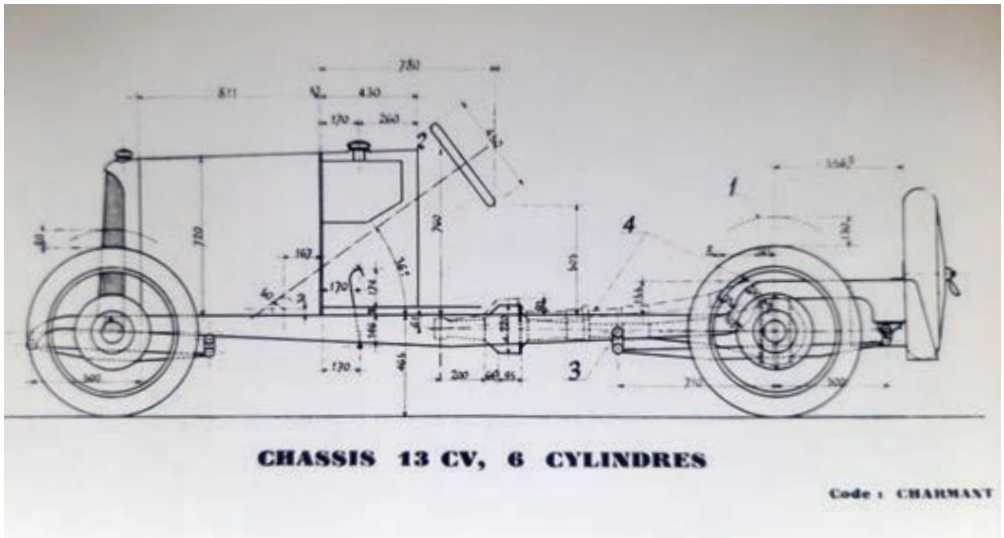
← The interior is simple, nothing flashy or ostentatious. The side windows, including the quarter windows, are downward, and the windscreen can be opened. The upholstery in beige woolen cloth is all original. It should be noted that one of the two rear seats is missing.

The Manessius bodywork, based in Levallois-Perret, made a name for itself quite quickly by winning various elegance competitions in the «transformable» category.

At the beginning of the 1920s, it was also making a name for itself in all-metal bodywork. It grew rapidly and produced ten to fifteen cars a day. In 1928, it had a sawmill in Troyes, workshops in Puteaux for the repair department, a paint factory in Levallois which was destined to become the depot for cars to be delivered, and a very modern factory in Levallois of 20,000m2. Thus equipped, it aimed at a daily production of at least 25 cars and planned to produce 50 cars per day by 1929.

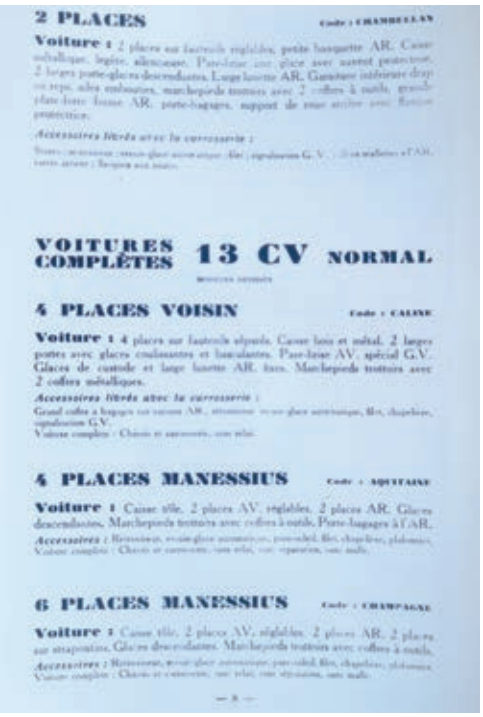
Crédit Photo : Etienne Roville

The Manessius company and Gustave Baehr, its director, patented all their inventions (other coachbuilders used them on numerous occasions), to save time in manufacturing, improve the silence, lightness and quality of the bodies, innovate in the devices of transformable coaches, window mechanisms, assemblies of wooden frames, locks, hinges, etc. It was undoubtedly this capacity of Manessius to innovate that pleased Gabriel Voisin.
He therefore granted Manessius, the only one who found favour in his eyes, the immense privilege of entering the brand's catalogue with the «Aquitaine» and «Champagne» models. This last version was the 4-door, 6-seat, 6-window interior like the one presented here.



Sectional drawing of 13CV chassis.

Named «Champagne» in the Voisin catalogue, our coachwork is an elegant 4-door, 6-seat, 6-window interior. The trunk supports and the toolbox drawer locations are typically Voisin. This body has certainly never been restored, well preserved, but it deserves a careful restoration, to keep the maximum of original elements. The paintwork appears to be the original one.



2 PLACES

Voiture :

VOITURES COMPLÈTES 13 CV NORMAL

4 PLACES VOISIN

Voiture :

4 PLACES MANESSIUS

Voiture :

6 PLACES MANESSIUS

Voiture :

The moleskin of the pavilion, which is almost a century old, should be replaced. The Manessius coachbuilder's plates that should be on the canopy are missing, as well as the radiator cap and the tool drawers on the front wings. On the other hand, the spare wheel protection plate and the fuel cap with its «Téléjauge Voisin 14 cv» are present.

← Extract from the Avions Voisin catalogue with the mention Manessius.

↓ The pedals show almost no wear and tear, so the 64,000 km shown could be the original ones.

Avions Voisin C14 1929

Elitist, silent and powerful, the 2.3 litre C11 and C14 types represent the greatest commercial success of the brand with nearly 4000 chassis built out of a total production of about 11000. Even if some work will be necessary to give it back its former glory, this C14 code «Champagne» approved by Gabriel Voisin fully deserves a new life as a grand tourer and to keep most of its beautiful patina.

The C14 catalogue clearly states that a complete car must weigh a maximum of 1350 kg. The body must therefore not exceed 350 kg, including the running boards and luggage. With the different Manessius or Baehr patents used on the «Champagne», our bodywork does not exceed 350kg.

Bibliography: Automobiles Voisin, P. Courteault, EPA 1991 ///Journal l'Auto and various dailies and periodicals of the 20/30sINPI Omnia magazine of the 20/30s patent database

«The De Dion tricycle is an extremely fun tool. It is the automobile of the young man and the bachelor.»

De Dion Bouton

Tricycle

circa 1902

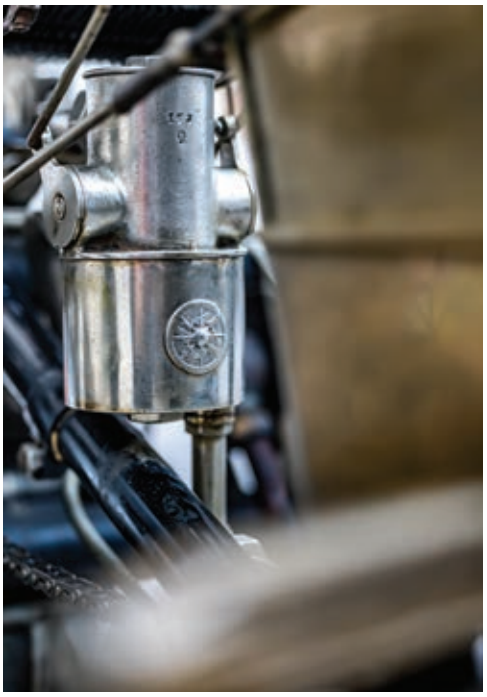
Engine n°16274
Clutch
Water cooling of the cylinder head
To be registered

27

50 000 - 60 000 €

We are at the end of 1881, to prepare the party he is organizing, Albert De Dion goes to the Giroux shop, boulevard des Italiens in Paris. While choosing toys and cotillions, he stopped in front of a small steam engine in the window and asked to know its creators. This is how he met the mechanic Georges Bouton, born in 1847, and Charles Trépardoux, born in 1853, an engineer from Arts & Métiers. The De Dion Bouton journey could begin.

In 1882, both of them put themselves at the exclusive service of Albert de Dion. The first Trépardoux et Cie company was founded and lasted until 1887, when it became the De Dion, Bouton & Trépardoux company.

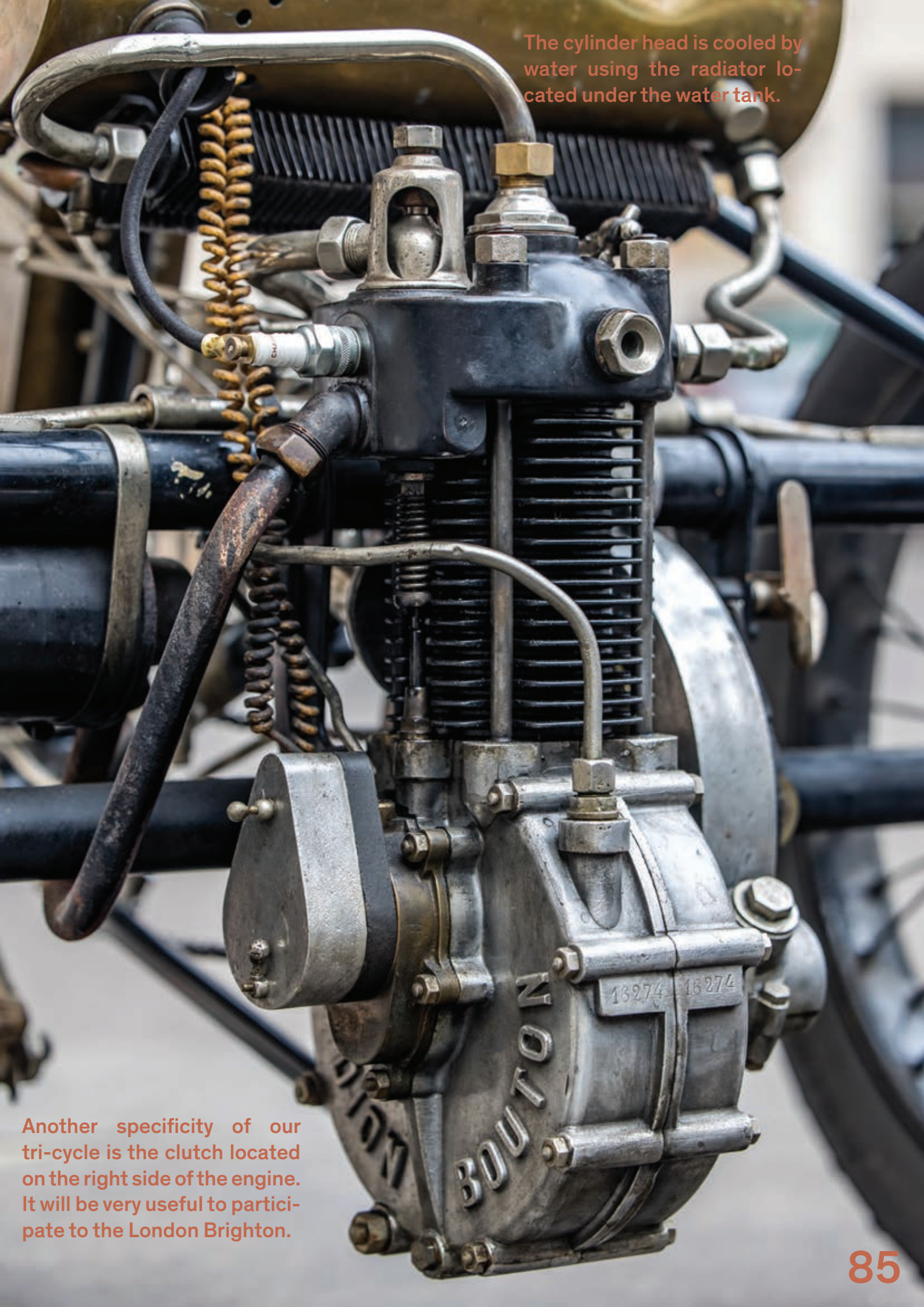


→ The rare De Dion Bouton carburettor, numbered 173.

↑ The saddle must have some stories to tell.

↓ Typical of De Dion Bouton, the metal protections to avoid damaging the frame

In the early 1890s, at a time when motorised road transport was developing rapidly and it was unclear whether steam, electricity or the internal combustion engine would take over, De Dion and Bouton turned to the interne combustion engine, much to the dismay of Trépardoux who resigned in 1894, leaving his former partners who will develop what would become the first high-speed internal combustion engine. The company De Dion et Bouton was born, and became De Dion, Bouton et Cie in 1898



The cylinder head is cooled by water using the radiator located under the water tank.

Another specificity of our tri-cycle is the clutch located on the right side of the engine. It will be very useful to participate to the London Brighton.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

The engines of the genius Bouton developed powers far superior to those of the Daimler and Benz engines, while matching them in reliability. It is therefore not surprising that these engines were adopted by hundreds of car manufacturers, led by Louis Renault and Louis Delage, influenced by the success of the De Dion-Bouton tricycles in events like Paris-Bordeaux. The first engine was a single cylinder, half horsepower, air-cooled and tested on a tricycle in 1895. Very quickly, it evolved to 2 ¾ horsepower and was water-cooled, like our example. From 1895 until the early years of the 20th century, the De Dion Bouton engine was adopted by more than 300 mobile car manufacturers who successfully equipped their first vehicles with it.

Tricycle De Dion Bouton circa 1902

Acquired from a garage in Charente Maritime, our tricycle has been in the same collection for several decades. It has benefited from an old and brilliant restoration, with the conservation of all its original elements. It has recently been restarted and is awaiting its next owner for a subtle tune-up. There has been a real craze for tricycles and quadricycles in recent years. The Teuf Teuf club in France and its English equivalent the De Dion Bouton Club U.K. are extremely dynamic and offer many attractive events open exclusively to De Dion Bouton drivers and riders. The Holy Grail being to participate in the London Brighton or the famous Brooklands tricycle race.

The bordino tail is particularly beautiful on this example, and the wings that run from the front to the rear of the CC in one line give it a sublime profil.

Amilcar CC

circa 1922

A child's dream

Engine n°742
Chassis n°630
Bodywork Duval
To be registered

28

15 000 - 20 000 €

When we discovered this car, many feelings came to mind. The first was joy, to see that it was still possible, in 2022, to find pre-war cars that have been completely off the radar of the treasure hunters who have been scouring France for decades. The second was the astonishment of seeing the state and the line of this CC, almost intact, despite seventy years of immobilization. This makes this Amilcar a little candie, to be enjoyed without moderation.

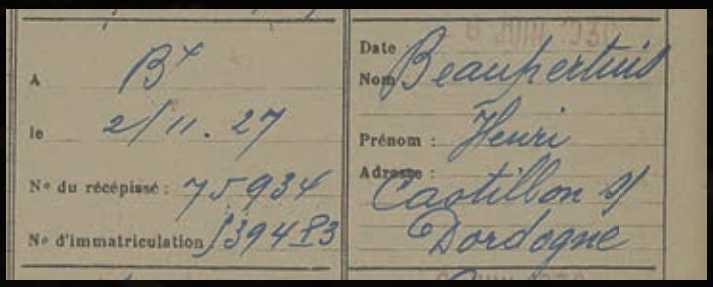
Pas sûr que les sièges puissent être sauvés, mais quelle patine !

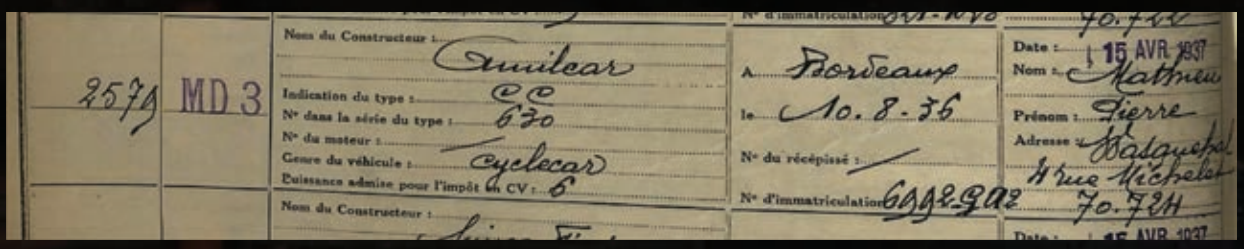
Back in the past, here we are on November 2, 1927, the last trace where our research led us. Henri Beaupertuis, living in Castillon sur Dordogne (today Castillon-la-Bataille) registers our Amilcar. He use of it until 1936, when he sold the car to Pierre Mathieu of Wasquehal (the Saint-Christophe plate on the car still bears his name), on 10 August 1936 to be exact. We know that the Mathieu family had a second home in the Arcachon bassin. It is therefore likely that the car was used for the holiday home and that it never wore out its rubber on the roads of the North. Here we are now in the fifties, Mr Pierre Mathieu is still the owner of the Amilcar which is located next to the Arcachon basin.

A young boy on holiday often passes his neighbour's house and sees a beautiful sport car sleeping there. He passes by hundreds of times, and the car never leaves his mind.
Twenty years later, in 1972, as a young man, he plucked up the courage to ask Mr Mathieu's widow if she wanted to part with the car, to which she replied positively. Now his childhood dream is becoming true. He's sure to get it running again soon.

Some cars have a more beautiful history than others, this Amilcar's is quite succulent.

The little four-cylinder is not equipped for a starter, which corresponds with its small number in the series and the chassis number, it is to be noted that it is not blocked.





Amilcar made a name for itself in the 1920s with its small, light, sporty cars and cyclecars, which were as fast as larger cars.

It should be remembered that at that time France was emerging from the war with difficulty. The government was trying to revive the economy through industry and of course the car. It created a regulation on cyclecars that reduced the annual tax on this new category of small cars. This led to many manufacturers starting to produce cyclecars. These original and simplistic creations were the result of a compromise between the motorbike and the small car. Numerous cyclecars will be noticed in competitions.
The Amilcar adventure was born from the meeting of four men: André Morel and Edmond Moyet for the technical part and Emile Akar and Joseph Lamy for the financial part (whose anagram will give Amilcar). The brand's first product presented at the Paris Salon in 1921 was the type CC, which recalls the pre-war Le Zèbre car, as its designer Edmond Moyet was previously an employee of the brand. It is a two-seater with a featherweight of 350 kg driven by a 903 cm3 four-cylinder engine with side valves developing 23 hp with a three-speed gearbox.

→ The U-axle with wood insert gave way to its improved version, which equipped some CCs and the CS

MILCAR

↑ In the rear boot we found: wheel keys, soft top and cover as well as the Saga magneto wrapped in outdated newspaper.

← The dashboard is complete, with the Saint-Christophe of Pierre Mathieu whose widow sold the car in 1972 to the current owner.

→ The overall condition of the car is quite stunning given its original state, all the wood we could observe is sound and the body is almost free of perforating corrosion.

↑ The plate with the Paris address, the first of Amilcar.

↓ The wooden frame of the tip is in very good condition.

But fate is sometimes capricious.

Unluckily for him, and perhaps luckily for us, the restoration/restarting of the car will never be carried out and it is with a small amount of regret that the young man from the 1950s saw his Amilcar leave the garage, where it had been hibernating since 1972.

Low headlight to illuminate the road, directional arrows, bakelite button, traction style gear lever, are all testimonies of the post-war reuse of the car.

It is a car that has been untouched for seventy years that we are presenting today, it represents a small history of the automobile adventure, that of the 1920s of course, but also that of the post-war years. Last but not least, the adventure continues in 2022 and it promises to be thrilling. So get yourtools, it's high time to bring this Amilcar back to life... And make a childhood dream come true!

Crédit Photo : Etienne Rovillé

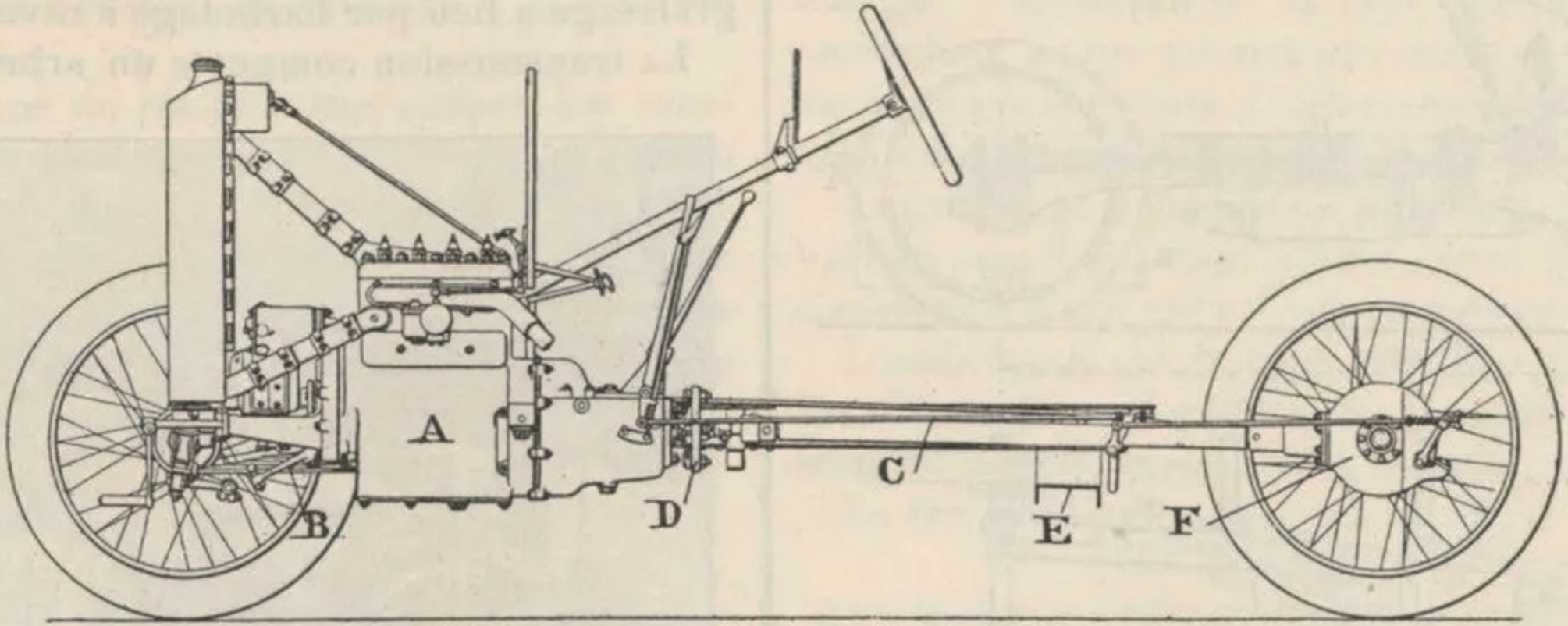


Fig. 4. — Châssis du cyclecar *Amilcar*.

A, bloc moteur ; — B, ressorts avant ; — C, tube de réaction ; — D, joint flexible de la transmission ; E, traverse du châssis ; — F, carter du pont arrière.

A family affair

Avions Voisin

Circa 1922

C1 Coupé-Chauffeur Binder

Chassis n° 765
Engine n°747 Type M1 Series n°767
French registration
Bodywork by Binder

29 100 000 - 150 000 €

Our Voisin sees the light of day again, after decades of hibernation.

This is another car whose history is worth telling. Without the invention of the «CB radio», our Avions Voisin might still be sitting in a barn. The year was 1977 and Mr F. had just left the army. Like many others at the time, he uses a CB to communicate with other road users. This was the beginning of a long adventure...

The only departure from the original, the chocolate interior (a sample has been preserved) is transformed into burgundy red.

→ In addition to the Binder plate on the sides of the car, some elements like this headlight are signed by the Parisian coachbuilder.

The original Avions Voisin toolbox is complete and present.

The Binder bodywork is full of nice details. The (functional) dictograph for communication between driver and passengers is one of many.

During this first CB conversation, Mr F.'s interlocutor mentions an old family car, which has belonged to the family for three generations. A friendship begins between the two CB partners, and Mr F, who is immersed in the world of classic cars, keeps this mysterious car in a corner of his mind. In 1987, our two interlocutors have kept in touch and Mr F is invited to the Landes, where the mysterious car is located.

When the doors of the barn open, it is a shock... After ten years of waiting, the Avion Voisin C1 bodied by Binder is finally approached and the wait is rewarded. The car is complete, frozen in the 20's, the annotated service booklet is even present. Mr. F. immediately fell in love with it, but unfortunately the family did not want to part with it.

It was a tradition at Avions Voisin to change the engine when a car came in for maintenance. Our example was no exception to the rule. For the anecdote, it seems that the women were keen to take care of the maintenance of the Avions Voisin, the charm of Gabriel Voisin being special.

Mr. F. will have to wait and it is only at the beginning of the year 2000 that he will finally be able to acquire the car from the Gauthier De Lahaut family. This was followed by four years of high quality restoration with the aim of keeping all the original elements. The car was completely dismantled and every bolt was refurbished. A titanic task that today allows the car to be perfectly functional while retaining almost all of its original parts. Hats off to the artist!

It was thanks to the war that Gabriel Voisin built his empire. With the sale of numerous bombers during the First World War, he diversified his activities from 1919 onwards and began to build cars. The C1 was the first model of his «conception», largely helped by the purchase from André Citroën of the rights to build a high powered luxury model. Around 1200 of the C1 were produced between 1919 and 1924, of which very few have survived to the present day. For the record, the prefix «C» is said to refer to his dear brother Charles, who had died a few years earlier. The «Knight» engine, a 4-cylinder, 3969 cm3 (18HP), valveless engine developing 78 horsepower, which will equip the C1s, needs no introduction.

Crédit Photo : Hugues Chaussin

Binder Coupe-Chauffeur circa 1922 It was for its time and still is today particularly discreet and very torquey. One of Gabriel Voisin's strokes of genius was to equip his cars with front brakes. Not at all the norm in 1919, he validated this idea by noticing that the car equipped only with a rear brake, at equal speed, braked much better in reverse than in forward gear! The Avions Voisin were soon associated with a notion of quality and design, but also with the great and good of the world, a demanding and refined clientele. The C1, in particular, was used by the Royal Court of Yugoslavia and the French Republic. Our example, bodied by Binder, is very similar to those used by the French Republic.

The aluminium dashboard, contains all the instruments specific to the Avions Voisin.

Information provided by the Gauthier de Lahaut family indicates that the car was stored shortly before the war. The rev counter at that time showed approximately 29,000 km. It is also known that the nickname «Zoé» was affectionately given to it by the oldest member of the family, who remembered rides in the car when she was a child. Finally, the memories of the registration 5053-GA5 (circa 1928) are a lead for the next owner.

Avions Voisin C1 Coupé-Chauffeur Binder circa 1922

Only the two wooden panels on the passage side had to be replaced. The trunk support is original, but the trunk is missing and has been replaced by a period trunk.

The Binder coachbuilder's plate. It is known that the first C1s sold by Avions Voisin were not bodied by the factory. Quite simply, because it did not yet have the skills.

This is an exceptional opportunity to acquire a unique car, 95% original and with a history that is not open to debate. Rare are the pre-war cars that can boast so many assets.

During the dismantling of the car, Mr. F discovered on the body the testimony of the coutil cloth installer, indicating the date of installation: 30 June 1922.

This Avions Voisin will be a must have in your collection. In view of its rarity, it is a beast to be competed with, in Europe as well as in the USA.

The famous Avions Voisin logo which refers to Gabriel Voisin's fascination for ancient Egypt.

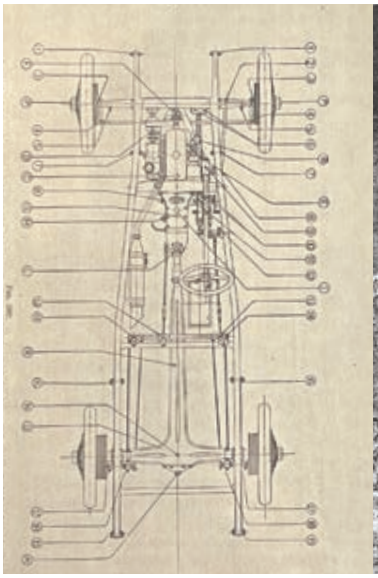
« On the way to the Mille Miglia »

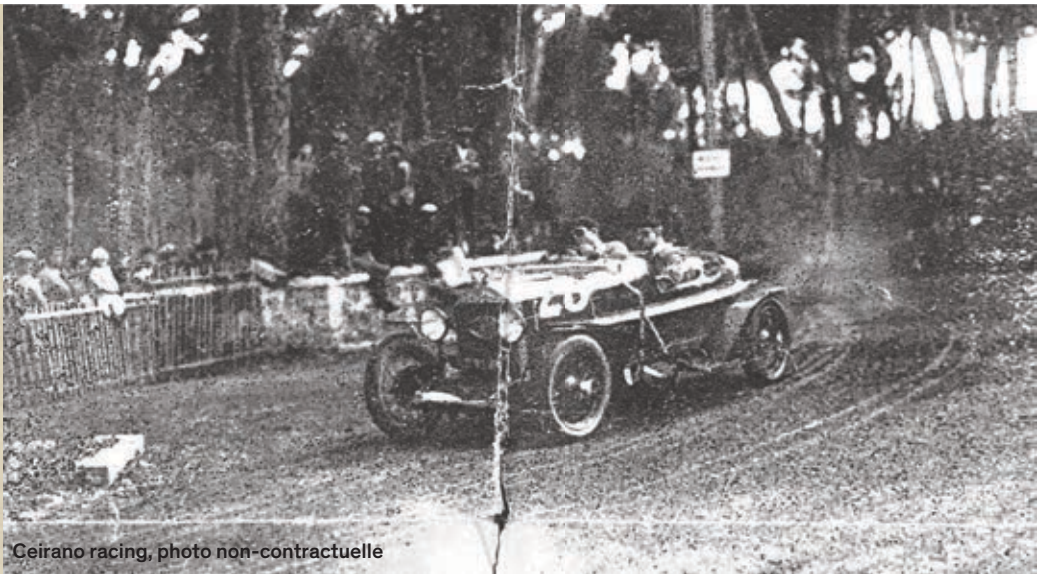
Ceirano
Type 150 S

1926

Chassis n° 2601
Engine n°745
Skiff bodywork
Needs to be registered
Eligible for Mille Miglia (participation in 1927 and 1930)

30 20 000 - 25 000 €





Ceirano racing, photo non-contractuelle

The Ceirano Type150 S we are presenting is a real rarity.
The Ceirano family, pioneers in the Italian mobile car world, created or worked for more than ten car brands between 1899 and 1931 (Ceirano, Scat, Itala, Fiat, SPA, Aurea, Star ...). The genius of the four Italian brothers was equalled only by their inability to agree, which explains their rather confidential production. It's a pity, you might say, when you see the extent of their talents.

The dashboard is partially complete, ammeter, oil pressure, contactor, and even altimeter are present. The snake skin that covers the dashboard is worth noting.

Its lines are reminiscent of the Alfa Romeo 1750s of the 1920s, of which it is a contemporary.

The gearbox alone is a little marvel in its design, not unlike that of its Alfa Romeo cousins.

Ceirano Type 150 S 1926

An English enthusiast of the brand patiently reassembled all the mechanical parts before making a custom body. The result is breathtaking. The car is now presented as a project to be relaunched. All the major mechanical parts are present (engine, gearbox, axle, front axle, chassis) but some of them need to be checked, others need to be completed or completely restored. Nothing more has been done on the car since the body was put on the chassis. This trial assembly had the merit to check that no major part was missing and to give an idea of the general look of the car. And let's be honest, the bodybuilder didn't miss a thing.

The Ceirano siblings included four brothers: Giovanni Battista, Giovanni, Matteo and Ernesto. In a way, this sibling group is the origin of the Italian car industry, and their many brands have all disappeared or been absorbed, like the very first one, which laid the foundations of a giant. It has to be said that the Ceiranos, with their volcanic temperament, were very restless!

The eldest, Giovanni Battista, the son of a watchmaker, launched himself after a long apprenticeship, around 1890, into the manufacture of cycles in Turin. They were marketed under the brand name Welleyes, whose English name he was advised to use to increase his sales, given that English cycles were the world's reference at the time. He set up in Corso Vittorio Emanuele, in a workshop that he rented from a food wholesaler, a certain Giovanni Lancia.

Ceirano (1898-1899)

The Ceirano brothers soon began to think about producing cars. In the social circles of Turin, they came across members of the Piedmontese aristocracy and bourgeoisie, as well as rich foreigners, often French, who were keen on the new trends and wanted to make the automobile a new external sign of wealth. Thanks to some financial support, in 1898 they founded the Societa Accomandita G. Ceirano, whose employees included a certain Vincenzo Lancia, Giovanni's son and future legendary designer. In March 1899, the engineer Aristide Faccioli, who would later produce the first 100% Italian aircraft, developed the first and only model of the original Ceirano brand, a two-seater Welleyes powered by a twin-cylinder engine and a two-speed transmission. The public reception was positive and the order books began to fill up. However, the production capacities of the small Ceirano workshop did not allow for mass production. Therefore, in order to have a more solid financial basis, Giovanni Battista negotiated in July 1899 the takeover of the workshop and the patents by a group of shareholders. These were brought together by an important landowner and tricycle manufacturer, also a pilot in his spare time, a certain Giovanni Agnelli. The future senator joined forces with Ceirano, of course, but also with Vincenzo Lancia, the driver Felice Nazzaro and Ludovico Scarfiotti, the grandfather of the Ferrari driver of the 1960s. Thus, on 1 July 1899, the Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino, alias F.I.A.T, was born, taking the Welleyes as its base and quickly offering its first model, the FIAT 3 1/2 HP.

Fratricidal split

When FIAT was founded, Giovanni Battista Ceirano was appointed director of sales in Italy, but he did not stay in his post for long, wishing to regain his full freedom of action. So, in 1901, Battista resigned from FIAT and the four brothers founded a new company, Fratelli Ceirano. But this adventure did not last long, because the brothers, with their strong temperaments, did not get along and each went their own way. Watch out, you have to follow! It was Matteo who broke the unity of the brothers, leaving in 1903 to found the company Ceirano Matteo & Cie Vetture Marca Itala, which quickly became known as Itala. In the same year, Giovanni Battista and Giovanni (just Giovanni) continued their journey together and transformed Fratelli Ceirano into GG Ceirano...but the adventure lasted only one year! The two Giovannis split up and, thanks to their reputation, quickly found new financial partners to set up their own car companies: the elder Giovanni Battista founded the Societa Automobili Torinese Rapid (STAR) in 1904, while Giovanni set up the Fabbrica Automobili junior Torinese, aka Junior. All right, you're not lost? Let's go into detail.

Junior (1904-1909)

This was the company that had the shortest existence. The brand, which only had a few dozen employees, developed a few models, including an 18-24 HP and then a 28-40 HP in 1907, which reached 100 km/h thanks to a 4-cylinder, 8-litre, 40 horsepower engine. The company quickly ran into financial problems and tried to form an association with another small brand, OTAV (which was the offspring of a Milanese bicycle and motorbike brand), but finally went bankrupt in 1909.

STAR (1904-1921)

The elder Giovanni Battista had far greater resources at his disposal: a capital of 2 million lire, two factories totalling 50,000 m² and 500 employees. The STAR range was divided into numerous models, which were often called «Rapid». It was headed by the 50/70 HP, a luxury double Phaeton car. STAR also developed a modern fire-fighting car and received state orders to equip the postal service. In 1906, probably due to worsening health problems (he died in 1912), Giovanni Battista Ceirano left the company...which did not prevent him from founding a new company, SCAT (Società Ceirano Automobili Torino)! STAR suffered from the industrial crisis in 1907, recovered during the war thanks to military orders, but did not recover from the serious economic and social unrest of a revolutionary nature that paralysed Italy at the turn of the 19th and 20th centuries. The SCAT factory was particularly affected by strikes and occupations, which led to its bankruptcy in 1921

SCAT (1906-1929)

SCAT made a name for itself through motor racing, winning the Targa Florio three times in 1911, 1912 and 1914, twice by Giovanni Ernesto Ceirano (son of Giovanni Ceirano, not Giovanni Battista, capito?), the driving prodigy in the family. In 1922 SCAT absorbed the Giovanni Ceirano Fabbbrica Automobili (founded in 1919 by Giovanni Ceirano - the one who had created Junior - and his son Giovanni Eernesto, the driver) to become SCAT-Ceirano and then in 1922 took over the short-lived Fabbrica Anonima To rinese Automobili (F.A.T.A), better known under the name Aurea. But like the other small Turin manufacturers, the company suffered after the war and could not prevent its absorption by FIAT in 1929.

ITALA (1903-1934)

Remember, it was Matteo who first broke the association of brothers by founding Itala. Itala had the best track record of all and, thanks to its avant-gardism, could have flourished. The brand quickly gained international fame thanks to two factors: innovations and the prestige of competition success. In 1906, a 100 HP 5-cylinder 14.8 litre Grand Prix car won the Targa Florio, and the following year, the accountant Scipione Borghese won the Paris-Pekin raid in an Itala 35/45 HP. A crushing victory (20 days ahead of the runners-up!) that made Itala famous. Engineers introduced shaft drive and engine builder Leo Villa designed a V8 with a rotary valve-less system, the Alvalve. Itala was already experimenting with higher engine speeds than the competition and with aerodynamic designs. The pre-war success gave way to the military-industrial effort of the Great War, but the company did not recover from an order for aircraft engines under licence from Hispano-Suiza that it could not fulfil. True to its principles, Itala still hung on in the 1920s, offering some fine creations: the Itala 50 Torpedo, the astonishing Itala Tipo 61 offered in several different designs, a grand prix machine in 1925 equipped with a compressed V12 and then a sports coupé in 1932. Despite some great successes in competition, the brand was placed under the control of Fiat, then disappeared for good in 1934. But Matteo Ceirano had left long ago, since he had left Itala as early as 1906, to found a new entity with the industrialist Ansaldi: S.P.A

S.P.A (1906-1947)

SPA was to have a great success, especially in the field of aircraft engines and military vehicles, but it also tried its hand at car manufacturing. Matteo Ceirano, a gifted engine engineer, joined forces with Michele Ansaldi, a specialist in assembly-line production and an excellent organiser who had set up a joint venture with FIAT. Yes, it's a very small world. They bought the Genoese company FLAG and in 1908 laid the foundations for Societa Piemontese Automobili, which, thanks to a large increase in capital, was able to prosper. Buses, trucks (with a successful tender in the Russian Empire) and aircraft engines (designed by Faccioli, who had already been involved with Ceirano), all supported by a strong capacity for innovation, made SPA a solid brand, which became one of the main suppliers to the Italian Royal Army. In the automotive field, SPA stands out for its luxurious cars and modern engines. The SuperSports Tipo 24 of 1922, with its 6-cylinder 4.4-litre 24-valve engine, double camshafts and mechanical parts made of light alloys, was the standard bearer (135 km/h top speed). Ansaldi, from 1911 and Matteo Ceirano in 1918 left the company, which in turn suffered from financial problems. This led in 1925 to its takeover by...FIAT, what a surprise! The automobile branch ceased and SPA focused on commercial vehicles and military vehicles, some of which became famous in the desert war. It was absorbed into FIAT Veicoli Industriali after the Second World War.

As we have seen, the Ceirano brothers founded almost ten brands and contributed to the emergence of the F.I.A.T. empire. With more stability and less dispersed capital, the Ceiranos could have had a completely different story, especially considering the extraordinary potential of the Itala brand. But that's the way it is, and other manufacturers will soon realise that it is difficult to exist alone in Italy against the FIAT empire. Fortunately, Italy was able to count on other engineers and entrepreneurs of genius, who forged the transalpine paradise of the automobile.

Thanks to Nicolas Anderbegani for permission to reproduce his article

Ballon Démontable
4 et 6 Places
10 et 12 CV

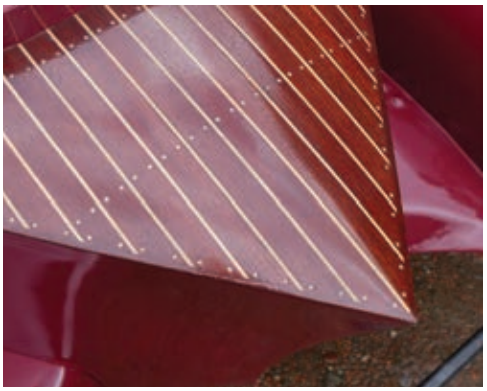
Concessionnaire Exclusif pour la France, les Colonies et la Belgique :

HENRI ROUX

Téléphone : 75-62 2, Rue de la Terrasse - NICE

Ceirano offered two versions for its 4-cylinder 1.5 litre engine: with side valves or, like ours, with overhead valves (more powerful). On the intake side, the Bosch starter motor is noteworthy.

On the exhaust side, the beautiful Ceirano plate covers the block and the Dynamo is in place. The cast aluminium bulkhead can be seen.



Ceirano Type 150 S 1926

This is one of the most exciting projects we have seen in a long time. Bringing this Ceirano back to life promises to be quite an adventure. Once finished, it will have a place in all the rallies and competitions in Europe, as it is so rare and beautiful. Last but not least, it is eligible to participate in the mythical Mille Miglia race.

The car will be supplied with two boxes of parts, which can be seen at the exhibition.

Crédit Photo : Etienne Rovillé

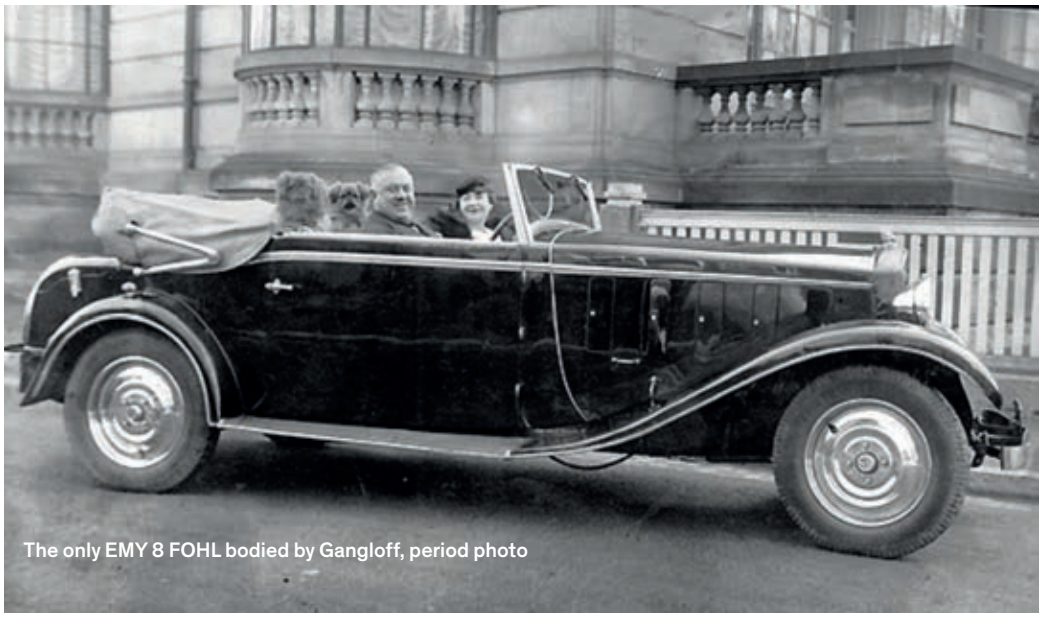
Mathis

1933

EMY 8 cabriolet Gangloff

Chassis n°685665
Engine n°501509
French registration

31 60 000 - 80 000 €



The only EMY 8 FOHL bodied by Gangloff, period photo

The car presented is reputed to be the only EMY 8 FOHL bodied by Gangloff. It is an exceptional car in many ways : 8-cylinder engine, signature of a great coachbuilder and finally, it would have belonged to none other than Mrs Mathis!

↑ The dashboard is sublime, totally inspired by the Art Deco style.

The car led a quiet life before the outbreak of war, belonging in particular to a property dealer in the Besançon region (a Hispano Suiza enthusiast). The war broke out and it was in this region that it was requisitioned by the German army. Repainted in dark grey, it will have the sad task of driving German officers around the streets of Paris.

The car's affiliation to the Mathis family became apparent with the discovery of the handbrake lever. Indeed, topped by a second horizontal lever, it can be released with a simple impulse of the left hand. As Mrs Mathis was handicapped in her left hand, Mr Isaac will contact her and she will provide him with additional information on the car.

↑ Our HY type engine has a displacement of 3 litres and develops 72 hp. This in-line eight cylinder with side valves has the particularity of being equipped with two cylinder heads. Each of the two cylinder heads is an Emy4 cylinder head. The engine bore is 69.85 mm and the stroke is 99.5 mm. Its exact displacement is 3050 cm³. It is equipped with an oil pump and a water pump. The ignition is by coil battery. The crankshaft has recently been rectified and the waterbox has been completely rebuilt.

The original chassis plate.

The engine number matches the chassis plate.

Following the end of the war, it was a craftsman from the Haute Saone who took possession of the Mathis towards Dijon. The car remained in this family until the early 1980s, when it was discovered by Daniel Isaac, the former curator of the Peugeot Museum in Sochaux. He undertook a complete dismantling of the car, but a huge flood, which he narrowly escaped, damaged the disassembled parts and put an end to his enthusiasm.

«Weight is the enemy! Emile Mathis, a native of Strasbourg, was very attracted to the automobile and had an innate business sense. In 1901, he had a buisness relationship with De Dietrich. At that time Ettore Bugatti, who worked for De Dietrich, met Emile Mathis. In 1904, they joined forces to manufacture Mathis Hermes Simplex vehicles with 40, 60, and 90 hp at the Graffenstaden factory for two years. In 1906, they ended their partnership. Emile quickly developed his garage and then held the sales monopoly for Germany (in 1918 Strasbourg was part of Germany). Until 1914, Mathis cars took part in numerous races.

After 1919, Mathis, which had been building its own vehicles since 1910, became one of the most successful French car manufacturers. Advertising played an important role in this development with the famous slogan: «Weight is the enemy». In 1921, the Mathis factories in Strasbourg covered 90,000 m2 on a 15-hectare site. They manufactured everything from foundry parts to bodywork. After the Great Depression in 1934, Mathis joined forces with Ford to form the Matford Group until the war.

He handed over the project to André Grangeot who, with the help of Daniel Isaac, Jean François Blattner (author of Emile Mathis, constructeur automobile) and the club «Les amis de Mathis», undertook a considerable amount of restoration work over several years. He decided to restore the car to the configuration in which it was found in the 1980s, allowing the history of its various modifications over time to reach us.

An important file accompanies the car. It documents the restoration of the car after its discovery in the early 1980s. Numerous technical drawings by the former owner and hundreds of reproductions of the original documentation (including the FOH chassis) for the maintenance of the Mathis are also included.

After almost ninety tumultuous years, our EMY 8 FOHL is still going strong. It is a delight to drive and its majestic lines turn heads. This eight-cylinder Alsatian car bodied by Gangloff is a rarity to be added to the collection of any pre-war enthusiast.

The ‘Big’ little car

Simca

5 découvrable

1938

Chassis n°25686
Ex-Jacques Blomet
French registration

32

1 000 - 2 000 € / No reserve

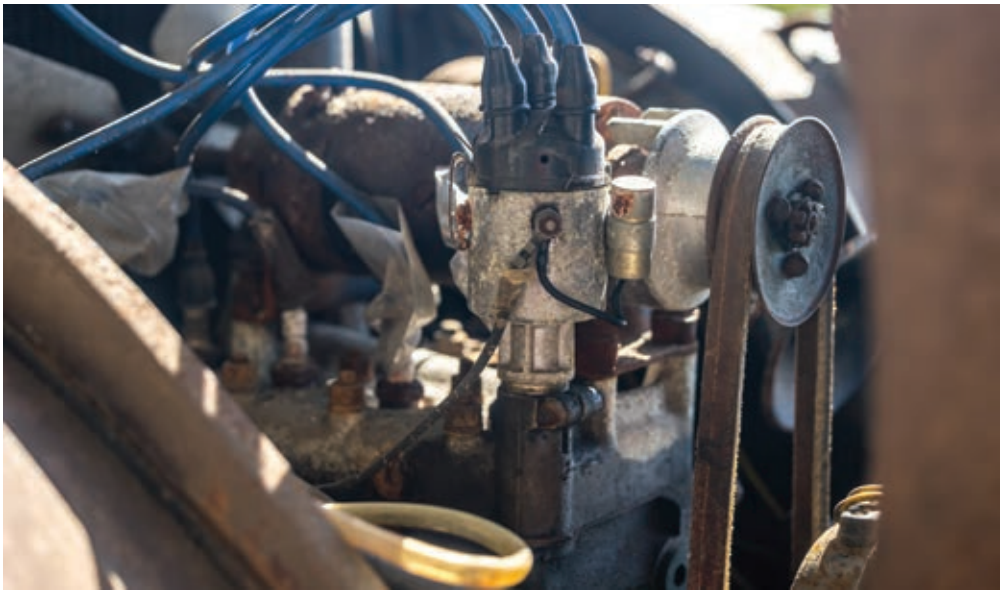
Chez Jacques Blomet.

This car comes from the collection of Jacques Blomet, former president of the Teuf-Teuf club between 1964 and 1976. Purchased by its current owner in 2015, he has kept it in the same condition as he acquired it. It is Jacques Blomet, who, together with Mr Roux, is at the origin of the first regulation on collector's registration cards, recognised on 19 April 1966 by the Public Authorities in accordance with circular CR166, in order to get the «old cars» of the beginning of the century back on the road. The notion of collector's vehicle appears from then on, and will put a number of restorations, and will avoid the square cases and other vehicles of the first hours to end tragically their days in the scrap yard... On the other hand, Mr. Jacques Blomet is one of those who, with Malartre, Burnat, Goni, de Lassée, Chamboderon, Loreille, Buthaud, Cornière and Pozzoli, are at the origin of the French Federation of Vintage Vehicles (FFVE), which was born on January 11th, 1967. Jacques Blomet was a great enthusiast, fond of both prestigious and popular French cars, representing the entire French automotive heritage.

The Simca five (Fiat 500 Topolino A) is a small popular two-seater car «for less than 10,000 francs» (9,900 francs), designed by Fiat engineers in Turin before the Second World War. It was presented for the first time at Nanterre in the first Simca factory on 10 March 1936, three months before the Italian version, and 46,472 were produced. Simca's management explained: «We are ahead of the wishes expressed on the other side of the Rhine», alluding to the future German Volkswagen «Beetle», which would not come out until 1938

Crédit Photo : Etienne Rovillé

The owner's plate and the St. Christopher are present.



With five litres of petrol, the Simca 5 is particularly impressive, achieving 160 km at an average speed of 45 km/h, i.e. an average consumption of 3.1 L/100 km. An engine in the air of time. Ours, which has been out of service for almost fifty years, will need to be rebuilt before it can roar again.

The original soft top has had its day and will have to be changed if you want to go out in the rain! The original interior is also quite outdated, but what a charm !

Simca 5 découvrable 1938

This Simca 5 convertible would have been stored in 1979 in a closed garage while it was still in working order. We found that the engine was seized, not surprising when you know that it has never been dismantled. It seems to be complete with its period accessories. Our model is to be fully restored and is presented in a moving original condition. The «original» car enthusiast can choose to restore all the mechanical and safety components and leave the bodywork in its 1938 condition!

To choose is to give up.

Comiot

circa 1900

Tricycle transformable

Engine n°4269
Tricycle convertible into a quadricycle
Dutch registration

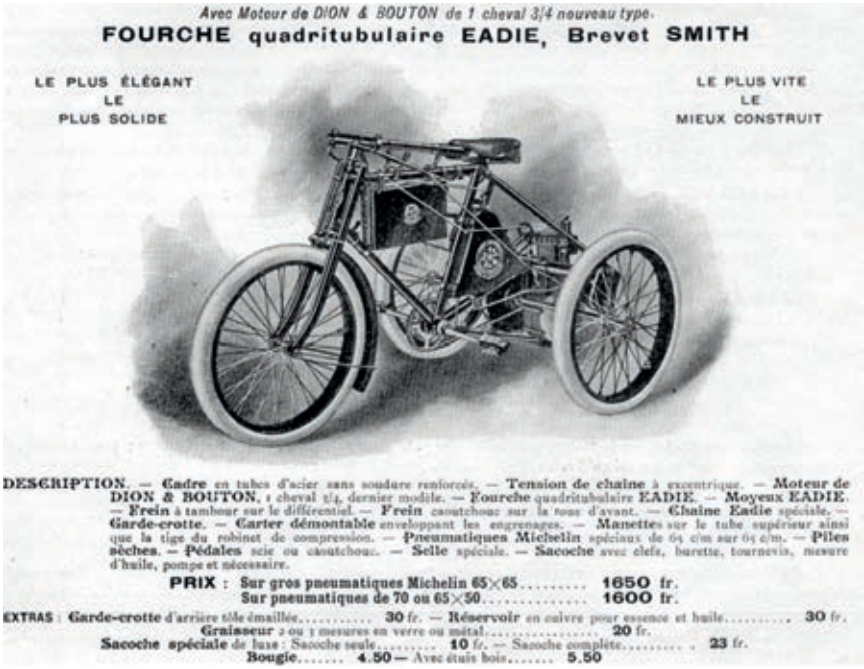
33 45 000 - 55 000 €

Mademoiselle Serpolette, the famous French pilot at the handlebar of a Comiot. Non contractual photo. South Australian bookshop archive.

A machine from another time, our Comiot tricycle is a cross between a bicycle and a car. Like Phébus, Clément or Automoto, the Comiot brand is one of the manufacturers who offered tricycles for sale between the end of the nineteenth and the beginning of the twentieth century. Each tricycle had its own specificities, making it almost unique, but was always equipped with the De Dion engine.

By the mid-1890s, Comiot was known as a supplier of parts for bicycles, notably through the exclusive sale of the Eadie and Perry brands. It was not until around 1897 that the first Comiot tri-cycles were marketed. A Comiot tricycle entered in the 1897 Paris-Trouville race had the luxury of finishing ahead of eight of the twelve De Dion Bouton tricycles entered!

Extract of the 1899 catalog.



Avec Moteur de DION & BOUTON de 1 cheval 3/4 nouveau type.

FOURCHE quadritubulaire EADIE, Brevet SMITH

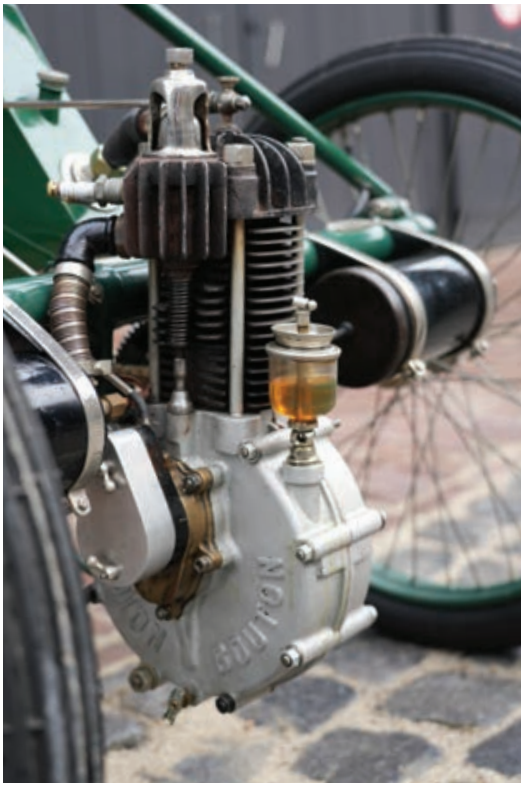
LE PLUS ÉLÉGANT
LE
PLUS SOLIDE

LE PLUS VITE
LE
MIEUX CONSTRUIT

DESCRIPTION. — **Cadre** en tubes d'acier sans soudure renforcés. — **Tension de chaîne** à excentrique. — **Moteur de DION & BOUTON**, 1 cheval 3/4, dernier modèle. — **Fourche** quadritubulaire **EADIE**. — **Moyeux EADIE**. — **Frein** à tambour sur le différentiel. — **Frein** caoutchouc sur la roue d'avant. — **Chaîne Eadie** spéciale. — **Garde-crotte**. — **Carter démontable** enveloppant les engrenages. — **Manettes** sur le tube supérieur ainsi que la tige du robinet de compression. — **Pneumatiques Michelin** spéciaux de 64 c/m sur 64 c/m. — **Piles sèches**. — **Pédales** scie ou caoutchouc. — **Selle** spéciale. — **Sacoche** avec clefs, burette, tournevis, mesure d'huile, pompe et nécessaire.

PRIX : **Sur gros pneumatiques Michelin 65×65** ..... **1650** fr.
Sur pneumatiques de 70 ou 65×50 ..... **1600** fr.

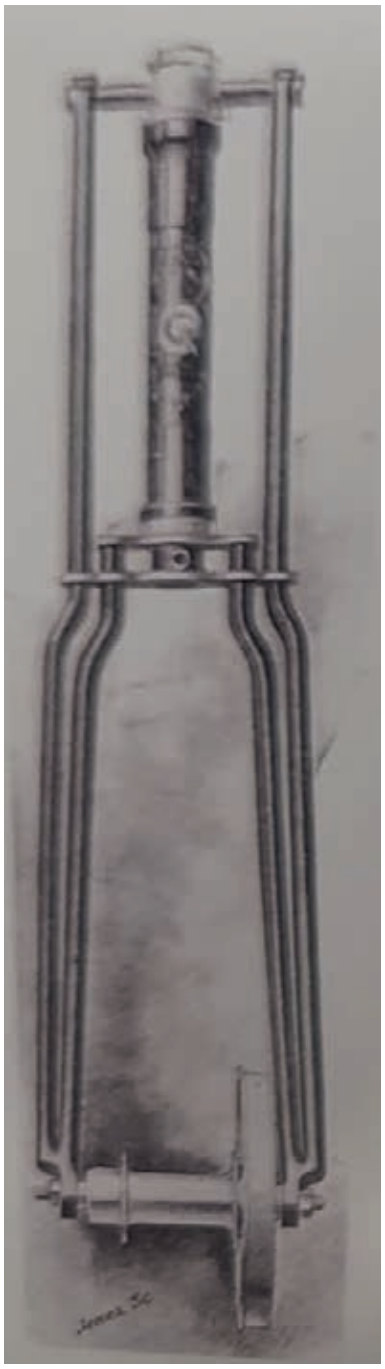
EXTRAS : **Garde-crotte** d'arrière tôle émaillée..... **30** fr. — **Réservoir** en cuivre pour essence et huile..... **30** fr.
Graisseur 2 ou 3 mesures en verre ou métal..... **20** fr.
Sacoche spéciale de luxe : Sacoche seule..... **10** fr. — Sacoche complète..... **23** fr.
Bougie..... **4.50** — Avec étuis bois..... **5.50**



The De Dion Bouton single cylinder is complete with its original power supply.

The cold stamping of the number on the engine casings.

Comiot tricycle circa 1900



Drawing of the famous Eadie fork, claimed to be of superior strength in the catalog.

In tricycle version.

The Comiot can be distinguished from the De Dion tricycle by, among other things, its «quadri-tubular» fork, whereas it is in a triangular structure on the De Dion. The fork is made by Eadie, as are the hub, the chain and the commandes. Comiot tried various rear axle systems (not really convincing, which led to a public mea-culpa from its president) and finally returned to the De Dion system from 1900, with which our example is equipped. It is also at this time that the Eadie brand is thought to have taken control of Comiot.

Comiot Eadie Deluxe, 1900.

↓ Comiot advertising poster, note that the quadri-tube fork is not yet present. 1899

The quadricycle was bo
demand for passenger c
cularly ingenious, it was
detachable independent
tached to the tricycle fra
front wheel, creating a fo
a front

Kinematics of the t
tricycle to qua

rn out of the growing
arrying capacity. Parti-
created by designing a
frame that could be at-
me in place of the single
ur-wheeled vehicle with
seat.

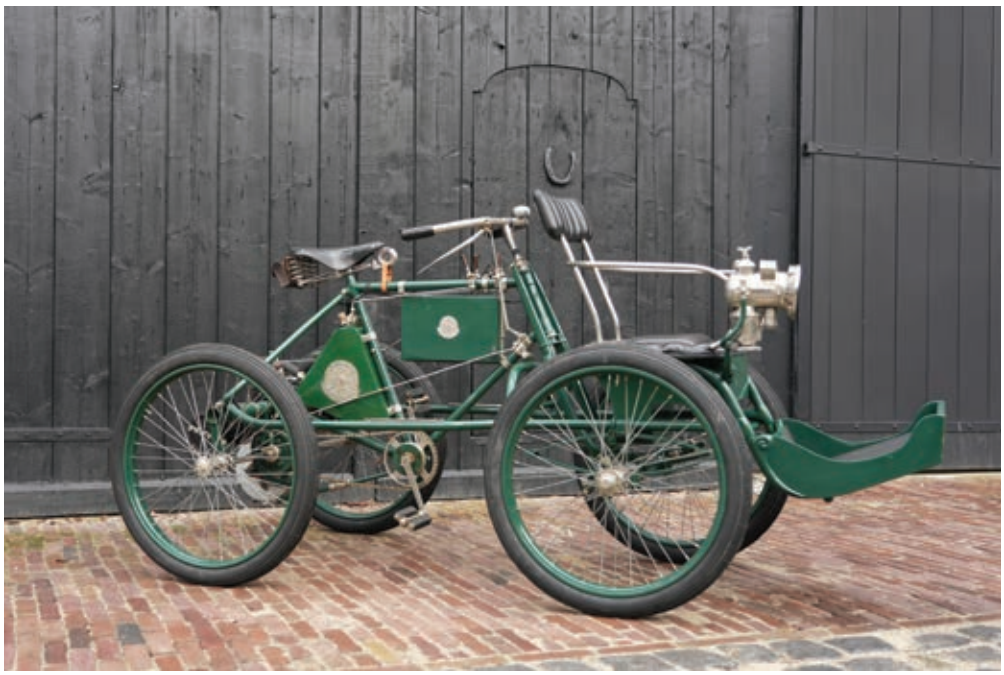
ransition from
dricycle.

Detail of the steering system on the quadricycle version.

Adjusting the throttle, the richness, steering the quadricycle is quite an art!

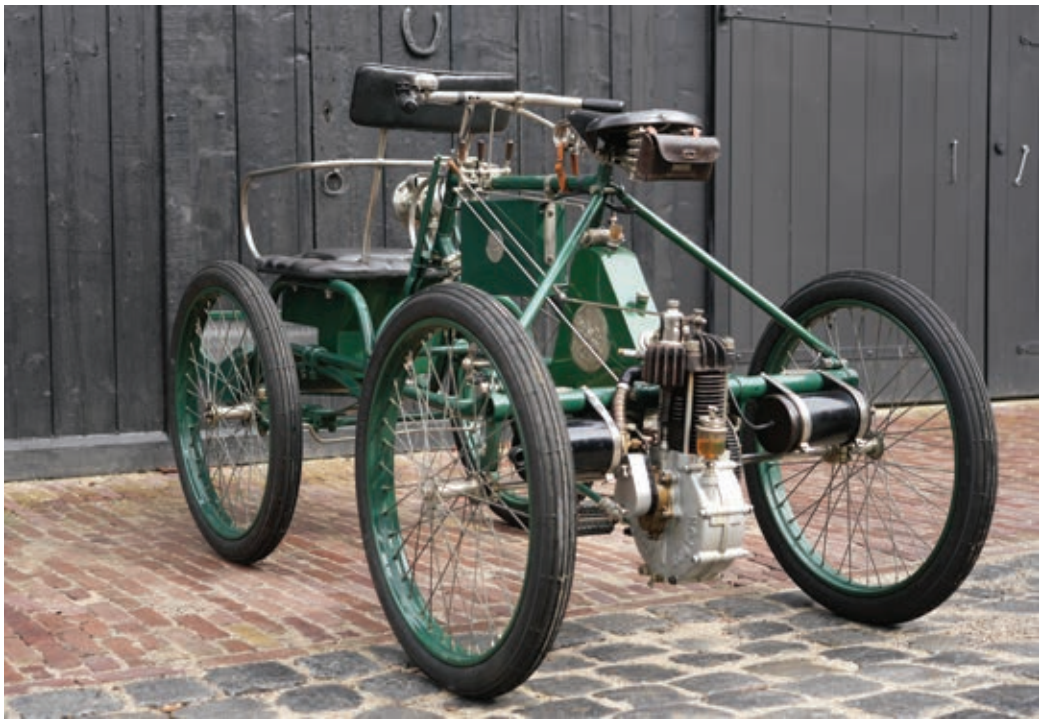
One of the points of interest of our Comiot is its equipment to transform it into a quadricycle. In fact, at the time, some manufacturers offered this transformation, which allowed you to enjoy the tricycle alone, or the quadricycle with two people!

Comiot tricycle circa 1900



It should be noted that our friends from the Dutch administration were mistaken in identifying our Comiot as a Clément of 1899, it will be necessary to rectify this error.

Our Comiot tricycle has the Dion Bouton engine n°4269, which, combined with the shape of its frame, allows it to be dated to the year 1900. This survivor from the early years of production was fully restored in 2004 (photo file available). It has not been driven much since then, its owner being more interested in mechanics than in driving! It is therefore to be restarted. This rare Comiot is waiting for its new owner to run the next London Brighton for which it is eligible!



«On all roads»

René Gillet circa 1929

Type J 1000cm3 + Side-car

Chassis n° 9339
Engine n°J17619451
Ernest Richard sidecar
French registration

34 10 000 - 15 000 €

This Réne Gillet Type J was acquired by its current owner at the end of the sixties during a sale of the estate. There is no doubt that it served in the French army. As was customary in the army, the engine has been changed and dates from 9 April 1951. Following its purchase, it will be entirely restored by the specialist Demeulier in Beauvais who will add the side-car.

RÉTROYMOBILE
27 ET 28 NOVEMBRE 1999
EXPOSITION AUTOS - MOTOS ANCIENNES
INVITÉ D'HONNEUR
Ferrari
RENÉ

René Gillet was one of the great glories of the French motorbike industry. After manufacturing his first motorbike in 1895, he created a brand in 1898 and filed his first patent in 1904.

Born with the twentieth century, René Gillet's bikes were quickly appreciated for their reliability and robustness. For decades, the 750 V Twin laterals were the preferred motorbikes of the French army and police.

During the interwar period, the sidecar was the ideal means of transport for the familes.

Engaged in many endurance races, (the Bol d'Or won several times), these motorbikes will also make the joy of the amateur pilots. Unfortunately, like most French manufacturers, René Gillet did not manage to return to the forefront after the Second World War. The brand was first bought by Peugeot and then disappeared in 1958.

From the drawers of oblivion, we have found very little information on the «Ernest Richard» sidecar. The general appearance is, in any case, very close to that of a Bernardet, further research is required.

The bike has been converted to coil/battery for more reliable use. To return to its original configuration, the magneto will have to be revised. Having not been ridden for four years, the usual checks and maintenance will have to be carried out to get back on the road.
The doyenne of French brands, as it was presented in its period advertisements, has left its mark on the French motorcycling landscape in many ways. The J 1000 in particular is a rare motorbike that, once settle in a collection, hardly ever leaves it.

↑ Apart from the engine number, the G and J models (older) are identified from the K and L models by the presence of a fixed frame at the rear, while a rear suspension system will be fitted to the following models.

The beautiful speedometer with a black Jaeger background typical of the René

Moto-Guzzi

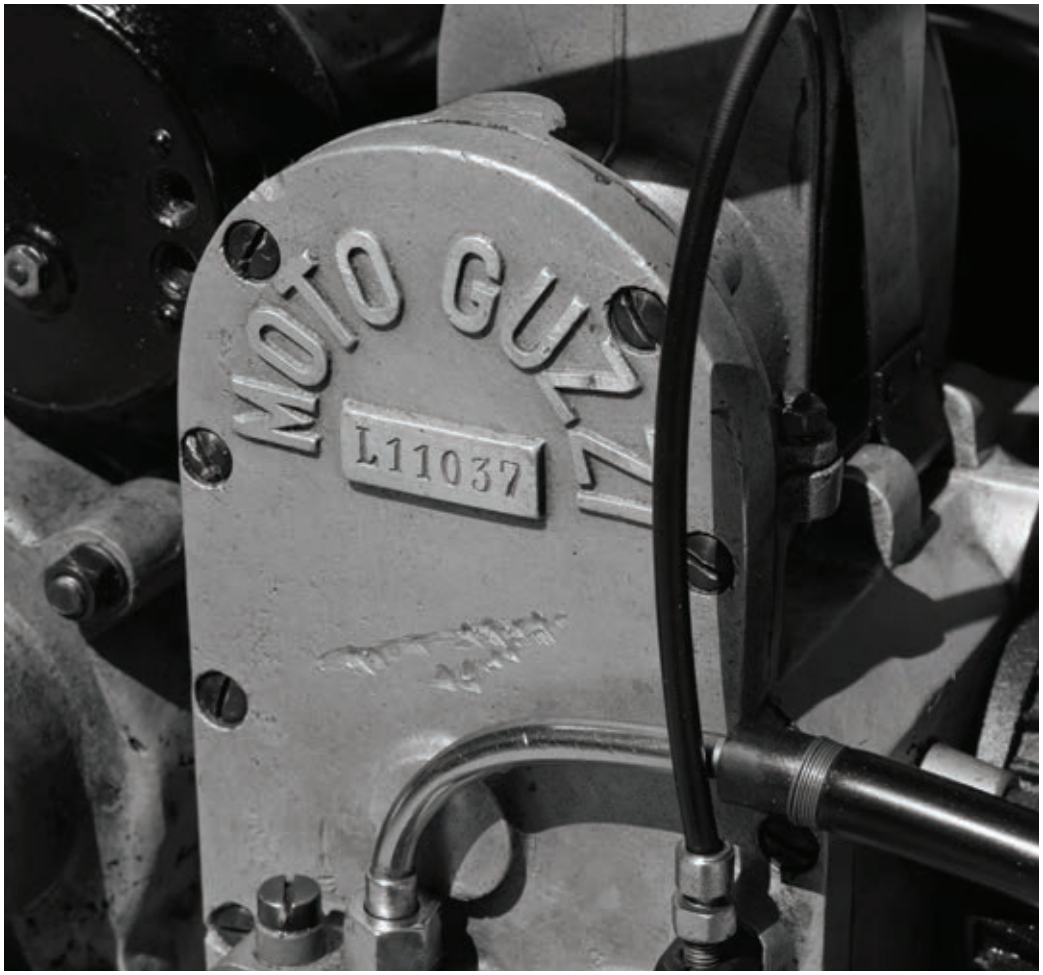
circa 1929

Sport 14

Frame number : 7431
Chassis n° 11037
Engine n°11037
French registration

35

14 000 - 18 000 €



The Sport 14 we are offering belongs to a family of motorbike collectors. Acquired in 1981 in Italy, it has been rigorously maintained since then. Its participation in the last Vintage Revival Montlhéry, where we were able to see it on the ring, confirmed the good shape of this Italian bike, which is celebrating its 96th birthday this year. The restoration, which dates back several decades, is breathtaking, considering the current state of the bike.

Following the First World War, Carlo Guzzi created, in 1921 with Giorgio Parodi, the two-wheeler brand that would become the leader in Italy. From the beginning, the engine was based on a horizontal single cylinder in order to obtain a very low and stable motorbike. Guzzi chose a 500 cc horizontal single cylinder as the engine architecture. It is certainly not the first one, but the innovations are numerous: 13,2 hp/3 800 rpm - Compression ratio 4,5 - External flywheel - Cylinder and cylinder head made of cast iron - Lateral intake and exhaust valves - Lubrication by dry sump and circulation pump - 3-speed hand gearbox - Primary gearing, secondary by chain - Double cradle frame - Front suspension with parallelogram - Tyres with parallelograms. Parallelogram suspension - 3.00 × 19» tyres - 88mm x 82mm square engine instead of the long strokes that were the rule at the time. It should also b and the Dunlop tyres everything was produc fifty years, making Moto Guzzi a legend.

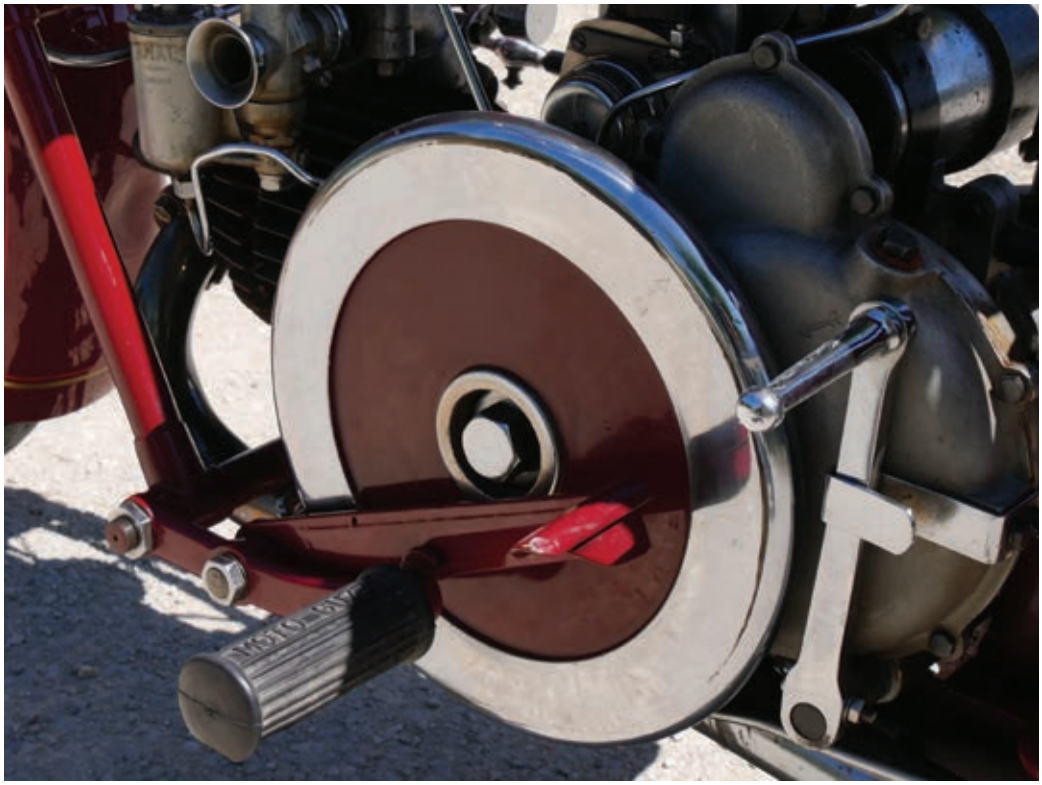
The first Sport version appeared in 1923 and which, according to the advertising of the tim was the electrical equipment (separate mag modernised with a new geometry, a new for Sport had only one rear brake.

e noted that apart from the Amac carburettor
ed in Italy. The recipe would endure for over

was replaced in 1929 by the Sport 14 model,
me, brought thirty improvements. In reality, it
neto and dynamo) and the chassis that were
k and a front drum brake, whereas the first

Thanks to the reliability of its models, Guzzi experienced a meteoric rise and became, in 1929, the best-selling brand in Italy. The Mandello factory employed five hundred people and the Sport 14 alone, produced at a rate of fifty units per week, sold 4,285 units in its two years of existence. These astonishing figures for the time are even more impressive when one considers that only fifty examples of the first Guzzi of 1921 were built. The production of the different versions of the 500cc semi-turbocharged Moto Guzzi, Sport, Sport 14 and 15 and the S and GTS types with rear suspension, did not end until 1940, with a total of more than 17-500 bikes sold.

The advantage of motorbikes is that everything is visible, so you can enjoy the craftsmanship of the Mandello del Lario factory, especially with the parallelogram front fork



The Moto Guzzi's engine flywheel has become its signature. Called the ham slicer by insiders, it must be said that the resemblance is striking! Marketing to promote Italian regional products?

Moto Guzzi Sport 14 circa 1929

The Sport 14 is one of the archetypes of the Italian motorbike. Its exemplary reliability, as well as its easy maintenance, makes it perfectly suited to regular use for classic motorbike outings. Its level of finish will not fail to attract the attention of connoisseurs.

Note that a small leak in the fuel tank will have to be repaired, otherwise Sunday rides will be cut short.

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

Le Zèbre

Type A

1909

Chassis n° 5654
Engine n°5654
French registration

36

12 000 - 15 000 €

If the advertisement says so, it's true!

The little le Zèbre we are presenting has been in the same family for almost forty years. It was bought from a true enthusiast who owned several models. Amusingly, the registration card dates it to 1907, a year in which the Le Zèbre brand was not yet officially created.

«This light car is what the zebra is to the horse, that is to say a robust car although of reduced proportions»!

One of the most famous brands of pre-1914 French cars is the firm of Jules Salomon: «Le Zèbre». The specifications are well defined: simplicity, quality, reliability, robustness, economy.

The «Le Zèbre» corresponds well to all of the
worries. «A mechanism so simple that a brea
can maintain it in good condition.
At the beginning of the 20th century, driving
and cars were only luxury or sports cars. Wea
gine and had it customised by the great name

se, it has the right reputation of a car without
kdown is almost impossible and that anyone

a car was still reserved at a wealthy clientele,
althy customers bought a chassis and its en-
es in French or foreign bodywork.

Jules Salomon's ambition was to offer a car that was accessible to all; he had to put a small, popular and inexpensive car on the market. At a time when all manufacturers swore by one-upmanship, and when all the superlatives were in order, the gamble was risky. In 1909, the Le Zèbre Type A was launched and was a great success. With its two small seats, its 50 km/h top speed, its 650 cm3 single cylinder and its two speeds, it couldn't be simpler.

The car was immobilised a few years ago although it was in perfect working order. We could see that the compression was good when the crank was turned and that the gears engaged without any problem. It has benefited from an old restoration, which now gives it a soft patina

he hand throttle rod is broken in two, it will have to be re-welded.

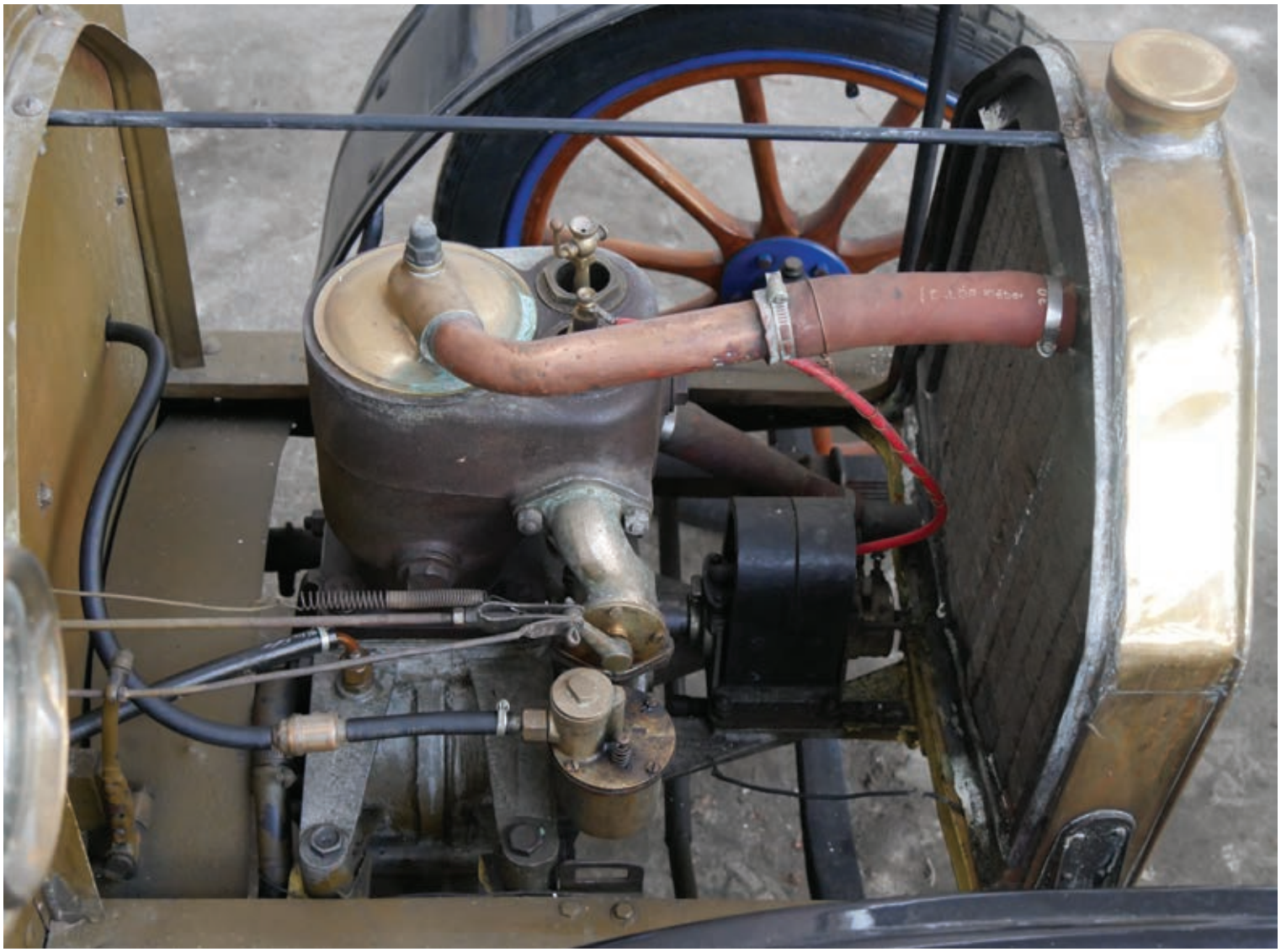
The car is very complete and sound. Note the torpedo tank, recognizable by the height of the fuel cap.

The seat is in good condition and very comfortable!

Le Zèbre Type A

1909

This is a very nice project to get back on the road and enjoy the charm of the « teuf-teuf » without spending too much money. A perfect school to put one foot in the ancestors and to open up to the pre-war classic car.



Scene of life in Boulogne-Billancourt, a Renault tractor leaving the factory.1928

Renault

circa 1926

Tracteur 15hp type LH

Chassis n°256545
French registration

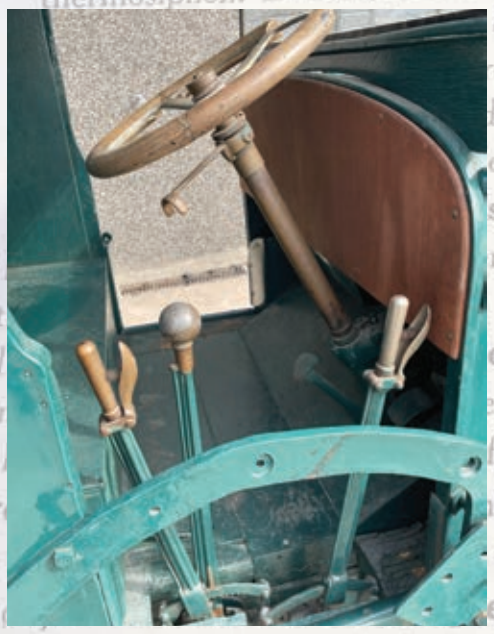
37

3 500 - 5 000 €

Un tracteur type IL12cv, très proche du nôtre à la difference de la puissance plus importante de notre moteur

This may be one of the rarest Renault in the world! Joking aside, our research on this Renault type LH has been almost in vain. Few photos or references to this model have been found. This is not completely surprising when you know that Renault changed the range and model name very quickly, even with a minor modification to the machine. From the bore noted on its chassis plate, however, we know that it is a 15 HP engine with a payload of between 4 and 8 tons. The Type LH is said to be the first of the Renault road tractors.

Our Renault Type LH has been in the hands of the same owner for twenty years. Its previous owner, a garage owner specialising in heavy vehicles, kept it for over forty years and undertook a complete restoration of the tractor.

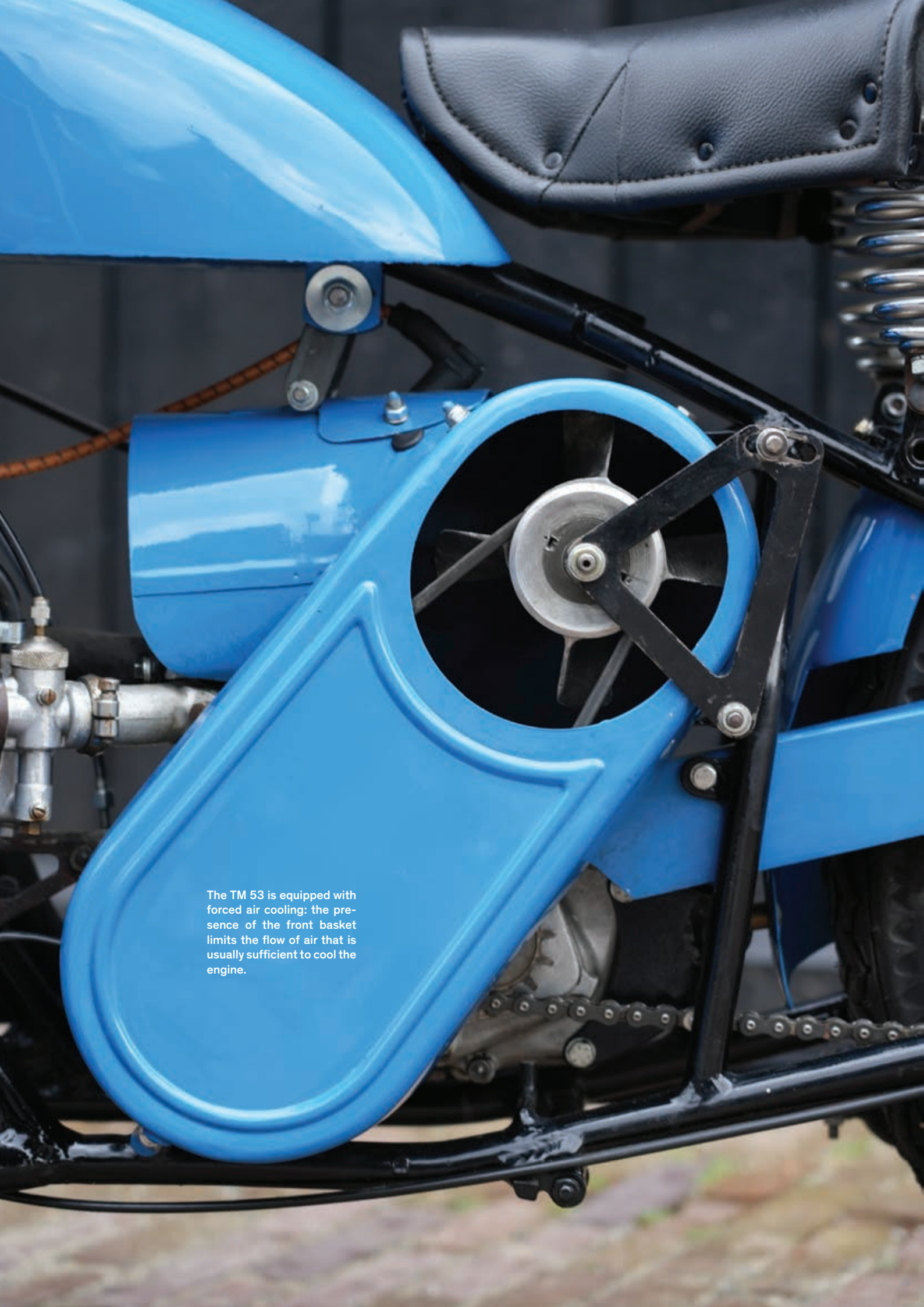


The least we can say is that the interior is spartan! It was not a question of comfort but of efficiency and solidity. Note the two brake levers.

The four-cylinder Renault is complete. It will need to be restarted, as it has not been running for a long time. A dynamo could be added, a period option, to benefit from the headlights.

Our Renault has twin wheels at the rear to distribute the load on the ground and improve traction power. This method is still used today!

It is therefore the ancestor of the French road tractor vehicles that we offer. An opportunity for any collector of heavy trucks to complete his collection with the pre-war reference.



The TM 53 is equipped with forced air cooling: the presence of the front basket limits the flow of air that is usually sufficient to cool the engine.

Peugeot

Triporteur 53 TM

circa 1939

Chassis n° 381.634
Engine n°53
French registration

38

3 500 - 5 000 € / No reserve

Firemen with a 53 TM as an intervention vehicle! Non contractual photo

Peugeot presents in 1939 its first three-wheeler, the TM 53, derived from the P53. It was powered by a 98 cm3 single-cylinder engine made famous by the globe-trotter Robert Sexé, who rode it around Europe for 15,000 kilometres.

The career of the Peugeot tri was interrupted by the war, even if a few examples were assembled during the occupation for the needs of the administration. It reappeared in 1945 and was then replaced by the 54 and 55 TN versions, following the evolution of the engine bike

The beautiful engine stamps.

The saddle with its thick springs is essential for the long journeys, the back of our triporteur being rigid.

The small Gurtner carburettor with dual settings: air quantity on one side and air-fuel mixture on the other.

On the technical side, if the rear part of the TM resembles that of the solo, the TM has a double-cradle frame and above all a front suspension with semi-elliptic springs which is not without remembering the front end of the 202. The little TM can carry a load of 100 kg and run at 45 km/h thanks to its three speeds.

Don't look for foot gears on this Peugeot. The gear lever is located at the level of the tank.

Peugeot triporteur 53 TM circa 1939

The three-wheeler presented here is in perfect presentation order, it just needs a carburettor tune-up. This is the perfect machine to drive around the paddocks of historic races or to go on a picnic on a beautiful summer day. Filled with champagne, tools or food, the choice is yours!

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

osenat arts & cars

Dimanche 16 avril à 14h

66 avenue de Breteuil, 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

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

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE*	DATE / *DATE*

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

COMMISSION ACHETEUR
L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
Interenchères Live :
• Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).
• Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficience de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.
- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

TVA
Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :
Toute TVA facturée sera remboursée 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.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

1. AVANT LA VENTE
Caractère indicatif des estimations
Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.
L'état des lots
Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.
Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.
Exposition avant la vente
L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.
Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES
Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.
Comment enchérir en personne
Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur
Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.
Ordres d'achat
Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.
Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.
Les ordres écrits peuvent être :
- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :
+ 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat
Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.
Enchérir par téléphone
Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.
Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE
Conditions de vente
Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.
Accès aux lots pendant la vente
Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.
Déroulement de la vente
La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

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

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

BUYER'S PREMIUM

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

VAT RULES

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

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.

Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

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

Bidding by telephone

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

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.
Access to the lots during the sale
For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

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

Payment

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

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
N° compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

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

Export

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

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

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

Preemption right

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

Catalogue descriptions

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

LES CHAPEAUX DE ROUES
Salon automobile

RALLYE DU PYLA · Espérance Banlieues · Saint-Émilion

24-25 JUIN 2023
Ville de Saint-Émilion

Ventes aux enchères Osenat & Démonstration automobile

CHAPAL · Audi DBF Bordeaux · COYOTE · Château Soriard · AMV L'Légende · Jane luxury real estate · LES CORDELIERS

Entrée 7€
Gratuit -12 ans

EDMOND DE ROTHSCHILD HERITAGE · MOTUL · Les Vins de Saint-Émilion

Samedi 10h - 20h
Dimanche 10h30 - 18h

osenatrts & cars vente # 01

art et automobilia

01 Les motos sur l'anneau de Montlhéry - Géo Ham circa 1930
02 Affiche MCF – Géo Ham 1935
03 Plaque émaillée Goodrich – Géo Ham circa 1930
04 Bugatti Grand Prix, céramique, Guillaume Moreau Né en 1967
05 Boite « On voit tout avec le rétro magnétique Gré » Bvté SGDG circa 1950
06 Affiche Aiglon Vole, d'après B. Lancy circa 1927
07 Affiche Salon de l'Autotomobile 1902 d'après Rochegrosse
08 Affiche Bayard – A. Clement Construc teur circa 1908 d'après Weiluc
09 Affiche Richard Brasier 1905 d'après Henri Bellery-Desfontaines
10 Affiche Tunnel Simplon Milan d'après Metlicovitz 1906
11 Plaque emaillée Ferrari circa 1960
12 La calandre inclinée traverse paris, Gregorie Desmons, né en 1968
13 Roue Aluminium Bugatti Grand Prix de Lyon
14 Manche de l'avion Bugatti-de Monge 100P 1939
15 Voiture à pédales Ferrari 156 Sharknose, par Morellet Guerineau. Circa 1960
16 Voiture à pédales Maserati par Giordani. Circa 1960
17 Voiture à pédales cabriolet par Devillaine. Circa 1930
18 Manteau d'automobiliste en fourrure dit « peau de bique »
19 Dolman et pantalon Salon de l'Automobile 1919, par La Belle Jardinière
20 Plaque d'égout en fonte – Renault – Billancourt

automobiles et motos de collection

21 Citroen 5hp type C3 1924
22 Ford Comète Monte-Carlo 1955
23 Salmson 2300 S 1958
24 Carrosserie Bugatti 57
25 Unic J3 carosserie MOM circa 1921
26 Avions Voisin C14 1936
27 Tricycle De Dion-Bouton circa 1902
28 Amilcar CC circa 1922
29 Avion Voisin C1 Coupé chauffeur Binder 1921
30 Ceirano 150 S 1926
31 Mathis EMY 8 cabriolet Gangloff 1936
32 Simca 5 découvrable 1938
33 Tricycle Comiot circa 1900
34 René Gilet J 1000 circa 1929
35 Moto Guzzi Sport 14 circa 1929
36 Le Zèbre Type A 1909
37 Renault tracteur 15hp type LH circa 1926
38 Peugeot triporteur 53 TM circa 1939

If you think you have an automobile, art object or automobilia in the spirit of this sale, we are at your disposal to discuss it and put it in the catalogue of the next osenatrts & cars sale

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat