

Jean-Pierre OSENAT

Président

Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ

Directeur général Motorcars

+33 (0)1 80 81 90 10

+33 (0)6 40 79 60 50

l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT

Responsable Automobiles de collection

+33 (0)1 80 81 90 59

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN

Administration Automobile

+33 (0)1 80 81 90 58

automobiles@osenat.com

Guillaume MAGNE

Assistant de département - Garage

+33 (0)1 80 81 90 59

automobiles@osenat.com

Consultants Automobiles :

- Patrice MOREAU

automobiles@osenat.com

- Alain GAUCHET

automobiles@osenat.com

- François BECKER

automobiles@osenat.com

Consultant Motos :

Cyril GAUTIER

cyril@art-of-racer.com

+33 (0)6 86 21 22 11

CONDITIONS DE VENTE

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

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

Participez à cette vente avec :



Enregistrez vous sur www.osenat.com

*** Lot vendu sur désignation**

(Il ne sera pas présent lors du salon. Aucune visite ne sera possible avant la vente).

NOTES À L'INTENTION DES ACHETEURS

Pour les acheteurs hors région lyonnaise :

Les véhicules seront rapatriés le lundi 13 novembre à Fontainebleau pour un montant de 350 euros HT par voiture. Elles pourront être retirées, après paiement intégral du montant dû, dans notre showroom de Fontainebleau. **A partir du 23 novembre des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€ HT par jour.**

Pour les acheteurs de la région lyonnaise :

Les voitures peuvent être retirées le lundi 13 novembre contre paiement intégral du montant dû. **A compter du 14, les voitures seront transférées dans un espace de stockage pour un montant de 100€ HT par voiture.** Le coût de cet espace de stockage est de 50€ ht par jour.

Les lots d'Automobilia non retirés à l'issue de la vente seront rapatriés dans nos locaux à Fontainebleau.

Tous les lots sont vendus « en l'état »

Les éléments diffusés via notre site internet ainsi que les expositions, avant la vente, permettent à chaque acquéreur d'observer les lots afin d'encherir en connaissance de cause. N'hésitez pas à contacter nos spécialistes pour toute demande d'informations.



SALON ÉPOQU'AUTO : 44^e ÉDITION

AUTOMOBILES & MOTOS DE COLLECTION

- **Vente Automobilia & Motos (lots 1 à 77) :**
Samedi 11 novembre à 14h
- **Vente Automobiles (lots 1 à 98) :**
Dimanche 12 novembre à 14h
Hall 6, sortie Eurexpo, boulevard de l'Europe
69686 Chassieu Cedex France

Expositions publiques :

Vendredi 10 novembre de 9h à 20h
Samedi 11 novembre de 9h à 19h
Dimanche 12 novembre de 9h à 12h

Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)6 40 79 60 50
l.derusse@osenat.com

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

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.OSENAT.COM

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

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











A mon AMI Jacky

Merci de m'avoir donné le goût des avant-guerres et des ancêtres !

Merci pour les rallyes et les balades entre copains !

Merci pour ton aide à la préparation de toutes les ventes
dans notre local de Moret sur Loing !

Merci pour tes éclats de rire et tes coups de gueule !

Merci pour ton amour inconditionné pour les automobiles anciennes
et ton implication dans notre belle Fédération (FFVE) !

Merci pour ta tomme et ton apremont !

Merci pour tous ces moments !

Mes pensées vont à Gislaïne, Cédric et Damien.

Je souhaite que tous tes bijoux rendent heureux leurs nouveaux
propriétaires comme tu l'as été !

Stéphane PAVOT

To my FRIEND Jacky. Thank you for giving me a taste for the pre-war cars ! Thank you for the rallies and rides with friends ! Thank you for your help in preparing all the auctions in Moret sur Loing ! Thank you for your laughter and your outbursts ! Thank you for your unconditional love of classic cars and your involvement in our great Federation (FFVE) ! Thank you for your tomme (french cheese) and your apremont (french wine) ! Thank you for all those moments ! My thoughts go out to Gislaïne, Cédric and Damien. I hope all your cars make their new owners as happy as you were! (Stéphane PAVOT)







01

01.
 « JEANNE D'ARC AU BOUCLIER »
 Fondateur Susse Frères, Paris
 Signé : Real Del Sarte
 France
 Bronze argenté
 H 180 mm
 Ref 240 MP de M Legrand
 300 / 400 €



03

02.
 « CHAR FT 17 RENAULT »
 France 1918
 Signé : FIX-MASSEAU
 Bronze patine bronze
 H 75 mm, L 80 mm
 Cette création « Renault » était proposée en option à titre publicitaire et ne peut être attribuée à des types de véhicules précis. Présentée hors concours du journal de L'Auto lors du Salon de 1921.
 Ref 996 MA de M Legrand
 200 / 300 €



04

03.
 « CANARD SAUVAGE »
 Signé : Ch. Paillet France
 1920-1925
 Bronze argenté
 H 125 mm
 Ref 868 MP de M Legrand
 100 / 200 €

04.
 « LA VACHE »
 1925 France
 Signé : H.PAYEN
 Bronze patine bronze
 H 100 mm, L 105 mm
 Ref 637 MA de M Legrand
 100 / 200 €

05.
 Livre « Les 24 Heures du Mans » par Roger Labric, illustrations de Geo Ham. Edité par l'Automobile Club de l'Ouest- 1949. Etat neuf.
 300 / 400 €

06.
 Livre « Cinquante 24 heures du Mans 1923-1982 » par l'Automobile Club de l'Ouest. Editions Publi-Inter 1982. très bon état ; format 32x25. Nombreuses photographies en noir et blanc et couleurs. Illustrations de Geo Ham.
 Couverture du magazine L'Action Automobile, XXXI^{ème} salon, octobre 1937, encadrée. Elle représente un pilote de monoplace, dessin de Geo Ham.
 100 / 200 €



02

Collection JACKY ROLLET
(Vendue sans réserve du lot 7 au lot 55)



07. *

Très rare babyfoot de la marque "Swinen" à Louviers dans l'Eure, c'est une vraie pièce collector. Il est considéré comme la Rolls-Royce du baby-foot. Vers 1920.

500 / 1 000 € (sans réserve)



08



09



10

08. *

Pompe à essence.

200 / 300 € (sans réserve)

09.

Voiture à pédales.

100 / 150 € (sans réserve)

10.

Voiture à pédales.

100 / 150 € (sans réserve)



11

11. *

Piano mécanique.

200 / 300 € (sans réserve)

12. *

Piano mécanique ancien qui joue de la musique automatiquement à partir de cartes perforées en papier entoilé.

500 / 600 € (sans réserve)

13. *

Les frères Joseph et Antoine Limonaire, originaires de Dax et dont le nom est sans doute le plus connu en tant que fabricants d'instruments de musique mécanique entre 1839 et 1936, construisirent également au début du XXe siècle des pianos mécaniques « Limonaire ».

Les orchestrions rassemblent mécaniquement plusieurs instruments, tels un orchestre, pour instrument principal un orgue limonaire, avec d'autres instruments mécaniques comme piano, violon, xylophone, accordéon et batterie.

« Le Bastringue », « Ideal Orchestre La Guinguette », « Le Bal Jo ».

Cinq instruments de musique : accordéon, saxophone, trompette, clarinette, batterie complète ; soufflets et pompe changés en 2004 et divers cartons perforés limonaire de 105 touches.

L'instrument joue les danses des années 1900/1960.

8 000 / 12 000 € (sans réserve)



12



13



14.

VÉLO MICHAUX

500 - 600 €
Sans réserve



15.

VÉLO CIRCA 1900

200 - 300 €
Sans réserve

| Vélo Homme



16.

VÉLO CIRCA 1900

200 - 300 €
Sans réserve

| Vélo femme



17.

VÉLO TANDEM

200 - 300 €
Sans réserve

| Cycle Gitane



18



19

18.

SOLEX

100 - 150 €
Sans réserve

1700

A immatriculer en collection

19.

SOLEX

100 - 150 €
Sans réserve

Type 2200

N° de série : 2557075MOT

Carte grise de collection

20.

1913 BSA SIDECAR

6 000 - 10 000 €

Sans réserve

Type H

N° de série : 28448

Carte grise française





21.

1920 MOTOSACOCHE

3 000 - 4 000 €

Sans réserve

Type : 2C10B

N° de série : 1504A

Carte grise française



22.

1913 TRIUMPH SIDECAR

3 000 - 6 000 €

Sans réserve

Type : H

N° de série : 278768

Carte grise française





23



24

23.

1929 TERROT

500 - 1 000 €
Sans réserve

Type : H
N° de série : 80462
Carte grise française

24.

1927 RHONYX

400 - 600 €
Sans réserve

Type : A
N° de série : 4405
Carte grise de collection

25.

1929 RHONYX

4 000 - 6 000 €

Sans réserve

Type : E

N° de série : 112

Carte grise de collection





26



27

26.

1953 HIRONDELLE

300 - 500 €
Sans réserve

Saint Etienne
Type C
N° de série : 6026
Carte grise française

27.

MANDRILLE ET ROUX

300 - 500 €
Sans réserve

N° de série : 2797
A immatriculer en collection



28



29

28.

1955 JAWA

300 - 500 €
Sans réserve

Type : 350
N° de série : 180759754
Carte grise française

29.

1955 KOEHLER ESCOFFIER

300 - 500 €
Sans réserve

N° de série : 22203
Carte grise française

30.

DOLLAR

300 - 500 €
Sans réserve

Type R2
Lot comprenant une moto
avec sa mécanique et un cadre
A immatriculer en collection



31.

LAMBRETTA

300 - 500 €
Sans réserve

Type : 125 LC
A immatriculer en collection





32



33

32.

LAMBRETTA

300 - 500 €
Sans réserve

**Scooter
 A immatriculer en collection**

33.

GNOME ET RHONE

300 - 500 €
Sans réserve

**N° de série : 22203
 Carte grise française**







34



35

34.

1949 MONET GOYON

1 000 - 1 500 €
Sans réserve

Type : GZO
Automouche
N° de série : 1095
Carte grise française

35.

1918 MONET GOYON

200 - 300 €
Sans réserve

Type : GSW
N° de série : 045
Carte grise française



36



37

36.

1951 VELOCETTE

300 - 500 €
Sans réserve

Type LE200
N° de série : 12325
Carte grise française

37.

TERROT

200 - 300 €
Sans réserve

Type : MTK
N° de série : 255039
A immatriculer en collection



38.

MOTOBECANE

300 - 400 €
Sans réserve

Type : AV3
N° de série : 470306
A immatriculer en collection



39.

MOTOBECANE

300 - 400 €
Sans réserve

Type AV 32
N° de série : 520080
Carte grise de collection



40.

MOTOBECANE

300 - 400 €
Sans réserve

Type AV 89
N° de série : 5841546
Carte grise de collection

41.

MOTOCONFORT

200 - 300 €

Sans réserve

Type : AV 88

N° de série : 88319712

Carte grise de collection



42.

MOTOBECANE

300 - 400 €

Sans réserve

Type : X7

N° de série : 07352643MO

Carte grise de collection



43.

AQUILA

200 - 300 €

Sans réserve

N° de série : Z59074

Carte grise de collection





44



45

44.

GNOME ET RHONE

500 - 800 €
Sans réserve

Type : M2
N° de série : 65259
Carte grise française

45.

1939 TERROT

300 - 800 €
Sans réserve

Type HD
N° de série : 247388
Carte grise française



46



47

46.

TRICYCLE TUK TUK

100 - 150 €
Sans réserve

47.

PEUGEOT

400 - 600 €
Sans réserve

**Triporteur
Type 57 TM
A immatriculer en collection**



48



49

48.

TRIPORTEUR JUERY

100 - 150 €
Sans réserve

49.

PEUGEOT

400 - 600 €
Sans réserve

**Triporteur
Type 57 TM
A immatriculer en collection**

50.

1996 HONDA GOLDWING

2 000 - 3 000 €

Sans réserve

Type : GL 1500

N° de série : 1HFS22B5TA000414

Carte grise française





51



52



53



54



55

51.

SIDE CAR

200 - 300 €
Sans réserve

52.

SIDE CAR

200 - 300 €
Sans réserve

53.

SIDE CAR

200 - 300 €
Sans réserve

54.

SIDE CAR SIMARD

200 - 300 €
Sans réserve

55.

SIDE CAR

200 - 300 €
Sans réserve



56.

1961 MOTO MORINI 175 SETTEBELLO

8 000 - 10 000 €
Sans réserve

La Morini Settebello s'est imposé comme un choix de référence dans les années 50, lorsqu'il fallait une moto fiable et simple d'entretien sans pour autant laisser de côté les performances. Deux fois moins cher que les MV Agusta, la Settebello sera commercialisé de 1954 à 1963 et aura été la porte d'accès aux compétitions d'un grand nombre de pilotes. Son moteur lui permettait tout de même d'atteindre les 140 km/h et jusqu'à 160 pour les modèles de fin de production.

Cette MORINI SETTEBELLO est une ex-moto d'écurie qui a couru à l'époque, mais nous ne connaissons malheureusement pas son palmarès. Il sera donc à reconstituer par son futur acquéreur.

En revanche, nous savons qu'elle a été entièrement restaurée par le grand spécialiste Max Coueille à Auch. Qui a aussi restauré la 125 Jonghi ex Jean-Pierre Beltoise avec sa fameuse culasse double arbre.

C'est donc une Morini de course restaurée par un grand préparateur qui nous est proposée à la vente. Elle nécessite une petite remise en route. Le moteur est neuf et sera donc à roder afin de pouvoir profiter de son potentiel sur circuit. Elle est équipée de tous ses accessoires de compétition : selle, réservoir, compte tour, pot, carburateur racing, freins ainsi que de tubes et fourreaux d'Aermacchi, ceux d'origine de la moto sont fournis avec.

The Morini Settebello was the benchmark choice in the 50s, when a reliable, easy-to-maintain motorcycle was needed without sacrificing performance. Half the price of the MV Agusta, the Settebello was marketed from 1954 to 1963, and was the gateway to competition for a large number of riders. Even so, its engine enabled it to reach speeds of 140 km/h, and up to 160 km/h for late-production models.

This MORINI SETTEBELLO is an ex-stable bike that raced at the time, but unfortunately we don't know its track record. It will therefore have to be reconstructed by its future purchaser. We do know, however, that it has been fully restored by the great specialist Max Coueille in Auch. He also restored the 125 Jonghi ex Jean-Pierre Beltoise, with its famous double-shaft cylinder head.

We are therefore offering for sale a racing Morini restored by a leading tuner. It needs a little overhaul. The engine is brand new and will need to be run in to take full advantage of its potential on the racetrack. It's equipped with all its racing accessories: saddle, tank, lap counter, pot, racing carburetor, brakes and Aermacchi tubes and sleeves - the bike's original ones are supplied with it.



Type : A 10 golden flash 650
N° de série : EA4047
Carte grise française

57.

1956 B S A

8 000 - 10 000 €

La Golden Flash était le premier modèle de la série BSA A10. Elle était disponible en noir et chrome mais c'est la peinture dorée particulière qui a donné son nom à la Golden Flash. La production a continué jusqu'en 1963. La Golden Flash était rapide pour son époque et compétitive face à la Triumph Tiger 100. Elle atteignit plus de 161 km/h lors d'essais en 1950.

La machine a été entièrement restaurée : moteur (bagues et roulements de vilebrequin neufs) ; les coussinets et les soupapes sont neufs. La peinture a été refaite. L'échappement est neuf ainsi que la magnéto.

The Golden Flash was the first model in the BSA A10 series. It was available in black and chrome, but it was the distinctive gold paintwork that gave the Golden Flash its name. Production continued until 1963. The Golden Flash was fast for its time and competitive with the Triumph Tiger 100, reaching speeds of over 161 km/h in 1950 tests.

The machine has been completely restored: engine (new rings and crankshaft bearings); bearings and valves are new. The paintwork has been redone. The exhaust is new, as is the magneto.



Type : 175
N° de série : 903867
Carte grise de collection

58.

1956 MOTOBECANE

1 000 - 1 500 €

La Z24 C MOBYSERIE «Coulissante» présentée a été entièrement restaurée : mécanique, échappement, peinture, jantes, pneus...

Bloc-moteur 4 temps à graissage intégral - 4 vitesses par sélecteur au pied - cylindre fonte - culasse en alliage léger - embrayage à disques à bain d'huile - volant magnétique avec avance automatique, redresseur et batterie - fourche télescopique - réservoir 10 litres - jante et réservoir chromés - compteur kilométrique - présentation : émail mastic et marron.

The Z24 C MOBYSERIE «Coulissante» presented here has been entirely restored: mechanics, exhaust, paint, rims, tires... Fully lubricated 4-stroke engine block - 4 gears with foot selector - cast-iron cylinder - light-alloy cylinder head - oil-immersed disc clutch - magnetic flywheel with automatic advance, rectifier and battery - telescopic fork - 10-liter fuel tank - chrome-plated rims and tank - odometer - presentation: mastic and brown enamel.



Type : 500 tiger 100
N° de série : 17211
Carte grise de collection

59.

1960 TRIUMPH

7 000 - 9 000 €

Après le succès commercial de la Triumph Speed Twin, Edward Turner, le concepteur de Triumph, poursuit ses efforts pour développer le potentiel du nouveau moteur twin parallèle. Le Tiger 100, plus léger et plus puissant, fut développé comme une machine pour les sportifs.

En 1960, elle a été complètement repensée dans le nouveau style «unit» de la T100A. Une longue lignée de T100SS, T100C, T100R et d'autres apparurent au Royaume-Uni au cours des années 1960 et sur les marchés d'exportation.

Le modèle présenté a été entièrement restauré. Le moteur est neuf, tout comme les échappements. La peinture, les jantes, la selle et les pneus sont neufs.

Following the commercial success of the Triumph Speed Twin, Triumph designer Edward Turner continued his efforts to develop the potential of the new parallel twin engine. The Tiger 100, lighter and more powerful, was developed as a machine for sportsmen.

In 1960, it was completely redesigned in the new «unit» style of the T100A. A long line of T100SS, T100C, T100R and others appeared in the UK during the 1960s and on export markets. The model presented here has been fully restored. The engine is new, as are the exhausts. The paintwork, rims, seat and tires are all new.



650 cm³

N° de série : JDS8144T120R

Carte grise de collection

60.

1953 TRIUMPH BONNEVILLE

10 000 - 12 000 €

Découvrez la Triumph Bonneville 650 cm³ de 1970, une véritable icône de la moto. Récemment restaurée avec une nouvelle peinture, elle brille comme une neuve. Une remise en route a été faite dans des ateliers de professionnels, garantissant qu'elle est en parfait état de marche.

Avec sa carte grise française, cette moto est prête à rouler sur les routes sinueuses. La Bonneville 650 cm³ est réputée pour son style classique et ses performances fiables. Elle incarne la nostalgie de l'âge d'or de la moto.

Que vous soyez un amateur de motos classiques ou un collectionneur, cette Triumph Bonneville est une pièce de collection remarquable. Elle est en rodage, le haut moteur a été refait à neuf avec des pistons et segments neufs.

Discover the 1970 Triumph Bonneville 650 cm³, a true motorcycle icon. Recently restored with a new paint job, it shines like new. A complete overhaul was carried out in professional workshops, guaranteeing that it's in perfect working order.

With French registration, this bike is ready to take on the twisty roads. The Bonneville 650 cm³ is renowned for its classic styling and reliable performance. It embodies nostalgia for the golden age of motorcycling.

Whether you're a classic motorcycle enthusiast or a collector, this Triumph Bonneville is a remarkable collector's item. It's in running-in condition, with the top end of the engine rebuilt with new pistons and rings.



125 cm³
N°de série : 13795
A immatriculer en collection
Attestation FFVE

61.

1951 LAMBRETТА

3 500 - 4 500 €
Sans réserve

Découvrez la Lambretta Type C 125 cm³ de 1951, un petit joyau du passé qui vient de subir une révision complète de sa boîte de vitesse.

Ce scooter classique italien est également accompagné de la certification FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque), garantissant son authenticité et son admissibilité aux événements et aux avantages réservés aux véhicules anciens.

La Lambretta Type C 125 cm³ est une icône du design italien, offrant un mélange unique de style rétro et de fonctionnalité pratique. C'est une opportunité unique pour les amateurs de deux-roues classiques.

Discover the 1951 Lambretta Type C 125 cm³, a little jewel of the past which has just undergone a complete overhaul of its gearbox.

This classic Italian scooter also comes with FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque) certification, guaranteeing its authenticity and eligibility for events and benefits reserved for vintage vehicles.

The Lambretta Type C 125 cm³ is an icon of Italian design, offering a unique blend of retro style and practical functionality. It's a unique opportunity for lovers of classic two-wheelers.

62.

1956 FB MONDIAL

3 000 - 4 000 €

Sans réserve

Sport Lusso
Cylindrée : 150 cm³
N° de série : 845
A immatriculer en collection

Plongez dans le passé avec la FB Mondial Sport Lusso 150cc de 1956, une petite bête de compétition qui incarne le charme de l'époque. La marque FB Mondial est réputée pour ses motos légères de haute qualité, et ce petit bolide ne fait pas exception. Dotée d'un moteur monocylindre de 150 cm³, cette moto de compétition est d'origine italienne, apportant avec elle tout le savoir-faire italien en matière de design et de performance.

Cette édition de 1956 a été entièrement restaurée aux États-Unis, se rapprochant de l'état concours. Son moteur est en excellent état de fonctionnement, et elle est accompagnée d'une carte grise américaine ainsi que du document 846A des douanes françaises, facilitant ainsi son immatriculation en France. Offrant à son propriétaire une véritable expérience rétro, cette FB Mondial Sport Lusso 150cc est bien plus qu'une simple moto de collection, c'est un voyage dans le temps sur deux roues. Une opportunité unique à ne pas manquer lors de notre vente aux enchères, où l'histoire et la performance se rencontrent.

Dive into the past with the 1956 FB Mondial Sport Lusso 150cc, a little competition beast that embodies the charm of the era. The FB Mondial brand is renowned for its high-quality lightweight motorcycles, and this little racer is no exception. Equipped with a 150 cm³ single-cylinder engine, this competition bike is of Italian origin, bringing with it all Italian know-how in design and performance.

This 1956 edition has been fully restored in the USA to near competition condition. Its engine is in excellent working order, and it comes with an American registration document as well as French customs document 846A, facilitating its registration in France. Offering its owner a true retro experience, this FB Mondial Sport Lusso 150cc is much more than just a collector's bike, it's a journey through time on two wheels. A unique opportunity not to be missed at our auction, where history and performance meet.





650 cm³
N° de série : 43553
Carte grise française

63.

1953 TRIUMPH THUNDERBIRD 6 T

10 000 - 12 000 €

Découvrez la Triumph Thunderbird 6T de 1953, une moto classique récemment restaurée avec soin. Elle a subi des réparations essentielles, notamment les pistons, la pochette de joints et les faisceaux électriques, garantissant un bon fonctionnement.

Cette moto vintage de 650 cm³ vous offre l'opportunité de revivre l'âge d'or du deux-roues. De plus, elle est accompagnée de sa carte grise française, ce qui simplifie son immatriculation pour la route en France.

Que vous soyez un passionné de motos classiques ou un collectionneur averti, cette Triumph Thunderbird 6T est une pièce de collection précieuse.

Discover the 1953 Triumph Thunderbird 6T, a classic motorcycle recently restored with great care. It has undergone essential repairs, including pistons, gasket pocket and wiring harnesses, ensuring that it runs smoothly.

This 650 cm³ vintage motorcycle offers you the opportunity to relive the golden age of two-wheelers. What's more, it comes with a French «carte grise», making it easy to register for the road in France.

Whether you're a classic motorcycle enthusiast or a discerning collector, this Triumph Thunderbird 6T is a valuable collector's item.



TS 400
N° de série : TS40025 974
400 cm³
Carte grise française

64.

1974 SUZUKI

3 500 - 4 500 €

Découvrez la Suzuki TS400 de 1974, une moto emblématique des années 70 prête pour l'aventure. Avec son moteur robuste de 400 cm³ 2 temps, cette moto est une légende tout-terrain. Elle est en bon état de fonctionnement et accompagnée d'une carte grise française. Cette Suzuki TS400 est une véritable pièce de collection, prête à vous faire revivre les belles années du trail.

Ne manquez pas cette opportunité de posséder un morceau d'histoire motocycliste. Rejoignez-nous lors de notre vente aux enchères pour faire rugir cette icône sur les routes françaises.

Discover the 1974 Suzuki TS400, an iconic '70s motorcycle ready for adventure. With its robust 400 cm³ 2-stroke engine, this bike is an off-road legend.

It is in good working order and comes with a French registration certificate. This Suzuki TS400 is a true collector's item, ready to take you back to the glory years of trail riding.

Don't miss this opportunity to own a piece of motorcycling history. Join us at our auction to make this icon roar on French roads.



**Type : FLF Panhead
Hydraglide
N° de série : FLF462
Carte grise française**

65.

1956 HARLEY DAVIDSON

30 000 - 35 000 €

L'Hydra Glide, équipée du moteur Panhead lancé en 1948 était ainsi surnommée à cause de ses caches culbuteur qui ressemblent à des casseroles de cuisine. Elle était initialement proposée en deux versions (1 000 et 1 200 cm³). Il s'agit du premier modèle Harley à avoir une fourche télescopique.

La moto proposée est une 1200 cm³ dans son état d'origine, jamais restaurée. Elle possède de très nombreux accessoires d'origine d'époque, porte bagages, pare choc, sacoches... La Selle et les sacoches cuir sont en excellent état.

Le moteur est en très bon état esthétique et de fonctionnement. Le faisceau électrique a été refait à l'identique avec des composants d'époque. L'ensemble des chromes est en parfait état. Un rapport d'expertise est disponible.

The Hydra Glide, equipped with the Panhead engine launched in 1948, was so nicknamed because of its rocker covers, which resemble kitchen pans. It was initially offered in two versions (1,000 and 1,200 cm³). It was the first Harley model to feature a telescopic fork.

The bike on offer is a 1200 cm³ in its original, never-restored condition. It features many original period accessories, including luggage racks, bumpers and saddlebags. The saddle and leather saddlebags are in excellent condition.

The engine is in very good cosmetic and operating condition. The wiring harness has been identically rebuilt using period components. All chrome is in perfect condition. An appraisal report is available.



Type XLCH71
N° de série : HA17365HI
Carte grise française

66.

1971 HARLEY DAVIDSON

10 000 - 12 000 €

La Harley Davidson Sportster est une moto pour collectionneur averti. Ce 900 XLCH est dans un parfait état d'origine. Il s'agit d'une seconde main. HISTOVEC est disponible. Sa peinture est d'origine très rare couleur SPARKLING AMERICA spéciale année 1971 avec le Number One. Elle est équipée d'un carburateur Bendix reproduction et le carburateur Tillotson d'origine est disponible. La selle d'origine a été refaite à l'identique avec soin. Le sélecteur de vitesses est à droite et le démarrage se fait au kick.

The Harley Davidson Sportster is a motorcycle for the discerning collector. This 900 XLCH is in perfect original condition. It is second hand. HISTOVEC is available. It is painted in a very rare original 1971 SPARKLING AMERICA color with Number One. It is equipped with a Bendix reproduction carburetor and the original Tillotson carburetor is available. The original seat has been carefully restored to its original shape. The gear selector is on the right, and starting is by kick.



Type : R75/5 avec side
N° de série : 2993213
Carte grise française

67.

1975 BMW

9 000 - 12 000 €

La R75/5 est présentée avec toute la série 5 fin août 1969. Cette nouvelle gamme se compose de la R50/5, la R60/5 et le haut de gamme R75/5. Ces nouveaux modèles sont dotés d'un tout nouveau moteur. Il faudra attendre fin 1972 pour que la série 5 connaisse des modifications importantes. Le bras oscillant est rallongé de 5 cm pour, d'une part, diminuer le guidonage et d'autre part, permettre le montage d'une batterie de plus grande capacité pour le démarreur électrique. Le volant moteur est allégé pour améliorer les montées en régimes, la jante arrière est élargie, la béquille latérale se dote d'un système de repliage automatique et le réservoir fait désormais 17 litres avec des flancs chromés, le réservoir de 24 litres avec grippe-genoux reste disponible en option (notre modèle).

The R75/5 is presented with the entire 5 series at the end of August 1969. This new range comprises the R50/5, the R60/5 and the top-of-the-range R75/5. These new models were equipped with an all-new engine. It wasn't until the end of 1972 that the 5 Series underwent major modifications. The swingarm was lengthened by 5 cm, both to reduce steering effort and to accommodate a larger battery for the electric starter. The flywheel has been lightened to improve revs, the rear rim has been widened, the side stand has been fitted with an automatic folding system, and the fuel tank has been enlarged to 17 liters with chrome sides. The 24-litre tank with knee grips remains available as an option (our model).



N° de série : 4002957
Carte grise française
Dossier d'entretien

68.

1981 HONDA CB 900F BOL D'OR

4 000 - 5 000 €

Afin de renouer avec un large public Honda lance la CB 900 F Bol d'Or, au salon international de Paris de 1978. Les 95 ch du nouveau moteur à double ACT surpassent toute la concurrence du moment et participent à faire de ce modèle l'un des plus beaux succès commerciaux de Honda. Elle doit son nom à l'une des plus prestigieuses courses d'endurance Moto.

L'exemplaire que nous présentons est accompagné d'un important suivi d'entretien. Livré neuf en septembre 1981, il appartient à son propriétaire depuis 2009, celui-ci l'avait acquis auprès d'un autre amateur qui la possédait depuis 1992. Le compteur affiche environ 38 900 km et la machine est accompagnée d'un suivi d'entretien.

To reconnect with a wider public, Honda launches the CB 900 F Bol d'Or at the 1978 Paris International Motor Show. The 95 bhp of the new DOHC engine surpassed all the competition of the day, making this model one of Honda's greatest commercial successes. It owes its name to one of the most prestigious motorcycle endurance races.

The model we are presenting comes with an extensive service history. Delivered new in September 1981, it has belonged to its owner since 2009, who had acquired it from another enthusiast who had owned it since 1992. The odometer reads 38,900 km, and the machine comes with an extensive service history.



Année la plus rare
Moto mythique
Performances exceptionnelles

69.

1984 HONDA CR500 R

10 000 - 15 000 €

En 1979, Honda lance en compétitions les premiers moteurs 2 temps de grosses cylindrées. En 1981, ils font leur apparition en série avec la CR450 R. Honda augmente chaque année la cylindrée avant d'atteindre leur paroxysme en 1984. En effet la marque lance sur le marché la CR500R refroidie par air développant 64 ch pour 101 kg. Cette année-là, elle remporte le championnat du monde et dès 1985 abandonne le refroidissement par air.

Moto mythique, notre exemplaire a été intégralement restauré et se présente dans un bel état, peu courant pour ces motos.

In 1979, Honda launched the first large-displacement 2-stroke engines in competition. In 1981, they made their serial appearance with the CR450 R. Honda increased the displacement every year before reaching their climax in 1984. Honda launched the air-cooled CR500R with 64 hp and 101 kg. That year, it won the World Championship, and by 1985 had abandoned air-cooling.

A mythical motorcycle, our example has been fully restored and is in beautiful condition, unusual for such bikes.



70.

1988 HONDA

30 000 - 40 000 €

Une sportive pas comme les autres, une 750 qui joue dans une autre cour que les GSX-R, FZ et ZXR. Non, pas une sportive - une machine de course, conçue pour la piste et homologuée pour la route. Une création sans concession du HRC, belle, sublime, dotée d'un patrimoine génétique éloquent. Elle est directement issue de la RVF usine d'endurance, elle-même puisant son inspiration dans la 500 de vitesse. Ramassée, basse, tendue, sans compromis, comme une 500 de GP. Une 7 et demi taillée dans la performance, où chaque détail prouve l'implication de la RC 30 dans la compétition.

Un engin dont bien peu aurait osé rêver qu'elle soit un jour sur la route. Mais ça y est ! Honda l'a fait, et propose certainement la moto la plus emblématique des années 80. Considéré comme l'un des modèles les plus prestigieux de Honda, la RC 30 a été fabriquée à plus de 4700 exemplaires, chacun démarré par une clé incrustée de carbone. Elle a tout pour elle : une conception par les plus grands artisans de la planète moto (ceux du HRC, directement), une ligne éblouissante, une technologie de pointe et, surtout, une conception dont le bien-fondé a été immédiatement prouvé par des résultats en compétition. Les victoires que l'on peut inscrire à son palmarès donnent le vertige : plusieurs fois le Bol d'or, les 24 heures du Mans et les 8 h de Suzuka, des victoires et des titres dans tous les championnats Superbike mondiaux, une foule de succès au Tourist Trophy.

Type : RC30
N° de série : RC30-2000334
Carte grise française

A sports bike like no other, a 750 that plays in a different league from the GSX-R, FZ and ZXR. No, not a sports bike - a racing machine, designed for the track and approved for the road. An uncompromising HRC creation, beautiful, sublime, with an eloquent genetic heritage. It's a direct descendant of the RVF endurance factory, itself inspired by the 500 speed bike. Sturdy, low, taut, uncompromising, like a 500 GP. A 7? carved for performance, where every detail proves the RC 30's commitment to competition.

A machine that few would have dared to dream of ever being on the road. But here it is! Honda has done it, and offers what is surely the most emblematic motorcycle of the 80s. Considered one of Honda's most prestigious models, the RC 30 was built in over 4700 examples, each starting with a carbon-inlaid key. It has it all: a design by the world's greatest motorcycle craftsmen (those of HRC, directly), dazzling lines, cutting-edge technology and, above all, a design whose merits were immediately proven by competition results. The number of victories to its credit is staggering: the Bol d'Or several times, the 24 Hours of Le Mans and the 8 Hours of Suzuka, victories and titles in all the world's Superbike championships, and a host of successes at the Tourist Trophy.



71.

1975 KAWASAKI

9 000 - 12 000 €

Type : 900 Z1
N° de série : 304169311
Carte grise française

1968, Honda présente une machine qui restera à jamais gravée dans l'histoire motocycliste : une certaine CB 750 FOUR. La gloire mondiale se tourne désormais sur Honda.

Durant trois années, tout est repris et Kawasaki voulait sortir une machine encore meilleure que la CB 750 FOUR et se sert du retour d'expérience de la clientèle au sujet de la Honda. En clair, la frustration laisse place peu à peu à une formidable opportunité de ne pas reproduire les éventuelles erreurs de son concurrent et, à la fin 1971, un proto voit le jour : la 900 Z. Le résultat ? Un roadster hors du commun : 900 cm³ pour 252 kg, une finition exemplaire et un look ravageur au possible. Posséder cette machine fait de vous un motard à part. Et, cerise sur le gâteau, elle est tout à fait maniable et facile à emmener !

Cette Kawasaki possède son cadre et son moteur d'origine. Elle a eu un 1^{er} propriétaire jusqu'en 1985, ensuite jusqu'en 1996, un ami du prochain collectionneur jusqu'en 2016. Depuis 2016, son propriétaire a restauré la moto avec de nombreuses pièces neuves achetées chez un spécialiste de la 900 Z (culasse 1000 Z).

1968, Honda presents a machine that will forever be engraved in motorcycling history: the CB 750 FOUR. Worldwide fame now turns to Honda.

For three years, everything was taken up again, and Kawasaki wanted to bring out a machine even better than the CB 750 FOUR, using customer feedback on the Honda. In short, frustration gradually gave way to a tremendous opportunity to avoid repeating the mistakes of its competitor, and at the end of 1971, a proto was born: the 900 Z. The result? An extraordinary roadster: 900 cm³ for 252 kg, exemplary finish and a look that's as devastating as it gets. Owning this machine puts you in a class of your own. And, to top it all off, it's easy to handle and easy to ride!

This Kawasaki has its original frame and engine. It had a 1st owner until 1985, then until 1996, a friend of the next collector until 2016. Since 2016, its owner has restored the bike with many new parts purchased from a 900 Z specialist (1000 Z cylinder head).



72.

1970 KAWASAKI

13 000 - 18 000 €

Type : H1
N° de série : KAF09907
Carte grise de collection

La Kawasaki 500H1 est une moto exceptionnelle qui appartient sans conteste et de plein droit au club très fermé des machines de légende.

Collectionneur de cette marque depuis 40 ans, le propriétaire se sépare de la plus rare des 500 Kawasaki type H1 premier modèle mach 3 année 1970.

Cette rare moto en gris anthracite (moins de 10 vendues dans cette teinte en France) au détriment des 2 autres couleurs la blanche et la rouge, est dans un parfait état d'origine et de fonctionnement. Les factures sont disponibles. Cette moto a été entretenue par un ami et mécanicien de Giacomo Agostini. Elle a été partiellement restaurée il y a quelques années en cosmétique telle que les câbles gris. Les 3 pots échappement complets sont neufs. Cette moto possède un allumage à rupteurs, il s'agit d'une vraie française origine.

Tous les numéros sont concordants ainsi que sa plaque constructeur Numéro de série ou cadre KAF 09907 Numéro de série moteur ou engine KAE 51886.

The Kawasaki 500H1 is an exceptional motorcycle that unquestionably belongs to the exclusive club of legendary machines.

Collector of this brand for 40 years, the owner is parting with the rarest of the 500 Kawasaki type H1 first model mach 3 year 1970.

This rare motorcycle in anthracite grey (less than 10 sold in this color in France) to the detriment of the 2 other colors, white and red, is in perfect original and working condition. Invoices are available. This bike was maintained by a friend and mechanic of Giacomo Agostini.

It was partially restored a few years ago in cosmetics such as the grey cables. The 3 complete exhaust pipes are new. This bike has a breaker ignition, a true French original.

All numbers match, as does its manufacturer's plate Serial number or frame KAF 09907 Engine serial number or engine KAE 51886.







73.

1974 MOTOBECANE 350

13 000 - 15 000 €

Face à l'invasion de motos Japonaises, Motobécane lance un projet ambitieux, la conception d'une moto dotée d'un trois cylindres deux temps de 350 cm³. Cette moto est bien supérieure en innovations technologiques à ses concurrentes japonaises de l'époque, ce qui lui donne sa personnalité très attachante. Elle a été produite à un nombre d'exemplaires assez limité, principalement pour le marché intérieur. Finalement 789 exemplaires seront produits avant l'arrêt du modèle. Il n'en resterait qu'une petite centaine. C'est donc une rare moto française qui plus est deux temps que nous vous présentons. Cet exemplaire, fut livré neuf en janvier 1974, il s'agit du 590e produit. En bon état général, cette moto n'attend plus qu'un amateur pour démonter tout son potentiel.

N° de série : 35000590
Projet ambitieux
2 temps sympathique
Carte grise de collection

Faced with the invasion of Japanese motorcycles, Motobécane launched an ambitious project to design a motorcycle with a three-cylinder, two-stroke 350 cm³ engine. This motorcycle was far superior in technological innovations to its Japanese rivals of the time, giving it a very endearing personality. A limited number of models were produced, mainly for the domestic market. In the end, 789 examples were produced before the model was discontinued. Only a few hundred remain. This is a rare French two-stroke motorcycle. Delivered new in January 1974, this is the 590th model produced. In good overall condition, this bike is just waiting for an enthusiast to show off its full potential.



74.

1942 HARLEY DAVIDSON

20 000 - 25 000 €

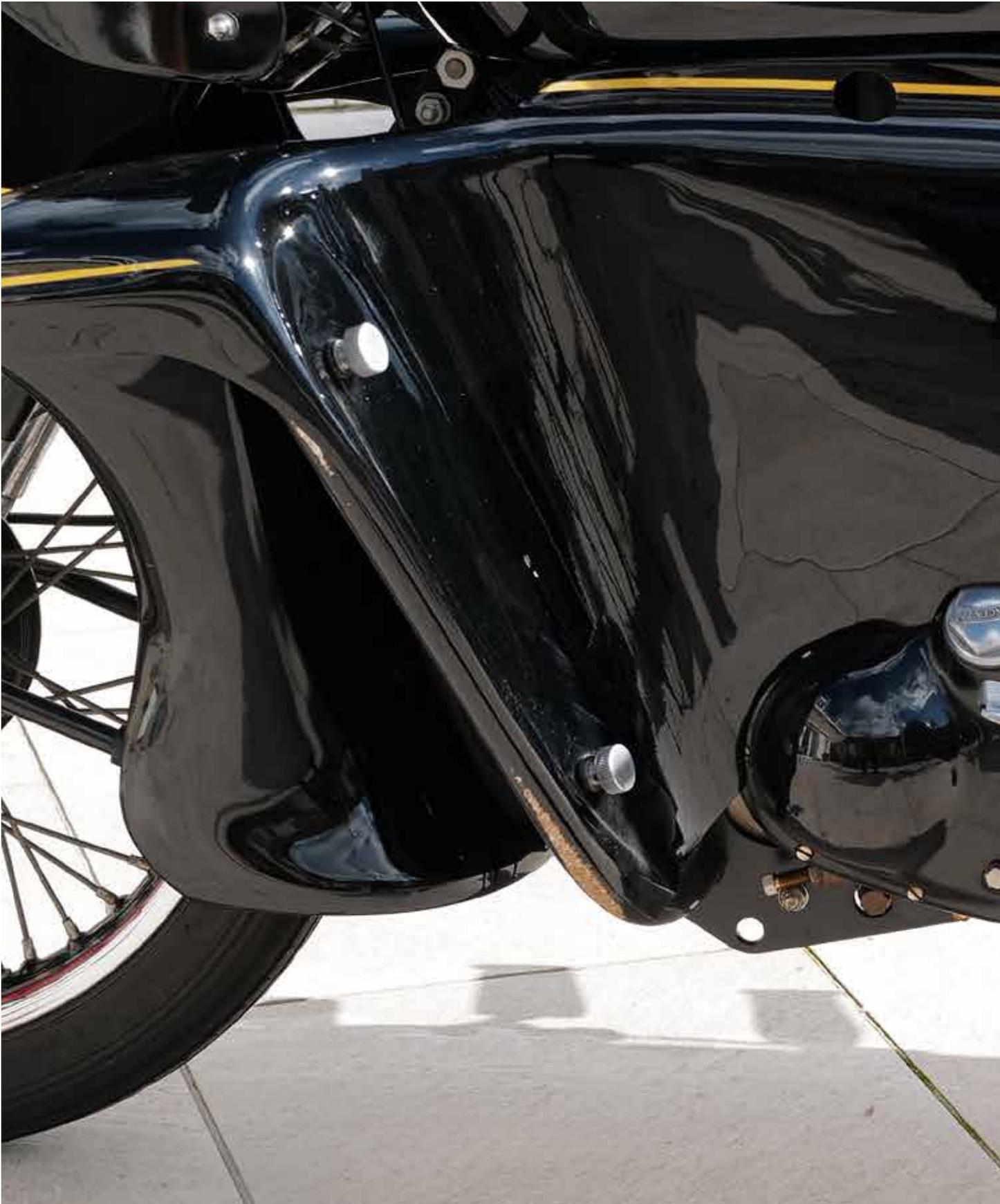
Les Canadiens ont fabriqué des Harley Davidson qui prendront le nom de WLC (C = Canadian). Les WLC se démarquent principalement par un filtre à air rond, un tan sad, une béquille avec des barres de fer latérales et des bouchons de réservoirs dépourvus de chaînettes. D'autres modifications sur la WLA eurent lieu par la suite et toutes ne se répercutèrent pas sur la version canadienne.

Le modèle présenté est une version civile de la WLC qui a été restaurée.

Type : WLC
N° de série : 42WLC3748
Carte grise de collection

The Canadians built Harley Davidsons that took the name WLC (C = Canadian). WLCs feature a round air filter, a tan sad, a kickstand with side iron bars and chainless fuel caps. Other modifications were subsequently made to the WLA, not all of which affected the Canadian version.

The model presented here is a restored civilian version of the WLC.





BLACK PRINCE
N° de série : RD12877BF
Titre de circulation européen



75.

1952 VINCENT BLACK PRINCE

90 000 - 110 000 €

Conçue comme une Bentley sur deux roues, la Vincent Black Prince se targuait d'un mélange de performances, de raffinement inégalé et d'une beauté saisissante.

La Black Shadow est la moto de série la plus rapide au monde. Ce n'est pas un slogan. C'est un fait.

La photo de Rollie Free établissant un nouveau record de vitesse terrestre à moto de 246.73 km/h à bord d'un bicylindre en V Vincent sur le Bonneville Salt Flats en septembre 1948 est légendaire, notamment parce qu'il était allongé sur le garde-boue arrière, raide comme une planche, les jambes pendantes à l'arrière, et ne portait qu'un bonnet de douche, des baskets et un slip de bain.

Mais si la course au record peu orthodoxe de Free a contribué à établir Vincent comme le fabricant des «premières superbikes du monde», le fondateur Phil Vincent a également vu le potentiel de développement de ses puissantes machines de 1 000 cm³ en ce qu'il a un jour décrit comme des «Bentley à deux roues». En d'autres termes, des motos hautes performances pour les gentlemen qui préféraient rouler dans des costumes en tweed plutôt qu'en coton ciré ou en cuir.

À cette fin, Vincent a développé ses modèles sophistiqués Black Knight et Black Prince, basés respectivement sur la Rapide et la Black Shadow, haut de gamme et ultra-performante. Avec des cadres redessinés, des réservoirs d'huile repositionnés, des réservoirs de carburant plus grands et de nouveaux carburateurs, la Knight et la Prince offraient une conduite plus douce et plus raffinée que les motos sur lesquelles elles étaient basées.

Avec des carénages enveloppants et de généreux protège-jambes intégrés dans une carrosserie en fibre de verre qui entourait le moteur et s'étendait jusqu'à l'arrière de la moto, elle offrait un niveau de protection contre les éléments jusqu'alors inégalé.

Les Vincent étaient connus pour leur caractère innovant (les commandes, les repose-pieds et les sièges étaient entièrement réglables, par exemple) et le Prince ne faisait pas exception à la règle. La carrosserie arrière, par exemple, pouvait facilement être relevée pour l'entretien, les béquilles du garde-boue avant servaient de support auxiliaire pour faciliter le changement de roue et un grand levier vertical sur le côté permettait au pilote de soulever élégamment la moto sur sa béquille centrale tout en restant à bord.

Et si tous les bicylindres en V de Vincent sont relativement rares (seulement 6 852 ont été construits au total), la Black Prince est la plus rare.

Celle-ci a été restaurée par le spécialiste Godet.

En fait, il s'agit sans doute de l'un des plus beaux exemples existants de la «Bentley à deux roues» de Phil Vincent.

Et si l'idée de balancer votre jambe en tweed sur la selle confortable d'une moto qui vous donnera l'impression d'être un roi vous tente, rendez-vous à Lyon.



Conceived as a Bentley on two wheels, the Vincent Black Prince boasted a blend of performance, unrivalled refinement and striking beauty.

The Black Shadow is the world's fastest production motorcycle. That's not a slogan. It's a fact.

The photo of Rollie Free setting a new motorcycle land speed record of 246.73 km/h aboard a Vincent V-twin on the Bonneville Salt Flats in September 1948 is legendary, not least because he was lying on the rear fender, stiff as a board, legs dangling over the back, wearing only a shower cap, sneakers and swimming trunks.

But if Free's unorthodox record chasing helped establish Vincent as the maker of «the world's first superbikes», founder Phil Vincent also saw the development potential of his powerful 1,000cc machines into what he once described as «Bentleys on two wheels». In other words, high-performance motorcycles for gentlemen who preferred to ride in tweed suits rather than waxed cotton or leather.

To this end, Vincent developed its sophisticated Black Knight and Black Prince models, based respectively on the top-of-the-range, ultra-high-performance Rapide and Black Shadow. With redesigned frames, repositioned oil tanks, larger fuel tanks and new carburetors, the Knight and Prince offered a smoother, more refined ride than the bikes on which they were based.

With wraparound fairings and generous leg guards integrated into a fiberglass body that surrounded the engine and extended to the rear of the bike, it offered a level of protection against the elements hitherto unmatched.

The Vincents were known for their innovation (controls, footrests and seats were fully adjustable, for example) and the Prince was no exception. The rear bodywork, for example, could easily be raised for servicing, the front fender stands served as auxiliary supports to facilitate wheel changing, and a large vertical lever on the side allowed the rider to elegantly lift the bike onto its center stand while remaining on board.

And while all of Vincent's V-twins are relatively rare (only 6,852 were built in total), the Black Prince is the rarest.

It was restored by specialist Godet.

In fact, it's probably one of the finest existing examples of Phil Vincent's «two-wheeled Bentley».

And if you're tempted by the idea of swinging your tweed leg over the comfortable saddle of a motorcycle that will make you feel like a king, head for Lyon.



76.

1979 YAMAHA TZ 350 MORENA

11 000 - 14 000 €

L'histoire de la marque japonaise Yamaha est intimement liée aux circuits de vitesses. Lorsque la marque gagne sur la piste, elle vend dans ses concessions. Il est donc important de produire des motos performantes. Lorsqu'en 1973 Yamaha présente ses deux nouvelles moto destinées aux compétitions clients, le succès est au rendez-vous. Avec deux motorisations de 250 et 350 cm³, le but est d'envahir les deux catégories avec une moto qui apporte innovations et performances. Elles disposent toutes les deux d'un refroidissement liquide qui permettra de gommer le principal défaut des moteurs refroidis par air qui s'essouffaient sur la longueur d'une course. La 350 sera déclinée sous plusieurs version jusqu'en 1981, de la TZ A qui développait 60 ch à la TZ H qui, grâce à différentes évolutions techniques, sortira 72 ch d'un moteur qui se sera montré fiable, ayant permis de décrocher de nombreux succès à travers le monde.

La TZ 350 Morena, est conçu par Edouard MORENA qui a pour ambition d'améliorer les performances de la machine en optimisant sa tenue de route. Il travaille sur l'arrière de la moto en remplaçant la suspension à cantilever par un basculeur. Dotée de deux disques à l'avant et un à l'arrière, son freinage se montre très efficace lorsqu'il faut arrêter cette machine de course.

L'exemplaire présenté se trouve dans un bon état, légèrement patiné. Ses carénages surprenants, peints aux couleurs de la France, ne manquent pas de rappeler sa vocation de course. La moto démarre et n'attend plus qu'un pilote pour se hisser sur sa (petite) selle et prendre l'avantage sur ses concurrents.

The history of the Japanese Yamaha brand is intimately linked to the speedway. When the brand wins on the track, it sells in its dealerships. So it's important to produce high-performance motorcycles. When in 1973 Yamaha presented its two new motorcycles for customer competitions, the success was obvious. With two engines of 250 and 350 cm³, the aim was to invade both categories with a motorcycle that brought innovation and performance. Both are liquid-cooled, eliminating the main drawback of air-cooled engines, which ran out of steam over the length of a race. Until 1981, the 350 was available in several versions, from the 60hp TZ A to the TZ H, which, thanks to various technical evolutions, produced 72hp from an engine that proved to be reliable, and led to numerous successes around the world.

The TZ 350 Morena was designed by Edouard MORENA, whose ambition was to improve the machine's performance by optimizing its handling. He worked on the rear of the bike, replacing the cantilever suspension with a rocker arm. Equipped with two discs at the front and one at the rear, its braking proves highly effective when it comes to stopping this racing machine.

The model presented here is in good, slightly weathered condition. Its striking fairings, painted in the colors of France, are a reminder of its racing vocation. The bike starts up and is just waiting for a rider to climb into the (small) saddle and take the lead over the competition.





I N° de série : HDR7RC71E6K975787

77.

HARLEY DAVIDSON

15 000 - 20 000 €

Le VRXSE V-ROD Destroyer se présente comme un dragster d'origine que l'on pouvait acheter librement chez le concessionnaire. C'est un compétition-client, seulement 600 exemplaires ont été produits dans le monde.

La cylindrée est portée à 1 300 cm³ pour 165ch à la roue arrière. Les côtes d'alésage et de course du moteur passent respectivement à 105 et 75 mm.

Cette moto non homologuée est destinée uniquement à la compétition.

Le modèle présenté a été vendu et a roulé en compétition en France, il est équipé d'une sur alimentation au Protoxyde d'azote pour 200ch à la roue arrière mesuré au banc d'essai.

Il est en parfait état de fonctionnement.

The VRXSE V-ROD Destroyer is presented as an original dragster that could be freely purchased from the dealer. It's a competition-customer, with only 600 produced worldwide. Displacement is increased to 1,300 cm³ for 165hp at the rear wheel. Engine bore and stroke are increased to 105 and 75 mm respectively.

This unlicensed motorcycle is intended for competition use only.

The model presented has been sold and ridden in competition in France, and is equipped with a nitrous oxide supercharger for 200hp at the rear wheel, as measured on the test bench.

It is in perfect working order.







Collection JACKY ROLLET (Vendue sans réserve du lot 1 au lot 50)



01

01. *

Important lot comprenant : 5 moteurs et boîtes de 2 CV dont 1 LNA ; diverses pièces moteur et carrosserie de 2 CV ; diverses pièces de mécanique 4CV ; 3 réservoirs de 4 CV.

1 000 / 2 000 € (sans réserve)

02. *

Remorque de Jeep

200 / 300 € (sans réserve)

03. *

Calèche pour enfant

150 / 250 € (sans réserve)



02



03







04.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE OMNIBUS À BANQUETTE IMPÉRIALE

1 500 - 2 500 € (Sans réserve)

Grande voiture hippomobile fermée, à 4 roues, destinée à transporter des voyageurs. Elle comporte à l'avant un siège pour le cocher et son aide et, à l'intérieur plusieurs places assises.

Large, enclosed, 4-wheeled horse-drawn carriage designed to carry passengers. It features a front seat for the coachman and his assistant, and several seats inside.



05.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE COUPÉ » PAR VERMOT À PARIS

1 500 - 2 500 € (Sans réserve)

Cette calèche offre 2 places intérieures, ainsi que la place du cocher et de son aide sous capote.

This carriage offers 2 interior seats, as well as room for the coachman and his assistant under the hood.



06.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE DUC » PAR CHEVRY À LIMOGES

1 500 - 2 500 € (Sans réserve)

Voiture ouverte à 4 roues, avec capote, ayant 2 places à l'intérieur. Véhicule assez luxueux et de forme élégante.

Open 4-wheeled carriage with hood, seating 2 inside. Quite luxurious and elegantly shaped.



07.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE COUPÉ » PAR HENRI BINDER, RUE DU COLISÉE À PARIS

1 500 - 2 500 € (Sans réserve)

Voiture fermée à 2 places, à 4 roues, avec une caisse de berline coupée. Le coupé comporte 2 portières vitrées et un siège à l'avant pour le cocher. De nos jours, il est relativement difficile de trouver un coupé en bon état.

Closed 2-seat, 4-wheel carriage with a coupé sedan body. The coupé features 2 glass doors and a front seat for the coachman. Today, it's relatively difficult to find a coupe in good condition.



08.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE BUGGY » PAR GATOUILLATAINE À TROYES 1870

500 - 1 000 € (Sans réserve)

Voiture très légère à 2 roues, à brancards longs et minces (manquants), indépendants de la caisse et fixés à une lame flexible transversale. Deux personnes peuvent prendre place dans cette voiture sous capote.

Very light 2-wheeled carriage with long, thin stretchers (missing), independent of the body and attached to a transverse flexible blade. Two people can sit in this hooded buggy.



09.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE BREAK-WAGONNETTE

500 - 1 000 € (Sans réserve)

Voiture à 4 roues utilisée comme corbillard.

A 4-wheeled carriage used as a hearse.





10.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE FOURGON

500 - 1 000 €
Sans réserve

A la fin du XIX^{ème}, les personnes aisées envoyaient en avant dans cette voiture, les domestiques et les bagages. Quelques jours avant un départ pour un long déplacement, on envoyait les domestiques convoier ce fourgon chargé de vêtements et de tout ce qui pouvait être nécessaire. Ils voyageaient dans le petit cabriolet à l'avant et les bagages s'entassaient dans l'énorme coffre arrière du véhicule sous une bâche imperméable.

At the end of the 19th century, well-to-do people sent their servants and luggage ahead in this carriage. A few days before setting off on a long journey, the servants were sent to convoy this van loaded with clothes and anything else they might need. They travelled in the small cabriolet at the front, and the luggage was piled into the huge boot at the rear of the vehicle under a waterproof tarpaulin.



11.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE PHAÉTON

500 - 1 000 € (Sans réserve)

Voiture à 4 roues.

4-wheeled carriage.



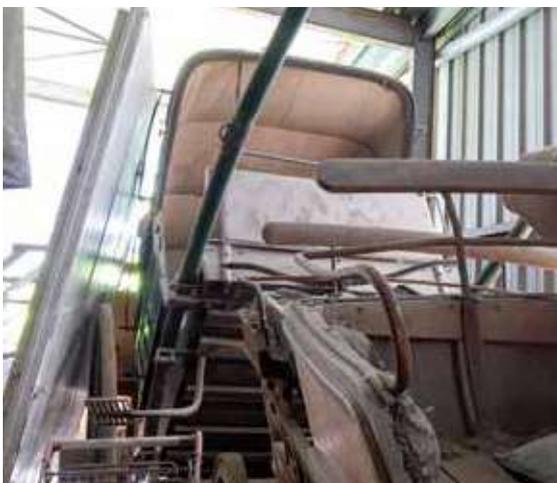
12.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE MILORD PAR BRIAULT À POITIERS

500 - 1 000 € (Sans réserve)

Voiture de ville, découverte. La caisse, largement ouverte, sans portière, au plancher abaissé, contient un siège pour deux passagers, abrité par une capote. Le siège du cocher est fixé sur un coffre en bois faisant corps avec la caisse. Souvent utilisé à la belle saison, comme « fiacre ».

Open town carriage. The wide-open, doorless, low-floor body contains a seat for two passengers, sheltered by a hood. The coachman's seat is attached to a wooden box that forms one piece with the body. Often used as a « fiacre » in summer.



13.*

VÉHICULE HIPPOMOBILE CABRIOLET

500 - 1 000 € (Sans réserve)

Gig à capote ou cabriolet, cette voiture d'origine française à 2 roues était conçue pour 2 personnes, à un seul siège, dans le sens de la marche.

Gig à capote or cabriolet, this 2-wheeled carriage of French origin was designed for 2 people, with a single seat in the direction of travel.



N° de série : 2127
Même propriétaire depuis 32 ans
Carte grise française



N° de série : 4034
Même propriétaire depuis 34 ans
Carte grise française

14.*

1949 MOCHET CM 125

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

Charles Mochet était le constructeur des célèbres «Vélocar» à pédales de l'occupation, qui furent motorisés à la fin des années 40.

L'exemplaire que nous proposons est un de ces premiers modèles motorisés par le moteur 125 cm³.

Celui-ci se présente dans un bon état général, la carrosserie rouge est saine tout comme la sellerie.

Charles Mochet was the builder of the famous pedal-powered «Vélocars» of the Occupation, which were motorized in the late '40s.

The model we offer is one of these early models, powered by a 125 cm³ engine.

The red bodywork is sound, as is the upholstery.

15.*

1955 MOCHET CM 125

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

Charles Mochet était le constructeur des célèbres «Vélocar» à pédales de l'occupation, qui furent motorisés à la fin des années 40.

L'exemplaire que nous proposons est une version tardive qui conserve les mêmes caractéristiques que celle de 1949 tout en ajoutant une véritable carrosserie, donnant plus l'impression d'une petite automobile.

Charles Mochet was the builder of the famous pedal-powered «Vélocars» of the Occupation, which were motorized in the late '40s.

The example we offer is a late version that retains the same features as the 1949 model, but adds a real body, giving more the impression of a small car.



N° de série : 25050
Témoignage de l'épopée des microcar
Même propriétaire depuis 26 ans
Carte grise française

16.*

1951 NEW MAP ROLUX

2 000 - 3 000 €
 Sans réserve

New Map est une marque lancée au début des années 20 par les Etablissement Paul Martin alors qu'ils désirent se lancer sur le marché des motocyclettes. A la fin des années 30 ils décident e se lancer sur le marché de l'automobile et notamment sur celui des voitures. Ils lancent alors la Rolux. Les ateliers sont à Lyon, chez New Map

L'exemplaire que nous vendons est une des dernières rolux produites, puisque vendue en 1951.

Dans une très jolie configuration deux tons, cette petite automobile est tout à fait dans le gout du jour (regardez le succès de la petite AMI de Citroën). Arrêtée depuis quelques années, elle ne demande qu'à reprendre la route.

New Map was launched in the early '20s by Etablissement Paul Martin, who wanted to enter the motorcycle market. At the end of the 30s, they decided to enter the automotive market, and in particular the small car market. They launched the Rolux.

The workshops are in Lyon, at New Map.

The Rolux we're selling is one of the last to be produced, having been sold in 1951.

In a very attractive two-tone configuration, this little car is right up to date (just look at the success of Citroën's little AMI). Stopped a few years ago, it's just waiting to get back on the road.



N° de série : 28070
Même propriétaire depuis 34 ans
Carte grise française

17.*

1960 VESPA ACMA 400

3 000 - 4 000 €
 Sans réserve

La Vespa 400 est un petit véhicule urbain développé par Piaggio, le constructeur des célèbres Vespa des années 1950. Sortie en 1957, la Vespa 400 est une proposition de citadine idéale : faible encombrement, petit moteur économique, sans sacrifier pour autant le plaisir de conduite. Le moteur est un bicylindre 2 temps qui permet au véhicule d'atteindre la vitesse maximale de 80 km/h. Le fabricant français ACMA produira également la Vespa 400 dans son usine française. L'architecture en 3 volumes lui assure un bon équilibre et la présence d'une capote permet de profiter du grand air tout en réduisant la sensation de claustrophobie inhérente à l'étroitesse de l'espace habitable.

Cette petite ACMA Vespa 400 découvrable, bien que partiellement démontée constitue une base de travail saine après une restauration de la carrosserie.

The Vespa 400 is a small urban vehicle developed by Piaggio, manufacturer of the famous Vespa models of the 1950s. This small ACMA Vespa 400 convertible, although partially disassembled, provides a sound basis for work after body restoration.



Châssis n° 22634
Même propriétaire depuis 32 ans
Carte grise française

18.

1924 CITROËN 5 HP C3 TORPÉDO 3 PLACES TRÈFLE T3-2

6 000 - 7 000 €

Sans réserve

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

Le modèle proposé est un torpédo 3 places (T3-2) ou «Trèfle» avec 3 places. La carrosserie se base également sur une structure en bois, sur laquelle les tôles préformées sont clouées.

Ce modèle se présente dans un bon état général et présente plusieurs spécificités faisant penser à des modifications d'époque pour le rendre plus moderne. On retrouve un pare-brise sport, plus court et galbé que celui monté d'origine, prenant la forme d'un coupe-vent. Aussi, les feux sont montés plus bas qu'à l'origine et les ailes sont plus galbées, plus modernes.

While the French government encouraged carmakers to invest in cycle-cars through tax breaks, Citroën preferred to focus on small cars. The 5HP was the first Citroën to enter the small car segment, then monopolized by Peugeot and Renault. Such was its success that, at the same date, it accounted for almost half of Citroën's sales. In 1923, a cabriolet version with 3 seats, 2 in front and one in back, was launched, earning it the nickname 5 HP «Trèfle».

The model offered was a 3-seater torpedo (T3-2) or «Trèfle» with 3 seats. The body is also based on a wooden structure, to which preformed sheet metal is nailed.

This model is in good overall condition, with a number of special features that suggest period modifications to make it more modern. The windscreen is shorter and more curved than the original one, taking the form of a windscreen. Also, the headlamps are mounted lower than original, and the fenders are more curved, more modern.

Même propriétaire depuis 23 ans
Moteur Monocylindre de Dion
Eligible à de nombreux évènements historiques
A participé au Londres-Brighton
Carte grise de collection



19.

1901 RENAULT TYPE D

40 000 - 50 000 €

Sans réserve

Louis Renault se lance dans la production automobile avec le type A en 1898. Très vite le succès apparut et cette première automobile connut une descendance très rapidement avec les types B et C.

En 1901 Renault lance la type D équipée au choix d'un moteur Aster ou de Dion à refroidissement liquide. Dès 1902 elle est remplacée par le type G.

Notre exemplaire est doté d'une carrosserie tonneau et d'un moteur De Dion, le plus puissant disponible alors.

Cette voiturette fut livrée neuve à la famille Esclert, fabricant de tissus dans le nord de la France. Celle-ci participe à des rallyes et la conservera jusqu'en 1996 année où elle est acquise par un certain monsieur Hermann en Belgique.

Notre collectionneur en fait l'acquisition en 1996, l'automobile est alors roulante dans un très bel état. Celui-ci la conservera dans ce très bel état de présentation et de fonctionnement. Il enchaîne alors les rallyes, trois participations au Londres-Brighton et plusieurs évènements locaux.

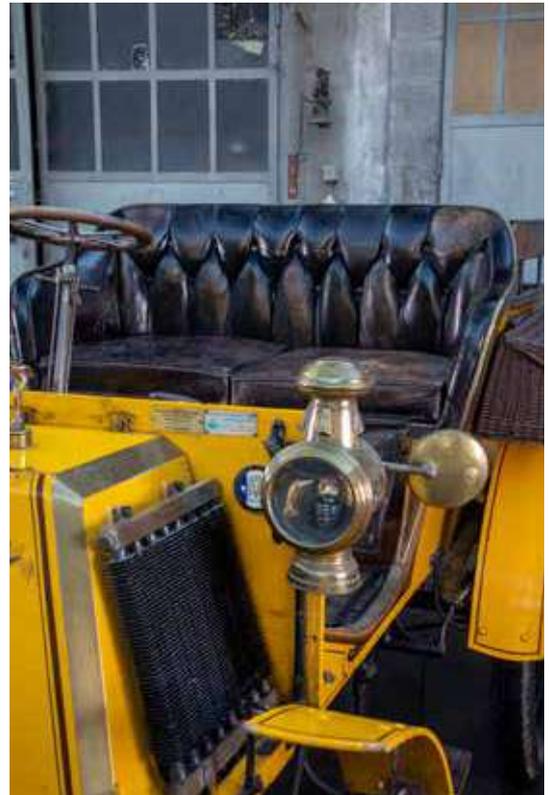
Louis Renault launched automobile production with the Type A in 1898. Success came quickly, and this first car was soon followed by the B and C types.

In 1901 Renault launched the Type D, equipped with a choice of Aster or Dion liquid-cooled engines. In 1902, it was replaced by the type G.

Our example features a tonneau body and a De Dion engine, the most powerful available at the time.

The car was delivered new to the Esclert family, fabric manufacturers in northern France. The family took part in rallies and kept it until 1996, when it was acquired by a certain Mr. Hermann in Belgium.

Our collector acquired the car in 1996, when it was still running and in very good condition. He kept it in the same beautiful condition, both in terms of presentation and running order. He then embarked on a series of rallies, including three participations in the London-Brighton and several local events.





N° de série : #755
Même propriétaire depuis 15 ans
Carte grise française



20.

1904 BROUHOT D 1

20 000 - 25 000 €
Sans réserve

Fondée en 1896 du nom de son créateur, la marque Brouhot, proposait à la fin des années 1890 un premier modèle d'automobile, équipé d'un moteur bicylindre placé horizontalement à l'arrière.

Jusqu'alors confidentielle, la marque se rendit néanmoins célèbre, bien malgré elle, lors de la course automobile Paris-Madrid en mai 1903 qui vit le tragique accident du coureur Tourand, sur Brouhot.

Délaissant les voiturettes, la marque s'orienta vers les grandes routières, en proposant dès 1903 deux châssis quatre cylindres de 15 et 20 CV, avec moteur vertical et transmission par chaîne, avant de revenir à une conception plus classique pour 1906, les moteurs, de 10 à 60 cv, étant désormais équipés de soupapes en T. La construction d'automobiles Brouhot s'interrompt avant le début du premier conflit mondial.

La voiture présentée est une biplace à carrosserie sport type « pointe de course », baquets en cuir noir.

En 1921, la voiture est acquise par un viticulteur sarthois, celui-ci la conserva environ 40 ans avant de la vendre à Henry de Kilmaine au début des années 60.

A son volant, il participa à nombre de rallyes dont le Londres-Brighton, le Paris-Andorre via Marseille et Palma de Majorque ou encore le 5ème Rallye de la Belle Epoque en juin 1966.

Acquise aux enchères en 2008 par notre collectionneur, celui-ci participa à de nombreux événements avec cet ancêtre. Cette Brouhot se présente dans un très bel état de conservation.

Founded in 1896 after its creator, the Brouhot brand offered its first automobile model in the late 1890s, equipped with a twin-cylinder engine mounted horizontally at the rear.

Until then a confidential brand, it nevertheless became famous, in spite of itself, during the Paris-Madrid motor race in May 1903, which saw the tragic accident of Tourand, driving a Brouhot.

In 1903, Brouhot began offering two four-cylinder 15 and 20 hp chassis, with vertical engine and chain drive, before returning to a more classic design in 1906, with engines ranging from 10 to 60 hp, now equipped with T-valves. Construction of Brouhot automobiles ceased before the outbreak of the First World War.

The car shown here is a two-seater with a «pointe de course» sports body and black leather buckets.

In 1921, the car was acquired by a Sarthe winegrower, who kept it for around 40 years before selling it to Henry de Kilmaine in the early 1960s.

At its wheel, he took part in a number of rallies, including London-Brighton, Paris-Andorra via Marseille and Palma de Majorca, and the 5th Rallye de la Belle Epoque in June 1966. Acquired at auction in 2008 by our collector, he took part in numerous events with this ancestor.

This Brouhot is presented in a very fine state of preservation.

Châssis v8288
Même propriétaire depuis 15 ans
Carte grise française



21.

1907 UNIC J2 F

15 000 - 20 000 €
Sans réserve

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 après avoir été absorbée par SIMCA 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... Le modèle présenté est une UNIC J2 F de 1907. Celle-ci comme toute les J2 F a débuté sa vie comme taxi avant d'être transformée plus tard en ce beau torpédo. Elle fut acquise par le collectionneur au sein de notre étude en 2008, il a depuis roulé un peu avec, avant de la remiser au sein de sa collection. Bien qu'à redémarrer, celle-ci se présente dans un très bel état esthétique.

Founded in 1905 by mechanical pioneer Georges Richard, Unic is a French carmaker responsible for many innovations and just as many patents. Much later, after being absorbed by SIMCA, Unic became Iveco, abandoning automobiles whose qualities were unquestionable: constant-flow carburetor, belt-driven clutch, sealed-case gearbox...

The model presented is a 1907 UNIC J2 F. Like all J2 Fs, it began life as a cab, before being transformed later into this handsome torpédo. It was acquired by the collector from our study in 2008, and he has since driven it around a bit, before storing it in his collection. Although it has yet to be restarted, it is in very good cosmetic condition.



Châssis 6230
Ex Henri Malartre
Même propriétaire depuis 29 ans
Carte grise de Collection



22.*

1910 DARRACQ RR

15 000 - 20 000 €
Sans réserve

La firme Darracq compte parmi les grandes marques du début du 20^{ème} siècle et a laissé une empreinte durable dans le patrimoine automobile européen, étant à l'origine des marques Alfa Romeo, Opel, ou encore Talbot. Il est amusant de noter qu'Alexandre Darracq, fondateur de la marque, n'avait pas le permis de conduire...

L'exemplaire que nous vous proposons a appartenu à Henri Malartre dans les années 35-40 comme nous le confirme une lettre de sa part rédigée en 2001. Nous perdons ensuite sa trace jusqu'en 1993. Année où elle est vendue aux enchères par l'hôtel des ventes d'Agen. En 1998, elle est acquise par notre collectionneur qui se lance dans une restauration de grande ampleur. Depuis lors elle a participé à de nombreux événements. Bien qu'ayant peu roulé ces dernières années, celle-ci se trouve dans un très bel état général.

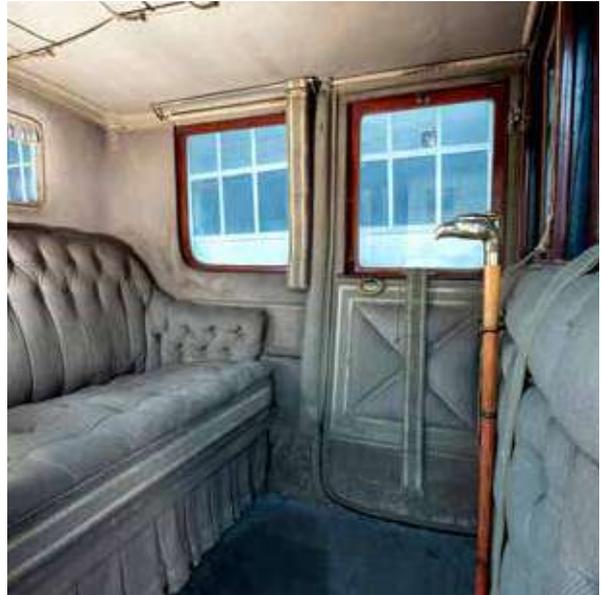
The Darracq firm is one of the great marques of the early 20th century and has left a lasting imprint on Europe's automotive heritage, being at the origin of the Alfa Romeo, Opel and Talbot brands. Funnily enough, Alexandre Darracq, the brand's founder, didn't even have a driver's license...

The example we are offering belonged to Henri Malartre in the 35-40s, as confirmed by a letter from him in 2001. We then lost track of it until 1993. In that year, it was sold at auction by the Agen auction house. In 1998, it was acquired by our collector, who embarked on a major restoration project. Since then, it has taken part in numerous events. Although it hasn't been driven much in recent years, it's in very good overall condition.









N° de série : 5033
Carrosserie MALEVAL ET VACHER
Même propriétaire depuis 18 ans
Carte grise française



23.

1909 DELAHAYE TYPE 32

25 000 - 35 000 €
Sans réserve

Dès ses débuts dans le monde de la construction automobile, à partir de 1894, Delahaye s'oriente vers des fabrications robustes et efficaces. Ces productions sont marquées par la personnalité du directeur technique, Charles Weiffenbach, présent dès le début du siècle et pendant encore 50 ans, alors qu'Émile Delahaye, qui a donné son nom à la marque, se retire en 1901. Delahaye s'intéresse déjà aux utilitaires, qui participent à l'équilibre financier de l'entreprise. Comme souvent à cette époque, Delahaye propose plusieurs modèles, avec un grand nombre de déclinaisons de châssis et de variantes. Le Type 32, présenté au Salon 1907, en fait partie. Modèle homogène doté d'un quatre cylindre monobloc borgne latéral, il va devenir le cheval de bataille de la marque et se poursuivre jusqu'en 1913. Il peut être équipé de carrosseries très diverses, aussi bien sportives que statutaires.

Notre exemplaire est un coupé de voyage, carrossé par MALEVAL ET VACHER, un des premiers carrossiers à s'être lancé dans l'aventure automobile.

Nous avons pu retracer l'histoire de cette voiture jusqu'en 1992, année où elle est acquise par le musée de la Colline de l'automobile. Celui-ci la conservera jusqu'à sa fermeture définitive. Elle est alors acquise par le propriétaire actuel qui entreprendra durant sa possession une remise en route ainsi qu'une rénovation de la sellerie. Durant sa possession, l'automobile a participé à de nombreux rallyes et événements. L'automobile se trouve dans un remarquable état de conservation.

From its beginnings in the world of car manufacturing in 1894, Delahaye focused on robust, efficient production. These productions were marked by the personality of technical director Charles Weiffenbach, present from the beginning of the century and for the next 50 years, when Émile Delahaye, who gave his name to the brand, retired in 1901. Delahaye was already interested in utility vehicles, which contributed to the company's financial equilibrium. As was often the case at the time, Delahaye offered several models, with a large number of chassis variations and variants. The Type 32, presented at the 1907 Motor Show, was one of them. A homogeneous model with a single-block four-cylinder engine, it was to become the brand's workhorse until 1913.

It could be fitted with a wide variety of body styles, from sporty to formal.

Our example is a coupé de voyage, bodied by MALEVAL ET VACHER, one of the first coachbuilders to embark on an automotive adventure.

We were able to trace the car's history back to 1992, when it was acquired by the Musée de la Colline de l'automobile. It remained in the museum's possession until its closure. It was then acquired by the current owner, who undertook a refit and upholstery renovation during his ownership. During its ownership, the car took part in numerous rallies and events. The car is in a remarkable state of preservation.

N° de série : 9220
Carte grise française
Première voiture dotée d'un démarreur électrique
Mère de l'automobile moderne
Même propriétaire depuis 16 ans
Ex-musée de l'Automobile de Normandie



24.

1911 CADILLAC THIRTY

8 000 - 12 000 €
Sans réserve

La marque Cadillac est née du rachat par Leland & Faulconer du constructeur Detroit automobile. Son nom est un hommage à Antoine la Mothe-Cadillac, fondateur de la ville de Detroit. Le mythe Cadillac naquit, avec le slogan : « Standard of the World » synonyme de précision et de qualité.

En 1910, Cadillac entre dans le groupe général Motors et décision est prise de recentrer la gamme au tour d'un seul modèle, le type « Thirty ».

Apparu en 1908, il évolua rapidement. Un directeur de la firme, Byron Carter étant mort en voulant démarrer à la manivelle une Cadillac, Leland (ingénieur en chef et cofondateur de la marque) demanda à ses ingénieurs de fabriquer un démarreur automatique.

C'est ainsi que le modèle Thirty fut la première voiture équipée d'un démarreur électrique et du système d'allumage delco, cette installation permit également l'apparition des feux électriques.

La Cadillac que nous présentons est donc l'une de ces premières voitures à allumage par delco, démarreur et éclairage électrique, avec phares gray et Davies étudiés par Cadillac.

Elle a longtemps appartenu au Musée Automobile de Normandie avant que Monsieur Rollet en fasse l'acquisition en 2007 dans une vente aux enchères. Aujourd'hui elle se présente dans un bon état général. Comme l'ensemble de la collection celle-ci n'a malheureusement pas beaucoup roulé ces cinq dernières années et une remise en route sera à prévoir.

The Cadillac brand was born of Leland & Faulconer's takeover of the Detroit automobile manufacturer. Its name is a tribute to Antoine la Mothe-Cadillac, founder of the city of Detroit. The Cadillac myth was born, with the slogan: «Standard of the World» synonymous with precision and quality.

In 1910, Cadillac became part of the General Motors group, and the decision was taken to refocus the range around a single model, the «Thirty» type.

Introduced in 1908, it evolved rapidly. When one of the firm's directors, Byron Carter, died trying to crank a Cadillac, Leland (chief engineer and co-founder of the brand) asked his engineers to manufacture an automatic starter.

As a result, the Thirty model was the first car equipped with an electric starter and the delco ignition system, which also allowed the introduction of electric lights.

The Cadillac we're presenting is one of the first cars to feature delco ignition, electric starter and lighting, with gray and Davies headlights designed by Cadillac.

For a long time, it belonged to the Musée Automobile de Normandie, before Mr Rollet acquired it at auction in 2007. Today, it is in good condition. Unfortunately, like the rest of the collection, it hasn't been driven much over the last five years, and needs to be put back on the road.



N° de série : 13483
Même propriétaire depuis 1997
Carte grise de collection



25.

1912 CLEMENT BAYARD AC4 AL

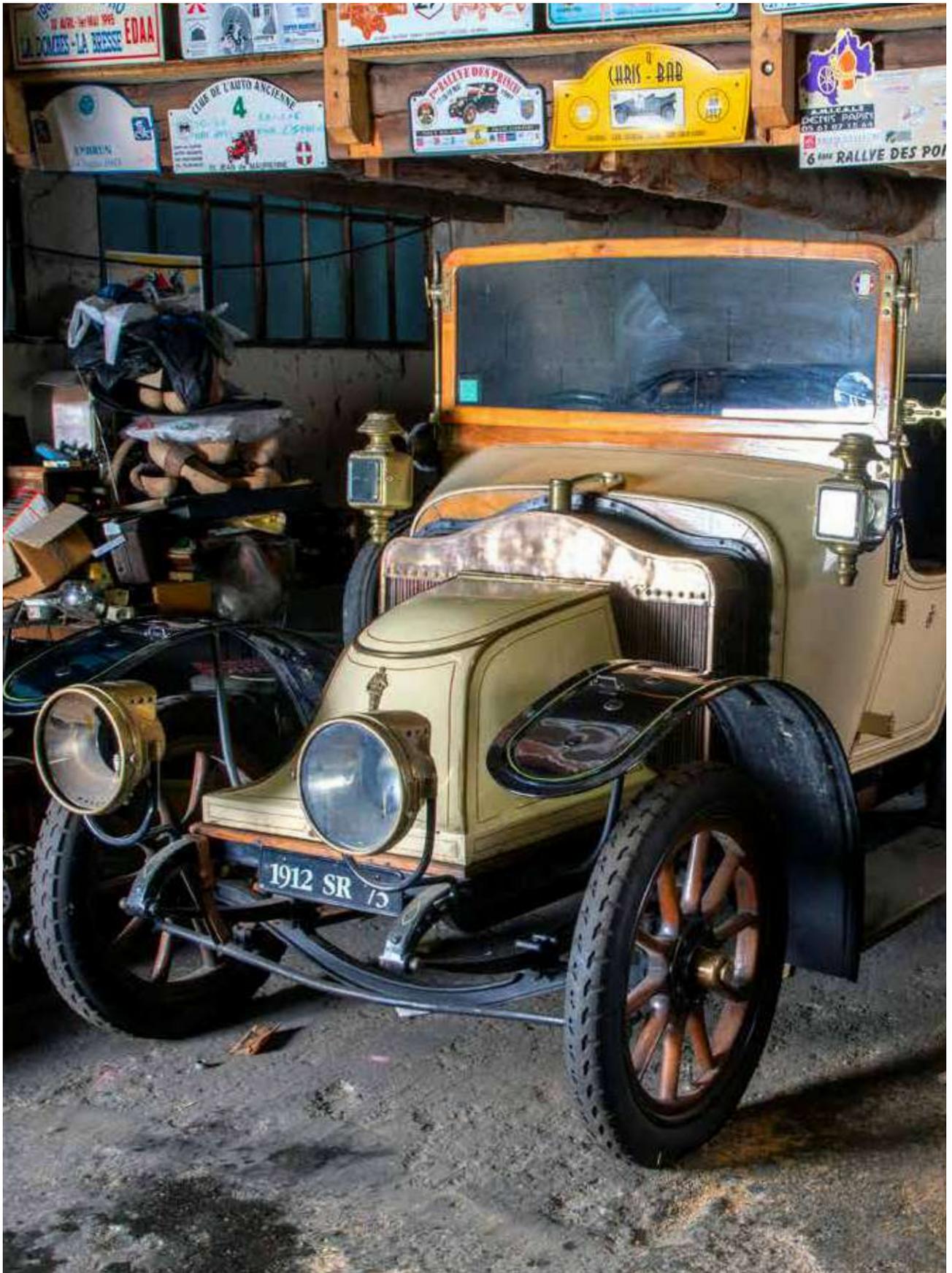
15 000 - 20 000 €
Sans réserve

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

Celle-ci porte son nom et destine sa production aux classes moyennes en privilégiant les petites et moyennes cylindrées. L'Exemplaire que nous présentons ici est une AC4AL. Il a été acheté par notre collectionneur en 1997. Le moteur a été refait à neuf et a été déposé dans la voiture. Les branchements sont à finaliser pour pouvoir profiter de ce très bel ancêtre pour des rallyes réservés à ceux-ci.

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

Named after him, Bayard's production was aimed at the middle classes, with an emphasis on small and medium-sized cars. The example we present here is an AC4AL. It was purchased by our collector in 1997. The engine has been rebuilt and is now inside the car. The connections need to be finalized before we can take advantage of this beautiful ancestor for rallies reserved for them.





N° de série : 212631
Carte grise de collection
Même propriétaire depuis 22 ans
Marque américaine historique
Très bel état général
Un des premiers moteurs à soupapes en tête



26.

1916 BUICK D45

8 000 - 12 000 €
Sans réserve

Buick est la marque historique du groupe Général Motors, fondée en 1902 par David Buick, la marque ne décolle vraiment qu'après son acquisition par William Durant, futur fondateur du groupe GM.

La Buick D45 que nous présentons est équipée du fameux moteur 6 cylindres à soupapes en tête de 45 HP, inventé par David Buick et qui a fait la réputation de la marque. Doté d'une carrosserie torpédo, cette Buick se présente dans un très bel état général, le moteur a été refait entièrement il y a une vingtaine d'années. Depuis l'automobile a participé à de nombreux événements dans sa région et a toujours été entretenue.

Buick is the historic brand of the General Motors Group, founded in 1902 by David Buick, the brand only really took off after its acquisition by William Durant, future founder of the GM Group.

The Buick D45 featured here is equipped with the famous 6-cylinder overhead-valve 45 hp engine invented by David Buick, and for which the brand is famous. Featuring a torpedo body, this Buick is in very good overall condition, the engine having been completely rebuilt some twenty years ago. Since then, the car has taken part in numerous events in the region, and has always been well maintained.

N° de série : 4094
Même propriétaire depuis 15 ans
Carte grise française de collection



27.

1920 TURCAT MERY TYPE PG

8 000 - 12 000 €

Sans réserve

Née de l'association entre Léon Turcat et Simon Méry à Marseille en 1899. Les automobiles TURCAT MERY se firent rapidement une belle réputation. Pour la petite anecdote, le fils de Léon Turcat André deviendra par la suite Pilote de chasse et surtout le fameux pilote d'essai du Concorde.

Le modèle que nous présentons est une PG, carrosserie limousine et dotée d'un moteur 4 cylindres de 3 litres accouplé à une boîte de vitesse 4 rapports + marche arrière.

Livrée neuve en septembre 1920 à un certain monsieur Lescure habitant Aubusson, nous retrouvons sa trace en Belgique dans les années 70. Elle y restera jusqu'en 2008 aux mains du Président de la Fédération Belge. Pendant cette période, elle sera restaurée intégralement.

Enfin, en 2008, celle-ci est acquise par monsieur Rollet lors d'une de nos ventes le 6 avril de cette année. Comme toute la collection, elle a participé à de nombreux événements avant d'être progressivement moins utilisée.

Born of the partnership between Léon Turcat and Simon Méry in Marseille in 1899. TURCAT MERY automobiles quickly made a name for themselves. Léon Turcat's son André went on to become a fighter pilot and, above all, the famous Concorde test pilot.

The model we're presenting is a PG with limousine bodywork and a 4-cylinder, 3-liter engine mated to a 4-speed gearbox with reverse gear.

Delivered new in September 1920 to a certain Monsieur Lescure of Aubusson, we tracked it down in Belgium in the 1970s. There, it remained in the hands of the President of the Belgian Federation until 2008. During this period, it was completely restored.

Finally, in 2008, it was acquired by Mr Rollet at one of our sales on April 6 of that year. Like the rest of the collection, it took part in a number of events, before gradually falling out of use.



N° de série : 215
Même propriétaire depuis 22 ans
Carte grise de collection



28.

1921 PEUGEOT TYPE 161

5 000 - 7 000 €
Sans réserve

Lancée en 1919, la Peugeot 161 est la première incursion de la marque dans le marché des voitures populaires. La recette est simple, deux places en tandem, un petit moteur de 667 cm³ accouplé à une boîte-pont 3 rapports. La faible largeur permet même d'éliminer le différentiel. Malgré les deux places en tandem, la 161 rencontre son succès et près de 3500 exemplaires seront vendus.

L'exemplaire que nous présentons est sorti d'usine le 06 novembre 1921 et fut livré dans une concession de Montpellier. Nous savons que cette petite quadricelle fut ensuite exportée en Belgique où nous retrouvons sa trace dans les années 90. Ce n'est qu'en 2001 que monsieur Rollet en fait l'acquisition, l'automobile est alors à restaurer. Il entreprend ensuite une belle restauration qui a aujourd'hui bien vieilli. En effet, l'intérieur comme la carrosserie se trouvent dans un très bon état général.

Peugeot 161 is the first incursion of the brand in the popular cars market. Its narrow width even eliminates the need for a differential. Despite the two tandem seats, the 161 met with success and nearly 3,500 units were sold.

The example shown here left the factory on November 06, 1921, and was delivered to a dealership in Montpellier. We know that this small quadricelle was then exported to Belgium where we find its trace in the 90s. It was only in 2001 that Mr Rollet made the acquisition, the automobile is then to restore. He then undertook a fine restoration which has now aged well. Indeed, the interior as the carrosserie find in a very good general condition.





N° de série : 201909
Même propriétaire depuis 34 ans
Carte grise française



29.*

C 1927 PEUGEOT 172 M

5 000 - 7 000 €
Sans réserve

Evolution de la 161, la Peugeot 172 dispose de voies plus larges et d'un moteur plus performant. Au Salon 1927, Peugeot fait encore évoluer la petite automobile en lançant de nouvelles versions dont la toute nouvelle 172 M qui dispose de voies portées à 106 cm et d'un nouveau moteur de 695 cm³ plus intéressant fiscalement que le précédent et plus performant.

L'exemplaire que nous présentons est une 172 M. Elle est équipée d'une carrosserie torpédo commercial, dont malheureusement nous ne connaissons pas la date exacte de mise en circulation. Cette petite Peugeot appartient au collectionneur depuis 1989 et se trouve dans un très bon état général.

An evolution of the 161, the Peugeot 172 features wider tracks and a more powerful engine. At the 1927 Motor Show, Peugeot further developed the small car by launching new versions, including the all-new 172 M, with tracks increased to 106 cm and a new 695 cm³ engine that was more fiscally attractive than its predecessor and more powerful.

The model we're presenting is a 172 M. It is fitted with a commercial torpedo body, but unfortunately we don't know the exact date it was put on the road. This little Peugeot has been owned by the collector since 1989 and is in very good overall condition.



30.*

1923 FRANÇON TYPE F1 6CV

5 000 - 7 000 €
Sans réserve

Même propriétaire depuis 29 ans
Carte grise de collection
Rarissime témoignage d'une marque
disparue
Ex-Docteur Jeanson

Les productions des automobiles Françon sont si rares qu'il nous a été très complexe de trouver des informations sur cette marque. Malgré tout la marque débute son activité en 1921, profitant de la réglementation cycle car pour fabriquer des petites voitures équipées de moteur bicylindres deux temps. L'usine de la marque était située au 31 avenue de Paris à Rueil. Malheureusement les automobiles Françon cessent leur activité en 1926.

L'exemplaire que nous présentons est une 6cv de 1923, équipée d'une carrosserie torpédo 2 places. Celle-ci à appartenu au Docteur Jeanson célèbre collectionneur et propriétaire du musée automobile de Nogent l'Artaud. Durant sa possession, celle-ci fut entièrement restaurée comme en témoigne des photographies anciennes.

Monsieur Rollet en fait l'acquisition auprès du docteur en 1994, il roule et participe à quelques événements puis entreprend des travaux, il démonte les ailes mais malheureusement ne peut poursuivre le chantier. Ainsi aujourd'hui l'automobile se retrouve partiellement démontée. Elle n'attend qu'un amoureux de marques disparues pour reprendre la route.

Françon automobile production is so rare that it was very difficult for us to find information on this brand. Nevertheless, the brand began production in 1921, taking advantage of cycle car regulations to manufacture small cars equipped with two-stroke, twin-cylinder engines. The factory was located at 31 avenue de Paris in Rueil. Unfortunately, Automobiles Françon ceased trading in 1926.

The example we present is a 6cv from 1923, fitted with a 2-seater torpede body. It belonged to Doctor Jeanson, famous collector and owner of the Nogent l'Artaud automobile museum. During its ownership, it was entirely restored, as old photographs testify.

Mr Rollet acquired it from the doctor in 1994, drove it around and took part in a number of events, then undertook the work, dismantling the wings but unfortunately unable to continue. Today, the car is partially dismantled. It's just waiting for a lover of vanished brands to get back on the road.



31.*

N° de série : 348939
Même famille pendant 78 ans
Même propriétaire depuis 18 ans
Carte grise française

C 1927 CITROËN B14 G FAMILIALE

3 000 - 5 000 €
Sans réserve

Lancée à la fin 1926 la Citroën B14 marque une étape importante vers la Citroën moderne. Elle est construite à la chaîne, avec sa carrosserie légère «tout acier». Au salon 1927 est présentée sa seconde évolution, la B14 G : le style s'arrondit et l'équipement s'améliore.

L'exemplaire que nous présentons est une familiale 7 places, carrosserie spécifique aux B14 G. son histoire est peu commune. Elle est restée dans la même famille de sa livraison en 1927 à Lyon jusqu'à son acquisition en 2005 par le collectionneur au sein de notre maison. Le choix de la familiale, s'imposait pour cette famille nombreuse. Longtemps en utilisation par la première famille, notre collectionneur poursuivit cet usage pendant une dizaine d'années avant d'arrêter l'automobile par manque de temps. Aujourd'hui malgré une importante couche de poussière, elle se présente dans un bon état général, très proche de celui dans lequel elle était lorsqu'elle fut acquise en 2005.

Launched at the end of 1926, the Citroën B14 marked an important step towards the modern Citroën. It was built on the assembly line, with its lightweight «all-steel» body. Its second evolution, the B14 G, was presented at the 1927 Paris Motor Show: styling became rounder and equipment improved.

The model we're presenting is a 7-seater station wagon, with bodywork specific to the B14 G. Its history is unusual. It remained in the same family from its delivery in 1927 in Lyon until its acquisition by the collector in 2005. The choice of a family car was an obvious one for this large family. Used for a long time by the first family, our collector continued to use it for ten years or so before giving up the car for lack of time. Today, despite a significant layer of dust, the car is in generally good condition, very close to that in which it was acquired in 2005.

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



32.

1925 FORD T TORPÉDO

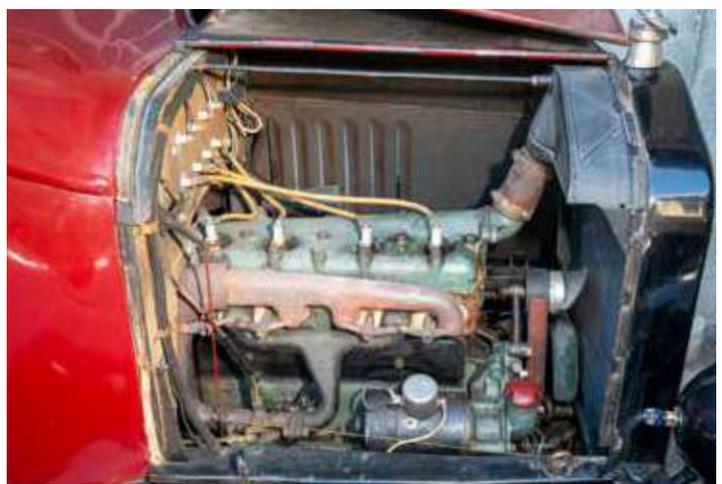
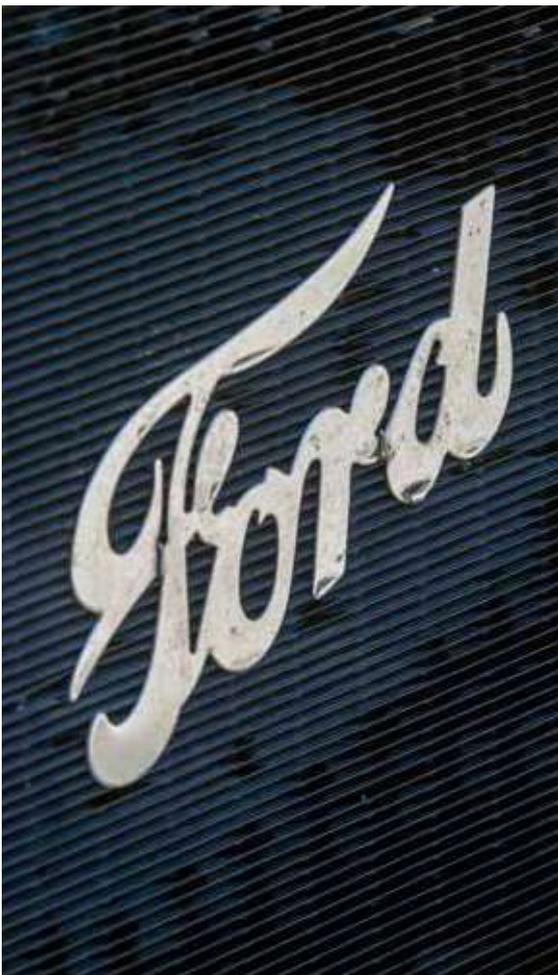
8 000 - 12 000 €
Sans réserve

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

Le propriétaire a fait l'acquisition de cette Ford T en 1989. Tout comme l'ensemble de la collection, celle-ci a participé à de nombreux événements et rallyes au cours de ses 30 dernières années bien que malheureusement elle a peu circulé ces derniers temps.

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

The owner acquired this Ford T in 1989. Like the rest of the collection, it has taken part in numerous events and rallies over the last 30 years, although unfortunately it has not been on the road much recently.









N° de série : D872049
Rare berline Découvrable
Même propriétaire depuis 15 ans
Carte grise française



33.

1938 DODGE D8

8 000 - 12 000 €
Sans réserve

Faisant partie du groupe Chrysler depuis 1928, Dodge était assis aux côtés de la marque DeSoto au-dessus de la Plymouth d'entrée de gamme, propulsée exclusivement par des moteurs six cylindres de 1934 jusqu'à la guerre.

Dodge a continué à améliorer son produit en 1938, en relookant la carrosserie avec une nouvelle calandre et des phares repositionnés au-dessus des ailes, ainsi qu'une mascotte de bélier bondissant. Dix styles différents de carrosserie « Silent-Safety » tout en acier ont été catalogués, dont un coupé business, un roadster, un coupé cabriolet, une berline fastback, une berline de tourisme et une berline cabriolet, ainsi qu'une limousine sur la plate-forme à empattement plus long.

D'autres caractéristiques notables comprenaient l'allumage Autolite, les freins hydrauliques, des supports de moteur améliorés et un réservoir de 16 gallons. La série D8 était propulsée par un six cylindres d'une cylindrée de 218 ci, avec un seul carburateur Stromberg EXV-2 et 87 chevaux disponibles.

Cette belle et rare Dodge fut acquise par le collectionneur au sein de notre maison en 2007, et est alors rentrée dans sa collection. Ayant peu roulé ces dernières années, une remise en route sera à prévoir.

Part of the Chrysler Group since 1928, Dodge sat alongside the DeSoto brand above the entry-level Plymouth, powered exclusively by six-cylinder engines from 1934 until the war.

Dodge continued to improve its product in 1938, revamping the bodywork with a new grille and headlights repositioned above the fenders, as well as a leaping ram mascot. Ten different styles of all-steel « Silent-Safety » bodywork were catalogued, including a business coupe, roadster, convertible coupe, fastback sedan, touring sedan and convertible sedan, as well as a limousine on the longer-wheelbase platform.

Other notable features included Autolite ignition, hydraulic brakes, upgraded engine mounts and a 16-gallon fuel tank. The D8 series was powered by a 218 ci six-cylinder, with a single Stromberg EXV-2 carburetor and 87 available horsepower.

This beautiful and rare Dodge was acquired by the collector from our company in 2007, and became part of his collection. As it has not been driven much in recent years, it will need to be restarted.



Châssis n° 35770
Même propriétaire depuis 27 ans
Carte grise française

34.*

1942 JEEP FORD GPW

8 000 - 12 000 €
Sans réserve

Avec sa vingtaine de salariés, Bantam qui avait dessiné le premier les lignes de la Jeep n'avait pas aux yeux du Haut Commandement Américain les épaules suffisantes pour fabriquer la jeep en grande série. Pour ne pas connaître à son tour une incorrecte éviction comme l'a connu Bantam et malgré le plébiscite accordé à Willy après les nombreux tests à Camp Holberg, celui-ci va à sa demande partager sans concession sa licence de fabrication à Ford pour produire également la Jeep.

L'exemplaire présenté fut livré aux forces américaines en 1942, ainsi, il y a de fortes chances que celle-ci ait directement rejoint l'Angleterre pour soutenir l'action des forces alliées. Immobilisée depuis de nombreuses années et démontée en partie, notre jeep demandera un peu de soins avant de reprendre la route vers les plus beaux sentiers de France.

With its twenty or so employees, Bantam, which had first designed the lines of the Jeep, didn't have, in the eyes of the American High Command, sufficient shoulders to manufacture the jeep in mass production. In order not to be ousted like Bantam, and despite the plebiscite given to Willy after the numerous tests at Camp Holberg, Willy, at his request, shared his manufacturing license with Ford to produce the Jeep as well. The example on display was delivered to the American forces in 1942, so there's a good chance that it went straight to England to support the Allied action. Immobilized for many years and partially dismantled, our jeep will need a little care before setting off again for the most beautiful trails in France.



N° de série : 36490
Même propriétaire depuis 22 ans
Bel état de conservation
Carte grise française

35.

1939 SIMCA 5

3 000 - 5 000 €
Sans réserve

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.

L'exemplaire de Simca 5 que nous vous proposons appartient au même propriétaire depuis 1991. Aujourd'hui, la petite populaire, devancière de la Fiat 500 est dans un bel état de conservation avec une peinture bleu élégante et un intérieur beige qui se coordonne parfaitement avec l'ensemble.

The Simca cinq (Fiat 500 Topolino A) is a small, popular two-seater «under 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 the first Simca factory in Nanterre on March 10, 1936, three months before the Italian version, and 46,472 examples were produced. Simca's management explained: «We are ahead of the wishes expressed on the other side of the Rhine», alluding to Volkswagen's future German «Beetle», which would not be released until 1938.

The Simca 5 we're offering has belonged to the same owner since 1991. Today, this popular little car, the forerunner of the Fiat 500, is in a beautiful state of preservation, with an elegant blue paintwork and a beige interior that coordinates perfectly with the rest.



N° de série : VBF492E
Même propriétaire depuis 31 ans
Carte grise française

36.*

1952 FORD VEDETTE

6 000 - 8 000 €

Sans réserve

La Ford Vedette est apparue au salon de 1948 en berline. La production s'est échelonnée jusqu'en 1954 pour atteindre environ 95000 véhicules. Bien que ses lignes soient typiquement dans l'ère américaine, la Vedette reste malgré tout adaptée au marché européen grâce à des dimensions réduites mais elle conserve le célèbre V8 cher à l'Amérique. L'exemplaire que nous proposons fait partie de la collection depuis 1992, est sous sa couche de poussière saine et en bon état général, présentant les traces d'une restauration ancienne. N'ayant pas roulé depuis quelques années, une remise en route sera à prévoir.

The Ford Vedette appeared at the 1948 Motor Show as a sedan. Production lasted until 1954, reaching some 95,000 vehicles. Although its lines are typically American, the Vedette is nevertheless adapted to the European market thanks to its smaller dimensions, but it retains the famous V8 engine so dear to America.

The example we are offering has been in the collection since 1992, is under its layer of healthy dust and in good general condition, showing the traces of an early restoration. As it has not been driven for several years, it will need to be restarted.





N° de série : 1748054
Restauration ancienne
Même propriétaire depuis 33 ans
Carte grise française



37.

1952 RENAULT 4 CV

3 000 - 5 000 €
Sans réserve

La Renault 4cv, symbole du renouveau de la marque, est présentée au public en 1946 après avoir été développée en secret par une poignée d'ingénieurs, en cachette de Louis Renault lui-même. Ce modèle va toucher une nouvelle population d'acheteurs, la classe moyenne.

En 1949 c'est la voiture la plus vendue en France et en 1961 1.105.547 exemplaires seront produits ce qui constitue le premier record du genre pour une voiture française.

Le propriétaire a acquis cette belle Renault 4cv en 1990, et a entrepris une belle restauration lors de son achat, celle-ci de grande qualité a très bien vieilli. Cette automobile se présente dans un bel état général et sera à remettre en route.

The Renault 4cv, a symbol of the brand's revival, was presented to the public in 1946 after having been developed in secret by a handful of engineers, in secret from Louis Renault himself. This model reached a new population of buyers, the middle class. By 1949, it was the best-selling car in France, and by 1961, 1,105,547 examples had been produced - the first record of its kind for a French car.

The owner acquired this beautiful Renault 4cv in 1990, and undertook a fine restoration at the time of purchase, which has aged very well. The car is in good overall condition and is ready to be put back on the road.

N° de série : C3076
Rare et sympathique microcar
Même propriétaire depuis 29 ans
Carte grise française



38.

1954 ROVIN D4

3 000 - 5 000 €
Sans réserve

C'est après la Seconde Guerre Mondiale que le pilote et constructeur de cycles Raoul Pegulu, Marquis de Rovin s'intéressa vraiment à la production des micro-cars. La Rovin 500 de course de 1927 était redoutable face aux autres voitures BNC, Chenard et Walker, Messier ou Sizaire. On la retrouve en effet en première position à la course de Côte d'Argenteuil, de Château-Thierry ou des 17 Tournants (Yvelines) en 1928. En 1945 et malgré l'occupation, Raoul et son frère Robert de Rovin sortent un prototype de micro-car. Trois exemplaires en seront exposés au Salon de Paris de 1946. Son poids plume de moins de 400 kilos et son encombrement minimal en font une véritable micro-car ! La Rovin D4 que nous proposons à la vente est un bel exemplaire restauré par le passé. En teinte rouge bordeaux, c'est un collector pour tout passionné de micro-cars, à garer auprès des Isetta, Goggomobil, Vespa 400 et autres Peel, Messerschmitt...

It was after the Second World War that the racing driver and cycle builder Raoul Pegulu, Marquis de Rovin became really interested in the production of micro-cars. The 1927 Rovin 500 racing car was a formidable competitor to other BNC, Chenard et Walker, Messier and Sizaire buggies. In fact, in 1928, it took first place in the Côte d'Argenteuil, Château-Thierry and 17 Tournants (Yvelines) races. In 1945, despite the occupation, Raoul and his brother Robert de Rovin produced a prototype micro-car. Three examples were exhibited at the 1946 Paris Motor Show.

Its featherweight of less than 400 kilos and minimal overall dimensions make it a true micro-car! The Rovin D4 we're offering for sale is a beautifully restored example. In burgundy red, it's a collector's item for any microcar enthusiast, to be parked alongside Isetta, Goggomobil, Vespa 400, Peel, Messerschmitt...





39.

N° de série : 410777
Même propriétaire depuis 24 ans
Carte grise française

1955 CITROËN TRACTION 11 B

5 000 - 8 000 €
Sans réserve

En 1952, un important redessin est effectué, la malle apparait, tout comme un nouvel intérieur. Ces modifications, associées au retour d'autre couleur que le noir en 1953 relance sa carrière. A tel point qu'elle sera produite encore deux ans de plus jusqu'à l'arrivée en concession des ID. Le 27 juillet 1957, la dernière 11 CV sort de l'usine avec le numéro 444 569, 23 ans après la première. Mythe roulant et très confortable, la « traction » était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le « gang des tractions avant ». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale. Elle s'acquitta fort bien de sa tâche, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont marqué l'esprit de nombreuses générations.

Cet exemplaire est une Traction 11 B de 1955 qui fut restaurée il y a une trentaine d'années. N'ayant pas tournée depuis un long moment, cette voiture sera à remettre en route.

In 1952, a major redesign was carried out, the trunk appeared, as did a new interior. These modifications, combined with the return of colors other than black in 1953, boosted the car's career. So much so that it was produced for two more years, until the arrival of the ID. On July 27, 1957, the last 11 CV rolled off the production line under number 444 569, 23 years after the first. A rolling and very comfortable myth, the «traction» was used as much by General de Gaulle as by Pierrot le Fou or the «front-wheel drive gang». During the war, it was used by the Gestapo as well as the FFI. But its true vocation was to be a beautiful family car. Its comfort, reliability and design have left their mark on many generations.

This example is a 1955 Traction 11 B that was restored some thirty years ago. Since it hasn't been driven for a long time, this car needs to be put back on the road.









N° de série : 11305
Même propriétaire depuis 26 ans
Un des plus beaux roadsters jamais fabriqués
Carte grise française



40.

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

40 000 - 50 000 €
Sans réserve

Nées en 1955 d'un superbe projet de Pininfarina, les lignes de l'Alfa Romeo Giulietta Spider se voulaient simples, élégantes et racées, sans pour autant, s'éloigner des berlines et coupés dont elles dérivait. Sous le capot prenait place le célèbre quatre cylindres double arbre 1300 cm³ cher à la marque. Il s'agit-là d'un des plus beaux roadsters de l'histoire de la marque. Rendu célèbre également dans le film « l'aventure c'est l'aventure » avec la fameuse scène du STOP avec Lino Ventura et Aldo Maccione.

Cet exemplaire de 1961 se présente en remarquable état, restaurée il y a 30 ans dans le nord de la France chez un spécialiste, ces travaux n'ont absolument pas bougés. Celle-ci appartient au collectionneur actuel depuis 1997, véritable symbole de l'Italie des années 60 cette automobile n'attend plus que vous.

Born in 1955 from a superb design by Pininfarina, the lines of the Alfa Romeo Giulietta Spider were intended to be simple, elegant and racy, without distancing themselves from the sedans and coupes from which they were derived. Under the hood was the famous 1300 cm³ twin-cylinder engine dear to the brand. One of the most beautiful roadsters in the brand's history. It was also made famous in the film «L'aventure c'est l'aventure» with the famous STOP scene starring Lino Ventura and Aldo Maccione.

This 1961 model is in remarkable condition, having been restored by a specialist 30 years ago in the north of France. Owned by the current collector since 1997, this car is a true symbol of the Italy of the 60's, and is just waiting for you.

N° de série : 1210427500288
Très bel état
Hard top
Version européenne
Carte grise française



41.

1957 MERCEDES BENZ 190 SL

60 000 - 80 000 €
Sans réserve

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux Etats-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm³ développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. L'exemplaire que nous présentons est une version européenne, beaucoup moins fréquente que sa cousine américaine. Il fut restauré entièrement au début du siècle chez un spécialiste hollandais réputé. Le collectionneur l'a acquis en 2009 au sein de notre maison. Depuis il a participé à de nombreux événements. L'état de la voiture n'a absolument pas bougé depuis 2009, toujours méticuleusement entretenue, la restauration de grande qualité n'a absolument pas vieilli.

Presented in 1954 in New York, the Mercedes 190 SL was designed to be a small 300 SL. Derived from the legendary star model, this little Roadster was designed in collaboration with Max Hoffman, Mercedes' importer in the USA. This Mercedes-Benz 190 SL Roadster is powered by an 1897 cm³ in-line 4-cylinder engine developing 105 HP via twin carburetors. The engine is mated to a 4-speed manual gearbox. The chassis is based on independent front suspension and rear semi-axles with coil springs and 4 hydraulically-operated drum brakes. It was the work of in-house designers Karl Wilfert and Walter Hackert, who were commissioned to create a car resembling the 300SL but 30 cm smaller. The body was in steel, but the four doors, rear trunk and hood were in aluminum. The model presented here is a European version, much less common than its American cousin. It was completely restored at the turn of the century by a renowned Dutch specialist. The collector acquired it from us in 2009. Since then, he has participated in numerous events. The car's condition has remained absolutely unchanged since 2009, as it has always been meticulously maintained, and the high-quality restoration has not aged at all.









N° de série : GHNL2100659
Carte grise française
Très Bel état
Une des dernières produites
Roadster charmant



42.

1962 MGA 1600

10 000 - 15 000 €
Sans réserve

M.G, Morris Garage, appartient à cette petite et prestigieuse catégorie des marques anglaises spécialisées dans les roadsters sport. Dès 1946, les MG de la série T qui ont fait la renommée de la marque avant-guerre, sont remises en fabrication. Le « nouveau » modèle est baptisé TC, c'est une simple évolution du modèle de 1939. Un peu obsolète avec son essieu avant rigide, la firme à l'octogone réagit en faisant des évolutions techniques et esthétiques au cours des années. Mais la vraie nouveauté c'est 1955 où l'on peut voir deux MG à carrosserie spéciale désignées EX 182, courir les 24 Heures du Mans.

Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client au salon de Francfort : c'est la sublime MGA. Avec une ligne élégante et bien proportionnée, c'est une barquette type « course » totalement dans l'air du temps qui est de plus proposée à un prix très attractif, le succès est immense et immédiat. Comme pour les Austin Healey, Jaguar et autres Triumph, les USA vont absorber la majorité des MGA construites. Ce chiffre est d'ailleurs un record à l'époque puisque la MGA est la première sportive à dépasser la barre symbolique des 100 000 exemplaires. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique, ont grandement permis la construction d'une excellente image. Très sport, l'habitacle est spartiate mais propose un tableau de bord très complet et suffisamment de places pour deux. C'est un vrai roadster sans vitres dans les portes. La capote disparaît totalement.

Notre exemplaire, un roadster de 1962 fut comme beaucoup livré neuf aux USA. Elle se présente dans un très bel état, la sellerie comme la peinture et les chromes étant très bien conservés.

M.G, Morris Garage, appartient à cette petite et prestigieuse catégorie des marques anglaises spécialisées dans les roadsters sport. Dès 1946, les MG de la série T qui ont fait la renommée de la marque avant-guerre, sont remises en fabrication. Le « nouveau » modèle est baptisé TC, c'est une simple évolution du modèle de 1939. Un peu obsolète avec son essieu avant rigide, la firme à l'octogone réagit en faisant des évolutions techniques et esthétiques au cours des années. Mais la vraie nouveauté c'est 1955 où l'on peut voir deux MG à carrosserie spéciale désignées EX 182, courir les 24 Heures du Mans.

Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client au salon de Francfort : c'est la sublime MGA. Avec une ligne élégante et bien proportionnée, c'est une barquette type « course » totalement dans l'air du temps qui est de plus proposée à un prix très attractif, le succès est immense et immédiat. Comme pour les Austin Healey, Jaguar et autres Triumph, les USA vont absorber la majorité des MGA construites. Ce chiffre est d'ailleurs un record à l'époque puisque la MGA est la première sportive à dépasser la barre symbolique des 100 000 exemplaires. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique, ont grandement permis la construction d'une excellente image. Très sport, l'habitacle est spartiate mais propose un tableau de bord très complet et suffisamment de places pour deux. C'est un vrai roadster sans vitres dans les portes. La capote disparaît totalement.

Notre exemplaire, un roadster de 1962 fut comme beaucoup livré neuf aux USA. Elle se présente dans un très bel état, la sellerie comme la peinture et les chromes étant très bien conservés.



**Jolie petite voiture
A immatriculer en collection**

43.

SIMCA 1000

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

La Simca 1000 est une automobile qui est passée, depuis son lancement en octobre 1961, du rôle de véhicule modeste à celui d'une sportive capable de lutter efficacement contre les Porsche 911 dans les courses de côte, et ce bien après sa longue période de fabrication. La Simca 1000 arriva à point pour conforter la marque de Poissy dans son rang de second constructeur français.

La Simca 1000 que nous vous proposons est une première phase. Elle est complète, très saine et présente une belle patine.

Since its launch in October 1961, the Simca 1000 has gone from being a modest car to a sports car capable of taking on the Porsche 911s in hill climbs, well after its long production run. The Simca 1000 arrived just in time to consolidate the Poissy-based brand's position as France's second-largest carmaker. The Simca 1000 we're offering is a first phase. It is complete, very sound and has a beautiful patina.



Châssis n°WDB1290601F060081
Hard top
Carte grise française



44.

1992 MERCEDES BENZ 300 SL

10 000 - 15 000 €

Sans réserve

C'est en 1989 que la nouvelle SL fait son apparition. Ce n'est plus Paul Bracq qui s'occupe du Design chez Mercedes-Benz mais Bruno Sacco.

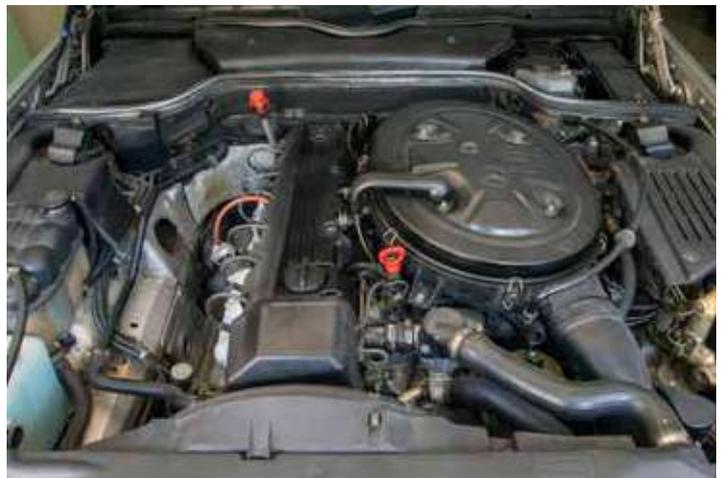
C'est donc à ce dernier que l'on doit le sublime dessin intemporel de la SL période 1989/2001. Le style est moderne mais classique, il est à prédire que ce cabriolet aura du mal à prendre des rides, ce dessin semble déjà indémodable. La ligne est d'une élégance folle dans toutes les combinaisons possibles, ouverte, capotée ou en coupé Hard Top. La qualité de construction et de finitions est à l'image de la marque, on ne discute pas !

La Mercedes-Benz 300 SL présentée affiche environ 135,000 km. Le Hard Top qui transforme ce cabriolet en vrai coupé fait partie de l'équipement. Les trains roulants sont sains et le système hydraulique de capote et hard top fonctionne à la perfection. Acquise par le propriétaire actuel au sein de notre étude en 2011, ce dernier a depuis entretenu cette automobile et parcouru environ 5000 km depuis.

The new SL made its appearance in 1989. It was no longer Paul Bracq who was in charge of design at Mercedes-Benz, but Bruno Sacco.

It's to him that we owe the sublime, timeless design of the 1989/2001 SL. The styling is modern yet classic, and it's safe to predict that this cabriolet will find it hard to wrinkle, as the design already seems timeless. The line is wildly elegant in every possible combination, open, hooded or as a Hard Top coupe. The quality of construction and finish reflects the brand's image - no argument there!

The Mercedes-Benz 300 SL on display has 135,000 km on the clock. The Hard Top that transforms this convertible into a true coupe is part of the equipment. The running gear is sound, and the hydraulic soft-top and hard-top system work to perfection. Acquired by the current owner from our study in 2011, he has since maintained this car and covered some 5,000 km.





N° de série : 39664
Même propriétaire depuis 30 ans
Carte grise de collection
Véhicule mythique
Combattant de la seconde guerre mondiale
6 roues motrices

45.*

1942 GMC CCKW 353

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

On ne présente plus le GMC CCKW, fameux transporteur de troupe de la seconde guerre mondiale, au rôle tout aussi important que la jeep. Indestructibles, ceux-ci sont restés en service dans l'armée française jusqu'en 2000.

L'exemplaire que nous proposons appartient à notre collectionneur depuis 1993, avec lui il a participé à de nombreux hommages et commémorations.

Ainsi il n'attend plus que vous pour reprendre le chemin des commémorations, à moins d'un an des 80 ans du débarquement.

The GMC CCKW, the famous troop carrier of the Second World War, plays just as important a role as the jeep. Indestructible, they remained in service with the French army until 2000.

The model we're offering has belonged to our collector since 1993, and has taken part in numerous tributes and commemorations.

Now, less than a year away from the 80th anniversary of the D-Day landings, it's waiting for you to return to the commemorative trail.



N° de série : 131
Même propriétaire depuis 28 ans
Carte grise de collection
Camion peu courant
Rare dans cet état
Désirable version à empattement long

46.*

1936 MATFORD V8-51 PLATEAU

3 000 - 5 000 €
 Sans réserve

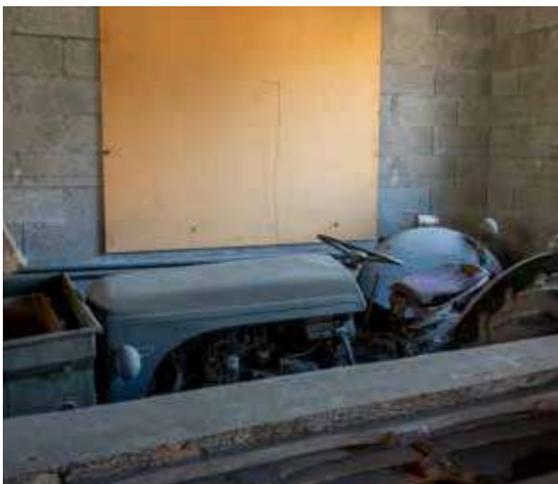


Peu de camions d'avant-guerre nous sont parvenus. La raison est simple : leur vocation utilitaire induisait un usage intensif. De plus, durant le conflit nombre d'entre eux ont été réquisitionnés.

Ce MATFORD V8-51 se présente dans un bel état général, idéal pour toutes reconstitutions historiques, évènements ou tournages.

Few pre-war trucks have come down to us. The reason is simple: their utilitarian vocation meant they had to be used intensively. What's more, many were requisitioned during the war.

This MATFORD V8-51 is in excellent condition, ideal for historical re-enactments, events or film shoots.



N° de série : 33724
Carte grise française
Tracteur mythique
Le fameux petit gris
Bon état général
Même propriétaire depuis 1997

47.*

1956 FERGUSON TEA 20

1 000 - 2 000 € (Sans réserve)

Réponse à l'appel d'offre du gouvernement français en 1947, le Massey Ferguson TEA 20 va révolutionner l'agriculture Française. Des 1953 ils seront produits en France sous licence. Notre exemplaire fut produit en France, se trouve dans un bon état général et n'attend plus que vous pour participer aux nombreux événements liés aux véhicules agricoles de collection.

Responding to the French government's call for tenders in 1947, the Massey Ferguson TEA 20 revolutionized French agriculture. From 1953 onwards, they were produced in France under license.

Our example was produced in France, is in good general condition and is waiting for you to take part in the many events linked to vintage agricultural vehicles.



Série 365
Carte grise française
Idéale pour des vacances en ancienne
Très bel état
Peu courante

48.*

1968 ROYALE OASIS

200 - 400 € (Sans réserve)





N° de série : 8634687
Carte grise française
Superbe dépanneuse plateau
L'indispensable de toute bonne collection
Même propriétaire depuis 1995
Très bel état

49.*

1962 RENAULT GOÉLETTE

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

On ne présente plus la Goélette, fidèle acolyte des artisans français pendant plusieurs décennies. Produit de 1946 à 1965 le 1000kg et ses dérivés seront les utilitaires lourds de la gamme Renault, pompier, fourgon, bétailière, plateau, On ne compte plus les déclinaisons possibles. Essence ou diesel, leur fiabilité n'est plus à prouver.

L'exemplaire que nous présentons est un plateau dépanneuse doté du moteur essence. Avec sa charge utile de 1400kg et son treuil, il pourra largement remplacer vos Ford transit ou autre Renault Master en tant que dépanneuse au sien de vos collections.

The Goélette, faithful sidekick of French craftsmen for several decades, needs no introduction. Produced from 1946 to 1965, the 1000kg and its derivatives were the heavy-duty commercial vehicles of the Renault range, including fire engines, vans, cattle trucks, flatbeds and There are countless possible variations. Whether petrol or diesel, their reliability is unquestionable.

The example we are presenting is a tow truck with a petrol engine. With its 1400kg payload and winch, it can easily replace your Ford Transit or Renault Master as a tow truck for your collections.



50.*

1946 CITROËN TYPE 23 RU

6 000 - 8 000 €
Sans réserve

N° de série : 306075
Carte grise de collection
Même propriétaire depuis 32 ans
Très beau car
Moteur quasiment neuf
18 places assises

Le type 23, plus connu sous le surnom de U23 est un utilitaire lancé par Citroën en 1935 au salon de Paris. Doté du moteur de la traction avant, ce camion dispose d'une charge utile de 1500kg. Dès 1935, Citroën lance une version autocar, carrossée soit par l'usine ou soit par des carrossiers indépendants sur la base d'un châssis vendu par l'usine.

En 1941 est lancé le 23 Ru à l'empattement rallongé et au châssis renforcé pour augmenter la charge utile.

Après-guerre, la production reprend sans changement majeur. En 1953, une nouvelle cabine sera proposée, afin de moderniser l'aspect du véhicule.

L'exemplaire que nous proposons est un type 23 Ru sorti d'usine en 1946, il fut ensuite envoyé d'après nos recherches chez le carrossier Beleclot à Grenoble pour recevoir sa carrosserie d'Autocar. Il fut ensuite livré directement à la compagnie Martin Cocher Frères à St Colombar des Villards. Pour l'anecdote, ce bus faisait régulièrement la liaison entre St Colombar des Villards et le domicile du collectionneur. La compagnie l'a conservée jusqu'en 1991 et monsieur Rollet en a directement fait l'acquisition auprès de celle-ci.

Depuis, il a participé avec à quelques événements locaux avant de le remiser.

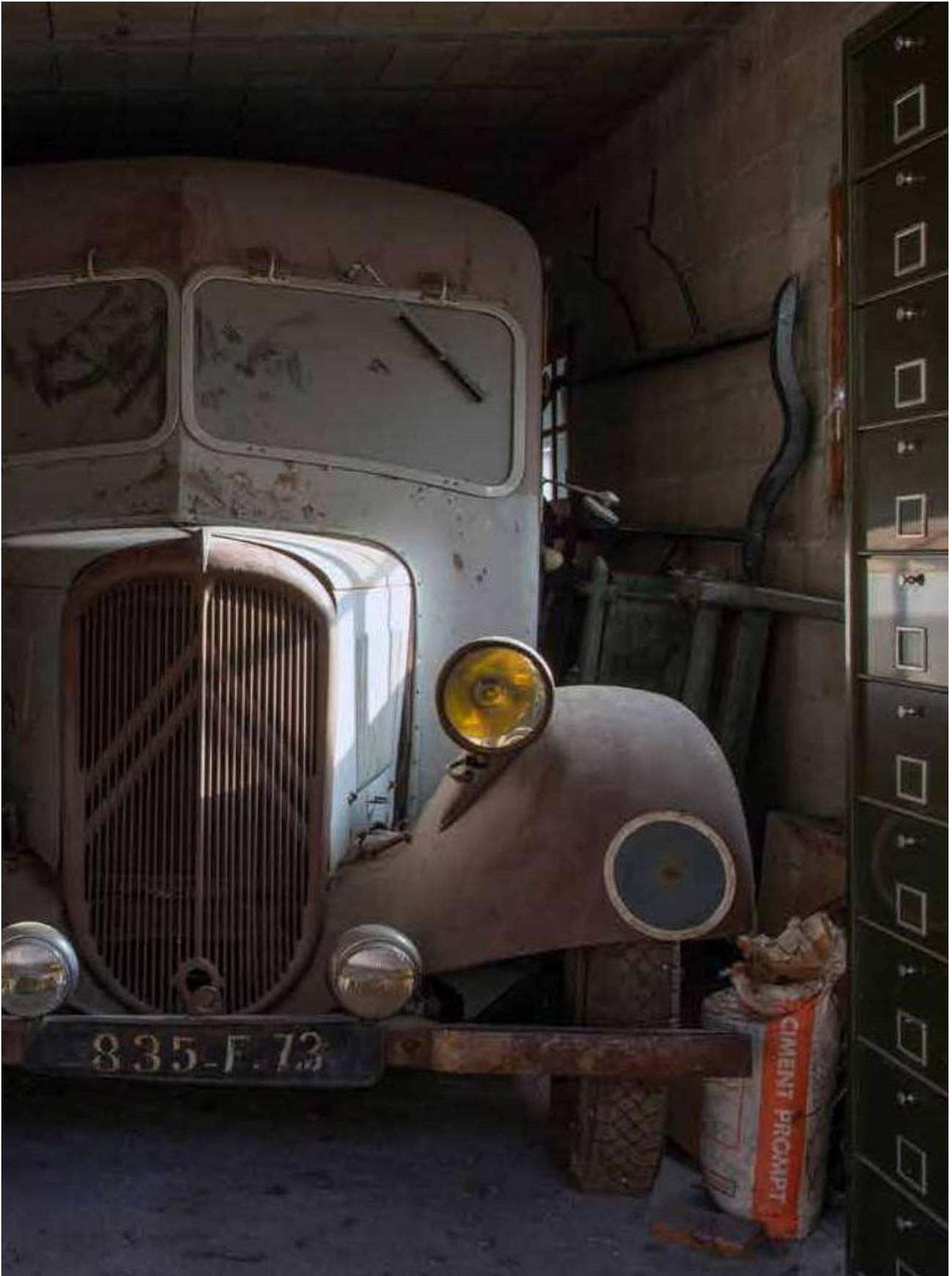
The Type 23, better known as the U23, is a utility truck launched by Citroën in 1935 at the Paris Motor Show. Equipped with a front-wheel drive engine, this truck has a payload of 1,500kg. As early as 1935, Citroën launched a coach version, bodied either by the factory or by independent coachbuilders on the basis of a chassis sold by the factory.

In 1941, the 23 Ru was launched, with a longer wheelbase and a reinforced chassis to increase payload.

After the war, production resumed without any major changes. In 1953, a new cab was introduced to modernize the vehicle's appearance.

The example we offer is a type 23 Ru, which left the factory in 1946, and was then sent to the coachbuilder Beleclot in Grenoble to receive its Autocar bodywork. It was then delivered directly to Martin Cocher Frères in St Colombar des Villards. As an anecdote, this bus regularly ran between St Colombar des Villards and the collector's home. The company kept it until 1991, when Mr Rollet purchased it directly from them.

Since then, he has taken part in a number of local events with it, before putting it away.



51.

1925 AMILCAR

90 000 - 100 000 €

Type : CGS
Châssis n° 15734
Moteur n° CGS 734
Carrosserie : Duval origine
Rare Matching Numbers
Carte grise de collection

Amilcar est née de la rencontre de 4 hommes : André Morel et Edmond Moyet pour la partie technique et Emile Akar et Joseph Lamy pour la partie finance. André Morel travaillait pour la société Le Zèbre et Edmond Moyet était un collaborateur de Jules Salomon chez Citroën sur le projet de la 5 CV. Il travaillait le soir à son domicile sur son projet personnel : la construction d'un cyclecar. Il rencontre ensuite A Morel mais les finances manquent à l'appel.

André Morel met alors le jeune ingénieur en relation avec Emile Akar qui détient des capitaux importants chez Le Zèbre et Joseph Lamy qui en est le directeur commercial. La mayonnaise allait prendre puisque les deux hommes sont conquis par le projet d'Edmond Moyet qui est très avancé et ils acceptent de construire le cyclecar. Amilcar était née (anagramme des noms des deux dirigeants Lamy et Akar). Et ceci en 1921. Cette même année, André Morel remporta dans sa catégorie le kilomètre lancé à Lyon. Le « cyclecar » Amilcar était lancé !

Il faut se rappeler qu'à cette époque la France sort péniblement de la guerre. L'état cherche à relancer l'économie par l'industrie et bien sur l'automobile. Il créa 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 motorcycle et la voiturette.

De nombreux cyclecars se feront également remarquer dans différentes compétitions. Tout d'abord le CS (Cycle Sport) destiné à la clientèle sportive en raison de ses performances, avec une carrosserie sport pointue en aluminium, la première «pointe Bordino» de la marque, tout ceci en 1922. Les carrosseries «course» DUVAL sont à deux places décalées, avec pointe en tôle d'aluminium.

Le modèle présenté est une authentique CGS. Elle a été restaurée en Angleterre par le spécialiste Keith Bowley ; Ashton Keynes Vintage Restorations (AKVR) depuis 1969. Sa carrosserie Duval est authentique et est livrée avec 2 jeux d'ailes. Un important dossier de factures et de photos sera remis à l'acquéreur. Son moteur est également d'origine avec sa rare plaque. Il est très rare sur le marché des cyclecars de trouver une automobile avec sa carrosserie et son moteur d'origine.

Amilcar was born from the meeting of 4 men : André Morel and Edmond Moyet for the technical side, and Emile Akar and Joseph Lamy for the financial side. André Morel worked for the Le Zèbre company and Edmond Moyet was a collaborator of Jules Salomon at Citroën on the 5 CV project. He worked at home in the evenings on his personal project: building a cyclecar. He then met A Morel, but the project lacked financial backing.

André Morel put the young engineer in touch with Emile Akar, who owned a large stake in Le Zèbre, and Joseph Lamy, the company's sales manager. The two men were won over by Edmond Moyet's project, which was well advanced, and agreed to build the cyclecar. Amilcar was born (an anagram of the names of the two directors Lamy and Akar). All this in 1921. That same year, André Morel won the kilometer throw in Lyon in his category. The Amilcar cyclecar was launched!

It's worth remembering that at this time, France was struggling to emerge from the war. The government was looking to revive the economy through industry, and of course the automobile. It created a regulation on «cyclecars» which reduced the annual tax on this new category of small cars, less taxed than real automobiles. As a result, many manufacturers began producing cyclecars. These original, simplistic creations were the result of a compromise between the motorcycle and the small car. Many cyclecars also made their mark in various competitions. First of all, the CS (Cycle Sport), aimed at sporty customers for its performance, with a sharp aluminum sports body, the brand's first «Bordino point», all in 1922. DUVAL's «racing» bodies feature two staggered seats, with aluminum sheet metal tips. The model presented here is an authentic CGS. It has been restored in England by specialist Keith Bowley; Ashton Keynes Vintage Restorations (AKVR) since 1969. The Duval bodywork is authentic and comes with 2 sets of fenders. An extensive file of invoices and photos will be handed over to the purchaser. The engine is also original, with its rare nameplate. It's very rare on the cyclecar market to find a car with its original body and engine.





52.

1953 FORD COMETE

30 000 - 40 000 €

C'est Facel Metallon et Jean Daninos qui étudient en secret et pour Ford SAF une nouvelle voiture définie comme un « coach luxueux d'un style sinon français, du moins européen, d'un style latin. 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, un V8 de 74 ch, lui permet d'atteindre des performances de premiers plans dans sa catégorie. La production tous modèles confondus, s'éleva à 3 064 exemplaires en deux ans.

L'exemplaire que nous présentons, fut livré le 30/09/1953. Aujourd'hui, il se présente dans un très bel état d'origine, toujours entretenu mais jamais restauré ce qui lui confère une patine inégalable. Notre essai routier a révélé une automobile plaisante à conduire au comportement sain.

N° de série : 1306
Élégante Carrosserie Facel
Même propriétaire depuis 12 ans
Très belle patine
Carte grise de collection

It was Facel Metallon and Jean Daninos who secretly designed a new car for Ford SAF, defined as a «luxurious coach in a Latin style, if not French, at least European. It seems that, as with the SIMCA 8 Sport, master coachbuilder Farina was involved in the initial sketches. This new luxury car, presented at the 1951 Paris Motor Show, was christened Comète. Its 74 hp V8 engine gave it class-leading performance. Production of all models totaled 3,064 units in two years.

The model presented here was delivered on 09/30/1953. Today, it is in beautiful original condition, always maintained but never restored, giving it an unrivalled patina. Our test drive revealed a car that's pleasant to drive and handles well.



N° de châssis B509LEK
Carte grise de collection

53.

1957 BENTLEY S1

30 000 - 40 000 €

La Bentley Type S et la Rolls Royce Silver Cloud I ont été dévoilées en 1955. Proportions magnifiques, construction exquise et silence presque total, l'acheteur traditionnel de Bentley ne pouvait demander mieux. Après la Type R d'après-guerre, c'était la 2e voiture « tout acier » sortant de chez Crewe, avec une carrosserie industrielle, posée sur un châssis à section rectangulaire résolument séparé. La suspension avant est indépendante et les amortisseurs arrière peuvent se régler à partir du siège conducteur. L'intérieur est extrêmement luxueux avec des sièges en cuir, un magnifique tableau de bord en noyer et des tablettes dans les dossiers des sièges, ainsi que des miroirs très bien manufacturés.

L'exemplaire que nous présentons est sorti des chaînes en 1957, il présente la qualité d'être une conduite à gauche. En bel état, celui-ci a récemment reçu de nombreux travaux mécaniques (pompe de direction, vérin de direction, maitres cylindres et flexibles...). La peinture grise est également neuve. Ainsi il s'agit d'une belle opportunité pour tout amateur d'acquérir une des berlines les plus mythiques de la production britannique.

The Bentley Type S and Rolls Royce Silver Cloud I were unveiled in 1955. Magnificent proportions, exquisite construction and almost total silence - the traditional Bentley buyer couldn't ask for more. After the post-war Type R, this was the 2nd «all-steel» car to emerge from Crewe, with industrial bodywork set on a resolutely separate rectangular-section chassis. The front suspension was independent, and the rear shock absorbers could be adjusted from the driver's seat. The interior is extremely luxurious, with leather seats, a magnificent walnut dashboard and shelves in the seat backs, as well as beautifully crafted mirrors.

The example we're presenting came off the production line in 1957, and has the quality of being left-hand drive. In beautiful condition, it has recently received extensive mechanical work (steering pump, steering cylinder, master cylinders and hoses...). The grey paintwork is also new.

So this is a great opportunity for any enthusiast to acquire one of the most legendary sedans in British production.

Châssis 15006
Carte grise française
La dernière Talbot Lago jamais produite !
Véritable pièce d'histoire
Seulement deux propriétaires en 60 ans !
Seulement 52 000 km

54.

1962 TALBOT LAGO T14 AMERICA 2300

80 000 - 120 000 €

L'histoire de cette voiture est complexe. Née dans une période difficile pour Talbot, son histoire remonte à 1953 lorsqu'Anthony Lago, désireux de relancer la carrière de sa T26 charge Carlo Delaisse, styliste travaillant chez Letourneur et Marchand, de dessiner une nouvelle carrosserie coupé 2+2. Celle-ci sera montée sur la T26 GSL, lancée en 1953. Pour se diversifier, Lago décide de lancer pour 1955 une version 4 cylindres de son coupé et doté d'une boîte pont à mousson. Dénommé T14 LS cette nouvelle version, sera diffusée qu'à 54 exemplaires.

En 1957 Anthony Lago décide de viser le marché américain. Pour ce faire, il se tourne vers BMW, avec qui il signe un accord pour la fourniture de moteurs V8. Ainsi est lancée la Talbot Lago America 2500.

En 1958, Simca rachète la marque. Bien que quelques moteurs étaient en stock, Henri Pigozzi décida de ne plus utiliser le moteur allemand et chargea ses ingénieurs d'adapter le moteur maison, le v8 Ford SAF 2351 cm³ auquel est greffé un double carburateur Zenith double corps développant 95 chevaux.

Ainsi au salon 1958, quatre exemplaires du nouveau modèle seront exposés sur le stand. Dont trois dotés des vitres latérales descendantes. Ses exemplaires étaient, bleu, blanc et rouge.

L'histoire de notre automobile débute lors de ce salon. Selon son témoignage, la première propriétaire de la voiture, Mme Donnier eut un véritable coup de cœur devant la Talbot Blanche du salon. Malheureusement, celle-ci étant déjà vendue, elle passa commande d'un autre exemplaire. L'usine fermant, on confia l'achèvement du chantier à Georges Grignard, pilote

Talbot qui avait racheté l'ensemble des stocks de la marque. Ainsi il s'agit de la toute dernière Talbot Lago jamais produite, portant le numéro de châssis 15006. Une fois achevée et livrée, la voiture ne fut immatriculée pour la première fois qu'en janvier 1962. Cette femme l'utilisa pendant environ 10 ans pour son trajet annuel vers sa résidence secondaire de Bandol, malheureusement avec l'âge cette dame ne se servit plus de la voiture.

En 1980, Pierre Béguin ingénieur chez PSA acquiert cette Talbot, celui-ci avait redécouvert la marque lors du relancement de celle-ci par Peugeot. Il entreprend alors une remise en route ainsi que de nombreux travaux de carrosserie. Dans les années 2000, utilisant moins la voiture, il décide de prêter celle-ci au CAAPY (l'Aventure Automobile à Poissy) en l'échange de quoi, ceux-ci se chargèrent de l'entretenir et monsieur Béguin en conserve l'usage. Dans ce cadre, elle fut exposée au Salon Rétromobile en 2018 sur le stand de l'aventure Peugeot. Monsieur Béguin conservera son automobile jusqu'à son décès en 2021. Année où elle est acquise par son neveu qui entreprit alors une grosse révision.

Aujourd'hui la voiture se présente dans un très bel état esthétique, notre essai routier ont révélés une automobile coupleuse et performante.

Le moteur mériterait d'être révisé.

La boîte Pont à Mousson rend l'expérience de conduite générale très agréable.

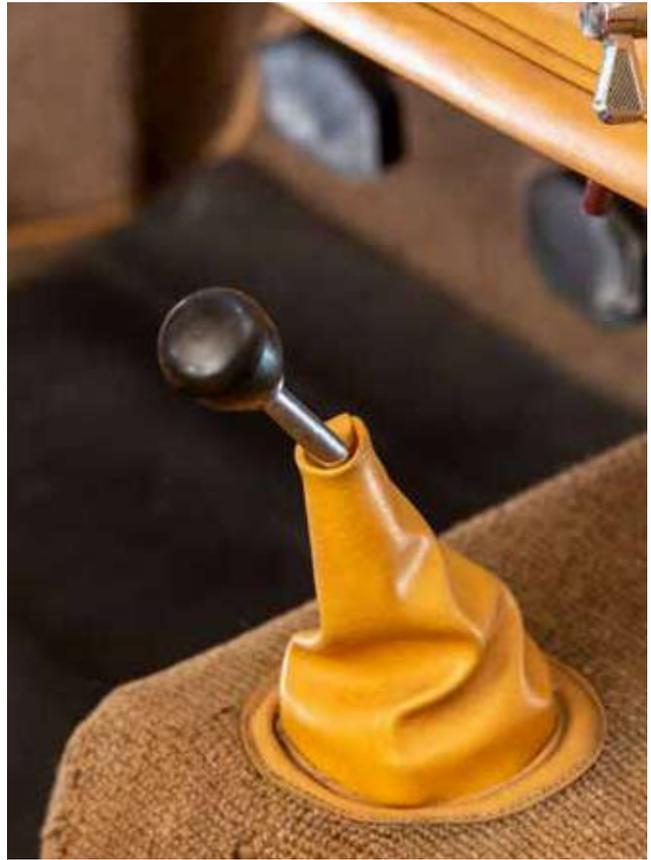
Il s'agit-là d'une opportunité unique pour tout amateur de la marque, ce châssis passant pour la première fois dans une vente publique.











The history of this car is complex. Born in a difficult period for Talbot, its history dates back to 1953 when Anthony Lago, eager to revive the career of his T26, commissioned Carlo Delaisse, a stylist working at Letourneur et Marchand, to design a new 2+2 coupé body. This was mounted on the T26 GSL, launched in 1953. To diversify, Lago decided to launch a 4-cylinder version of its coupé with a monsoon gearbox for 1955. Called the T14 LS, only 54 examples of this new version were sold.

In 1957, Anthony Lago decided to target the American market. To do so, he turned to BMW, with whom he signed an agreement to supply V8 engines. This led to the launch of the Talbot Lago America 2500.

In 1958, Simca bought the brand. Although a few engines were in stock, Henri Pigozzi decided not to use the German engine and asked his engineers to adapt the in-house engine, the Ford SAF 2351 cm³ v8, to which a Zenith twin-barrel carburetor developing 95 hp was grafted.

At the 1958 Motor Show, four examples of the new model were displayed on the stand. Three of them were fitted with roll-down side windows. The models were blue, white and red.

The story of our car began at the show. According to her testimony, the car's first owner, Mme Donnier, fell in love with the Talbot Blanche at the show. Unfortunately, as it had already been sold, she ordered another model. When the factory

closed, Georges Grignard, a Talbot pilot who had bought up all the brand's stock, was entrusted with the task of completing the project. The result was the very last Talbot Lago ever produced, chassis number 15006. Once completed and delivered, the car was not registered for the first time until January 1962. This woman used it for around 10 years on her annual commute to her holiday home in Bandol, but unfortunately, as she grew older, she no longer used the car.

In 1980, Pierre Béguin, an engineer at PSA, acquired this Talbot, having rediscovered the brand when it was relaunched by Peugeot. He undertook a complete overhaul, including extensive bodywork. In the 2000s, as he used the car less, he decided to lend it to the CAAPY (l'Aventure Automobile à Poissy), in exchange for which they took care of its maintenance, and Mr. Béguin retained its use. In this context, it was exhibited at the 2018 Rétromobile Show on the Peugeot Adventure stand. Mr. Béguin will keep his car until his death in 2021. In that year, it was acquired by his nephew, who undertook a major overhaul.

Today, the car is in very good cosmetic condition, and our road test revealed a torquey, high-performance car.

The engine could do with an overhaul.

The Pont à Mousson gearbox makes the overall driving experience very pleasant.

This is a unique opportunity for all enthusiasts of the marque, as this chassis is being offered for sale for the first time.

N° de série : 00196/53
Carte grise française
Livrée neuve au Roi Hussein de Jordanie
Très bel historique
Le summum de l'ingénierie allemande
des années 50
Belle restauration



55.

1953 MERCEDES BENZ 300 S COUPÉ

250 000 - 300 000 €
Sans réserve

Lancée au salon de paris 1951, la Mercedes Benz 300s représentait à son lancement le summum de l'ingénierie Allemande. Selon la grande tradition Allemande aucun compromis sur la qualité ne fut accordé. Disponible en Roadster en cabriolet et en coupé, la 300s était équipée du fameux moteur 6 cylindres de 3 litres de cylindrée développant 150 chevaux. Dans l'habitacle, les plus beaux matériaux disponibles sont associés à un montage de la plus grande rigueur.

Mais cette qualité à un prix, la Mercedes Benz 300s était durant toute sa carrière, la Mercedes Benz la plus chère de la gamme. Au total, de 1952 à 1955 seulement 216 coupés furent fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons à une histoire exceptionnelle. En effet, il fut acquis neuf par le roi Hussein de Jordanie en 1953, dans l'exacte configuration dans laquelle il se trouve aujourd'hui. Parmi les petites particularités, un phare rouge à l'avant qui lorsqu'il était allumé signifiait la présence du roi à bord. Grand amateur d'automobiles et ami de sir Sterling Moss, le roi avait acquis cette Mercedes Benz comme un véhicule personnel et non comme un véhicule officiel. En 1961, la voiture est transférée dans sa résidence londonienne et reçoit l'immatriculation 111 HRH (His Royal Highness). Au total le roi conservera sa voiture 20 ans. Attaché à sa voiture le roi restera en contact avec le second propriétaire jusqu'au milieu des années 80.

En 1997, la voiture cesse de circuler et finira par être vendue en 1999, de nombreux travaux seront entrepris par le second propriétaire (chromes, trains roulants, ...). Celui-ci circulera avec durant deux années avant de la remiser.

Vendue en 2016, la voiture arrive alors en France, où elle est restaurée. Le moteur sera alors refait (factures), la sellerie également et la carrosserie revue de fond en comble.

Nous avons pu réaliser un essai routier le long du lac Léman qui a révélé une automobile plaisante et très moderne pour son époque. Le moteur délivre parfaitement ces 150 chevaux, les rapports passent en douceur et les freins jouent bien leur rôle. Peu de Mercedes Benz 300 S coupé avec un tel historique sont disponibles sur le marché, il s'agit-là d'une opportunité exceptionnelle pour tout amateur de la marque ou pour tout amateur de belles histoires.







Launched at the 1951 Paris Motor Show, the Mercedes Benz 300s represented the pinnacle of German engineering. In the great German tradition, no compromise was made on quality. Available as a roadster, convertible and coupé, the 300s was equipped with the famous 3-liter, 6-cylinder engine developing 150 horsepower. In the cabin, the finest materials available are combined with the most rigorous assembly.

But this quality came at a price: throughout its career, the Mercedes Benz 300s was the most expensive Mercedes Benz in the range. In all, only 216 coupés were built between 1952 and 1955 only 216 coupés were built.

The example we are presenting has an exceptional history. It was purchased new by King Hussein of Jordan in 1953, in exactly the same configuration as it is today. One of its special features is a red headlight at the front, which, when switched on, signified the king's presence on board. A great car enthusiast and friend of Sir Sterling Moss, the King had acquired this Mercedes Benz as a personal rather than an official vehicle. In 1961, the car was transferred to his London residence and registered 111 HRH (His Royal Highness). In all, the King kept his car for 20 years. Attached to his car, the King remained in contact with the second owner until the mid-1980s.

In 1997, the car stopped running, and was eventually sold in 1999, when the second owner undertook extensive work on it (chromes, running gear, etc.). The second owner drove the car for two years before storing it.

Sold in 2016, the car arrived in France, where it was restored. The engine was rebuilt (invoices), as was the upholstery, and the bodywork was revised from top to bottom.

We were able to take the car for a test drive along Lake Geneva, which revealed a pleasant, modern car for its time. The engine delivers its 150 horsepower perfectly, the gears shift smoothly and the brakes play their part well. Few Mercedes Benz 300 S Coupés with such a long history are available on the market, so this is an exceptional opportunity for any enthusiast of the brand or any lover of good stories.





N° de série : S674818
Bel état
Ex-collection Croulet
Carte grise de collection



56.

1954 JAGUAR XK120 ROADSTER

65 000 - 75 000 €

C'est le 27 octobre 1948 que le premier Salon de l'automobile de l'après-guerre tenu en Angleterre ouvrit ses portes à Earls Court à Londres. Personne n'était préparé au choc que causa la présentation sur le stand Jaguar d'un sublissime roadster de couleur bronze, la toute nouvelle et révolutionnaire XK 120. William Lyons venait de placer la barre très haut, en ce qui concernait les voitures de sport et de série. 60 ans plus tard, on se retourne toujours sur la ligne superbe du roadster et on écoute avec le même plaisir le feulement de ce fabuleux moteur XK. Avec 6 cylindres et 2 arbres à cames en tête, c'est un vrai moteur ultra sport qui équipe cette sculpture sur roues. La voiture devenait l'une des voitures de routes fabriquées en série les plus rapides de son époque, sinon la plus rapide. Le roadster entra en production en 1949 et la demande fut instantanée. En compétitions, partout dans le monde, des XK 120 franchirent la ligne d'arrivée les premières. Aujourd'hui encore beaucoup de XK 120 participent à des courses ou à des rallyes et procurent beaucoup de plaisirs à leurs conducteurs. Emblématique du renouveau anglais de l'immédiat après-guerre, l'XK 120 est une des icônes de l'histoire de l'automobile, sans doute une des plus célèbres voitures anglaises. Un modèle similaire complète la fabuleuse collection de Ralph Lauren.

L'exemplaire que nous présentons est un roadster de 1954, qui a appartenu au musée de l'Automobile de Sanary sur mer. Elle fut ensuite acquise par un amateur des Bouches du Rhône qui la conserva plus de 20 ans avant de la céder un autre amateur. Cette XK 120 est équipée en lieu et place du moteur d'origine d'un 3.8 doté de trois carburateurs SU ; modification qui dope considérablement les performances, ce que nous avons pu remarquer lors de notre essai routier.

On October 27, 1948, England's first post-war Motor Show opened its doors at Earls Court in London. No one was prepared for the shock of seeing a sublime bronze-colored roadster, the revolutionary new XK 120, on the Jaguar stand. William Lyons had just set the bar very high, as far as sports and production cars were concerned. 60 years later, we still look back on the roadster's superb lines and listen with the same pleasure to the blare of that fabulous XK engine. With 6 cylinders and 2 overhead camshafts, it's a true ultra-sport engine that powers this sculpture on wheels.

The car became one of the fastest, if not the fastest, mass-produced road cars of its time. The roadster went into production in 1949, and demand was instantaneous. In competitions the world over, XK 120s were the first to cross the finish line. Even today, many XK 120s take part in races and rallies, providing great pleasure for their drivers. Emblematic of the English revival in the immediate post-war period, the XK 120 is one of the icons of motoring history, undoubtedly one of the most famous British cars. A similar model completes Ralph Lauren's fabulous collection.

The example we are presenting is a 1954 roadster that once belonged to the Musée de l'Automobile in Sanary-sur-Mer. It was subsequently acquired by a Bouches du Rhône enthusiast, who kept it for over 20 years before selling it to another enthusiast.

In place of the original engine, this XK120 is fitted with a 3.8 with three SU carburetors; a modification that considerably boosts performance, as we noticed during our test drive.









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



57.

1954 AUSTIN HEALEY 100/4 BN1

40 000 - 60 000 €

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

La modèle que nous présentons est une 100/4 de type BN1 comportant son moteur d'origine avec numéro concordant (Matching Numbers) livrée neuve en Californie. De couleur blanche et rouge, la voiture a été entièrement restaurée en Californie, état qu'elle n'a jamais quitté jusqu'à son arrivée en France. Aujourd'hui cette voiture se présente dans un état proche de la perfection, le pare-brise rabattable spécifique au 100/4 est bien présent, et la mécanique délivre de bonnes performances, comme notre essai routier a pu le démontrer.

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

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





N° de série : LSPA116
Carte grise française
Conversion Cabriolet réalisée par les ateliers
ODS en 2022
Acheteée neuve par la Famille Bouglione
Ex Yves Saint Laurent
Restauration exceptionnelle

58.

1959 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II CABRIOLET

130 000 - 180 000 €

D'une grande élégance, ses lignes fluides font de la Silver Cloud la plus belle de toutes les Rolls-Royce à carrosserie usine. Malgré des proportions imposantes, aucune lourdeur. Que de la majesté et de la distinction.

La Silver Cloud succède à la Silver Dawn en 1955. Elle est toujours construite sur un châssis séparé, une technique archaïque qui permet toutefois aux clients qui le souhaitent de faire réaliser la carrosserie par une grande maison, à l'image de James Young, Hooper ou Mulliner. Mais dans leur grande majorité, les Silver Cloud seront dotées d'une carrosserie usine. Dès le début, HJ Mulliner proposera une carrosserie drophead coupe, inspiration de notre exemplaire. En 1959, apparaît sa première évolution, connue sous le nom de Silver Cloud II en recevant un tout nouveau groupe. Ainsi naît la Silver Cloud II, qui consacre le passage de Rolls-Royce au V8 de 6.3L équipé de deux carburateurs SU HD8, donnant une puissance « suffisante » mais toujours onctueuse.

Notre exemplaire, fut livré le 05/11/1959 par la Franco-Britannique à la famille Bouglione, celle-ci la conserve quelques années avant de la céder à Yves Saint Laurent, il la conservera jusqu'au début des années 80, elle changera de mains deux fois avant que notre collectionneur l'acquière en 2009. La voiture n'avait alors pas circulé depuis de nombreuses années et la carrosserie était à reprendre.

Courant 2018, celui-ci se rapproche de la carrosserie ODS pour réaliser un projet de grande ampleur : la création sur la base de sa berline d'un Drophead Coupe. 5 ans de travail et de nombreuses factures seront nécessaires pour finaliser la conversion. En plus de la création d'une nouvelle carrosserie, toute la voiture a été intégralement restaurée. Nos essais routiers ont révélé une automobile plaisante et très agréable à rouler.

Il s'agit-là d'une très belle opportunité pour tout amateur de Rolls Royce en quête d'un cabriolet Silver Cloud avec un bel historique.

Elegant, flowing lines make the Silver Cloud the most beautiful of all factory-bodied Rolls-Royces. Despite its imposing proportions, there's nothing heavy about it. Only majesty and distinction.

The Silver Cloud succeeded the Silver Dawn in 1955. It was still built on a separate chassis, an archaic technique that allowed customers who so wished to have the bodywork done by a major firm such as James Young, Hooper or Mulliner. But the vast majority of Silver Clouds will feature factory bodywork. Right from the start, HJ Mulliner offered a drophead coupe body, the inspiration for our example. In 1959, its first evolution appeared, known as the Silver Cloud II, with an all-new power unit. The Silver Cloud II marked Rolls-Royce's transition to a 6.3-liter V8 equipped with two SU HD8 carburetors, providing «sufficient» but still smooth power.

Our example was delivered on 05/11/1959 by the Franco-British company to the Bouglione family, who kept it for a few years before selling it to Yves Saint Laurent, who kept it until the early 1980s, when it changed hands twice before our collector acquired it in 2009. At the time, the car had not been driven for many years, and the bodywork needed to be redone.

In 2018, he approached the ODS body shop to carry out a major project: the creation of a Drophead Coupe based on his sedan. 5 years of work and numerous invoices will be needed to finalize the conversion. In addition to the creation of a new body, the entire car was completely restored. Our test drives revealed a car that was both pleasant and easy to drive.

This is a great opportunity for any Rolls Royce enthusiast looking for a Silver Cloud convertible with a fine history.



Châssis n° HBT7L5833
Bel état général
Carte grise française
Très belle configuration

59.

1960 AUSTIN HEALEY 3000 MKI BT7

40 000 - 60 000 €

Présentée au public en 1959, l'Austin Healey 3000 est la descendante d'une lignée de roadsters anglais imaginée après la Seconde Guerre Mondiale par Donald Healey avec pour but de faire des cabriolets abordables, élégants et performants. D'abord entraîné par un quatre cylindres sous le capot de l'Austin Healey 100/4, le roadster adopte rapidement un moteur six cylindres en ligne pour près de trois litres et développant alors 125 chevaux dans sa première version ce qui lui conféra le surnom de « Big Healey ». Trois versions d'Austin Healey 3000 se suivirent jusqu'en 1968 avec la BJ8 qui offre des performances très convenables pour l'époque. La MK était disponible en deux versions : une deux places, la BJ7 et un 4 places, le BT7.

L'exemplaire que nous proposons est un BT7 de 1960 se présentant dans un bon état général. En effet dernièrement nombreux frais ont été effectués. L'embrayage, l'overdrive, les freins et l'échappement sont neufs. L'allumage à quant à lui a été remplacé pour un électronique, améliorant l'agrément et la fiabilité.

Ainsi c'est une auto fiabilisé, dans une désirable combinaison de couleur que nous vous présentons.

Introduced to the public in 1959, the Austin Healey 3000 is the descendant of a line of English roadsters imagined after the Second World War by Donald Healey with the aim of making affordable, elegant, high-performance convertibles. Initially powered by a four-cylinder engine under the hood of the Austin Healey 100/4, the roadster soon adopted an in-line six-cylinder engine developing almost three liters and 125 horsepower in its first version, earning it the nickname «Big Healey». Three versions of the Austin Healey 3000 followed until 1968, with the BJ8 offering very decent performance for its time. The MK1 was available in two versions: a two-seater, the BJ7, and a 4-seater, the BT7.

The example we are offering is a BT7 from 1960, in good overall condition. A lot of work has been carried out recently. The clutch, overdrive, brakes and exhaust are all new. As for the ignition, it has been replaced by an electronic one, improving both comfort and reliability.

So it's a car in a desirable color combination that we present to you, and one that's been relied on by its owner for 10 years.



N° de série : 12104010950657
Très bel état
Hard top
Carte grise française de collection
Même famille depuis 1987

60.

1959 MERCEDES BENZ 190 SL

70 000 - 90 000 €

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux Etats-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm³ développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. L'exemplaire que nous présentons est une version américaine qui fut par le frère de l'actuel propriétaire ne 1987 aux Etats-Unis. Celui-ci vivant en Californie était tombé amoureux devant cette Mercedes qui était en vente près de chez lui. Il immatricule la voiture en Californie et circule avec pendant 3 ans avant de la faire entièrement restaurer. Puis en 1991, il rapatrie la voiture en hexagone et l'immatricule. Depuis la voiture toujours été suivi chez des spécialiste et se trouve dans un bon état général, les freins ainsi que la boîte venant d'être révisés.

Presented in 1954 in New York, the Mercedes 190 SL was designed to be a small 300 SL. Derived from the legendary star model, this little Roadster was designed in collaboration with Max Hoffman, the Mercedes Benz importer in the United States. This Mercedes-Benz 190 SL Roadster is powered by an 1897 cm³ in-line 4-cylinder engine developing 105 HP via twin carburetors. The engine is mated to a 4-speed manual gearbox. The chassis is based on independent front suspension and rear semi-axles with coil springs and 4 hydraulically-operated drum brakes.

The example we're presenting is an American version, purchased by the current owner's brother in 1987. Living in California, he fell in love with the car, which was for sale near his home. He registered the car in California and drove it around for 3 years before having it fully restored. Then, in 1991, he brought the car back to France and registered it. Since then, the car has always been serviced by specialists and is in good general condition, having just had its brakes and gearbox overhauled.





Châssis : LLCA61
Plus de 200 000 euros de factures
de restauration
Etat exceptionnel
Carte grise française



61.

1959 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II

80 000 - 100 000 €

La Rolls Royce Silver Cloud II a été présentée en 1959. Extérieurement, on note peu de modifications par rapport à la Cloud I. En revanche, le moteur est désormais un V8 de 6,2 L de cylindrée, ce qui a pour conséquence une augmentation du poids de la voiture à 2,11 tonnes. Cela étant, les performances sont grandement améliorées avec une vitesse maximum annoncée qui passe à 183 km/h (114 mph), ainsi que des gains notables en accélération et en reprise. La direction assistée fait désormais partie de l'équipement de série. Les vitres électriques deviennent disponibles en option.

L'exemplaire que nous présentons est tout à fait exceptionnel. En effet il fut restauré entre 2006 et 2011 dans le réseau de la marque.

Aucun compromis ne fut pris pendant le chantier, toutes les pièces provenaient du réseau Rolls Royce. Le chantier a au total coûté plus de 200 000 euros. Le résultat est tout bonnement exceptionnel, faisant de cette voiture, une des plus belles silver cloud 2 que nous ayons été amenés à vendre. Cette Rolls-Royce fut livrée neuve aux Etats Unis à une dame qui la conserva une petite dizaine d'années. Cette automobile fut ensuite convoyée en Europe où elle fut acquise par une société de location avec chauffeur. Après cette période, la Rolls Royce fut acquise par un amateur normand qui la conserva quelques années avant de la céder au père de la propriétaire actuelle. Celui-ci tombé amoureux de la voiture entreprit la restauration que l'on connaît pour redonner toute sa splendeur à cette automobile exceptionnelle.

Cette automobile est vendue en collaboration avec la maison de ventes de Monaco, HVMC (Hôtel des Ventes De Monte Carlo).

The Rolls Royce Silver Cloud II was introduced in 1959. Externally, there were few changes compared with the Cloud I. However, the engine is now a 6.2-liter V8, which increases the car's weight to 2.11 tons. That said, performance has been greatly enhanced, with a claimed top speed of 183 km/h (114 mph), as well as significant gains in acceleration and acceleration. Power steering is now standard equipment. Electric windows are available as an option.

The example we are presenting is quite exceptional. It was restored between 2006 and 2011 within the brand's network. No compromises were made during the work, and all parts were sourced from the Rolls Royce network. The total cost was in excess of 200,000 euros. The result is quite simply exceptional, making this car one of the most beautiful silver cloud 2s we've ever sold.

This Rolls-Royce was delivered new in the USA to a lady who kept it for ten years. The car was then transported to Europe, where it was acquired by a chauffeur-driven rental company. After this period, the Rolls Royce was acquired by an enthusiast from Normandy, who kept it for a few years before selling it to the current owner's father. The latter fell in love with the car and undertook the restoration work we know so well, restoring this exceptional automobile to its former glory.

This car is sold in collaboration with the Monaco auction house, HVMC (Hôtel des Ventes De Monte Carlo).





N° de série : 112004

Restaurée

Une Porsche 356 qui ne demande qu'à rouler !



62.

1960 PORSCHE 356 COUPE BT5 1600

50 000 - 70 000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c'est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres en porte-à-faux arrière. La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version Speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions, d'ailleurs son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». La 356 B est sortie en 1960 et est remplacée par la 356 C en 1964. La Porsche 356 est depuis devenue une voiture mythique !

Cette Porsche 356 BT5 Coupé fut livrée neuve en 1960. Son Certificat Porsche nous apprend qu'elle est née en juillet 1960. Le propriétaire actuel l'a acquise auprès d'un spécialiste italien en 2017 puis l'a importée en France.

Notre exemplaire présente l'ensemble carrosserie blanc ivoire et sellerie rouge dans un état remarquable.

Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and marketed by Porsche. Conceived by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen and designed by Erwin Komenda, it went into series production from 1948 to 1965. Technically, it is a monocoque with four independent wheels and a four-cylinder engine in a rear cantilever. Production of the 356 lasted over 17 years, and 78,000 examples were built. The 356 was originally available as a coupé and a cabriolet, then at Hoffmann's request a Speedster version was created. Most versions took part in competitions, and its track record is impressive. The 356 is well-built, reliable, light and agile. It was the first to assert «Porsche» quality. The 356 B came out in 1960 and was replaced by the 356 C in 1964. The Porsche 356 has since become a legendary car!

This Porsche 356 BT5 Coupé was delivered new in 1960. Its Porsche Certificate tells us that it was born in July 1960. The current owner acquired it from an Italian specialist in 2017 and then imported it to France.

Our example features ivory-white bodywork and red upholstery in remarkable condition.



Châssis n°AR384037
Un des derniers modèles de Giulietta
sortis d'usine
Ligne intemporelle
Restauration totale de grande qualité
Idéale pour les balades et rallyes historiques

63.

1964 ALFA ROMEO GIULIA 1300 SPRINT COUPÉ

40 000 - 50 000 €

Présenté en avril 1954, le coupé Giulietta permet à Alfa Romeo de s'inscrire dans une nouvelle ère en termes de design et de motorisation. Élégamment dessinée par Franco Scaglione, styliste en chef chez Bertone, assisté par Mario Boano, alors chez Ghia, sa ligne racée, son agilité et ses performances élevées (160 km/h annoncé à l'époque) lui valent rapidement un succès considérable. A partir de 1962, la Giulietta est remplacée par la Giulia qui embarque un moteur plus puissant de 1.600cm³. La Giulia conserve les mêmes lignes de carrosserie mais se pare d'un nouvel habitacle avec une nouvelle planche de bord. La version 1.300 sera arrêtée en 1965.

La voiture que nous vous présentons est l'un des derniers coupés Giulietta Sprint 1300 sortis des usines Alfa Romeo, avant l'arrêt de la production du modèle en 1965. La voiture a été intégralement restaurée par le précédent propriétaire et se présente à la vente dans un état tout à fait remarquable. Equipée de la boîte 5 vitesses et de freins à disques à l'avant, celle-ci offre un agrément de conduite idéal pour les événements historiques de régularité. L'intérieur, tendu de cuir noir et surpiques rouges, est en parfait état, avec la planche de bord de la Giulia, caractéristique des derniers modèles de Giulietta construits entre 1964 et 1965. Lors de notre essai routier, la voiture, en très bel état mécanique, n'a montré aucun signe de défaillance et a pu nous faire profiter de la mélodie envoûtante de son 4-cylindres. La boîte de vitesse fonctionne bien et permet une conduite souple et agréable sur les routes du réseau secondaire. La voiture est accompagnée de son dossier d'expertise que nous mettrons à disposition des personnes intéressées. Ce modèle constitue une très belle occasion de vous offrir l'un des plus beaux coupés de l'âge d'or de la marque !

Introduced in April 1954, the Giulietta coupé ushered in a new era for Alfa Romeo in terms of design and motorization. Elegantly designed by Franco Scaglione, chief stylist at Bertone, assisted by Mario Boano, then at Ghia, its sleek lines, agility and high performance (160 km/h claimed at the time) quickly earned it considerable success. From 1962, the Giulietta was replaced by the Giulia, with its more powerful 1,600 cm³ engine. The Giulia retained the same body lines, but gained a new interior with a new dashboard. The 1,300 version was discontinued in 1965.

The car we present is one of the last Giulietta Sprint 1300 coupés to leave the Alfa Romeo factory, before production of the model ceased in 1965. Completely restored by its previous owner, the car is offered for sale in remarkable condition.

The car has been fully restored by the previous owner and is offered for sale in remarkable condition. Equipped with a 5-speed gearbox and front disc brakes, it offers a driving experience ideal for historic regularity events. The interior, upholstered in black leather with red stitching, is in perfect condition, with the Giulia dashboard typical of the last Giulietta models built between 1964 and 1965. During our test drive, the car, in excellent mechanical condition, showed no sign of failing, and let us enjoy the bewitching melody of its 4-cylinder engine. The gearbox works well, providing a smooth and pleasant ride on secondary roads. The car is accompanied by its appraisal file, which we will make available to anyone interested. This model is a great opportunity to treat yourself to one of the finest coupés from the brand's golden age!







N° de série : 222247
Restauration de qualité
Ex-Pierre Bergé et Yves Saint Laurent
Carte grise française



64.

1963 JAGUAR MK.II 3,8L

30 000 - 40 000 €

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture : la Jaguar Mk.II. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double arbre à cames en tête. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

Cet exemplaire est l'une des Jaguar Mk.II les plus désirables. En effet, elle est dans un état remarquable tant d'un point de vue esthétique que mécanique. Immatriculée le 18 mai 1963,

cette Mk.II se présente sous une très élégante peinture vert anglais liée d'un habitacle en cuir beige. La berline s'est aussi vue équipée durant sa vie, de quatre vitres électriques, de la direction assistée et de la climatisation. Elle fut restaurée intégralement en 1990 par les établissements S.A.O. Une restauration de qualité comme en témoigne une expertise datant de 2011. Néanmoins, par soucis du détail, elle passa entre les mains du spécialiste parisien Montmartre Automobiles pour d'importants travaux. Elle reçut une peinture neuve, une grande partie des chromes furent refaits ou changés, la mécanique fut entièrement révisée (joints, pompe à essence, radiateur), le tout pour une facture totale de plus de 19 000 €. Acquis par le propriétaire actuel en 2018, cette automobile est une des plus belles et agréables jaguar MK2 que nous ayons été amenés à vendre ces dernières années. Utilisée par Pierre Bergé et Yves Saint Laurent pendant de nombreuses années. Elle représente une opportunité exceptionnelle pour tout amateur de la marque.



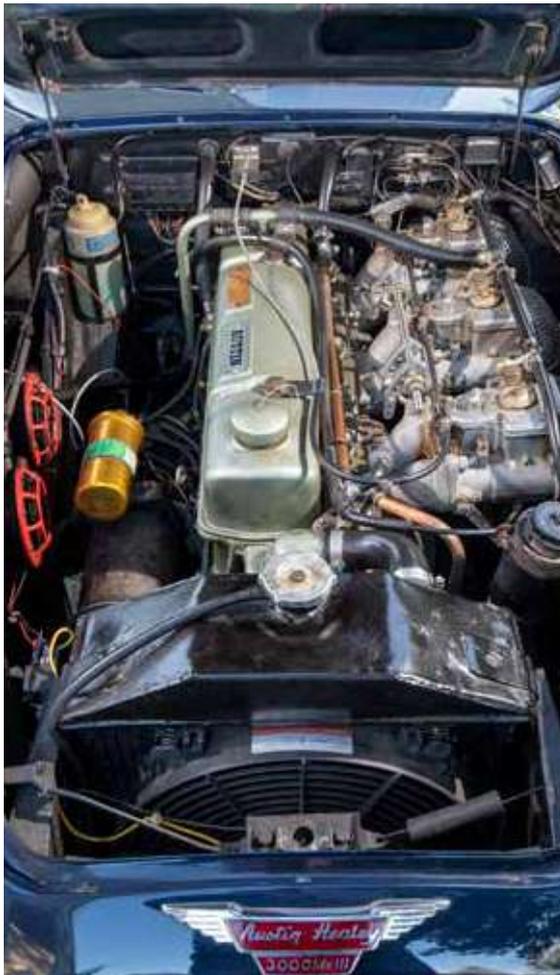




Jaguar's first monocoque sedan was born in 1955 with the beautiful XK engine downsized to 2.4 l. It was the 2.4 l Saloon. The car was beautiful and successful, and an instant hit. This bewitching novelty made a clean break with the past: it was feline, low-slung and racy. At the very beginning of 1957, a new version was offered with the 3.4 l engine, which transformed the model in terms of both performance and driving pleasure. On October 2, 1959, on the Jaguar stand at Earl's Court, William Lyons was delighted. He presented his new mount: the Jaguar Mk.II. The level of finish is identical, with precious woodwork and high-quality leather, but the real novelty comes from the light. By slimming all the window pillars, brightness has made a dazzling entrance into the cabin. The overall line is lighter. Under the hood, there are three options: the 2.4 l, 3.4 l or 3.8 l engine, all with 6 cylinders and double overhead camshafts. Once again, a total success, and the Mk II line will be remembered by all as one of the brand's most beautiful cars, the true sports sedan!

This is one of the most desirable Jaguar Mk.IIs. Indeed, it is in remarkable condition both aesthetically and mechanically. Registered on May 18, 1963, this Mk.II is presented in an elegant English green paint scheme, with a beige leather interior. During its lifetime, the sedan was also equipped with four electric windows, power steering and air conditioning.

It was fully restored in 1990 by S.A.O. A quality restoration, as attested by a 2011 appraisal. Nevertheless, for the sake of detail, it passed into the hands of Parisian specialist Montmartre Automobiles for extensive work. It received a new paint job, much of the chrome was redone or replaced, and the mechanicals were completely overhauled (gaskets, fuel pump, radiator), all for a total bill of over 19,000 euros. Acquired by the current owner in 2018, this car is one of the most beautiful and enjoyable Jaguar MK2s we've sold in recent years. Used by Pierre Bergé and Yves Saint Laurent for many years. It represents an exceptional opportunity for any enthusiast of the brand.



Châssis n° HBJ8L29362
Carte grise de collection
Certificat BRITISH MOTOR INDUSTRY
HERITAGE
Restauration ancienne de très grande
qualité



65.

1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3 BJ8

40 000 - 60 000 €

Créée par Donald HEALEY en 1948, ingénieur pilote renommé, la marque AUSTIN HEALEY avait pour ambition de produire des roadsters performants et abordables. D'abord proposé en version 4 cylindres (la 100/4), le roadster AUSTIN HEALEY passe rapidement au 6 cylindres 3 litres pour plus de couple et de puissance, c'est la fameuse «big» Healey 3000. En 1963, AUSTIN HEALEY présente l'ultime évolution de la 3000 : la 3000 MK III qui sera produite jusqu'en 1968. Coté moteur, le bloc Austin 3 litres tout en fonte est un modèle de souplesse, capable de reprendre en 3ème à 1500 tr/min sans broncher. Gavé par 2 carburateurs SU, ce gros «6 en ligne» ne rechigne pas non plus à prendre des tours dans une sonorité absolument fabuleuse.

Le modèle présenté est sorti des chaînes le 8 octobre 1964 équipé entre autres d'un overdrive, de roues fils et du chauffage. Elle fut ensuite expédiée pour les Etats Unis, comme la quasi-totalité de la production.

La voiture sera intégralement restaurée entre 2000 et 2003 aux Etats Unis comme en témoigne un impressionnant dossier de factures et de photos. Début 2020, celle-ci quitte les Etats-Unis pour rejoindre sa terre natale. Depuis, elle fut importée en France par son actuel propriétaire.

Cette très belle Austin Healey BJ8 se trouve aujourd'hui dans un très bel état, la mécanique fonctionne bien tout comme l'ensemble des accessoires.

Cette Austin Healey n'attend plus qu'un nouveau propriétaire pour arpenter les routes de notre beau pays.

Founded in 1948 by Donald HEALEY, a renowned racing engineer, the AUSTIN HEALEY brand aimed to produce high-performance, affordable roadsters. Initially offered in a 4-cylinder version (the 100/4), the AUSTIN HEALEY roadster soon moved up to a 6-cylinder, 3-liter model for greater torque and power - the famous «big» Healey 3000. In 1963, AUSTIN HEALEY presented the ultimate evolution of the 3000: the 3000 MK III, which was produced until 1968. On the engine side, the all-cast-iron Austin 3-liter block is a model of flexibility, capable of picking up in 3rd gear at 1500 rpm without flinching. Fed by 2 SU carburetors, this big in-line 6 doesn't shy away from revs either, with an absolutely fabulous sound.

The model presented here rolled off the production line on October 8, 1964, equipped with overdrive, wire wheels and heating. It was then shipped to the United States, as was virtually the entire production run.

The car was fully restored between 2000 and 2003 in the USA, as evidenced by an impressive file of invoices and photos. In early 2020, it left the USA to return to its native land. It has since been imported to France by its current owner.

Today, this beautiful Austin Healey BJ8 is in excellent condition. The road test was very conclusive.

This Austin Healey is now waiting for a new owner to take to the roads of our beautiful country.





Châssis n° 880353
Livrée neuve par la concession Delecroix
à Paris
Voiture restaurée
Certificat Jaguar Heritage Trust
Carte grise française



66.

1964 JAGUAR TYPE E CABRIOLET 3,8L

80 000 - 120 000 €

C'est lors du salon de Genève 1961 que la Jaguar Type E fut présentée. « L'excitation des médias était à son comble, nous rappelle la marque, la courte balade offerte aux journalistes faisait tellement fureur que le fondateur de Jaguar, Sir Williams Lyons, s'est rendu compte qu'une seule voiture ne suffisait pas. Il a ordonné à un pilote d'essai de partir immédiatement vers les ateliers de Jaguar à Coventry et de revenir en Suisse, de nuit, au volant d'une autre Type E ».

La légende veut également qu'Enzo Ferrari, découvrant la Jaguar Type E pour la première fois, ait déclaré « C'est la plus belle voiture au monde ».

La sublime anglaise est ainsi : un objet de mythe, de légendes, d'histoires et de souvenirs. La première rencontre avec un tel engin a laissé chez beaucoup un souvenir impérissable. Ses lignes sensuelles et racées lui ont d'ailleurs valu d'être sanctifiée comme un véritable objet d'art : la Type E a une place permanente au MOMA de New-York ! Parce qu'elle est la plus pure, la plus authentique, la plus sauvage également, la Type E de première série en version 3,8 litres est la plus recherchée des collectionneurs.

Notre voiture est sortie d'usine le 18 octobre 1963 avant d'être livrée à Paris par le concessionnaire Charles Delacroix à un certain Monsieur Chevalier le 5 décembre de la même année. Depuis elle est restée en France avant d'être restaurée dans les années 2000. Aujourd'hui, cette automobile dispose toujours de son moteur d'origine et se présente dans un très bel état général. Notre essai routier a révélé une voiture plaisante et coupleuse.

The Jaguar Type E was presented at the 1961 Geneva Motor Show. Media excitement was at its peak,» the brand reminds us, «the short ride offered to journalists was such a hit that Jaguar's founder, Sir Williams Lyons, realized that one car was not enough. He ordered a test driver to leave immediately for the Jaguar workshops in Coventry and to return to Switzerland, at night, at the wheel of another E-Type».

Legend also has it that Enzo Ferrari, discovering the Jaguar Type E for the first time, declared «This is the most beautiful car in the world».

This sublime English car is an object of myth, legends, stories and memories. For many, their first encounter with such a machine has left an indelible impression. In fact, its sensual, sleek lines have led to its sanctification as a true art : the E-Type has a permanent place at New York's MOMA!

Because it's the purest, the most authentic, the wildest too, the first production 3.8-liter E-Type is the most sought-after among collectors.

Our car left the factory on October 18, 1963, before being delivered in Paris by dealer Charles Delacroix to Mr Chevalier on December 5 of the same year. It has remained in France ever since, before being restored in the 2000s. Today, the car is in excellent overall condition. Our test drive revealed a pleasant, torquey car.





N° de série : 194375S10827

Moteur 327 ci

Même propriétaire depuis 1996

Sportive mythique V8 bruyant et mélodieux

Désirable coupé doté des échappements latéraux

Carte grise française

67.

1965 CHEVROLET CORVETTE STING RAY

35 000 - 45 000 €

D'un dessin signé Larry Shinoda, la Corvette C2 sera surnommée « Sting Ray » en raison de son arrière en forme de raie à éperon. Elle reprend la place de la désormais mythique C1 à partir de 1963. Produite jusqu'en 1967, la C2 est alors une sportive en carrosserie coupé ou cabriolet. D'ailleurs, la rare version « Split Window » de 1963 fait fureur chez les amateurs d'américaines, car abandonnée des 1964 pour répondre au besoin de visibilité arrière. Sous le capot, un small block 5.4L est de série avec des puissances variant de 250 à 375 chevaux. En 1965, un big block 6.5L sera introduit, proposant alors une puissance de 425 chevaux. Produites aux environs de 118 000 exemplaires (toutes carrosseries confondues), les C2 ont le vent en poupe chez les amateurs d'américaines. Elle est présentée dans la désirable version coupé dotée des échappements latéraux. Après un séjour londonien, cette automobile arriva en France en 1996, importée par un spécialiste elle est directement acquise par son propriétaire actuel. Depuis, celle-ci a reçu une peinture complète au début des années 2000. Rigoureusement entretenue la voiture a été conservée dans les meilleurs conditions ainsi elle se présente aujourd'hui dans un très bon état général, la mécanique venant d'être révisée.

Designed by Larry Shinoda, the C2 Corvette was nicknamed the «Sting Ray» because of its spur-shaped rear end. It replaced the now legendary C1 from 1963. Produced until 1967, the C2 was a sports car in coupé or cabriolet body styles. In fact, the rare 1963 «Split Window» version is all the rage among American car enthusiasts, since it was abandoned in 1964 to meet the need for better rear visibility. Under the hood, a 5.4L small block is standard, with power ratings ranging from 250 to 375 hp. In 1965, a 6.5L big block was introduced, offering 425 hp. Produced in the region of 118,000 units (all body styles combined), C2s were a hit with American car enthusiasts. It is presented in the desirable coupé version with side exhausts. After a stay in London, this car arrived in France in 1996, imported by a specialist and acquired directly by its current owner. Since then, it has received a complete paint job in the early 2000s.

Rigorously maintained, the car has been kept in the best possible condition, and is now in very good overall condition, having just been serviced.



N° de série : 8154300014697
Plus de 18000 euros de factures récentes
Ligne intemporelle
Très belle combinaison de couleur
Carte grise française

68.

1966 LANCIA FLAVIA COUPÉ 1800 INJECTION

20 000 - 25 000 €

La Lancia Flavia représente, pour la marque Lancia, fondée par Vincenzo Lancia, le début d'une nouvelle ère de grande innovation technologique et de créativité. La Lancia Flavia était une voiture de classe supérieure, luxueuse comme toutes les Lancia, dont la première série fut présentée à l'occasion du Salon Automobile International de Turin 1960 et qui resta en fabrication jusqu'en 1971.

La première version équipée d'un moteur de 1 500 cm³ et 78 ch, peut-être un peu sous dimensionné au regard du poids de la voiture et de ses caractéristiques de grande routière, fut rapidement épaulée par un moteur de 1 800 cm³ et 92 ch.

Ce coupé Flavia est en bon état. La carrosserie est saine. La mécanique et les trains roulants ont de leur côté été intégralement revus il y a 4 ans pour plus de 18 000 euros de factures.

Ce coupé Flavia reprenait l'esthétique générale de la Ferrari 250GT aussi dessinée par Pini Farina et représentait un bel exemple de fusion entre élégance et sportivité.

For the Lancia brand, founded by Vincenzo Lancia, the Lancia Flavia represents the beginning of a new era of great technological innovation and creativity. The Lancia Flavia was an upper-class car, as luxurious as any Lancia, whose first series was presented at the 1960 Turin International Motor Show and remained in production until 1971.

The first version was equipped with a 1,500 cm³, 78 hp engine, perhaps a little undersized for the car's weight and grand touring characteristics, and was soon joined by an 1,800 cm³, 92 hp engine.

This Flavia coupé is in good condition. The bodywork is sound. The mechanics and running gear were completely overhauled 4 years ago, at a cost of over 18,000 euros.

This Flavia coupé was based on the general aesthetics of the Ferrari 250GT, also designed by Pini Farina, and represented a fine example of the fusion of elegance and sportiness.

N° de série : 11304412022443
Seulement deux propriétaires en 45 ans
Avec capote et hard-top
Carte grise 2/3 places
Carte grise française



69.

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

50 000 - 70 000 €

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

Cette Mercedes-Benz 280SL Pagode fut mise en circulation le 06 novembre 1968. Nous avons pu retracer son histoire à partir de 1978. Cette année-là, un amateur de la marque en fait l'acquisition. Celui-ci la conservera et roulera régulièrement jusqu'en 1996, date où elle est acquise par son propriétaire actuel. Celui-ci circulera pendant quelques années avant de refaire le moteur, la sellerie ainsi que l'injection. La voiture jamais restaurée, mériterait une peinture afin de répondre aux standards actuels. Nous avons ramené à Fontainebleau par la route cette belle Mercedes Benz depuis Paris. Ces 70 kilomètres ont révélé une voiture plaisante, les rapports passent bien, la direction est précise. Cependant, la voiture ayant très peu circulé ces deux dernières années ; une légère révision sera à prévoir afin d'aborder sereinement un long trajet.

Il est rarissime aujourd'hui de trouver une 280SL française avec la boîte mécanique dans son état d'origine.

«Pagoda» is the nickname of the Mercedes-Benz SL W113 convertibles built between 1963 and 1972. It's due to the distinctive shape of its hardtop. The Pagoda's mission was not an easy one: it had to replace the 190 SL and 300 SL and make them forget about each other. March 1967 saw the launch of the new 280 SL, the big sister of the 230 SL and 250 SL which had appeared in 1963 and 1966 respectively. This magnificent cabriolet will go down in automotive history as one of the masterpieces of talented French stylist Paul Bracq. Reliable and usable in everyday life even today, this range is in keeping with the image of quality and robustness that has always defined Mercedes-Benz.

This Mercedes-Benz 280SL Pagode was launched on November 06, 1968. Its history can be traced back to 1978. That year, it was acquired by a Mercedes enthusiast. He kept it and drove it regularly until 1996, when it was acquired by its current owner. The current owner drove the car for several years before having the engine, upholstery and injection system rebuilt. The car has never been restored, and deserves a paint job to bring it up to today's standards. We drove this beautiful Mercedes back to our office from Paris. The 70 kilometers revealed a pleasant car, with good gearshifts and precise steering. However, as the car has been driven very little over the last two years, it will need servicing to enable it to tackle a long journey with peace of mind.

Today, it's rare to find a French 280SL with the mechanical gearbox in its original condition.





70.

1963 JAGUAR MK.II 3,8L

35 000 - 45 000 €

N° de série : 222884DN
Carte grise française
Désirable boîte manuelle
Configuration très élégante

Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons présente sa nouvelle monture : la Jaguar Mk.II. Le niveau de finition est identique aux modèles précédents avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double arbre à cames en tête. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

L'exemplaire que nous présentons est le graal des amateurs de MK2. Il s'agit d'une 3.8 dotée d'une boîte manuelle avec overdrive. Cette automobile se trouve dans un bel état d'origine, toujours entretenue dans les règles de l'art, la voiture fonctionne comme il se doit. Celle-ci sort tout juste d'une grosse révision chez un spécialiste ou de nombreux éléments dont l'overdrive ont été revus. Un dossier de factures sera remis à l'acquéreur.

Cette automobile bourrée de charme est la voiture idéale pour tout passionné souhaitant une belle berline pour se balader en famille.

On October 2, 1959, on the Jaguar stand at Earl's Court, William Lyons presented his new mount: the Jaguar Mk.II. The level of finish is identical to his predecessors, with precious woodwork and high-quality leather, but the real novelty comes from the light. By slimming all the window pillars, brightness has made a dazzling entrance into the cabin. The overall line is lighter. Under the hood, there are three options: the 2.4 l, 3.4 l or 3.8 l engine, all with 6 cylinders and double overhead camshafts. Once again, a total success, and the Mk II line will be remembered by all as one of the brand's most beautiful cars, the true sports sedan!

The example we're presenting is the holy grail for MK2 enthusiasts. It's a 3.8 with a manual gearbox and overdrive. This car is in beautiful original condition, always well maintained and running like new. The car has just undergone a major overhaul by a specialist, where many components, including the overdrive, were overhauled. A file of invoices will be given to the purchaser.

This charming car is ideal for any enthusiast looking for a beautiful sedan for family outings.

Châssis n°AR354863
Carte grise française
Un des derniers modèles
de Giulietta sortis d'usine
Ligne intemporelle
Restauration totale de grande
qualité
Idéale pour les balades et rallyes
historiques



71.

1963 ALFA ROMEO GIULIA 1300 SPRINT COUPÉ

40 000 - 50 000 €

Présenté en avril 1954, le coupé Giulietta permet à Alfa Romeo de s'inscrire dans une nouvelle ère en termes de design et de motorisation. Élégamment dessinée par Franco Scaglione, styliste en chef chez Bertone, assisté par Mario Boano, alors chez Ghia, sa ligne racée, son agilité et ses performances élevées (160 km/h annoncé à l'époque) lui valent rapidement un succès considérable. A partir de 1962, la Giulietta est remplacée par la Giulia qui embarque un moteur plus puissant de 1.600cm³. Dès lors le coupé, renommé Giulia pour des raisons commerciales conserve les mêmes lignes de carrosserie que la précédente giulietta mais se pare d'un nouvel habitacle avec une nouvelle planche de bord. La version 1.300 sera arrêtée en 1965.

La voiture que nous vous présentons est l'un des derniers coupés Giulia Sprint 1300 sortis des usines Alfa Romeo, avant l'arrêt de la production du modèle en 1965. La voiture que nous présentons a été acquise par son propriétaire il y a une petite dizaine d'années, la carrosserie venait d'être entièrement refaite. Depuis, la mécanique ainsi que les trains roulants ont été entièrement refaits. De plus, la sellerie vient tout juste d'être refaite.

Ainsi c'est une Giulia saine et revue que nous vous présentons ici.

Introduced in April 1954, the Giulietta coupé ushered in a new era for Alfa Romeo in terms of design and motorization. Elegantly designed by Franco Scaglione, chief stylist at Bertone, assisted by Mario Boano, then at Ghia, its sleek lines, agility and high performance (160 km/h claimed at the time) quickly earned it considerable success. From 1962, the Giulietta was replaced by the Giulia, with its more powerful 1,600 cm³ engine. From then on, the coupé, renamed Giulia for commercial reasons, retained the same body lines as the previous Giulietta, but featured a new interior with a new dashboard. The 1,300 version was discontinued in 1965.

The car we're presenting is one of the last Giulia Sprint 1300 coupés to leave the Alfa Romeo factory, before production of the model ceased in 1965. The car we're presenting was acquired by its owner some ten years ago, and the bodywork had just been completely rebuilt. Since then, the mechanics and running gear have been completely rebuilt. What's more, the upholstery has just been redone.

So it's a healthy and revised Giulia that we present to you here.

72.

1963 AUSTIN HEALEY 3000 MKII BJ7

40 000 - 60 000 €

Né en 1898, Donald Healey porte rapidement de l'intérêt à la mécanique automobile. Il devient pilote puis ingénieur pour Riley et, par la suite, pour Triumph. Pendant la Grande Guerre, il rencontre les personnes avec qui il produira par la suite sa première Healey. Différents modèles se succéderont et Healey est convaincu du potentiel de ses autos. Souhaitant se démarquer en compétition (à la suite de succès déjà prometteurs), il veut produire un roadster dont seul le moteur et le réseau de distribution lui manquent. Né d'un accord entre la division « Austin Motor Company » de la société « British Motor Corporation » et Donald Healey, la marque Austin-Healey née en 1952 en Angleterre. Dès lors, le constructeur anglais va produire des voitures de sports jusqu'en 1972. Globalement, trois modèles d'Austin Healey représenteront la gamme du constructeur : l'Austin-Healey 100, l'Austin Healey 3000 et l'Austin-Healey Sprite. L'Austin-Healey est produite entre 1959 et 1967 par la société Jensen Motors. Surnommée Big Healey en raison de son moteur de 3 litres de cylindrée, elle se déclinera en trois versions : MK1, MK 2 et MK 3. La Mark 1 reprend la carrosserie de l'Austin-Healey 100 mais le 3.0L remplace le 2.6L. Le moteur sera alimenté par deux carburateurs SU. La Mark 2 sera alimenté non pas par deux mais par trois carburateurs SU (seulement la première année car difficiles à régler) et se différenciera par une calandre à barres verticales. Elle ne sera produite plus qu'en version 2+2 (code BJ7). La Mark 3 ne sera également produite qu'en 2+2 et sera plus puissante et luxueuses que ses grandes sœurs. L'exemplaire que nous vous présentons est une Austin-Healey 3000 MK2 BJ7 de 1962, dans un bel état général, cette voiture fut vendue neuve aux USA en 1963. Importée dans les années 2000, la voiture avait été restaurée aux états unis avant son importation. Depuis elle a été repeinte dans son schéma de couleur actuel et régulièrement entretenue.

Born in 1898, Donald Healey quickly developed an interest in motor mechanics. He became a driver and then an engineer for Riley and, later, for Triumph. During the Great War, he met the people with whom he would later produce his first Healey. Various models followed, and Healey was convinced of the potential of his cars. Wishing to make his mark in competition (following already promising successes), he wanted to produce a roadster for which only the engine and distribution network were lacking. Born of an agreement between the Austin Motor Company division of the British Motor Corporation and Donald Healey, the Austin-Healey brand was born in England in 1952. From then on, the British manufacturer produced sports cars until 1972. Overall, three Austin Healey models represented the manufacturer's range: the Austin-Healey 100, the Austin Healey 3000 and the Austin-Healey Sprite. The Austin-Healey was produced between 1959 and 1967 by Jensen Motors. Nicknamed the Big Healey because of its 3-liter engine, it came in three versions: MK1, MK 2 and MK 3. . The Mark 1 uses the bodywork of the Austin-Healey 100, but the 3.0L replaces the 2.6L. The engine will be fed by two SU carburetors. The Mark 2 will be powered not by two but by three SU carburetors (only in the first year, as they are difficult to adjust), and will be distinguished by a grille with vertical bars. Only the 2+2 version (code BJ7) will be produced. The Mark 3 will also only be produced as a 2+2, and will be more powerful and luxurious than its larger siblings.

The example we're presenting is a 1962 Austin-Healey 3000 MK2 BJ7, in fine overall condition, sold new in the USA in 1963. Imported in the 2000s, the car had been restored in the USA prior to importation. It has since been repainted in its current color scheme and regularly serviced.





RARE COLLECTION MARCADIER

André MARCADIER fut, avec Paul BERLIET, le dernier des constructeurs automobiles Lyonnais.

Artiste né et génie de la soudure, il commence par fabriquer des vélos, puis des karts, et à partir de 1963, se lance dans l'aventure de la voiture en kit afin de satisfaire une clientèle désireuse de se construire un véhicule peu ordinaire à moindre coût.

Ces kits, dont le montage, l'ajustage, la finition, les pièces mécaniques et leur développement, étaient laissés aux soins de clients amateurs qui, disposant parfois de compétences et de moyens limités - et confrontés à l'ampleur du chantier- abandonnèrent leur projet ou les réalisèrent sommairement.

Les modèles présentés ici ont été restaurés de façon remarquable par un amoureux de la marque, selon des critères optimaux récents, qui à l'époque auraient caractérisé ce qui pouvait se faire de mieux en ce domaine. La Barquette CANAM, au palmarès impressionnant, est le fleuron des voitures de compétition du constructeur.

Son niveau de préparation lui permet aujourd'hui de courir de manière compétitive sur circuit et en course de côte.

La Barquette FMO1 peut également concourir sur circuit ou en course de côte et, immatriculée avec une carte grise, rouler normalement sur la route.

Le Coupé BARZOI 1, lui aussi immatriculé avec une carte grise, offre une utilisation identique.

La qualité de ces voitures, entretenues régulièrement par un spécialiste, participe à la valeur et à la conservation d'un patrimoine automobile et constitue un hommage à ce magnifique constructeur.

Ces modèles exceptionnels, actuellement uniques sur le marché, sont proposés à la vente sans prix de réserve, et les estimations établies sont loin de refléter les frais engagés pour leurs restaurations respectives.

André MARCADIER was, along with Paul BERLIET, the last of Lyon's carmakers.

A born artist and welding genius, he began by building bicycles, then go-karts, and from 1963 onwards, embarked on the adventure of kit cars to satisfy a clientele eager to build themselves an unusual vehicle at lower cost.

These kits, whose assembly, fitting, finishing, mechanical parts and development were left to the care of amateur customers who, sometimes with limited skills and means - and confronted with the scale of the project - abandoned their projects or carried them out in summary fashion.

The models presented here have been remarkably restored by an enthusiast of the marque, according to the latest optimal criteria, which at the time would have characterized the very best in the field.

The CANAM Barquette, with its impressive track record, is the flagship of the manufacturer's competition cars.

Its level of preparation now enables it to race competitively on circuits and hill climbs.

The Barquette FMO1 can also compete on the racetrack or in hill-climbs, and can be registered for normal road use.

The BARZOI 1 Coupé, also registered with a carte grise, offers identical use.

The quality of these cars, regularly maintained by a specialist, contributes to the value and preservation of an automotive heritage, and is a tribute to this magnificent manufacturer.

These exceptional models, currently unique on the market, are offered for sale without reserve price, and the estimates established are far from reflecting the costs incurred for their respective restorations.



73.

1964 FOURNIER-MARCADIER

BARQUETTE FM01

30 000 - 40 000 €

N° de série : 4276332
Excellente qualité de finition
Une de plus belles Marcadier produites
Carte grise française

Inspiré par le célèbre Colin Chapman et ses fameuses Lotus, André Marcadier se lance dans l'automobile et présente début 1963 en association avec Marcel Fournier la première voiture de sport française en kit : la barquette Fournier-Marcadier. Le succès est immédiat : élégante, légère, innovante et performante en compétition, elle va faire le bonheur de pilotes qui accèdent à une vraie voiture de course à budget réduit. L'exemplaire que nous présentons est un des premiers Kit produits, immatriculé pour la première fois en 1964, cet exemplaire sera rapidement mis de côté.

En 1990, le collectionneur actuel la récupère et se lance dans un projet fou : restaurer cette barquette afin qu'elle soit parfaite. Il prend alors le parti d'améliorer l'automobile. Elle reçoit un moteur R8 Gordini, le plus puissant disponible au catalogue de l'époque, préparé par les ateliers Ducros pour une puissance d'environ 135 chevaux. Les suspensions sont revues, les amortisseurs de fiat 124 remplacés par de véritables amortisseurs dignes de la voiture, et la suspension avant passe à la triangulation.

Depuis, son propriétaire a participé à de nombreux rallyes et événements. Il s'agit là sans doute d'une des plus belles barquettes Marcadier existante formant ainsi une opportunité unique.

Inspired by Colin Chapman and his famous Lotus cars, André Marcadier ventured into the world of motoring, and in early 1963, in association with Marcel Fournier, presented the first French kit sports car: the Fournier-Marcadier barquette. It was an immediate success: elegant, light, innovative and competitive, it delighted drivers who had access to a real racing car on a reduced budget. The example we're presenting here is one of the first Kit cars produced, first registered in 1964, and soon put aside.

In 1990, the current collector picked it up and embarked on a crazy project: to restore this barquette to perfection. He decided to improve the car. It received an R8 Gordini engine, the most powerful available in the catalog at the time, prepared by the Ducros workshops for a power output of around 135 hp. The suspension was revised, the fiat 124 shock absorbers replaced by real ones worthy of the car, and the front suspension switched to triangulation.

Since then, its owner has taken part in numerous rallies and events. This is undoubtedly one of the finest Marcadier barquettes in existence, providing a unique opportunity.



N° de série : 4726575
Carte grise de collection

74.

1965 MARCADIER BARZOI 1

30 000 - 40 000 €

En 1965, André Marcadier décide de faire évoluer sa barquette en développant sur sa base un petit coupé. Ce sera le barzoi, vendu exclusivement en kit, ce petit coupé connut un succès important à l'échelle de la marque notamment grâce à ses portes papillons et son prix accessible. Aujourd'hui encore, le Barzoi premier du nom reste la Marcadier la plus connue. L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui est un des exemplaires le plus abouti existant. Notre collectionneur a récupéré cette automobile à l'état de kit inachevé.

Il a alors pris le parti de la restaurer intégralement afin d'obtenir le barzoi le plus abouti. Sous le capot un moteur R8 Gordini, préparé par Michel Ducros de 150 cv environ a été installé. Les suspensions avant sont passées à la triangulation et les amortisseurs remplacés pour des réglables. Aussi, le freinage est revu. Coté équipement, un coffre fait son apparition ainsi que le chauffage.

Depuis 1990, fin du chantier, la voitures a participé à de nombreux événements dont le rallye des 1000 Bornes ou la Coupe de Provence.

Il s'agit-là d'une belle opportunité pour tout amateur de la marque ou de sportives françaises.

In 1965, André Marcadier decided to develop a small coupé based on his barquette. Sold exclusively as a kit, this little coupe was a major success for the brand, thanks in particular to its gullwing doors and affordable price. Even today, the Barzoi remains the best-known Marcadier. The example we're presenting today is one of the most accomplished in existence. Our collector recovered this car as an unfinished kit.

He then decided to restore it completely, in order to obtain the most accomplished barzoi. Under the hood, an R8 Gordini engine, prepared by Michel Ducros and producing around 150 hp, was installed. The front suspension was upgraded to wishbone and the shock absorbers replaced with adjustable ones. Braking was also revised. On the equipment side, a trunk was added, as well as a heater.

Since its completion in 1990, the car has taken part in numerous events, including the 1000 Bornes rally and the Coupe de Provence.

This is a great opportunity for any fan of the brand or of French sports cars.



Sans titre de circulation
EX J.P. LECOMTE 1973 Groupe 5/7
Le plus gros palmarès pour
une Marcadier

75.

1973 BARQUETTE MARCADIER CAN-AM 2

20 000 - 30 000 €

La Can Am comme l'ensemble de Marcadier était un Kit. Notre exemplaire fut livré début 1973 au Pilote Jean Pierre Lecomte. Avec sa barquette Can-Am celui-ci participera plusieurs années de suite à diverses courses constituant ainsi le plus grand palmarès connu pour une Marcadier. Après ces années en compétition, cette barquette fut remise avant d'être acquise par notre collectionneur. Celui-ci a alors entrepris une restauration intégrale dans les mêmes standards que pour le reste de sa collection. Un moteur R5 Alpine avec une Préparation Ferry de 155 cv environ a récemment été installé. Pour ce qui est des suspensions des combinés ressorts/amortisseurs réglables Danielson sont montés. Le vendeur fournira avec la voiture un set de 4 jantes Mad'In 8/10 X 13 avec pneus pluie, le livre de palmarès J.P. Lecomte et tous les documents concernant les réglages de la voiture.

Like all Marcadiers, the Can Am was a Kit. Our example was delivered in early 1973 to driver Jean Pierre Lecomte. He raced his Can-Am for several years in a row, building up the longest racing record for a Marcadier. After these years of competition, the model was put away before being acquired by our collector. He then undertook a complete restoration to the same standards as the rest of his collection. An R5 Alpine engine with a Ferry Preparation of around 155 hp has recently been installed, mated to a dog clutch gearbox. As for the suspension, Danielson adjustable spring/damper combinations are fitted. The seller will supply with the car a set of 4 Mad'In 8/10 X 13 rims with rain tires, the J.P. Lecomte prize book and all documents concerning the car's set-up.

N° de série : WPOZZZ93ZKS000787
Seulement 106 000 km
Même propriétaire depuis 17 ans
Désirable version équipée de la boîte G50
Très bel état d'origine
Vendue avec ces carnets d'origine
Carte grise française

76.

1989 PORSCHE 911 TURBO 3.3 G50

100 000 - 150 000 €

Les premiers moteurs turbo apparaissent sur la génération 911 des Porsche, disponibles sur la Turbo 3.0L et la Turbo 3.3L dite « 930 ». Produite dès 1978, la 930 Turbo 3.3L a gagné en cylindrée passant ainsi à 300 ch contre 260 pour la 3.0L. En octobre 1988 apparaît la boîte G50 qui apporte sur le modèle, les 5 rapports tant désirés par la clientèle.

La 930 est facilement reconnaissable d'extérieur, avec des ailes avant et arrière qui sont élargies, des jantes Fuchs mises à disposition dans le catalogue, un aileron imposant mais aussi des soufflets au niveau des parechocs. A la base, la 930 ne devait être produite qu'à 500 exemplaires afin de pouvoir participer au Mans. Finalement, devant le succès de celle-ci, la firme allemande poursuivit sa production. Cette Porsche nécessite effectivement de bien maîtriser certains éléments de base, notamment doser l'accélérateur sur route humide et dans les virages car, lorsque le turbo se déclenche, la puissance ne se fait pas désirer.

Cet exemplaire fut livré neuf en Allemagne en septembre 1989 dans une livrée noir intégral accompagné de nombreuses options parmi lesquelles on trouve le toit ouvrant, la climatisation, les vitres et sièges électriques, un autobloquant 40% ainsi que de nombreuses autres options.

Très rapidement sa propriétaire s'en sépare, la voiture étant reprise pour la nouvelle 964. Notre exemplaire arrive donc en France, nous savons qu'elle est acquise directement auprès du premier concessionnaire par un garage lyonnais qui la revend rapidement à un de ces clients français. Celui-ci la conservera 16 ans et la revendra au propriétaire actuel, un collectionneur de la région lyonnaise. Cette automobile a donc passé les 33 dernières années dans la région de Lyon.

Aujourd'hui, elle se présente dans un très bel état, la peinture d'origine étant exceptionnellement bien conservée. La voiture a depuis toujours été entretenue, dernièrement, 4 pneus neufs ont été récemment montés.

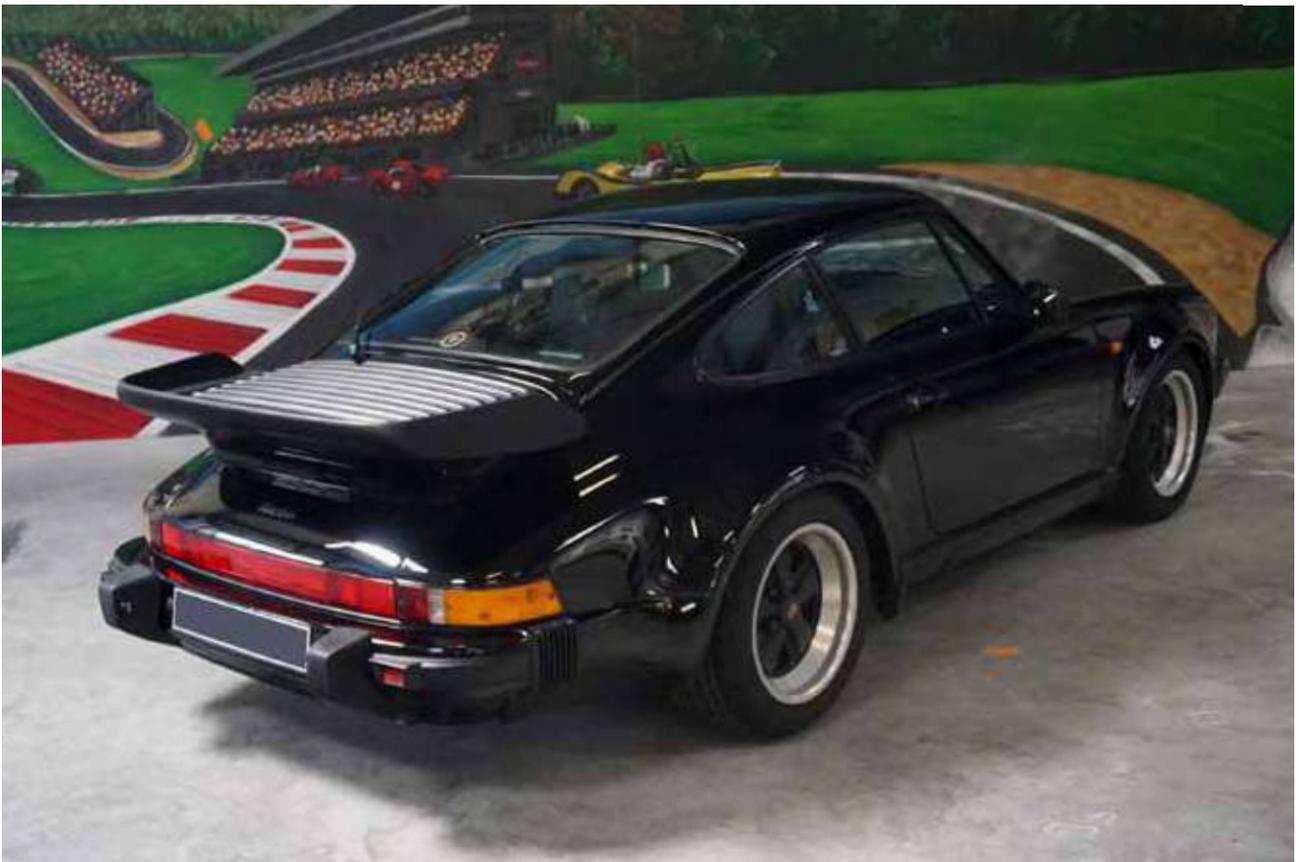
The first turbo engines appeared on the 911 generation of Porsches, available on the Turbo 3.0L and the Turbo 3.3L known as the «930». Produced from 1978, the 930 Turbo 3.3L increased in displacement to 300 hp, compared with 260 hp for the 3.0L. October 1988 saw the introduction of the G50 gearbox, giving the model the 5 gears so much desired by customers.

The 930 is easily recognizable from the outside, with widened front and rear fenders, Fuchs rims, an imposing spoiler and bumper gussets. Originally, only 500 examples of the 930 were to be produced in order to take part in Le Mans. In the end, however, the success of this model prompted the German company to continue production. It's true that this Porsche requires a good grasp of the basics, especially when it comes to dosing the throttle on wet roads and in bends, because when the turbo kicks in, power is in short supply.

The car was delivered new to Germany in September 1989 in full black livery, with a host of optional extras including sunroof, air conditioning, electric windows and seats, 40% auto-lock and many more.

The car was quickly sold by its owner, and taken over for the new 964. Our example arrived in France, and we know that it was acquired directly from the first dealer by a garage in Lyon, which quickly sold it to one of its French customers. The latter kept it for 16 years and sold it to the current owner, a collector from the Lyon region. This car has thus spent the last 33 years in the Lyon region.

Today, it is in very good condition, with the original paintwork exceptionally well preserved. The car has always been well-maintained, and recently had 4 new tires fitted.



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

77.

1972 PORSCHE 914-6 2.0L

50 000 - 60 000 €

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

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

Accompagnée de son certificat Porsche, cette automobile n'attend plus qu'un amateur pour pouvoir de nouveau arpenter les magnifiques routes de Provence, région qu'il n'a jamais quittée.

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

Our example is one of the last to come off the production line, the last being the 9142430240 chassis. Delivered new to the Avignon dealership on May 1, 1972, it came in a light ivory color with a black leatherette interior. A configuration it still wears today. After a quiet first life, our car took part in numerous autocross races with its second owner. As his vehicle became less competitive, he stored it in a barn. It wasn't until 2016 that the current owner discovered it. He then undertook a complete restoration in his own workshops. Proof of the brand's reliability, this beautiful 914/6 still has its original engine, completely rebuilt during the restoration. Recently, 4 new tires were fitted and the carburetors adjusted by specialist Phil Bug. Accompanied by its Porsche certificate, this car is now just waiting for an enthusiast to once again take to the magnificent roads of Provence, a region it has never left.





N° de série : MAW5D1286795F
Titre de circulation anglais
A dédouaner

78.

1971 MORRIS MINOR TRAVELLER

5 000 - 8 000 €

Alec Issigonis rejoint Morris en 1936. Cet homme est à l'origine des deux modèles à gros succès de la marque : la Minor de 1948 et la Mini de 1959. Bien que conçue dès 1941, la Minor ne sortira qu'en 1948 à cause de la Seconde Guerre mondiale. Ce modèle a connu plusieurs variantes comme le Tourer ou le Traveller qui est la version break introduite dès 1952. Produite entre 1948 et 1971, la Minor connut de nombreuses améliorations. La version de 1971 avait un moteur BMC 4 cylindres en ligne de 1 098 cm³, 48 cv à 5 100 tr/min permettant à la vitesse maximale de la Minor de passer à 124 km/h offrant une conduite plus agréable par rapport aux versions précédentes. Le Traveller étant l'un des best-sellers du modèle, il sera encore produit durant une année et sa production se poursuivra jusqu'en 1972.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est l'un des derniers produits appartenant depuis de nombreuses années à une famille anglaise installée en France. Régulièrement entretenue, cette voiture se présente dans un bel état mécanique et esthétique.

Alec Issigonis joined Morris in 1936. This man is at the origin of the two very successful models of the brand: the 1948 Minor and the 1959 Mini. Although conceived in 1941, the Minor was not released until 1948 because of the Second World War. This model has known several variants like the Tourer or the Traveller which is the break version introduced in 1952. Produced between 1948 and 1971, the Minor underwent many improvements. The 1971 version had a 4-cylinder BMC in-line 1,098 cm³, 48 hp at 5,100 rpm allowing the Minor's maximum speed to increase to 124 km/h offering a more pleasant ride compared to previous versions. The Traveller being one of the best-sellers of the model, it will still be produced for a year and its production will continue until 1972.

The copy we offer for sale is one of the last products belonging for many years to an English family established in France. Regularly maintained, this car is in a beautiful mechanical and aesthetic condition.



N° de série : B2579
Moteur Ford 1600 cm³
Carte grise de collection

79.

1972 MORGAN 4/4

20 000 - 30 000 €

Chez Morgan, on cultive avec un grand art l'authenticité et le prestige discret en concédant au modernisme le strict minimum. Ainsi la carrosserie fait appel à l'aluminium et le châssis à l'acier galvanisé mais les structures sont encore en bois de frêne comme en 1936 au début de l'aventure. Côté mécanique, les performances sont là et la Morgan s'accroche à la route, freine droit et distille son indéfinissable charme.

Depuis plus de 80 ans, Morgan travaille sur le même style de cabriolet. On a là les ingrédients magiques du vrai roadster britannique admiré chez la plupart des collectionneurs.

Une Morgan apporte à la fois le plaisir de conduire une voiture de collection et la tranquillité d'une mécanique Ford fiable et connue.

L'exemplaire que nous présentons se trouve dans un bel état général. De teinte ivoire avec un intérieur noir ce petit roadster anglais est bourré de charme. L'électricité a été refaite, les flexibles de frein sont neufs, le carburateur a été révisé, ainsi que l'allumage et les pneus ont 30 kms.

Quand on sait qu'actuellement il faut plus d'un an et 80 000 euros pour acquérir une Morgan neuve, cette belle 4/4 de 1972 est une opportunité à ne pas manquer.

At Morgan, authenticity and discreet prestige are artfully cultivated, while modernism is kept to a bare minimum. The bodywork is made of aluminum and the chassis of galvanized steel, but the structures are still made of ash wood, as in 1936, when the adventure began. In terms of mechanical performance, the Morgan clings to the road, brakes straight and exudes an indefinable charm.

Morgan has been working on the same convertible style for over 80 years. Here we have the magic ingredients of the true British roadster admired by most collectors.

A Morgan brings both the pleasure of driving a classic car and the peace of mind of a reliable, well-known Ford engine.

The example we are presenting is in beautiful overall condition. In ivory with a black interior, this little English roadster is full of charm. The electrics have been redone, the brake hoses are new, the carburetor has been overhauled, as has the ignition, and the tires are 30 kms old.

When you consider that it currently takes over a year and 80,000 euros to acquire a new Morgan, this beautiful 1972 4/4 is an opportunity not to be missed.

N° de série : 4712912162
Carte grise de collection
Restaurée intégralement il y a quelques années
Très belle conversion GT Groupe 4
PTH en règle
Eligible au Tour Auto

80.

1972 PORSCHE 914-6 GT CONVERSION

100 000 - 130 000 €

Notre exemplaire lors de sa restauration fut entièrement converti en spécification GT Groupe 4. L'histoire de la 914/6 GT débute en 1970, Porsche désireux de tenter l'aventure en compétition développe une version Homologuée Groupe 4 destinée à l'endurance. Celle-ci dénommée Gt récupère Le moteur 2 litres Type 911/25 préparé lourdement pour développer 225 chevaux. Le département compétition de Porsche construira pour son propre compte 13 Porsche 914/6 GT ainsi qu'une quarantaine de voitures pour des clients privés. En 1970, la voiture obtiendra des résultats exceptionnels : sixième au général pour les 24 h du Mans 1970, victoire au marathon du Nurburgring 1970 et enfin troisième au général pour le Monte Carlo 1971. Malgré ces excellents résultats, Porsche abandonne le programme usine pour se recentrer sur la 911.

L'exemplaire que nous présentons a subi une préparation dans les règles de l'art. La carrosserie a été intégralement revue pour répondre aux spécifications GT. L'ensemble est réalisé en acier comme à l'époque à l'exception du capot.

Le moteur a été préparé (arbres à cames soupapes ...) pour se rapprocher le plus possible du moteur original, le résultat est à la hauteur des attentes avec une puissance très proche des 225 chevaux de la GT.

Un différentiel autobloquant a été installé pour améliorer la tenue de route. Un PTH à jour est fourni avec la voiture. De plus les arceaux et baquets FIA ont leur homologation à jour. Il s'agit-là d'une des réalisations les plus proches de l'original que nous ayons été amenés à voir. Eligible à de nombreux événements cette petite bombe à l'efficacité insoupçonnée est une excellente alternative aux sempiternelles Porsche 911.

When restored, our example was entirely converted to GT Group 4 specification. The story of the 914/6 GT began in 1970, when Porsche developed a Group 4 homologated version for endurance racing. Called Gt, it uses the 2-liter Type 911/25 engine, heavily tuned to develop 225 hp. Porsche's racing department built 13 Porsche 914/6 GTs for its own account, as well as some forty cars for private customers.

In 1970, the car achieved outstanding results: sixth overall in the 1970 Le Mans 24-hour race, victory in the 1970 Nurburgring marathon and third overall in the 1971 Monte Carlo. Despite these excellent results, Porsche abandoned the factory program to refocus on the 911.

The car we're presenting here has undergone a state-of-the-art preparation. The bodywork has been completely revised to meet GT specifications. With the exception of the hood, the entire body is made of steel as it was then.

The engine has been tuned (camshafts, valves, etc.) to get as close as possible to the original, and the result lives up to expectations, with power very close to the GT's 225 hp.

A self-locking differential has been fitted to improve handling. An updated PTH is supplied with the car. What's more, the FIA hoops and bucket seats have their homologation up to date.

It's one of the closest to the original that we've ever seen. Eligible for numerous events, this little bombshell of unsuspected efficiency is an excellent alternative to the ever-popular Porsche 911.



Châssis G210 969
Véritable prototype de compétition
développé par Yves Salat
Voiture « historique » utilisable en montée
historique ou sur circuit
Passeport FFSA expiré
Sans titre de circulation



81.

C 1978 SIMCA 1500 PROTOTYPE YS

15 000 - 20 000 €

L'automobile que nous présentons a été construite par Yves Salat à la fin des années 70 à partir d'une Simca 1500. Elle a écumé les courses de côte dans les années 80 dans tout le sud-ouest de la France et à des épreuves du championnat de France sur circuit groupe 6 prototypes.

Elle est équipée d'un moteur Chrysler 2L préparé, monté avec deux double corps Weber en position central avant. Le train arrière provient d'une Alfa Romeo Alfetta avec la boîte pont, son autobloquant et les disques inboard.

Yves Salat était un artisan de talent et il ne s'agit pas d'un vulgaire bricolage, l'ensemble ayant été monté professionnellement. Tous les moules polyester sont fournis avec l'automobile ainsi que son passeport FFSA daté de 1985 énumérant les épreuves à laquelle elle a participé en 1986 et 1987 (39 courses dont plusieurs en circuit).

Dernièrement le moteur a été entièrement révisé chez Philippe Chardeau à Montceau les Mines, spécialiste renommé. Les coussinets sont neufs ainsi, évidemment, que tous les joints. Les deux carburateurs double corps Weber sont neufs.

La carrosserie et les trains roulants ont été restaurés chez des professionnels.

Tous les moules polyester sont fournis avec l'automobile ainsi que son passeport FFSA daté de 1985 énumérant les épreuves à laquelle elle a participé en 1986 et 1987.

The car we're presenting was built by Yves Salat in the late 70s from a Simca 1500. In the '80s, it raced in hill-climbs all over south-western France, as well as in the French circuit championship for Group 6 prototypes.

It is powered by a prepared Chrysler 2L engine, fitted with two Weber twin-bodies in the front mid-engine position. The rear drivetrain comes from an Alfa Romeo Alfetta, complete with axlebox, autoblocker and inboard discs.

Yves Salat was a talented craftsman, and this is no ordinary do-it-yourself project, as it has been professionally assembled. All polyester molds are supplied with the car, as is its FFSA passport dated 1985, listing the events in which it took part in 1986 and 1987 (39 races, including several on circuits).

The engine has recently been completely overhauled by renowned specialist Philippe Chardeau in Montceau les Mines. The bearings are new, as are all the gaskets. Both Weber twin-barrel carburetors are new.

The bodywork and running gear have been professionally restored.

All polyester molds are supplied with the car, as is its FFSA passport dated 1985, listing the events in which it took part in 1986 and 1987.



N° de série : SAXXRWNP7AD7AD570146
Carte grise de collection
Désirable version clubman
Entièrement d'origine
Historique connu
Mythe du groupe B
146ème exemplaire produit



82.

1986 MG METRO 6R4

200 000 - 250 000 €

Au début des années 80, le groupe British Leyland est présent en rallye avec la Tr7 V8, avant d'abandonner la discipline pour le circuit.

Mais l'engouement soulevé par le groupe B ainsi que l'annonce de l'arrivée de Ford, l'éternel concurrent, dans la discipline vont pousser la firme à s'intéresser au rallye.

Il est choisi la nouvelle MG Metro comme base. Mais transformer cette petite citadine, ce monstre de rallye sera un parcours du combattant. Si un V8 positionné à l'avant sera un moment envisagé, rapidement la solution se porte vers un V6 dérivé du V8 rover 3.5.

Les 4 roues motrices sont obligatoires pour être au niveau et l'ingénieur Bernie Marcus place la boîte à côté du moteur, derrière le siège copilote, un viscocoupleur Ferguson assurant la répartition de la puissance.

Cette architecture donne son appellation à la voiture : « 6 cylinder Rally 4 wheel drive » (6 R4). En 1984, la voiture est présentée officiellement mais pas encore homologuée pour le groupe B. Pour cela un moteur sera spécifiquement développé pour la voiture : un V6 quatre arbres 3 litres développant 250 chevaux pour le clubman et 410 en version usine.

Entre août et octobre 1985, 200 exemplaires sortent des usines et la voiture peut être engagée en groupe B pour le Rac 1985. Cette course sera un succès, la MG terminant 3ème derrière deux Delta S4. Malheureusement la saison 1986 du championnat du monde sera émaillée de problèmes techniques et l'arrêt soudain du groupe B empêchera la 6r4 de briller. Son plus beau résultat sera le titre de champion de France des rallyes avec Didier Auriol et une victoire au rallye d'Irlande.

La voiture que nous présentons est un clubman, contrairement à ces concurrentes, la MG Metro 6r4 clubman était vendue comme « ready to rallye » c'est-à-dire qu'en dehors des sièges et du moteur dégonflé, peu de choses différencient le clubman d'une usine. Aussi nombre d'équipes acquerront des clubmans qu'elles modifieront légèrement pour s'engager en championnat.

Nombre d'entre elles feront du rallye cross. Certains exemplaires seront acquis par des particuliers, c'est le cas de notre voiture. Livrée neuve en 1987 à un particulier britannique, celui-ci la conservera plus de 25 ans effectuant seulement quelques ouvertures de rallyes en guise de compétition. En 2012 elle est acquise par un collectionneur français, celui-ci la conservera 4 ans avant de la céder au collectionneur actuel. Celui-ci immatricule la voiture en France et participe à quelques événements tout en respectant méticuleusement l'entretien de la voiture.

Cette MG Metro est une trace de la folle épopée du Groupe B, elle est aussi la dernière voiture de rallye atmosphérique ayant connu le succès.

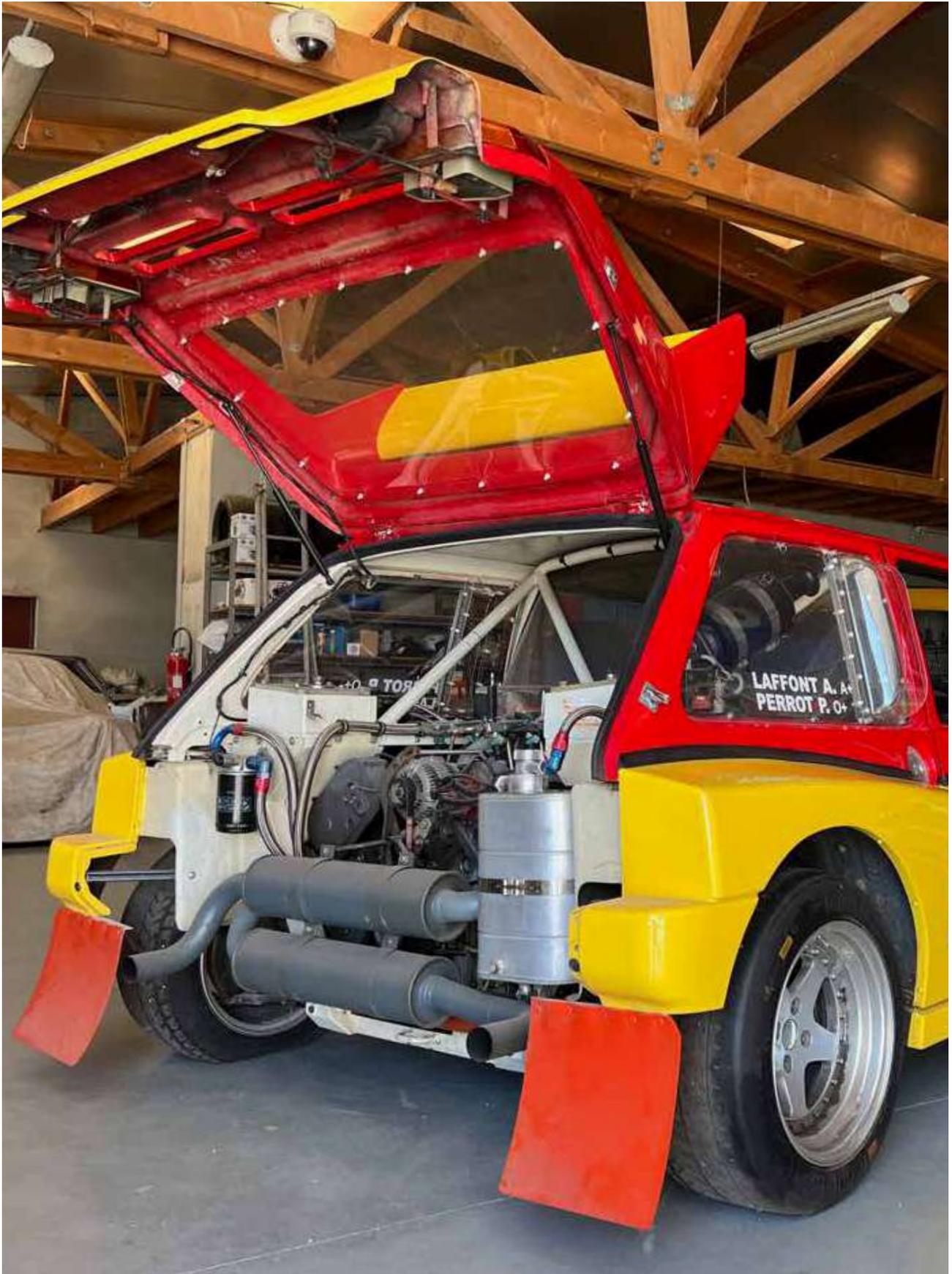




The car we're presenting is a clubman. Unlike its competitors, the MG Metro 6r4 clubman was sold as «ready to rally», meaning that apart from the seats and deflated engine, there was little to differentiate a clubman from a factory model. As a result, many teams acquired clubmans, which they modified slightly to enter the championship.

Many also entered rallycross. Some were acquired by private individuals, as is the case with our car. Delivered new in 1987 to a British private individual, he kept it for more than 25 years, making only a few rally openings as competition. In 2012, it was acquired by a French collector, who kept it for 4 years before selling it to the current collector. He registers the car in France and takes part in a number of events, all the while meticulously maintaining the car.

This MG Metro is a trace of the mad epic of Group B, and is also the last successful atmospheric rally car.





JACQUES HENRY

Jacques Henry occupe une place de choix au panthéon des grands pilotes privés sur Alpine, avec Bruno Saby, Jean Pierre Manzagol, Bob Neyret, Michèle Mouton....

Né le 14 mai 1942 à Lure (70), le jeune Henry est piqué au sport automobile très jeune. Il passe quelques années à Saint Raphael dans la station service familiale, ce qui lui donnera des idées ensuite pour ouvrir la sienne à Lure ...

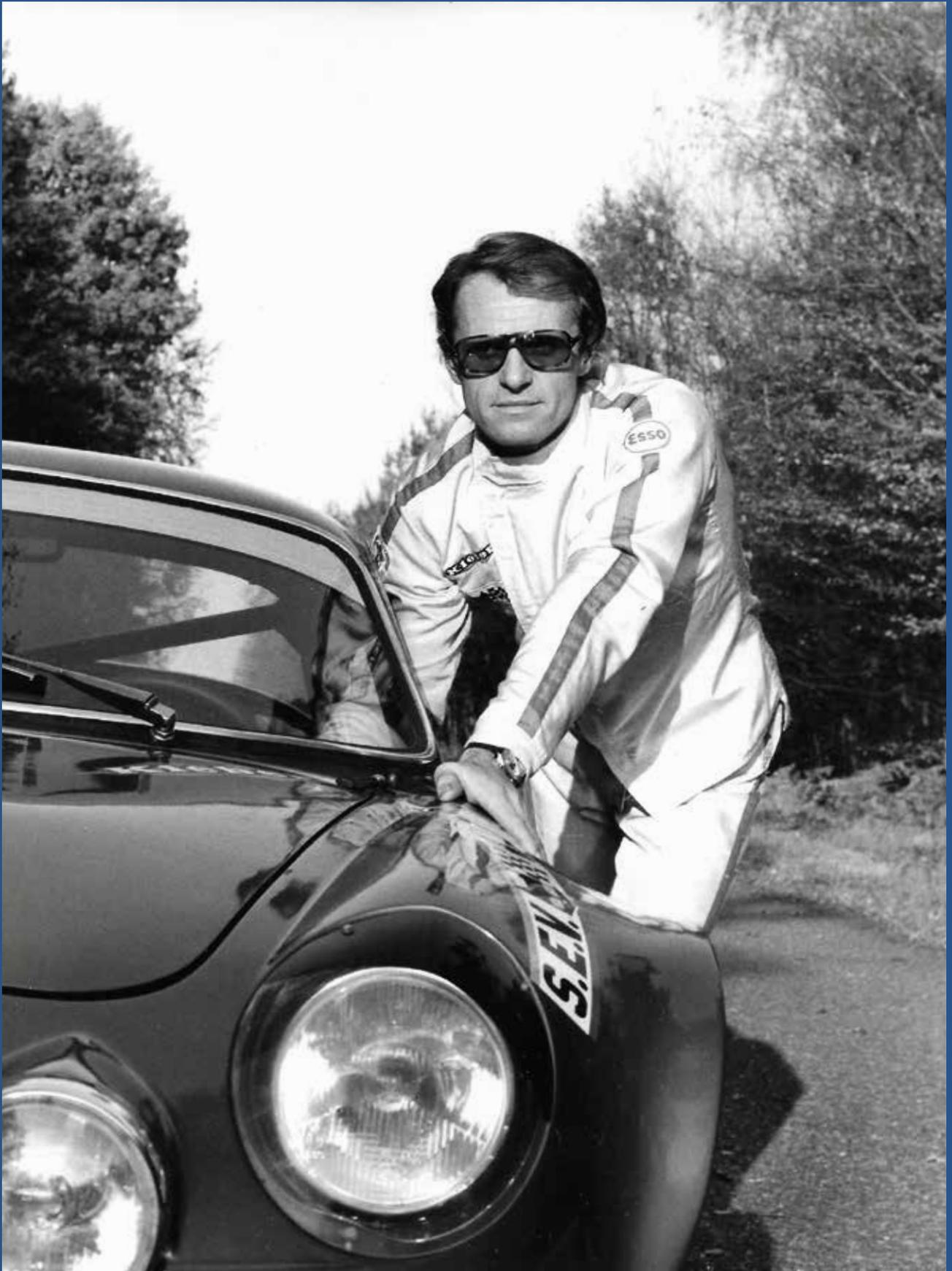
Chauffeur routier comme Jean Ragnotti, il en profite pour faire un stage de pilotage à Magny Cours à l'âge de 21 ans, mais la piste n'est pas son premier choix.

En 1964, il fait le rallye des Vosges en Dauphine...et termine devant les 1093 ! Suivront une DB Panhard, une 24CT, et en 1965 une R8 Gordini. Au Rallye de Lorraine, il est 2eme des R8 derrière Vinatier, et enfin il acheté une berlinette A110 en octobre 1967.

Il sera premier du challenge Alpine, puis deux fois champion de France des Rallyes sur berlinette en 1974 et 1975, monture avec laquelle il fera 8 saisons de rallye ! Il va aussi gagner le Tour Auto 1976 sur une Porsche, et faire 4 fois les 24H du Mans.

Ce champion éclectique ne se prenait pas au sérieux, et n'aimait pas les reconnaissances trop longues. Il eut une proposition d'Alpine pour être pilote d'usine, mais a préféré garder son indépendance...

Son fils prendra sa suite puisqu'il fut champion de France des Rallyes en 2007. Jacques Henry est décédé en 2016.



N° de série : 18223
Carte grise française
Victorieuse dans sa classe au Lyon
charbonnière 1973
Véritable Groupe 3 client



83.

1972 ALPINE 1600 VC GROUPE 3 « CUSTOMER COMPETITION » EX-JACQUES HENRY

120 000 - 150 000 €

ALPINE 1600VC SERIE 18223

18223 a été fabriquée sur la chaîne de la série car elle apparaît dans les archives de la « série », et non dans celles de la compétition de Gilbert Harivel, la copie de la liste du chef mécanicien du service course, bras droit de Jacques Cheinisse étant conservée par l'auteur et 18223 n'y apparaissant pas. Il s'agit toutefois d'une commande spéciale d'un modèle « groupe 3 », ce qu'il faut expliquer.

Un client pouvait commander chez Alpine une berlinette strictement de série, ou une groupe 3 (Grand Tourisme de série), ou une groupe 4 (GT spéciale). Dans les deux derniers cas, la voiture était dotée des options qui étaient indispensables ou autorisées dans chacun des groupes définis par la Fédération Internationale de l'Automobile.

Le groupe 3 correspondait à une voiture strictement de série, mais certaines options étaient nécessaires : arceau, coupe circuit... d'autres étaient utiles : longues portées, baquet, pare brise chauffant, harnais, boîte courte etc...

18223 a été commandée comme groupe 3, elle a donc été dotée d'un bon nombre d'options. En outre, elle a reçu la grosse boîte « 364 » type 01, c'est-à-dire avec la pignonnerie rallye, couple 8x27. Le moteur est indiqué dans les archives type 844.32 (cylindrée 1605cc) et précisé P pour préparé. En effet, il pouvait y avoir une préparation pour le groupe 3, qui consistait en un montage soigneux et des équilibrages parfaits, car tout le reste devait être de série.

En outre, il est indiqué : « pneus 165x13, échappement Autobleu ».

Enfin, point important nous allons le voir plus loin : couleur ORANGE (numéro 12 sur la plaque peinture).

Elle a donc été livrée le 24 novembre 1972 à Besançon.

Le premier propriétaire était Monsieur Marc GATEZ de Besançon, directeur de société. Comme il nous l'a été confirmé

par les Archives Départementales du Doubs, il a immatriculé 18223 le 26 décembre 1972 sous le numéro 4800 QK 25. La carte grise comporte une légère erreur puisqu'elle donne un type 1600VB et non VC !

Marc GATEZ était un ami et copilote occasionnel du grand pilote Alpine originaire de Lure (70) Jacques HENRY, comme nous l'a confirmé le fils de celui-ci, Patrick HENRY qui a été lui-même champion de France des Rallyes comme son père.

DISCUSSION SUR LA PARTICIPATION DE 18223 AU RALLYE DE MONTE CARLO :

Le rallye de Monte Carlo 1973 est la première épreuve du Championnat du Monde et se déroule du 19 au 26 janvier. Alpine y vient en force avec 5 voitures d'usine. Jacques Henry, originaire de Lure dans la Haute Saône, pilote privé de talent mais avec des moyens limités, ne peut espérer remporter l'épreuve au scratch. Mais il peut briller en remportant le groupe 3, et la berlinette est une voiture tout à fait adaptée à cet objectif !

Il va donc s'engager sous le numéro 33 avec une 1600S immatriculée 790 HQ 70.

Cette Alpine portant cette immatriculation avait pour numéro de série 17953 avait été mise en circulation le 16 mai 1972, livrée aussi à Besançon dans le Doubs et recevant comme première immatriculation 919 QH 25. Le 18 janvier 1973, soit la veille du départ du Rallye, Jacques Henry qui l'a achetée, l'immatricule à son nom et à son adresse route de Belfort à Lure. Elle reçoit donc le numéro 790 HQ 70. Élément important, elle est bleu Alpine.

Il se présente donc à Reims le 19 janvier, lieu en France du départ de l'étape de concentration de la célèbre épreuve, et situé à 350 kilomètres de son domicile.

Comme on peut le voir sur les photos, la berlinette est de couleur bleue, les lettres de son sponsor sont orange.



La question se pose alors : est-il sur 17953 ou sur 18223, celle-ci ayant alors récupéré l'identité de 17953 pour cette occasion ?

En effet, depuis longtemps 18223 est créditée d'avoir fait le rallye de Monte Carlo 1973 avec Henry.

ELEMENTS ALLANT DANS LE SENS DE LA PARTICIPATION DE 18223 AU MC 73 :

- la plaque 790 HQ 70 peinte à l'arrière apparaissait sur la voiture (non contrôlé par l'auteur)
- Jacques Henry aurait indiqué au propriétaire actuel qu'il avait utilisé cette Alpine au Monte Carlo
- L'Alpine ayant été immatriculée en décembre 1972, le temps était compté pour faire un passeport de compétition
- il s'agit d'une groupe 3 « client » qui était neuve
- un document d'Alpine indiquerait qu'elle a fait le Monte Carlo 1973 avec Henry, mais ce document ne nous a pas été communiqué.

ELEMENTS ALLANT DANS LE SENS D'UNE PARTICIPATION DE LA VRAIE 17953 AU MC 73 :

- cette Alpine 17953 a été immatriculée par J. Henry à son nom la veille du Rallye, elle était presque neuve puisqu'elle avait 8 mois.
 - L'Alpine d'Henry du Monte Carlo était équipée d'un arceau qui ne provenait pas d'Alpine, mais était un arceau d'un accessoiriste avec la barre transversale inversée par rapport à un arceau « usine », or 18223, groupe 3 client, était équipée dès sa sortie d'usine d'un arceau dont un seul modèle existait à Dieppe
 - 17953 a été vendue en mai 1973 à Monsieur Jean Pierre Gauthier des Bouches du Rhône par Jacques Henry, qui lui a dit qu'il s'agissait de la voiture du MC 73. Jean Pierre Gauthier, qui a conservé la voiture jusqu'en 2021, nous l'a récemment confirmé verbalement. En outre, un article sur le pilote amateur JP Gauthier de la revue Echappement numéro 106 d'août 1977, cite le fait « qu'il achète en 1973 l'Alpine 1600S qui vient de remporter le groupe 3 aux mains de Jacques Henry »
 - enfin, 17953 est bleue alors que 18223 est orange, comme le prouve sa plaque de peinture numérotée 12 (couleur orange) et d'ailleurs l'orange initial apparaît en dessous en certains endroits du coffre.
- Cela voudrait dire que la voiture sortie neuve en orange fin novembre, a été repeinte en bleu avant mi janvier, sauf les lettres Christine Laure qui seraient restées orange, puis a été repeinte à nouveau en orange après le rallye de Monte Carlo !

En effet, comme vous pouvez le constater sur une photo jointe, nous avons retrouvé un engagement de Jacques Henry au rallye Lyon Charbonnières qui s'est déroulé du 9 au 11 mars 1973. L'Alpine 18223 qui porte bien son immatriculation « légitime » 4800 QK 25 est orange... Son copilote est bien Marc Gatez, le propriétaire de l'auto. Précisons qu'au Rallye

Monte Carlo, le copilote de Jacques Henry était Dominique Thiry.

Pour que 18223 ait participé au Monte Carlo avec l'identité de 17953, il aurait été nécessaire qu'elle soit peinte en bleu pour le Monte Carlo, puis repeinte ensuite en orange pour le Lyon Charbonnières qui se déroulait 5 semaines après... Précisons qu'à cette époque le covering n'existait pas !

Cela semble peu vraisemblable.

En outre, indiquons que le propriétaire actuel de 17953 est juridiquement en droit de revendiquer l'historique de sa voiture au Monte Carlo 1973, puisque c'est bien l'immatriculation 790 HQ 70 du numéro 17953 qui était sur l'auto d'Henry au Monte Carlo.

Enfin chacun se fera son idée après la lecture de ce qui précède (ou plusieurs lectures car ces histoires d'autos de course sont toujours croquignolesques et un peu compliquées, quelles que soient les marques, même les plus prestigieuses). Jacques Henry et Marc Gatez étant décédés, comme Gilbert Harivel le chef mécanicien du service course, il est impossible d'avoir leurs témoignages.

Revenons à la compétition : Jacques Henry fait un magnifique rallye de Monte Carlo, il est 23ème à l'issue du parcours commun et réussit à gagner une place pendant le parcours complémentaire (la fameuse nuit du Turini). Henry et Thiry terminent 22ème et premier du groupe 3, la marque faisant un triplé en tête avec Andruet/Andersson/Nicolas.

790 HQ 70 apparaît encore à la Ronde de Serre Chevalier juste après le Rallye Monte Carlo, toujours bleue, portant la décoration du Monte Carlo, Henry termine 9ème de l'épreuve sur glace.

LA SUITE DE L'HISTOIRE DE 18223 :

Nous avons donc vu que 18223 a été engagée avec certitude au Lyon Charbonnières 1973, grâce à son immatriculation (4800 QK 25) et sa couleur orange. Cette grande épreuve internationale démarre du circuit d'Hockenheim, en Allemagne. Elle se déroule sur deux circuits (l'allemand et Dijon) pendant 2000 kilomètres entre Stuttgart et Charbonnières près de Lyon ! Des classiques épreuves spéciales sont au programme : Moulinon Antraigues, Burzet, Saint Pierre d'Entremont, La Féclaz, saint Jean en Royans...

Jacques Henry, après le Monte Carlo 1973, avait décidé de suspendre son activité rallye pour se consacrer au circuit sur un proto Lola T290. Il s'engage cependant au Lyon Charbo sur 18223, avec son propriétaire Marc Gatez comme copilote. Il a comme concurrent en groupe 3 un jeune qui monte, Bruno Saby sur une berlinette de l'écurie Echappement ; Jacques Régis, aussi sur Alpine ; Gedeheh, sur Porsche 911 S ; Roger Valet sur berlinette... bref, des très bons pilotes ! Malgré cela, Jacques Henry va brillamment remporter ce groupe 3



en signant la 7eme place au scratch, derrière Fiorentino, Piot, Chasseuil, Larousse, Wolleck...

Derrière lui, 10eme et second du groupe 3, Bruno Saby démontre les qualités qui feront de lui le champion que l'on connaît.

18223 n'apparaît manifestement plus en compétition. Le 24 avril 1974, elle est vendue au garage AUTO CENTER de Besançon, un garage qui employait d'ailleurs le mécanicien d'Henry comme nous l'a précisé Patrick Henry. Elle est revendue un mois après et quitte le Doubs pour rejoindre le Rhône. Elle est immatriculée 7338 FJ 69 le 15 mai, le propriétaire en étant inconnu du fait de la destruction des archives de la préfecture de ce département.

Le 13 janvier 1975, elle est acquise par Patrick Florange de Gaillard (Haute Savoie) qui l'immatricule 7899 QS 74 au nom de Marie Noëlle Missilier. Florange va engager 18223 dans de nombreuses épreuves : en 1975, Neige et Glace avec Missilier comme copilote (46eme et 11eme du groupe), Course de côte de Chanaz, rallye du Var (8eme gr3) ... En 1976, le rallye Vercors Vivarais, en 1977, le Rallye du Mont Blanc (8eme gr3) et le slalom de Praille en Suisse.

A noter que 18223 a toujours été engagée en groupe 3, elle n'a pas subi les modifications classiques du groupe 4, dont les ailes larges...



Le 17 février 1978, elle est acquise par son propriétaire actuel qui l'immatricule 9128 QS 01. Il va ne la conserver que 3 ans pour la céder à un nommé Buff...qui lui revendra en 2003 ! Le propriétaire actuel a donc eu cette berlinette 23 ans, mais en deux fois...

Cette berlinette est une vraie groupe 3 compétition client (un modèle rare donc), les archives Alpine en attestent. En outre, elle a au moins participé à une grande épreuve avec Jacques Henry, futur champion de France des Rallyes 1974 et certainement le meilleur pilote privé en Alpine. Ce rallye Stuttgart Lyon Charbonnières verra la victoire en groupe 3 du pilote de Lure.

Concernant la participation de 18223 au Rallye de Monte Carlo 1973 avec Henry, un doute subsiste comme nous l'avons indiqué ci-dessus.

Enfin, avec Patrick Florange, elle a participé à d'autres épreuves importantes : Var, Vercors Vivarais, Neige et Glace, Mont Blanc...

Bref, avec ou sans Monte Carlo, un beau palmarès correspondant à l'âge d'or des Rallyes automobiles français !

Gilles VALLERIAN

Elève expert auprès de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés





The Alpine 1600S (type VC), serial number 18223, body number 6092, left Dieppe on November 24, 1972.

Type VC was homologated in 1972, and was a series of 1600S berlinettes powered by the R17's 1605cc engine, rather than the R12 Gordini's 1565cc (Alpine 1600VB). In fact, this series, which exceeded the 1600cc limit, enabled the 1800cc engine to be homologated in Group 4, which would enable the Alpine brand to become the first World Rally Champion in 1973!

ALPINE 1600VC SERIE 18223

18223 was built on the series line because it appears in the «series» archives, not in Gilbert Harivel's competition archives, the copy of the list of the chief mechanic of the racing department, Jacques Cheinisse's right-hand man, being kept by the author, and 18223 not appearing in it. It is, however, a special order of a «group 3» model, which needs to be explained. A customer could order from Alpine a strictly standard berlinette, or a groupe 3 (standard Grand Tourisme), or a groupe 4 (special GT). In the latter two cases, the car was fitted with the options that were essential or authorized in each of the groups defined by the Fédération Internationale de l'Automobile.

Group 3 corresponded to a strictly production car, but some options were necessary: roll bar, circuit breaker, etc. Others were useful: long spans, bucket seat, heated windscreen, harness, short gearbox, etc.

As the 18223 was ordered as a Group 3, it was equipped with a good number of options. It also received the large «364» type 01 gearbox, i.e. with rally gearing, 8x27 torque. The engine is listed in the archives as type 844.32 (displacement 1605cc) and marked P for prepared. In fact, there may have been a preparation for Group 3, which consisted of careful assembly and perfect balancing, as everything else had to be standard. It also says: «165x13 tires, Autobleu exhaust».

Last but not least, as we'll see later: color ORANGE (number 12 on the paint plate).

It was therefore delivered on November 24, 1972 in Besançon. The first owner was company director Marc GATEZ from Besançon. As confirmed by the Archives Départementales du Doubs, he registered 18223 on December 26, 1972 under number 4800 QK 25. There's a slight error on the registration card, which shows type 1600VB and not VC!

Marc GATEZ was a friend and occasional co-driver of the great Alpine driver Jacques HENRY from Lure (70), as confirmed by the latter's son, Patrick HENRY, who was himself a French Rally Champion like his father.

DISCUSSION OF 18223'S PARTICIPATION IN THE MONTE CARLO RALLY:

The 1973 Monte Carlo Rally is the first round of the World Championship and takes place from January 19 to 26. Alpine is out in force with 5 factory cars. Jacques Henry, from Lure in the Haute Saône, a talented private driver with limited means, couldn't hope to win the scratch race. But he can shine by winning Group 3, and the Berlinette is just the car for the job!

So he entered the race under number 33, with a 1600S bearing the number 790 HQ 70.

This Alpine with this registration had the serial number 17953 and was launched on May 16, 1972, also delivered to Besançon in the Doubs region of France.

registration number 919 QH 25. On January 18, 1973, the day before the start of the Rallye, Jacques Henry, who had bought the car, registered it in his name and at his address on Route de Belfort in Lure. It was given the number 790 HQ 70. Importantly, it is Alpine blue.

On January 19, he arrives in Reims, the starting point for the concentration stage of the famous French race, 350 kilometers from his home.

As can be seen from the photos, the berlinette is blue, with the sponsor's letters in orange.

The question then arises: is it on 17953 or 18223, the latter having taken over 17953's identity for the occasion? Indeed, 18223 has long been credited with taking part in the 1973 Monte Carlo Rally with Henry.

ELEMENTS SUPPORTING 18223'S PARTICIPATION IN MC 73:

- the 790 HQ 70 plate painted on the rear appeared on the car (not checked by the author)
- Jacques Henry would have told the current owner that he had used this Alpine at the Monte Carlo.
- As the Alpine was registered in December 1972, time was short to obtain a competition passport.
- the car is a «customer» Group 3, and was brand-new
- an Alpine document would indicate that it had competed in the 1973 Monte Carlo with Henry, but this document was not made available to us.

ELEMENTS IN SUPPORT OF THE REAL 17953'S PARTICIPATION IN MC 73:

- this Alpine 17953 was registered by J. Henry in his name on the eve of the Rally, and was almost new, being 8 months old.
 - Henry's Monte Carlo Alpine was fitted with a roll bar that did not come from Alpine, but was an accessory manufacturer's roll bar with the crossbar reversed in relation to a «factory» roll bar, while 18223, a Group 3 customer, was fitted with a roll bar from the factory, of which only one model existed in Dieppe.
 - 17953 was sold in May 1973 to Monsieur Jean Pierre Gauthier of Bouches du Rhône by Jacques Henry, who told him it was the car for MC 73. Jean Pierre Gauthier, who has kept the car until 2021, recently confirmed this to us verbally. Furthermore, an article on amateur racer JP Gauthier in Echappement magazine, issue 106, August 1977, cites the fact that «in 1973 he bought the Alpine 1600S that had just won Group 3 from Jacques Henry».
 - finally, 17953 is blue, while 18223 is orange, as evidenced by its paint plate numbered 12 (orange color) and the original orange underneath in certain areas of the trunk.
- This would mean that the car, which came out new in orange

at the end of November, was repainted in blue before mid-January, except for the letters Christine Laure, which would have remained orange, and then repainted again in orange after the Monte Carlo rally!

Indeed, as you can see from the attached photo, we have found an entry by Jacques Henry in the Lyon Charbonnières rally, which took place from March 9 to 11, 1973. Alpine 18223, bearing its «legitimate» registration number 4800 QK 25, is orange... His co-driver is Marc Gatez, the car's owner. At the Monte Carlo Rally, Jacques Henry's co-driver was Dominique Thiry.

For 18223 to have taken part in the Monte Carlo with the identity of 17953, it would have had to be painted blue for the Monte Carlo, then repainted orange for the Lyon Charbonnières, which took place 5 weeks later... Note that covering didn't exist at the time!

This seems unlikely.

In addition, the current owner of 17953 is legally entitled to claim his car's history at Monte Carlo 1973, since it was indeed the 790 HQ 70 registration number 17953 that was on Henry's car at Monte Carlo.

In the end, everyone will make up their own mind after reading the above (or several readings, as these stories of racing cars are always whimsical and a little complicated, whatever the make, even the most prestigious). As Jacques Henry and Marc Gatez are deceased, as is Gilbert Harivel, the chief mechanic of the racing department, it is impossible to have their testimonies. Back to the competition: Jacques Henry had a magnificent rally in Monte Carlo, finishing 23rd at the end of the shared route and managing to gain a place during the supplementary route (the famous Turini night). Henry and Thiry finish 22nd and first in Group 3, with the brand making it a hat-trick at the top with Andruet/Andersson/Nicolas.

790 HQ 70 appears again at the Ronde de Serre Chevalier just after the Monte Carlo Rally, still blue, bearing the Monte Carlo decoration, Henry finishes 9th in the ice race.

THE STORY OF 18223 CONTINUES:

So we've seen that 18223 was entered with certainty in the 1973 Lyon Charbonnières, thanks to its registration (4800 QK 25) and orange color. This major international event starts from the Hockenheim circuit in Germany. It takes place on two circuits (the German one and Dijon) over a distance of 2,000 kilometers between Stuttgart and Charbonnières near Lyon! Classic special stages are on the program: Moulinon Antraigues, Burzet, Saint Pierre d'Entremont, La Féclaz, saint Jean en Royans...

Jacques Henry, after the 1973 Monte Carlo, had decided to suspend his rallying activities to devote himself to circuit racing on a Lola T290 proto. He nevertheless entered the Lyon Charbo on 18223, with his owner Marc Gatez as co-driver. His Group 3 rivals included an up-and-coming youngster, Bruno Saby, on a berlinette from the Echappement stable; Jacques Régis, also

on an Alpine; Gedehehem, on a Porsche 911 S; Roger Valet on a berlinette... in short, all very good drivers! Despite this, Jacques Henry brilliantly won Group 3, taking 7th place overall, behind Fiorentino, Piot, Chasseuil, Larousse, Wolleck...

Behind him, in 10th place and second in Group 3, Bruno Saby showed the qualities that would make him the champion he is today.

18223 clearly no longer appears in competition. On April 24, 1974, it was sold to the AUTO CENTER garage in Besançon, which, as Patrick Henry told us, employed Henry's mechanic. A month later, the car was resold and left the Doubs for the Rhône. It was registered 7338 FJ 69 on May 15, the owner being unknown due to the destruction of the archives of the prefecture of this department.

On January 13, 1975, it was acquired by Patrick Florange of Gaillard (Haute Savoie), who registered it 7899 QS 74 in the name of Marie Noëlle Missilier. Florange entered 18223 in numerous events: in 1975, Neige et Glace with Missilier as co-driver (46th and 11th in the group), Course de côte de Chanaz, Rallye du Var (8th gr3)... In 1976, the Vercors Vivarais rally, in 1977, the Rallye du Mont Blanc (8th gr3) and the Praille slalom in Switzerland.

Note that 18223 was always entered in Group 3, and did not undergo the classic Group 4 modifications, such as wide fenders...

On February 17, 1978, it was acquired by its current owner, who registered it 9128 QS 01. He kept it for only 3 years, selling it to a man named Buff...who sold it back to him in 2003! The current owner has therefore owned this berlinetta for 23 years, but in two installments...

This berlinette is a genuine Group 3 competition customer (a rare model, in other words), as the Alpine archives attest. What's more, it took part in at least one major event with Jacques Henry, the future 1974 French Rally Champion and certainly the best private Alpine driver. The Stuttgart Lyon Charbonnières rally saw the Lure driver win the Group 3 category.

As for 18223's participation in the 1973 Monte Carlo Rally with Henry, there is still some doubt, as mentioned above.

Finally, with Patrick Florange, it took part in other important events: Var, Vercors Vivarais, Neige et Glace, Mont Blanc...

In short, with or without Monte Carlo, a fine record of achievements corresponding to the golden age of French rallying!

Gilles VALLERIAN

Student expert with the National Chamber of Specialized Experts

Châssis n° BT718167
Bel état
Carte grise française de collection
« Big Healey »



84.

1960 AUSTIN HEALEY 3000 MKI BT7

40 000 - 60 000 €

Présentée au public en 1959, l'Austin Healey 3000 est la descendante d'une lignée de roadsters anglais imaginée après la Seconde Guerre Mondiale par Donald Healey avec pour but de faire des cabriolets abordables, élégants et performants. D'abord entraîné par un quatre cylindres sous le capot de l'Austin Healey 100/4, le roadster adopte rapidement un moteur six cylindres en ligne pour près de trois litres et développant alors 125 chevaux dans sa première version ce qui lui conféra le surnom de « Big Healey ». Trois versions d'Austin Healey 3000 se suivirent jusqu'en 1968 avec la BJ8 qui offre des performances très convenables pour l'époque. La conduite de ce cabriolet est un véritable bonheur et fait tourner beaucoup de têtes sur son passage. L'exemplaire que nous présentons est un 3000 MK1 de type BT7, configurée dans un élégant deux tons de verts. Cette automobile se présente dans un bel état général, la mécanique fonctionne bien, la sellerie est belle, tout comme la peinture.

Introduced to the public in 1959, the Austin Healey 3000 is the descendant of a line of English roadsters imagined after the Second World War by Donald Healey with the aim of making affordable, elegant, high-performance convertibles. Initially powered by a four-cylinder engine under the hood of the Austin Healey 100/4, the roadster soon adopted an in-line six-cylinder engine developing almost three liters and 125 horsepower in its first version, earning it the nickname «Big Healey». Three versions of the Austin Healey 3000 followed until 1968, with the BJ8 offering very decent performance for its time. This convertible is a real joy to drive, and turns a lot of heads. The example we present is a 3000 MK1 type BT7, configured in an elegant two-tone green. The car is in fine overall condition, with a well-functioning mechanical system and attractive upholstery and paintwork.







Châssis n° 358 00876 A
Rare Suffix A
Le 846e produit
Restauration de très grande qualité
Carte grise française

85.

1972 RANGE ROVER RR1 SUFFIX A

70 000 - 90 000 €

La voiture d'usage la plus universelle du monde ! Le confort et la puissance des voitures Rover, la robustesse inégalée de la Land Rover, une mobilité exceptionnelle grâce à ses 4 roues motrices en font un véhicule absolument unique. L'avènement de la Range Rover a été salué comme le plus grand progrès dans l'industrie automobile de Grande Bretagne. Cette automobile est douée d'une souplesse d'emploi sans égale. C'est la voiture d'excursion sans souci, l'automobile de ville étonnante, le véhicule de grand tourisme rapide et c'est aussi un robuste outil de travail pour la campagne, sur route comme en tous-terrains.

De quelque façon que vous la considériez, les possibilités de la Range Rover sont immenses dans tous les domaines. L'intérieur est très lumineux et spacieux. Les commandes et les instruments ont été conçus de manière à ne gêner aucune manœuvre et à faciliter leur fonctionnement. C'est ainsi que les cadrans aisément déchiffrables sont groupés sur une console bien claire, placée dans le champ visuel immédiat du conducteur. Cette 1ère série possède bien sûr sa custode arrière peinte de la teinte de la carrosserie, ainsi que ses 2 rétroviseurs en bout de capot. Son intérieur n'a qu'un seul plafonnier central. C'est un des rares modèles avec les vitres simples puisque l'option des vitres teintées n'est apparue qu'en octobre 1972.

Cet exemplaire, le 846e produit fut livré neuf en France, il est présenté dans sa couleur d'origine, Lincoln green. Celui-ci a subi sur les deux dernières années une restauration de haut standard (sablage et peinture epoxy; châssis et trains roulants; échappement inox) comme en témoigne un impressionnant dossier. Seules petites concessions à l'origine, les sièges sont recouverts de cuir pleine fleur.

Il s'agit-là d'une très belle opportunité pour tout amateur de la marque d'acquérir un des premiers exemplaires suffix A produit du mythique Range Rover.

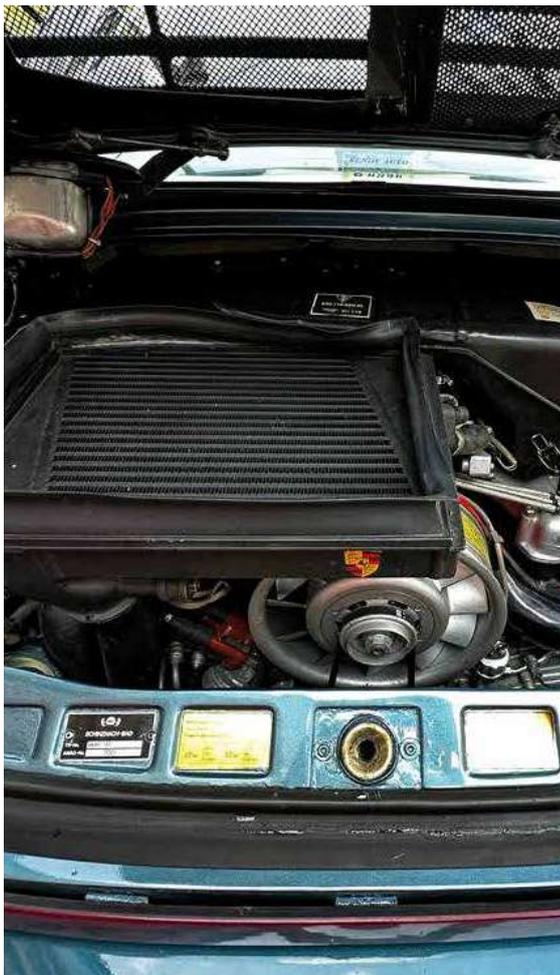
The world's most universal utility car! The comfort and power of the Rover cars, the unrivalled robustness of the Land Rover, and exceptional mobility thanks to its 4-wheel drive make it an absolutely unique vehicle. The advent of the Range Rover has been hailed as the greatest advance in the British automotive industry. This car has unrivalled versatility. It's the carefree touring car, the stunning city car, the fast grand tourer, and it's also a rugged workhorse for the countryside, both on-road and off-road.

Whichever way you look at it, the Range Rover's possibilities are immense in every respect. The interior is bright and spacious. Controls and instruments have been designed to be unobtrusive and easy to operate. For example, the easy-to-read dials are grouped together on a clear console in the driver's immediate field of vision. Of course, this 1st series also features a rear quarter panel painted in the same color as the body, as well as 2 rearview mirrors at the end of the hood. The interior features a single central ceiling light. This is one of the few models with single-glazed windows, as the option of tinted glass was not introduced until October 1972.

This example, the 846th produced, was delivered new to France and is presented in its original color, Lincoln green. Over the past two years, it has undergone a high-standard restoration (sandblasting and epoxy paint; chassis and running gear; stainless steel exhaust), as evidenced by an impressive backrest. The seats are covered in full-grain leather.

This is a great opportunity for any Range Rover enthusiast to acquire one of the first suffix A examples produced of the legendary Range Rover.





N° de série : 9308700130
60 000 € de factures
Configuration exceptionnelle
Carte grise française



86.

1979 PORSCHE 911 TURBO 3.3L

90 000 - 120 000 €

Les premiers moteurs turbo apparaissent sur la génération 911 des Porsche, disponibles sur la Turbo 3.0L et la Turbo 3.3L dite « 930 ». Produite dès 1978, la 930 Turbo 3.3L a gagné en cylindrée passant ainsi à 300 ch contre 260 pour la 3.0L.

La 930 est facilement reconnaissable d'extérieur, avec des ailes avant et arrière qui sont élargies, des jantes Fuchs mises à disposition dans le catalogue, un aileron imposant mais aussi des soufflets au niveau des parechocs. A la base, la 930 ne devait être produite qu'à 500 exemplaires afin de pouvoir participer au Mans. Finalement, devant le succès de celle-ci, la firme allemande poursuit sa production. Cette Porsche nécessite effectivement de bien maîtriser certains éléments de base, notamment doser l'accélérateur sur route humide et dans les virages car, lorsque le turbo se déclenche, la puissance ne se fait pas désirer.

L'exemplaire que nous présentons fut livré neuf aux Etats Unis. Dans une très belle configuration, cette automobile fut restaurée ces dernières années pour plus de 60 000 euros de factures.

Nostalgique des années 80, ce symbole de toute une époque, au même titre que la Testarossa et la Countach, n'attend que vous.

The first turbocharged engines appeared in the 911 generation of Porsches, available on the Turbo 3.0L and the Turbo 3.3L known as the «930». Produced from 1978 onwards, the 930 Turbo 3.3L increased its displacement to 300 hp, compared with 260 hp for the 3.0L.

The 930 is easily recognizable from the outside, with widened front and rear fenders, Fuchs rims, an imposing spoiler and bumper gussets. Originally, only 500 examples of the 930 were to be produced in order to take part in Le Mans. In the end, however, the success of this model prompted the German company to continue production. It's true that this Porsche requires a good grasp of the basics, especially the throttle on wet roads and in bends, because when the turbo kicks in, power is in short supply.

The example we are presenting was delivered new in the USA. This beautifully-configured car has been restored in recent years, at a cost of over 60,000 euros.

Nostalgic for the 80s, this symbol of an entire era, like the Testarossa and Countach, is waiting for you.

Châssis n°14127
Conduite à gauche
Bel état général
Rare en France



87.

1974 JENSEN HEALEY

15 000 - 20 000 €

La Jensen-Healey fut lancée en 1973 pour remplacer la populaire Austin-Healey 3000. Une série d'améliorations significatives fut appliquées sur la Jensen-Healey. Elle a été construite en utilisant une carrosserie monocoque plutôt qu'une carrosserie sur châssis comme son ancêtre, et elle a été alimentée par un nouveau moteur tout en alliage de Lotus. En fin de compte, la Jensen-Healey restera en production de 1973 à 1976, date à laquelle Jensen Motors cessera ses activités. Un peu plus de 10 000 voitures ont été construites et elles restent aujourd'hui des classiques abordables. Cette Jensen présente la qualité d'être une conduite à gauche en bon état général. Il s'agit-là d'une belle alternative aux sempiternelles MGB et autre Triumph pour tout amateur d'Healey.

The Jensen-Healey was launched in 1973 to replace the popular Austin-Healey 3000. A series of significant improvements were applied to the Jensen-Healey. It was built using a monocoque body rather than a body-on-frame like its ancestor, and was powered by a new all-alloy Lotus engine.

Ultimately, the Jensen-Healey remained in production from 1973 to 1976, when Jensen Motors ceased operations. Just over 10,000 cars were built, and they remain affordable classics today.

This Jensen is a left-hand drive in good overall condition. It's a fine alternative to the ever-present MGB and Triumph for any Healey enthusiast.





88.

1971 TRIUMPH TR6 PI

15 000 - 20 000 €

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

En 1952, Triumph présenta le prototype 20TS qui ouvrit la route à la TR2, et à toutes ses descendantes. La recette était simple : un petit moteur fiable, une fine carrosserie aussi élégante que sportive, à apprécier cheveux au vent. En 1969, face à la fonte de ses budgets à la suite de sa dissolution dans le groupe British Leyland Triumph ne put créer une automobile depuis zéro et reprit les bases de la TR5 pour son nouveau modèle.

Dessinée par Karmann, ce cabriolet reste alors dans la veine des TR4 et TR5 mais revient au goût du jour avec un look viril dissimulant des solutions techniques traditionnelles. Si l'intérieur ne change guère par rapport aux TR4 et TR5, la TR6 améliore néanmoins ses performances avec un train arrière désormais à roues indépendantes et une injection Lucas permettant au moteur de délivrer 150 chevaux.

Cette Triumph TR6 fut immatriculée en Angleterre pour la première fois le 07 avril 1971, équipée de la désirable et puissante injection Lucas, le 6 cylindres en ligne développe 150 chevaux. En 2012 après plus de 40 ans outre-manche cette belle TR6 arrive en Hexagone.

En 2018, la carrosserie fut entièrement refaite et la mécanique révisée chez un spécialiste de Vienne la pompe à injection fut alors remplacée et la voiture repeinte dans sa teinte d'origine Jaune Jasmin. Les trains roulants furent également revus lors de cette opération.

Aujourd'hui cette automobile se présente dans un très bel état mécanique comme esthétique.

In 1952, Triumph presented the 20TS prototype that paved the way for the TR2, and all its descendants. The recipe was simple: a small, reliable engine, a slim body as elegant as it was sporty, to be enjoyed with the wind in your hair. In 1969, faced with shrinking budgets following its dissolution into the British Leyland group, Triumph was unable to create a car from scratch, and took the TR5 as the basis for its new model.

Designed by Karmann, this convertible remained in the same vein as the TR4 and TR5, but with a virile look concealing traditional technical solutions. While the interior remained largely unchanged from the TR4 and TR5, the TR6 nonetheless improved its performance with a new independent rear axle and Lucas fuel injection, enabling the engine to deliver 150 hp. This Triumph TR6 was first registered in England on April 07, 1971, equipped with the desirable and powerful Lucas injection, the in-line 6-cylinder develops 150 hp. In 2012, after more than 40 years in the UK, this beautiful TR6 arrived in France.

In 2018, the body was completely rebuilt and the mechanics overhauled by a specialist in Vienna. The injection pump was then replaced and the car repainted in its original Jasmine Yellow hue. The running gear was also overhauled.

Today, the car is in excellent condition, both mechanically and aesthetically.



89.

1978 MG B

15 000 - 20 000 €

N° de série : GHN5UJ451809G
Carte grise de collection
Roadster mythique

Au début des années 1950, l'emblématique Morris Garage britannique était distancé par ses concurrents, aussi bien en termes de technologie que de design. Afin de renouveler la gamme, l'ingénieur Albert Sydney Evener prit la tête des opérations de développement chez MG. Son succès, entraîna le lancement de la MG B. Lancé dès 1962, ce roadster le sera également en version GT à partir de 1965. Son moteur initial est un moteur BMC Série-B de 4 cylindres en ligne avec 1,8 L de cylindrée, à double carburateurs S.U. Il exista quatre versions différentes de ce modèle, les successives MK1, MK2, MK3 et MK4.

Sur le plan de la carrosserie, le modèle initial se voit modifié à partir de 1975, notamment pour répondre aux nouvelles réglementations américaines. Sont ainsi rajoutés des pare-chocs en polyuréthane, un rehaussement de la garde au sol de trois centimètres, et une « dépollution » du moteur.

La production de la mythique MG B, cesse en 1980, toutefois les MG A et MG B resteront pendant encore quelques années les cabriolets les plus produits au monde.

L'exemplaire que nous proposons à la vente fait partie des derniers exemplaires produits. Lors de sa restauration, des pare-chocs chromés, conformes au style originel de la voiture ont été installés. Dans un bel état cette MG est prête à arpenter les belles routes de France.

In the early 1950s, the iconic British Morris Garage was lagging behind its competitors in terms of both technology and design. To renew the range, engineer Albert Sydney Evener took charge of development at MG. His success led to the launch of the MG B. Launched in 1962, this roadster was also available in a GT version from 1965. Its initial engine was a BMC B-Series in-line 4-cylinder with 1.8 L displacement, with twin S.U. carburetors. There were four different versions of this model, the successive MK1, MK2, MK3 and MK4.

In terms of bodywork, the initial model was modified from 1975 onwards, in particular to comply with new American regulations. Polyurethane bumpers were added, the ground clearance was raised by three centimeters, and the engine was «depolluted». Production of the legendary MG B ceased in 1980, but the MG A and MG B remained the world's most popular convertibles for several years to come.

The example we are offering for sale is one of the last to be produced. During its restoration, chrome bumpers were fitted, in keeping with the car's original style. In beautiful condition, this MG is ready to take to the roads of France.



N° de châssis : 5048786
Collector italien
Carte grise française

90.

1979 ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT 1500

12 000 - 18 000 €

L'Alfasud est une petite voiture d'entrée de gamme du constructeur italien, produite de 1972 à 1984. En 1976, ce modèle se décline en un coupé qui sera nommé Sprint. D'un plan purement esthétique, la Sprint ressemble davantage à l'Alfetta GTV qu'à l'Alfasud de base. Elle arbore un look racé avec notamment un parebrise plus incliné, une glace arrière également plus à plat façon fastback et des boucliers avant et arrière légèrement plus proéminents. Côté mécanique, la Sprint se décline en trois motorisations boxer différentes : un 1.3 de 76 ch et dès 1978 un 1.3 de 79 ch et un 1.5 de 95 ch.

En 1983, l'Alfasud subit un restylage et se voit attribuer des parechocs en plastique, un nouvel intérieur et des feux plus larges.

L'exemplaire présenté est une Alfasud Sprint de 1979, l'un des 116 552 exemplaires produits.

D'un bon état général, cette petite sportive est une vraie capsule temporelle des années 80, équipée d'un webasto et d'un kit carrosserie modernisant la ligne. Equipée du 1500 de 95 chevaux, le moteur le plus puissant disponible à l'époque. Comme l'Alfasud berline, le sprint dispose d'une excellente tenue de route associée à un pétillant moteur boxer. Petit coupé comme on en fait plus, cette belle Alfa Romeo n'attend plus que vous.

The Alfasud is a small entry-level car from the Italian manufacturer, produced from 1972 to 1984. In 1976, the model was upgraded to a coupé, to be named Sprint. From a purely aesthetic point of view, the Sprint looks more like the Alfetta GTV than the basic Alfasud. It boasts a racy look, with a more raked windscreen, a flatter fastback-style rear window and slightly more prominent front and rear fascias. Mechanically, the Sprint was available with three different boxer engines: a 1.3 with 76 hp, and from 1978 a 1.3 with 79 hp and a 1.5 with 95 hp.

In 1983, the Alfasud was restyled with plastic bumpers, a new interior and wider headlamps.

The example presented is a 1979 Alfasud Sprint, one of 116,552 produced.

In generally good condition, this little sports car is a true time capsule of the '80s, equipped with a webasto and a body kit to modernize the lines. Equipped with a 95 hp 1500, the most powerful engine available at the time. Like the Alfasud sedan, the Sprint boasts excellent roadholding combined with a sparkling boxer engine. A little coupe like no other, this beautiful Alfa Romeo is just waiting for you.



91.

1982 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1600

15 000 - 20 000 €

N° de série : WVWZZZ17ZCW581153
Bel état de présentation
Même propriétaire depuis 21 ans
Carte grise française
Sans réserve

Véritable icône des années 80, la Golf 1 GTI a marqué les esprits. Le 11 septembre 1975, le salon de l'Automobile de Francfort ouvre ses portes avec une attraction majeure sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps » fera l'effet d'une bombe. La Golf GTI, l'idole de toute une génération, a été une véritable révolution au sein de l'industrie automobile. Volkswagen habitué aux rondeurs, avec sa coccinelle, décide de rentrer dans les standards esthétiques de l'époque en créant une voiture compacte, sobre, aux lignes tendues, un brin agressive. Mais là où Volkswagen est très fort c'est que le constructeur invente l'appellation GTI : Grand Tourisme à Injection.

Cette Volkswagen Golf GTI 1600 cm³ fut mise en circulation le 28 mai 1982.

Nous retrouvons sa trace en 1997, année où elle est acquise par un amateur isérois. Celui-ci la cède en 1998. En 2002, elle est vendue à son propriétaire actuel, celui-ci l'utilisera avec parcimonie, respectant l'entretien recommandé.

En 2011, il fait repeindre intégralement la voiture. Depuis la voiture a été conservée dans les meilleures conditions. Aujourd'hui elle se trouve dans un bel état, vendue sans réserve elle représente une belle opportunité pour tout amateur de la marque.

A true icon of the '80s, the Golf 1 GTI left a lasting impression. On September 11, 1975, the Frankfurt Motor Show opened its doors with a major attraction on the Volkswagen stand: the Golf GTI. The «fastest Volkswagen ever» was a bombshell. The Golf GTI, the idol of an entire generation, was a revolution in the automotive industry. Volkswagen, accustomed to the curves of its Beetle, decided to fit in with the aesthetic standards of the time by creating a compact, sober car with taut, slightly aggressive lines. But where Volkswagen really came into its own was when it coined the name GTI: Grand Tourisme à Injection. This Volkswagen Golf GTI 1600 cm³ was launched on May 28, 1982.

We tracked it down in 1997, when it was acquired by a local enthusiast. He sold it in 1998. In 2002, it was sold to its current owner, who used it sparingly, respecting the recommended maintenance schedule.

In 2011, he had the car completely repainted. Since then, the car has been kept in the best possible condition. Today, it's in beautiful condition, and sold without reserve, it represents a great opportunity for any marque enthusiast.



Type 20CD62
N° châssis : VSC20CD6201852187
Carte grise française.
Très belle restauration



92.

1989 PEUGEOT 205 GTI 1,9 L

20 000 - 25 000 €

La 205 GTI 1,9 L forte de 130 ch est une petite sportive redoutable capable de rivaliser avec des autos bien plus puissantes dès que le tracé se fait sinueux.

Esthétiquement, la GTI se distingue par des extensions d'aile, des baguettes latérales de couleur, des phares longues portées et des jantes alliages.

Notre 205 GTI 1.9 a été immatriculée pour la première fois en mars 1989. Le véhicule a subi dernièrement une restauration importante au cours de la dernière année. Le moteur, la carrosserie et les trains roulants ont été refaits. Comme en témoigne un impressionnant dossier de photos et de factures.

The 130hp 205 GTI 1.9 L is a formidable little sports car, capable of competing with much more powerful machines as soon as the road gets twisty.

Aesthetically, the GTI is distinguished by fender extensions, colored side strips, long-span headlights and alloy wheels.

Our 205 GTI 1.9 was first registered in March 1989. The vehicle has undergone a major restoration over the past year. The engine, body and running gear were all rebuilt. An impressive file of photos and invoices testifies to this.

N° de série : ZFFSP44B000103599
Boîte mécanique
74 900 kilomètres
Même propriétaire depuis 2007
Livrée neuve chez POZZI
Carte grise française



93.

1996 FERRARI 456 GT

50 000 - 60 000 €

La Ferrari 456 est la remplaçante de la 412. Les Ferrari 2+2 occupent une place importante dans la production de Maranello. Outre leur avantage de convivialité, elles ont pour elles leur fidélité au V12 en position avant et l'élégance de la discrétion. La 456 fut présentée en avant-première à Bruxelles par Luca di Montezemollo et Sergio Pininfarina à l'occasion de la célébration du 40e anniversaire du Garage Francorchamps. Marquant le retour à la tradition des GT 2 + 2 à moteur V12 avant, la Ferrari 456 marie l'habitabilité à une ligne de berlinette et le confort bourgeois à des performances exceptionnelles.

Notre exemplaire, français d'origine fut livré neuf chez Charles Pozzi, en 1996. Son premier propriétaire, parisien conservera la voiture quelques années avant de la céder à un autre amateur de la région. En 2007, celle-ci est acquise par son propriétaire actuel, ancien propriétaire d'une concession Nissan et grand collectionneur de japonaises. Comme l'ensemble de sa collection, la Ferrari fut entretenue par ses mains expertes avec exclusivement des pièces d'origine. En 2018, insatisfait de l'usure de sa peinture, il fit repeindre intégralement la voiture dans sa teinte d'origine. Cette année, la distribution a été remplacée ainsi que les pneus avant et la centrale de clignotant.

Notre essai routier a pu confirmer la santé du V12, la fameuse boîte de vitesse accentue largement l'expérience de conduite. Collecteur dont la valeur est en ascension, la 456 est la dernière Ferrari V12 équipée de la fameuse boîte mécanique encore accessible. Alors ne laissez pas passer cette belle opportunité.

The Ferrari 456 is the successor to the 412. Ferrari 2+2 models occupy an important place in Maranello production. In addition to their user-friendliness, they are characterized by their loyalty to the front-mounted V12 and the elegance of discretion. The 456 was previewed in Brussels by Luca di Montezemollo and Sergio Pininfarina to mark the 40th anniversary of Garage Francorchamps.

Marking a return to the tradition of the GT 2 + 2 with V12 front engine, the Ferrari 456 combines spaciousness with berlinette styling and bourgeois comfort with exceptional performance. Our original French model was delivered new to Charles Pozzi in 1996. Its first owner, a Parisian, kept the car for several years before selling it to another local enthusiast. In 2007, the car was acquired by its current owner, former owner of a Nissan dealership and avid collector of Japanese cars. Like the rest of his collection, the Ferrari was maintained by his expert hands using only original parts. In 2018, dissatisfied with its worn paintwork, he had the car completely repainted in its original hue. This year, the timing gear was replaced, as were the front tires and turn signal center.

Our test drive confirmed the health of the V12, and the famous gearbox greatly enhances the driving experience.

A collector's item whose value is rising, the 456 is the last Ferrari V12 equipped with the famous mechanical gearbox still available. So don't let this opportunity pass you by.





94.

1991 BMW 850I

20 000 - 25 000 €

N° de série : WBAEG21060CB00548
Carte grise française
Bel état général

C'est en 1989 au Salon international de l'automobile de Francfort que BMW dévoile sa BMW 850i (qui sera produite jusqu'en 1999). Elle est l'œuvre de Klaus Kapitza. Son capot plongeant, ses lignes à part entière, l'absence de piliers lui offrent une élégance folle et une dynamique exceptionnelle. Si son allure suffit à séduire le public au premier regard, ce qu'elle cache sous son long capot fera succomber les plus réticents. Un moteur V12 de 5 litres de cylindrée qui développait 300 ch. Côté avancée technologique, on notait déjà le contrôle automatique de stabilité, de traction, une direction assistée sensible à la vitesse et le système de contrôle électronique de l'amortissement.

Notre exemplaire, fut livré neuf en 1991. En bel état général, il fut toujours suivi et entretenu. Dernièrement, les pneus ainsi que les freins ont été remplacés. Véritable GT de haute volée, cette 850i représente une belle opportunité au regard du prix de son équivalent moderne.

In 1989, at the Frankfurt International Motor Show, BMW unveiled its BMW 850i (produced until 1999). It was designed by Klaus Kapitza. Its plunging hood, full-fledged lines and lack of pillars give it a wild elegance and exceptional dynamics. If its looks are enough to seduce the public at first glance, what it hides under its long hood will make even the most reluctant succumb. A 5-liter V12 engine developing 300 hp. Technological advances included automatic stability and traction control, speed-sensitive power steering and electronic damping control.

Our example was delivered new in 1991. In good condition throughout, it has always been serviced and maintained. Recently, the tires and brakes were replaced. A true high-flying GT, this 850i represents a great opportunity when compared to the price of its modern equivalent.



95.

1983 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800

15 000 - 20 000 €

N° de série : WVWZZZ17ZBW148896
Bel état de présentation
Récemment restaurée
Carte grise de collection

Véritable icône des années 80, la Golf 1 GTI a marqué les esprits. Le 11 septembre 1975, le salon de l'Automobile de Francfort ouvre ses portes avec une attraction majeure sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps », Elle fera l'effet d'une bombe. La Golf GTI, l'idole de toute une génération, a été une véritable révolution au sein de l'industrie automobile. Volkswagen habituée aux rondeurs, avec sa coccinelle, décide de rentrer dans les standards esthétiques de l'époque en créant une voiture compacte, sobre, aux lignes tendues, un brin agressive. Mais là où Volkswagen est très fort c'est que le constructeur invente l'appellation GTI : Grand Tourisme à Injection. En 1983, pour la première fois, la mécanique évolue et passe au moteur 1800cm³, la puissance reste quasiment la même mais plus de couple. Cette petite modification rend la voiture beaucoup plus souple et disponible que la précédente tout en faisant progresser de manière notable les performances.

Cette Volkswagen Golf GTI 1800 cm³ fut mise en circulation le 26 septembre 1983 par le garage Dubuquoy à Creil.

Dans une très belle teinte verte, cette Golf se trouve dans un très bon état général. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien d'époque, et sort de travaux importants (embrayage, démarreur, trains roulants). Ainsi ce bel exemplaire à la cote montante n'attend plus qu'un amateur pour prendre la route.

A true icon of the '80s, the Golf 1 GTI left a lasting impression. On September 11, 1975, the Frankfurt Motor Show opened its doors with a major attraction on the Volkswagen stand: the Golf GTI. «The fastest Volkswagen ever». It's going to be a bombshell. The Golf GTI, the idol of an entire generation, was a revolution in the automotive industry. Volkswagen, accustomed to the curves of its Beetle, decided to fit in with the aesthetic standards of the time by creating a compact, sober car with taut, slightly aggressive lines. But where Volkswagen really came into its own was when it invented the name GTI: Grand Tourisme à Injection. In 1983, for the first time, the powertrain was upgraded to an 1800cm³ engine, with virtually the same power but more torque. This small modification made the car much more flexible and available than its predecessor, while significantly improving performance.

This Volkswagen Golf GTI 1800 cm³ was launched on September 26, 1983 by the Dubuquoy garage in Creil.

In a beautiful green hue, this Golf is in very good overall condition. It is accompanied by its period service booklet, and has just undergone major work (clutch, starter, running gear). This beautiful example, with its rising value, is just waiting for an enthusiast to take it out on the road.



N° de série : VF7AZKA0076KA1201
Récemment restaurée
Rare première série
Carte grise de collection

96.

1981 CITROËN 2CV6 CHARLESTON

15 000 - 20 000 €

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

Le modèle que nous vous présentons fut livré neuf le 01 juillet 1981 en Italie. Il s'agit d'une des premières 2CV charleston, produites en série limitée pour l'année 1981. En excellent état cette automobile a été récemment restaurée. Le châssis, les planchers et les bas de caisse ont été refaits ou remplacés. La sellerie est neuve tout comme l'embrayage les pneus et les amortisseurs. Pour ce qui est du moteur, celui-ci a été révisé et fonctionne bien. Le compteur affiche 2160 km, ce qui laisse penser à un kilométrage réel de 102 000 km.

Récemment importée d'Italie cette belle charleston se distingue en étant une des toutes premières fabriquées, beaucoup moins courante que les autres millésimes.

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

The model presented here was delivered new to Italy on July 01, 1981. It is one of the first 2CV charleston, produced in a limited series for the year 1981. In excellent condition, this car has recently been restored. The chassis, floorboards and rocker panels have been redone or replaced. The upholstery is new, as are the clutch, tires and shock absorbers. The engine has been overhauled and is running well. The odometer shows 2160 km, which suggests an actual mileage of 102,000 km.

Recently imported from Italy, this beautiful charleston stands out as one of the very first to be built, far less common than other vintages.



N° de série : WVWZZZ19ZFW7B596
Titre de circulation espagnol
Bel état général
Bien optionnée

97.

1985 VOLKSWAGEN GOLF 2 GTI

10 000 - 15 000 €

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

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

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

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

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

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

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

It's rare to find a Golf 2 GTI that hasn't suffered the ravages of tuning. This is a rare opportunity for enthusiasts of the brand.

N° de série : SCAZK29EXYCX68078
Dernière Rolls Royce fabriquée à Crewe
389 exemplaires fabriqués
Carte grise française



98.

2000 ROLLS ROYCE CORNICHE V

100 000 - 120 000 €

Lancée en janvier 2000, la Corniche V est à son lancement, la voiture la plus chère du monde avec un prix de 2.5 millions de francs (534 000 euros actuels). Elle est la dernière Rolls Royce équipée du fameux V8 6.75 qui a fait la réputation de la marque. Cousine de la Bentley Azure elle partage avec elle son châssis et le moteur turbocompressé, une grande première pour une corniche. Cette proximité s'explique par le fait qu'elle est la première et seule Rolls Royce développée lors de la courte période où Rolls Royce appartenait à Volkswagen.

Comme toute bonne Rolls Royce, son habitacle se pare des meilleurs cuirs et essences de bois existantes. A l'extérieur, elle reprend les lignes de la Silver Séraph lancée quelques années avant. Reprenant l'esprit des corniches précédentes, elle s'en distingue par sa modernité et par la qualité de fabrication générale.

Sa carrière prend fin en 2002 lors du rachat de la marque par BMW, elle ne sera remplacée qu'en 2007 par la Phantom Drophead coupe.

Notre exemplaire, fut livré en 2000 aux Etats Unis. Son premier propriétaire la conservera 9 ans avant de la céder en 2009 à un second propriétaire américain. Celle-ci sera ensuite acquise en 2011 par un amateur français qui l'importera et la conservera 9 ans. Le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2021. Régulièrement entretenue, la mécanique fonctionne bien tout comme les divers systèmes électroniques.

Cette Corniche avec ses 389 exemplaires fabriqués est une des Rolls Royce les plus rares de l'après-guerre.

Launched in January 2000, the Corniche V was the world's most expensive car at 2.5 million francs (534,000 euros today). It is the last Rolls Royce to be equipped with the famous 6.75 V8 that has made the brand's reputation. A cousin of the Bentley Azure, it shares its chassis and turbocharged engine - a first for a corniche. This proximity is explained by the fact that it was the first and only Rolls Royce developed during the short period when Rolls Royce was owned by Volkswagen.

Like all Rolls Royces, its interior is adorned with the finest leathers and woods available. On the outside, it follows the lines of the Silver Seraph launched a few years earlier. The spirit of its predecessors is echoed in its modernity and overall build quality.

Its career came to an end in 2002 when the brand was taken over by BMW, and it was not replaced until 2007 by the Phantom Drophead Coupe.

Our example was delivered to the USA in 2000. Its first owner kept it for 9 years, before selling it in 2009 to a second American owner. In 2011, it was acquired by a French enthusiast, who imported it and kept it for 9 years. The current owner acquired it in 2021. Regularly serviced, the mechanics work well, as do the various electronic systems.

With 389 examples built, this Corniche is one of the rarest Rolls Royces of the post-war era.



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

ÉPOQU'AUTO :
Automobiles & Motos
de Collection

Samedi 11 novembre à 14h

Hall 6, sortie Eurexpo, bd de l'Europe
69686 Chassieu Cedex France

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

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

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

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

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

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

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

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

ÉPOQU'AUTO :
Automobiles & Motos
de Collection

Dimanche 12 novembre à 14h

Hall 6, sortie Eurexpo, bd de l'Europe
69686 Chassieu Cedex France

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 Synev 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

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'efficacité 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-entourage, 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 précède 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. Si l'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 clerks 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 enchérissez 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 pourrions 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 plaît 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

Païement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
 - 1 000 € pour les commerçants
 - 1 000 € pour les particuliers français
 - 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :

HSBC FRANCE

Titulaire du compte

Osenat

9-11, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER

Code banque : 30056

Code guichet : 00811

No compte : 08110133135

Clé RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 442 614 384 00042

APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

Enlèvement des achats - Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement.

Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de OSENAT.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre

livraison de leurs lots après la vente.

Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

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

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.

Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit « Passeport ») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles(1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Éléments 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 que 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 Synev 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. Automobiles: 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 convenience, 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 responsibility 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 findings 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 your own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who will transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter will be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substitutes 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 your 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 hold 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 be 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 bids and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a "top limit" - the hammer price to which you would stop bidding if you were attending the auction yourself

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale. We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. 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 immediately after the sale and may be made by the following method:

- checks in euro
- cash within the following limits:
 - 1.000 euros for trade clients
 - 1.000 euros for French private clients
 - 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

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

Collection of Purchases - Storage fees

Purchases can only be collected after payment in full in cleared funds has been made to Osenat.

Purchased lots will become available only after payment in full 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 submit 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 brackets 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.



Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)6 40 79 60 50
l.derusse@osenat.com

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

Restez vigilant !

EN 2024 | LA COLLECTION D.D.T
Une histoire française

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.OSEMAT.COM