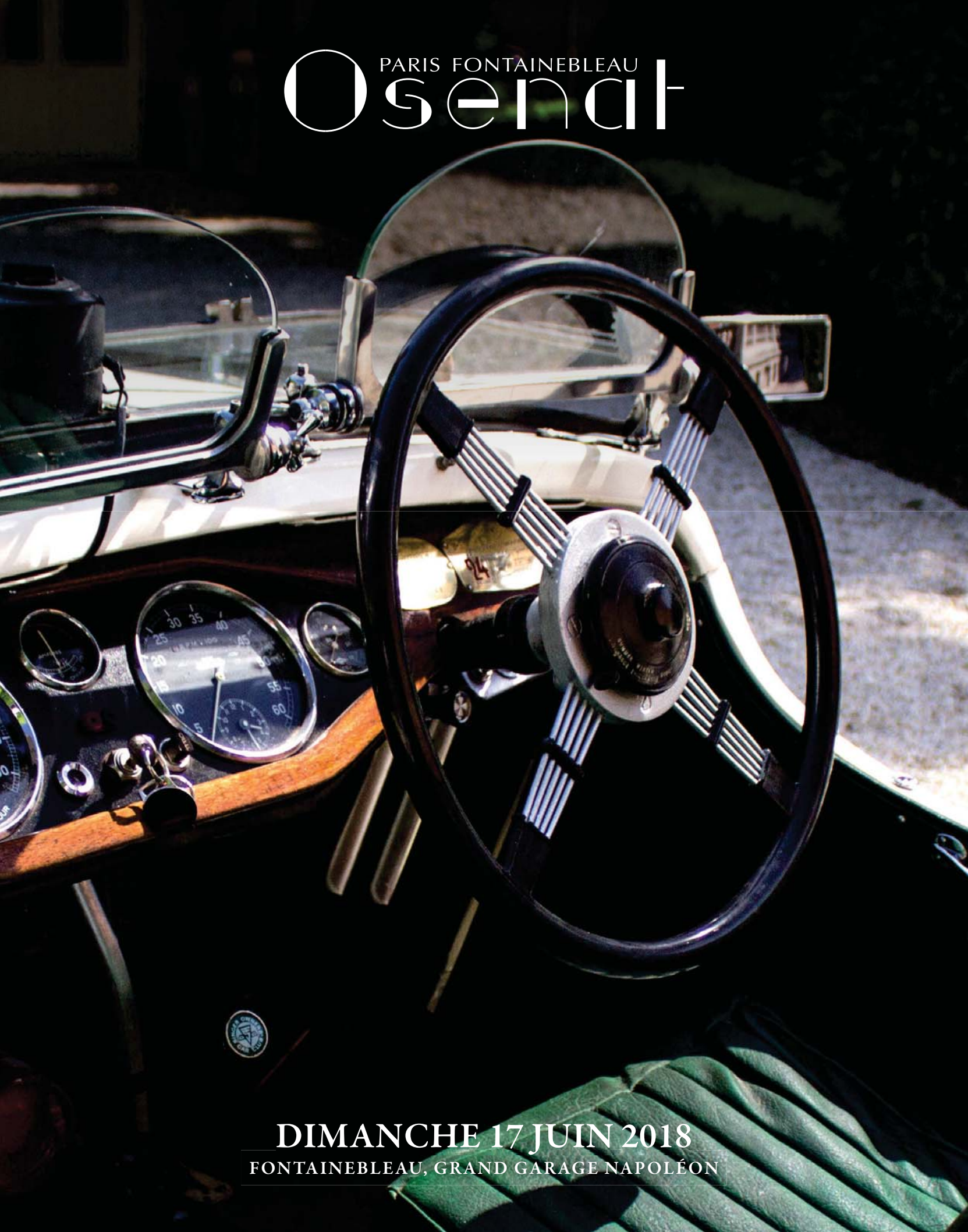
PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat



DIMANCHE 17 JUIN 2018

FONTAINEBLEAU, GRAND GARAGE NAPOLÉON

AUTOMOBILIA EXPERTS

Gérard PRÉVOT
+33 (0)6 75 37 54 59
torperard@aol.com

Estelle PERRY
+33 (0)6 63 20 76 74
perry.automobilia@hotmail.fr

AUTOMOBILES SPÉCIALISTES

Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Olivier LEGLEYE
+33 (0)6 68 95 47 94
o.legleye@osenat.com

Cyril GAUTIER
+33 (0)6 86 21 22 11
cyril@art-of-racer.com

Alain GAUCHET
+33 (0)6 07 69 11 94
gauchet.osenat@orange.fr

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Priseur

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

Annabelle REBELO
Administration du département
Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
a.rebelo@osenat.com

Loïc MASCHI
Spécialiste du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 70 62 64 18
l.maschi@osenat.com

DATE ET LIEU VENTE

Dimanche 17 Juin 2018
Automobilia 10h
Automobiles 14h30
Grand Garage 'Napoléon'
5 rue royale 77300 Fontainebleau

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Jeudi 14 juin de 10h à 19h
Vendredi 15 juin de 10h à 19h
Samedi 16 juin de 10h à 19h
Dimanche 17 juin de 10h à 12h

ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

Nous sommes à votre disposition pour organiser des enchères téléphoniques pour les automobiles inscrites dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 58
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

CONDITIONS DE VENTE

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

English version available on www.osenat.com

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

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

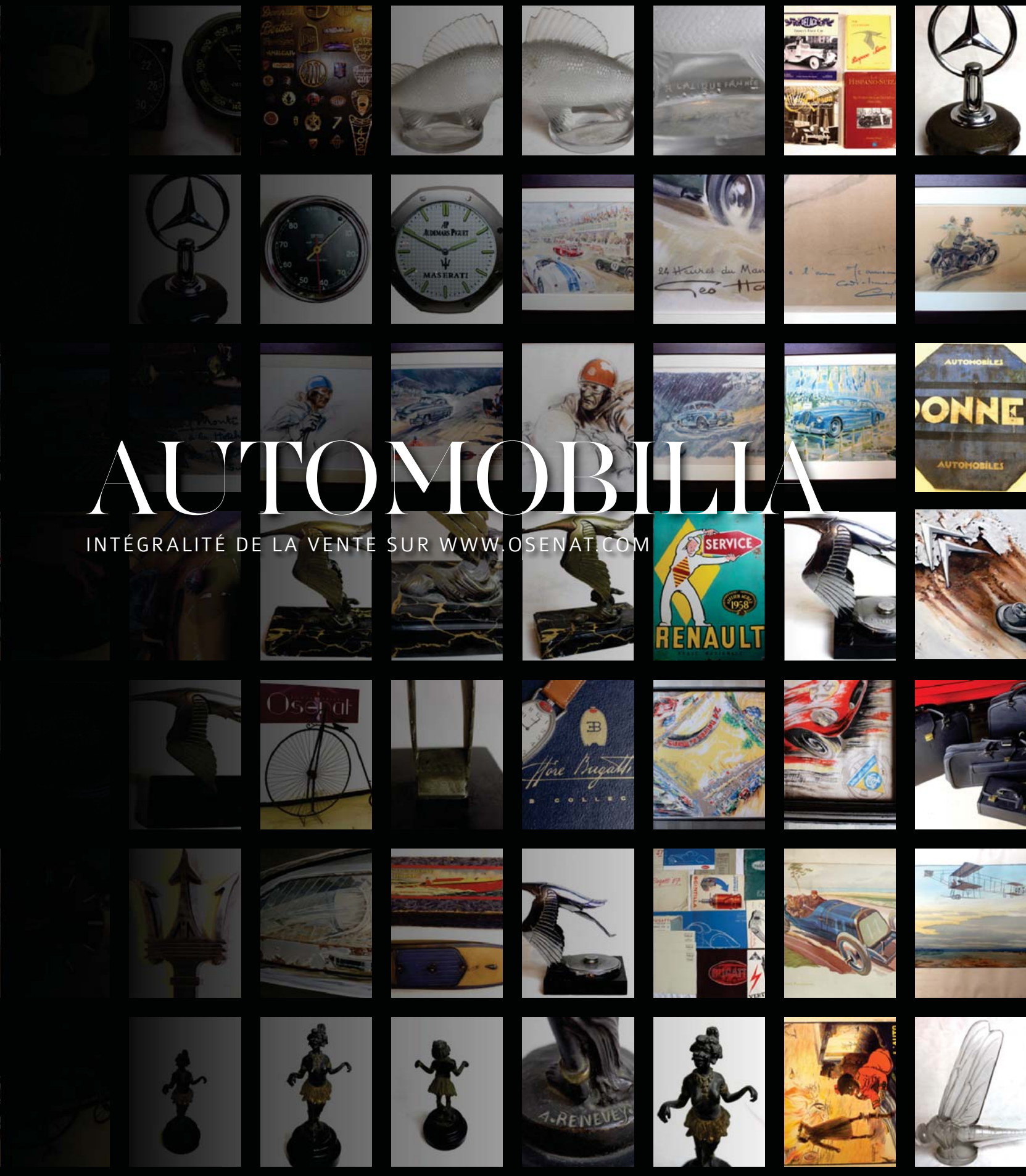
Osenat.Auctions
OsenatSVV
osenatautomobiles

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

VENTE DIMANCHE À 10H : N°1 À 150

AUTOMOBILIA

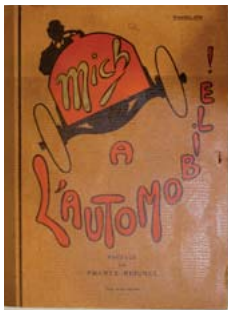
INTÉGRALITÉ DE LA VENTE SUR WWW.OSENAT.COM



N°4

«Documentation – Bugatti et autres»

200 / 350 €



N°9

Mich (Michel Liedaux, 1881 – 1923)

« A l'Automobile »

300 / 500 €

N°12

« Livres sur les marques Hispano-Suiza, Delage et Renault »

100 / 200 €

N° 26

Canot « Racer II » par Hornby France, 1938/39

130 / 200 €

N° 48

Ernest MONTAUT (1879- 1909)

«Rigal sur Bayard Clément, Premier des voitures françaises»

300 / 500 €

N° 53

Gamy (présumée Marguerite Montaut)

« Grand Prix de la Champagne »

400 / 600€

N° 57

«Vélocipède »

400 / 600 €

N° 59

A. RENEVEY

«La Vénus Noire»

900 / 1 500 €

N° 64

Louis HOUPIN (XXe)

« Extincteur L'Isoflam »

1 400 / 1 200 €

N°78

Chocolatière «Panne d'essence»

500 / 800 €

N° 76

Renée LALIQUE (1860-1945)

« Grande libellule »

3 000 / 5 000 €

N° 81

"Grand Bi »

500 / 800 €

AUTOMOBILIA

N° 88
« Renault Service »
400 / 600 €

N° 97
Florence GIACOBETTI (né en Juin 1956)
« Coffre DS »
600 / 800 €

N° 102
«Gonfleur Michelin»
300 / 500 €

N° 106
JUKE BOX
« Machine à sous»
400 / 600 €

N° 111
« Compte tours enregistreur Jaeger et Tachymètre. »
300 / 500 €

N° 112
« Badges et insignes de radiateur »
200 / 350 €

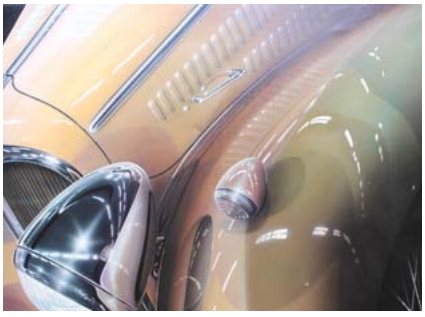
N° 114
Renée LALIQUE (1860-1945)
« Perche »
800 / 1 500 €

N° 128
« Mercedes Benz 1924-1926 »
700 / 1 000 €

N° 131
« Compte tours Smith avec mouchard »
350 / 500 €

N° 145
Plaque DONNET
« Automobiles Donnet »
300 / 500 €

N° 152
PLAQUE MOBILGAS
« Plaque émaillée Mobilgas »
400 / 600 €



N° 157
Yacoub KAPICA (Né en 1948, Pologne)
« Delahaye 135 »
3 300 / 5 000 €

N° 169
"Bugatti, montre «CALANDRE» vers 1990"
3 500 / 5 000 €

N° 160
François Victor BAZIN (1897-1956)
« Trophée Hispano-Suiza » « Cigogne »
1 300 / 1 800 €

N° 161
François Victor BAZIN (1897-1956)
«Mascotte Hispano-Suiza» «Cigogne»
1 000 / 1 500 €

N° 162
Caisse de transport- Castrol
900 / 1 300 €

N° 171
« Foulard, 24 Heures du Mans »
400 / 600 €

N° 175
« Bagages Schedoni pour Ferrari »
2 000 / 3 000 €

N° 179
«Horloge Maserati»
400 / 600 €

N° 180
Florence GIACOBETTI (né en Juin 1956)
«Trident Maserati»
300 / 500 €

N° 136

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Les 24 Heures du Mans 1952 »

600 / 900 €

N° 137

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Couple à Moto »

500 / 700 €

N° 138

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Rallye Monte Carlo, à la Hotchkiss victorieuse - 1932 »

600 / 900 €

N° 139

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Pilote au casque Bleu »

600 / 1 000 €

N° 140

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« 14 records du Monde, Aronde Simca à Montlhéry »

600 / 900 €

N° 141

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Pilote au casque rouge »

850 / 1 200 €

N° 142

Géo Ham (1900 – 1972)
« Rallye Monte Carlo, 1958, la Dauphine Renault »

600 / 900 €

N° 143

Géo HAM
(Georges Hamel, 1900- 1972)
« Rallye Monté Carlo 1951 »

600 / 900 €

N° 136

N° 137

N° 138

N° 139

N° 140

N° 141

N° 142

N° 143

N° 200

2013

LAZARETH LEOPOL

Modèle unique - Moteur 1203 cm³
Numéro de série VF9LEOPOL00832001
Carte grise française

20 000 / 25 000 €

Créée par Ludovic Lazareth, l'entreprise du même nom s'est forgée une importante réputation dans le monde de la préparation auto, moto et tricycle sur mesure. Si ses réalisations ont pu séduire différentes célébrités à travers le monde voire même le monde du cinéma par le biais de Babylon AD de Mathieu Kassovitz.

Pour ce projet sur base de Buell XB12S, le petit constructeur français s'est appuyé sur un design à la fois épuré et agressif lié à d'étonnants ensembles de monofourche et de monobras ! Il s'agit là d'une moto unique, spécialement réalisée sur mesure suite à la demande d'un client. Motorisée par un bicylindre en V de 1203cm3 développant près de 100 chevaux, c'est bel et bien un roadster sportif que cette Lazareth. Bien sûr, cette préparation est homologuée pour la route sachant que Lazareth est officiellement reconnu et s'inscrit donc sur la carte grise de cette Leopol.

AUTOMOBILES DE COLLECTION

VENTE À 14H30

PLUS D'INFOS SUR WWW.OSENAT.COM

N° 201

1923

CITROËN 5HP TYPE C CABRIOLET

Châssis n° 20.306
Carte grise française

---

7 000 / 10 000 €

C'est à l'excellent Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il était aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble beaucoup dans sa conception. Deux ans après la sortie de la première Citroën, le type A, remplacé en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C. Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926. C'est dans une nouvelle usine de 7 hectares et située à Levallois que la plupart des 5HP sont sorties, cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation. En effet les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles. En 1925, il y avait 5 000 agents Citroën en France, ce réseau était redoutablement efficace. Le succès commercial fut énorme, cette voiture souvent jaune était surnommée la «Citron». La gamme «usine» des carrosseries disponibles étaient: la torpédo 2 places «cul de poule», la torpédo 3 places décalées en «faux trèfle» ou 3 places en «trèfle», le cabriolet 2 places appelé «Coupé docteur» et enfin la version utilitaire pour livraison surnommée la «boulangère». Les consommations d'essence et d'huile sont faibles, le coût d'entretien réduit à sa plus simple expression, l'équipement général est complet avec notamment une roue de secours avec pneu, phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à cet emblématique modèle de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60. Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite, rien n'a changé aujourd'hui! Le modèle présenté est un cabriolet de 1924, c'est la version luxe de la gamme surnommée le «coupé docteur». La finition haut de gamme comportait des boiseries intérieures, une capote étanche et des vitres latérales descendantes. Le tableau de bord est en aluminium et comporte un compteur, une montre et un ampèremètre. La jauge à essence, une Eureka pour 5 CV Citroën, se trouve sur le bouchon du réservoir. Les amortisseurs arrière sont présents et les phares sont des Cibié. Il n'y a qu'une seule porte, du côté passager, de l'autre se trouve la roue de secours. Esthétiquement le pare-brise est positionné plus loin du radiateur ce qui allonge l'auvent et donne beaucoup d'allure comparativement aux versions torpédos. Onéreuse, c'est une version bien plus confortable et beaucoup plus rare que les petites torpédos. Avec les ailes plates, il s'agit d'un exemplaire de la première version. Totalement d'origine au niveau de sa carrosserie et des boiseries ainsi que de la sellerie intérieure.

Notre petite 5 HP fut propriété du même amateur de 1968 à 2012 quand elle passait sous le marteau de Maître Osenat. Il avait de qui tenir puisque son grand père fut l'un des premiers concessionnaires de la marque à Fontainebleau. A l'époque 1968/1970, elle fut simplement repeinte dans le très élégant bordeaux disponible au catalogue. C'était la teinte d'origine de cette voiture puisque l'intérieur est rouge et d'origine. La capote et la sellerie furent aussi refaites. Pour des raisons de confort les roues ont été changées, les jantes d'origine accompagnent la voiture. Bien qu'il faille réviser la mécanique afin qu'elle revienne sur la route, elle connut au cours des dernières années, une réfection esthétique complète ainsi qu'un certain nombre de frais divers dont les factures accompagneront l'auto.

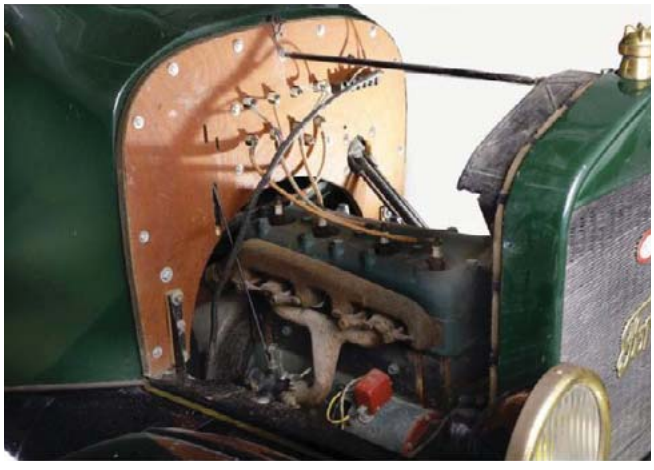
Il s'agit donc d'une belle opportunité d'acquérir une sympathique avant-guerre ayant toujours été choyée par ses précédents propriétaires.

N° 202

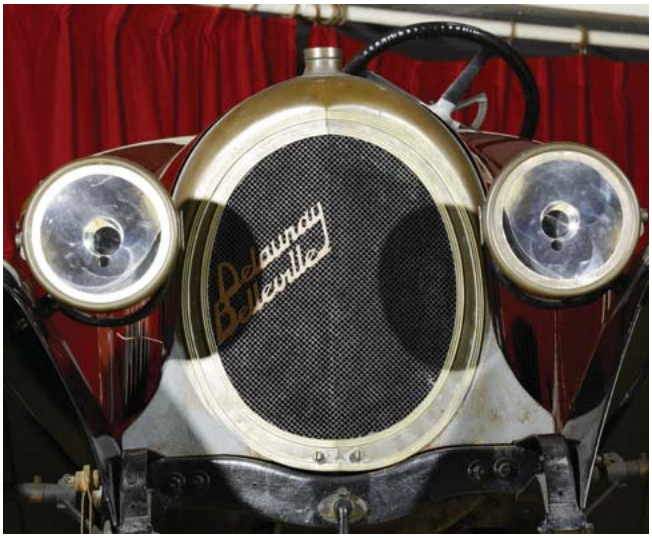
1924
FORD T

Châssis n ° 9 776 267
Carte grise de collection

10 000 / 12 000 €



La Ford T est considérée comme étant la première automobile à prix abordable, et la voiture qui a permis à la classe moyenne américaine de voyager. Ce succès provient du génie de Ford, notamment par l'innovation de la production de masse grâce aux lignes d'assemblage. La Ford T a été nommée voiture la plus influente du monde au 20ème siècle selon un sondage international.
La Ford T présentée à la vente est habillée d'une carrosserie roadster équipée d'une banquette arrière. Tournante, elle se présente en très bon état général, ses banquettes en cuir noir sont très bien conservées. C'est une belle opportunité d'acquérir un mythe de l'automobile.



N° 203

1924

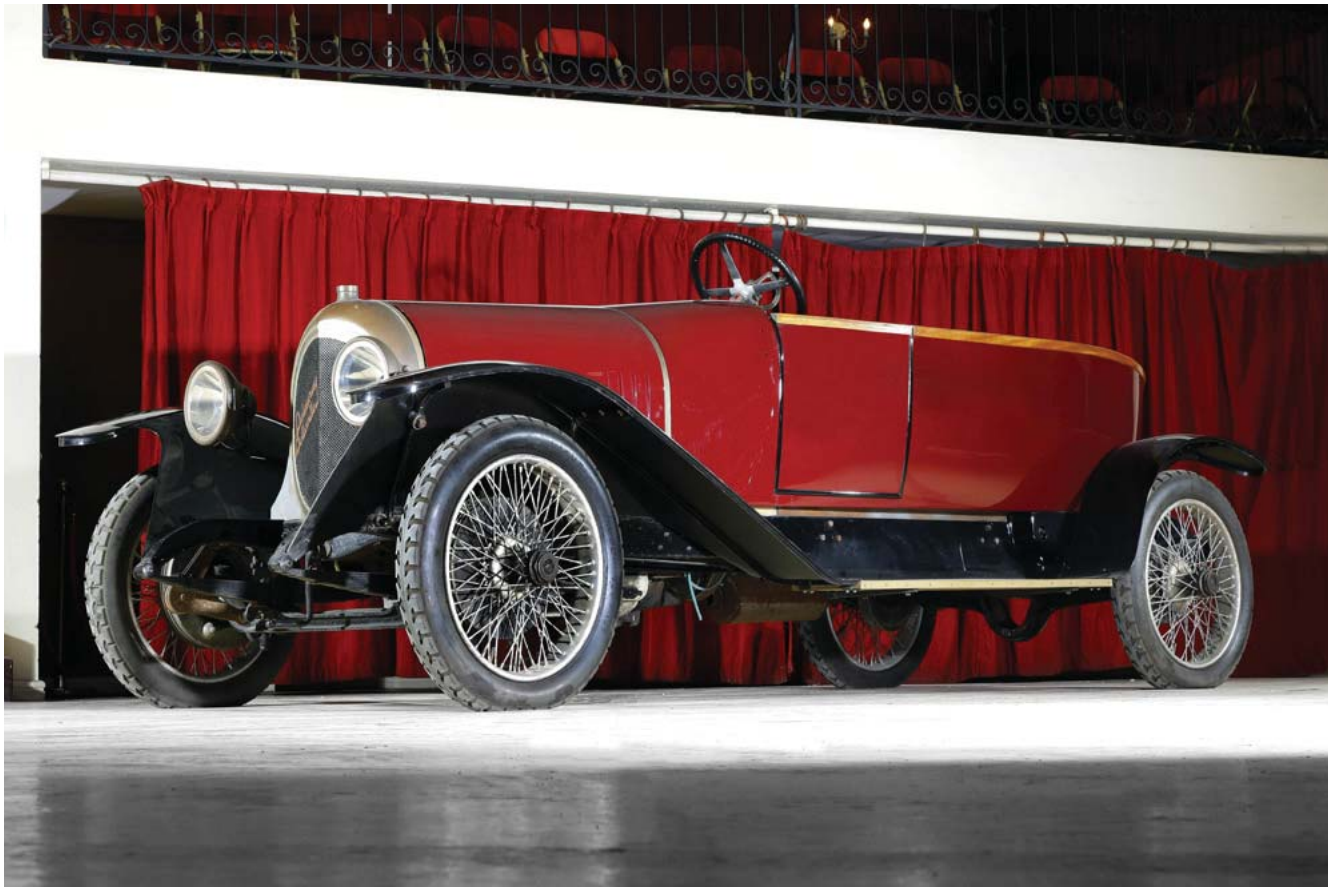
DELAUNAY-BELLEVILLE P4B SKIFF

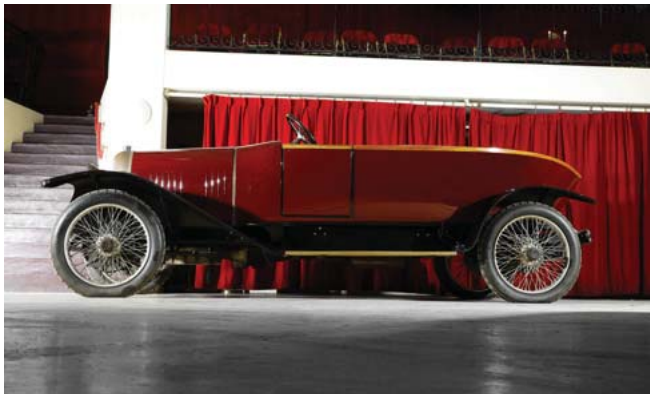
Numéro de série 12647
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Dans les années 1860, Louis Delaunay travaillait pour Julien Belleville au sein de son entreprise de chaudière. Il en épouse alors la fille, prenant le nom de Louis Delaunay-Belleville et se lance alors dans la construction d'automobiles en 1904. Très vite, l'entreprise s'est forgée une réputation auprès des grands de notre monde à l'instar du Tsar Nicolas II de Russie ou plus tard Trotski et Lénine. A la mort de Louis Delaunay-Belleville, la firme de Saint-Denis fut reprise par ses deux fils, Pierre et Robert Delaunay-Belleville. Conservant au catalogues leurs motorisations quatre et six cylindres, les automobiles Delaunay-Belleville accueillaient en 1922, la P4B, une 12CV mut par un quatre cylindres 2.6 litres à arbre à cames en tête.

Cet exemplaire restauré en partie affiche une sympathique carrosserie « skiff » mêlant tôle et bois vernis. Peinte en rouge sombre et noir, cette automobile affiche une grande élégance. Chaussée de pneus récents, elle est accompagnée d'un important lot de pièces comprenant un second moteur, un arbre de transmission ou une magnéto. Il s'agit d'un bel exemple de ces Rolls-Royce à la française qu'étaient les Delaunay-Belleville.





N° 204

c 1927
AMILCAR CGSS

Numéro de série 19132
Même propriétaire depuis 1985
Carte grise française

30 000 / 40 000 €

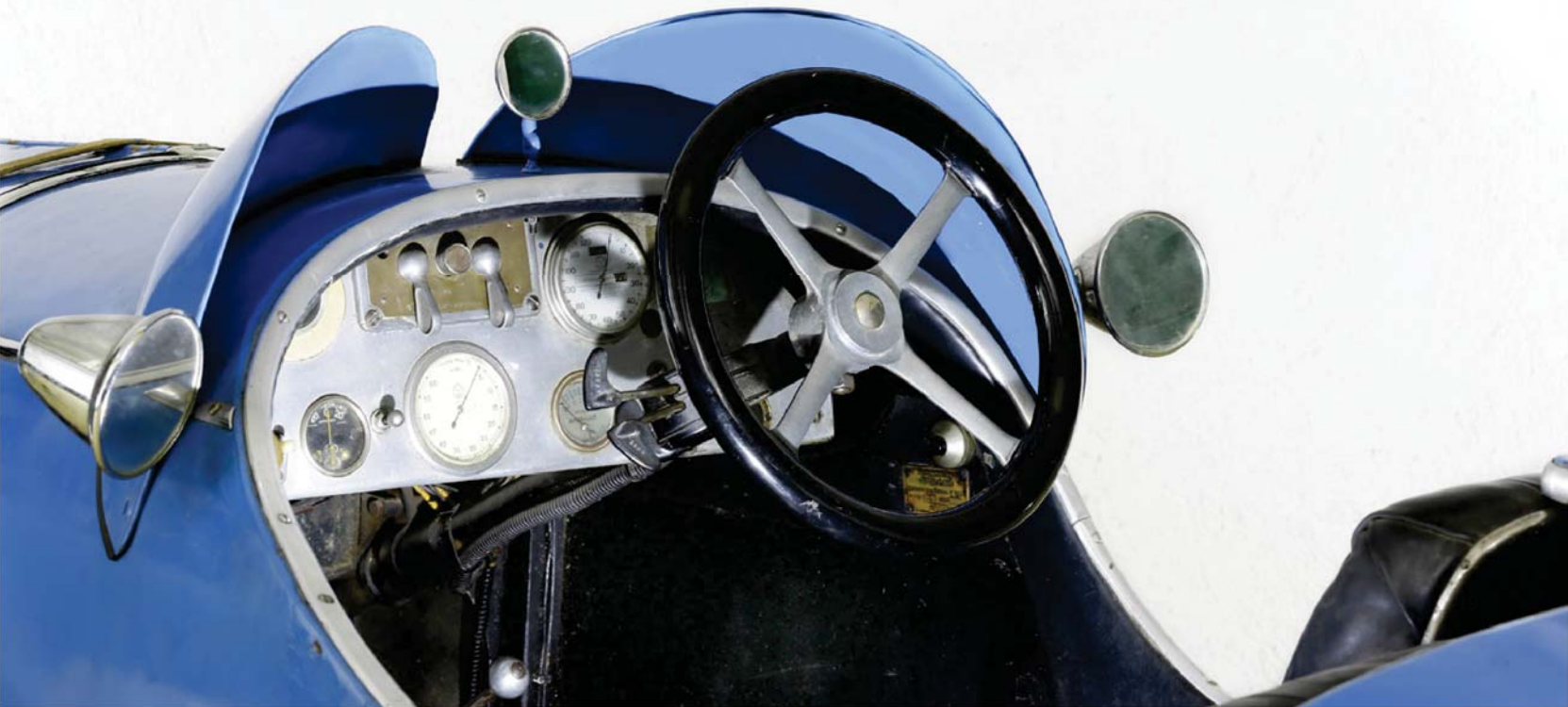
«Quand Salmson passe, Amilcar dépasse»! Amilcar est née de la rencontre de 4 hommes: André Morel et Edmond Moyet pour la partie technique et Emile Akar et Joseph Lamy pour la partie finance. André Morel travaillait pour la société Le Zèbre et Edmond Moyet était un collaborateur de Jules Salomon chez 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 motocycle et la voiturette. De nombreux cyclecars se feront également remarqués dans différentes compétions. 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. Au salon de l'automobile de 1923 Amilcar présente le nouveau modèle: le CGS! Ce dernier contient toutes les améliorations techniques apportées par la course. Le moteur du CS a été réalésé et est porté à 1 074 cm3, la culasse changée, l'arbre à cames est spécialement renforcé, les soupapes sont plus grosses, le tout offre ainsi 33 chevaux... Le châssis épouse parfaitement la carrosserie et reçoit à l'avant des lames de ressorts semi-elliptiques avec un essieu freiné. Ce freinage sur les quatre roues était breveté Amilcar. En 1927 apparaît la CGSS pour « Châssis Grand Sport Surbaissé ». La voiture apparaît alors plus basse par l'adoption de nouveaux ressorts tandis que l'empattement s'est vu légèrement réduit de 10 centimètres. Le moteur bien qu'aux cotes identiques à celui du type CS adopte un plus grand carter d'huile qu'auparavant ainsi qu'un nouvel arbre à cames. Ce dernier permet une hausse du régime moteur maximal, permettant à la puissance de passer à 37 chevaux.

Plus cher que ses concurrents, le cycle car CGSS s'adresse à une clientèle plus aisée à la recherche d'une voiturette performante en avance sur les marques rivales. De toutes les voiturettes de sport qui naquirent en France après la première guerre mondiale, l'Amilcar restera la plus renommée et la plus célèbre du grand public restera la CGS! Une autre célébrité renforça le mythe Amilcar, Isadora Duncan qui eut une vie trop courte pour une écharpe trop longue sur la Promenade des Anglais!

Cette Amilcar CGSS appartient à la même propriétaire depuis 1985. Dans un bon état général, elle bénéficie d'un look résolument sportif par l'adoption de petits saute-vent ton carrosserie. Cette dernière est par ailleurs peintes aux couleurs françaises par excellence : le bleu et le rouge, une configuration fréquente sur ces modèles mais qui ne manque pas de charme.

Ce cyclecar reste néanmoins à remettre en route mais se voudra la voiture idéale pour s'inscrire aux nombreuses courses historiques à laquelle elle est éligible.



N° 205

1925
SALMSON VAL3 SPORT

Châssis numéro 10759
Moteur numéro 10759
Carte grise française

25 000 / 30 000 €

A l'instar d'Amilcar, Salmson était un constructeur inventif, innovant et particulièrement compétitif en course automobile. L'une des avancées technologique de l'entreprise se fit au début des années 1920 alors qu'Emile Petit conçut, sur la demande d'André Lombard, un nouveau moteur 4 cylindres à 8 soupapes en tête commandées par 4 tiges verticales. Bien en avance sur ses concurrents, ce petit moteur culbuté de 1100 cm3 offrit à Salmson un véritable palmarès au sein des courses de cyclecar. Les Salmson AL et VAL étaient nées.
La VAL était disponible en plusieurs carrosseries disposées sur deux cadres distincts, l'un fermé, plus lourd mais plus solide était proposé sur les carrosseries 4 places de tourisme, l'autre ouvert, plus léger était destiné aux versions sport 2 ou 3 places.
L'exemplaire proposé est un Type VAL3 à châssis à cadre ouvert, habillé d'une carrosserie type Torpédo Sport biplaces des plus intéressantes.

Il s'agit donc d'une voiture à l'historique limpide, dont le moteur n'est pas bloqué et qui concorde au numéro de châssis. Un sympathique cyclecar au look résolument sportif qui possède encore sa carte grise parisienne.

N° 206

1933
SINGER NINE SPORTS LE MANS

Numéro de série 48051
Historique connu depuis la mise en service
Nombreuses pièces d'origine
Carte grise française

---

35 000 / 45 000 €

Le Mans, une course anglaise menée en France, cet adage s'applique si bien à l'histoire de la plus célèbre course d'endurance. Dans les années 30, l'un des acteurs de cet événement était un petit constructeur anglais basé à Coventry, j'ai nommé Singer. Pas moins de 26 Singer ont ainsi participé à la course manselle entre 1933 et 1949, glanant bien souvent des places au top 10 du général comme sur le podium de l'indice ou des catégories 1000 et 1500 cc ! Discrètement, la petite Anglaise faisait parler d'elle, de sa fiabilité, et de ses performances. C'en était devenu l'argument de vente numéro un pour la firme qui pouvait se vanter d'une mécanique solide et sportive, le tout, avec un niveau d'équipements particulièrement qualitatif pour l'époque, mais surtout, pour le prix !

Cette Singer Nine Sports Le Mans 'Four Seaters' est un témoignage roulant d'une passion dévorante. Vendue neuve en 1933 à un docteur londonien, elle était alors vert foncé tandis que ses ailes et ses jantes à rayons étaient peintes en ivoire.

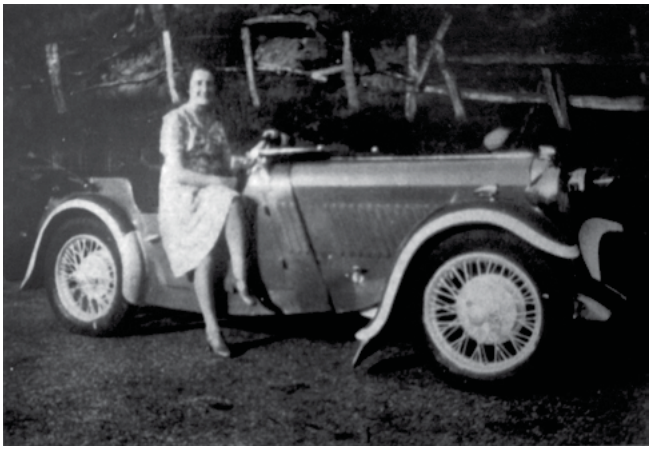
1940, John Henry Dickens et sa femme Laurence en font l'acquisition, à leur tour, ils profiteront de l'auto, y compris pendant la guerre alors qu'elle fut équipée de Black-Out, l'entretenant régulièrement entre deux sorties à près de 130 kilomètres par heure. Des années dont les photos accompagnent encore aujourd'hui la Singer.

En 1962, les Dickens cèdent le relais au jeune marié Peter Jones. L'homme était le voisin des Dickens, qui, depuis tout jeune observait la Singer depuis la rue et qui bien souvent, accompagnait John Henry dans ses aventures mécaniques. La Singer était alors vêtue intégralement de vert anglais lorsqu'il entreprit une modeste restauration. Il s'occupa de la mécanique, sa femme, de la sellerie, puis la voiture fut peinte en vert clair, tandis que les ailes se paraient de blanc ivoire en 1965.

En août 1978, la Singer entrait au Llangollen Motor Museum dont le conservateur Alfred Broadhurst avait acheté la voiture à Peter Jones. Elle y resta sept ans avant que son actuel propriétaire ne s'en porte acquéreur. C'est donc en novembre 1985 que l'auto arriva sur le sol français. Une fois immatriculée en France grâce à l'aide de monsieur Jacques Savoye (Président du Groupe de l'Automobile de la Chamre Syndicale des Importateurs pendant 12 années, et importateur des Automobiles Singer de 1934 à 1963), ayant attesté par l'écrit de l'authenticité du châssis 48051 pour sa réception aux mînes.

Son nouveau propriétaire s'empressa de la restaurer à nouveau, lui donnant une teinte ivoire sur la carrosserie et vert pomme sur les ailes, ce, aux références exactes des couleurs d'époque. Fréquemment, il s'en servit lors de rallyes et autres concours d'élégances, à Stamford, Bruxelles,

Coventry, au Mans, à Chesterfield, aux Pays-Bas... Au total, ce ne sont pas moins de 200 manifestations auxquelles le couple de propriétaires participèrent avec la Singer. L'entretenant régulièrement, noubreux sont les frais et autres petites ou moyennes modifications qu'elle a subit afin de satisfaire son utilisation fréquente ! La plus grosse concerne la mise en retraite du moteur 972 cm3 à arbre à cames en tête, remplacé par un moteur Morris préparé pour se monter en lieu et place du moteur d'origine Singer (bien sûr, ce dernier accompagnera la voiture dans sa nouvelle vie). Aujourd'hui, cette voiture est dans un très bel état de conservation, qu'il soit esthétique ou mécanique tant elle roule parfaitement et se veut agréable à conduire. Fournie avec son couvre tonneau, sa capote, ses sautes vents, ses side-screens, son groupe motopropulseur d'origine et tout un lot de pièces, elle se veut une très rare opportunité d'acquérir un cycle car Singer des années 1930. Par ailleurs, elle est connue au registre comme la seconde plus ancienne Nine Sports et se trouve conforme au modèle piloté par Bernes et Langley, treizième des 24H du Mans 1933.



N° 207

1950
TALBOT LAGO T26 CABRIOLET

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

---

120 000 / 150 000 €

Tout comme la Renault 4 CV, la nouvelle Talbot 4,5 litres a été étudiée et conçue sous l'occupation allemande. Antony Lago et son équipe étudient un nouveau moteur à haut rendement. Original il comporte deux arbres à cames avec soupapes commandées par des culbuteurs. La cylindrée de 4,5 litres fut choisie pour correspondre à la cylindrée maximale autorisée pour la course. En 1940, il était prévu une nouvelle formule en 4,5 litres atmosphérique ou 1,5 litres avec compresseur. Le nouveau moteur devait pouvoir apporter d'excellentes performances à la nouvelle Talbot et en même temps devait pouvoir être adapté facilement à une voiture de course. Ce moteur était opérationnel en fabrication dès la fin de la guerre. Noble et robuste, il possède six cylindres et un vilebrequin sur sept paliers. Les chambres de combustion sont hémisphériques avec les bougies au milieu et les soupapes inclinées à 45°. Le châssis surbaissé est classiquement constitué par deux longerons et des traverses. Robuste et extrêmement rigide, il a l'inconvénient de ses qualités, il est un peu lourd. Les matières premières étaient contingentées. Mais Anthony Lago obtient de quoi construire les 125 premières voitures dès le début de 1946. En fait l'objectif était de vendre la nouvelle 4,5 litres Lago Record à l'exportation pour faire rentrer des devises en exportant le luxe français. En juin, le modèle est présenté à la presse. Contrairement à ses concurrents, quand Talbot dévoile la T 26 au Salon de l'Automobile de Paris en 1946, c'est un vrai nouveau modèle que le public découvre. Le châssis et la mécanique évoluèrent excessivement peu entre 1946 et 1955. Cela montre la qualité de la voiture qui dès son premier exemplaire ne possédait pas de tares. Le catalogue de la T 26 proposait le châssis nu ou la voiture complète. La gamme «usine» comprenait le cabriolet, le Coach, la berline et le Coach «Surprofilé». Puissantes et rapides, les Talbot de route peuvent être considérées comme les GT françaises de l'époque. Avec 170 CV et au moins 170 km/h en vitesse de pointe, les T26 n'avaient d'ailleurs pas d'équivalent dans la production nationale voire mondiale. Lors d'un essai avec une T 26 en 1951, André Costa, le journaliste essayeur de l'Auto Journal, rapportait des performances de tout premier plan comme Auxerre Joigny à 134 km/h de moyenne (pour mémoire il n'y avait pas d'autoroute l'époque). Il parlait aussi de la T26 comme «d'une machine étudiée avant tout pour la vitesse». Lors de l'essai «sur route glissante, bombée et sous une pluie battante agrémentée de rafales de vent, la voiture ne manifeste aucune tendance à se dérober à 160 km/h. Cette allure fut soutenue

pendant plus de ¾ d'heure entre Meaux et Sainte Ménéhould....entre Auxerre et la forêt de Fontainebleau nous accomplissons plusieurs rushs prolongés à plus de 170 km/h. Cette fois la route était sèche et plate.» Qui oserait aujourd'hui? Monsieur Costa dans sa conclusion: «D'un point de vue général, la Talbot Lago Record doit être considérée comme une réussite.» Côté exploit, Edmond Mouche et un Coach T26 parcoururent la distance Paris-Nice et retour en 21 h et 35 mn (sans autoroute). Côté compétition, Louis Rosier remporte notamment le Grand Prix de Belgique 1949 et les 24 Heures du Mans 1950 avec une T26 version course. Avec une T 26 de série, il termine à la 8e place du difficile Rallye de Monte Carlo 1952. Coté prestige, le président de la République française commande en 1950 une Talbot-Lago T 26 comme voiture officielle. Sur un châssis spécialement allongé, le carrossier Saoutchik réalise une torpédo de parade qui existe toujours en collection privée. Sa construction s'étala sur presque dix ans, malgré cela la production fut très limitée, la faute à son prix de vente prohibitif: il fallait débourser 1,870,000 francs en 1950 pour une conduite intérieure T 26 Record quand une Citroën Traction coûtait 424 000 francs et une Renault 4 CV 288 000 francs. Même une Delahaye 135 M cabriolet Chapron représentait une valeur inférieure avec 1 839 000 francs.

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

N° 208

1955

DAIMLER CONQUEST CABRIOLET DJ252

Numéro de série 87632
234 exemplaires - A remettre en route
Carte grise collection

10 000 / 20 000 €

Nommée en hommage à la bataille d'Hasting menée par Guillaume le Conquérant en 1066, la Daimler Conquest était vendue au prix de 1066 Livres à sa sortie en 1953 ! Il s'agissait alors d'une élégante berline britannique motorisée par un solide 6 cylindres en ligne 2.433L développant 75 chevaux. Plusieurs dérivées furent proposés en terme de carrosserie, y compris le rondouillard cabriolet DJ252, produit à 234 exemplaires.
Il s'agit d'un de ces rares cabriolets quatre places que nous vous proposons à la vente aujourd'hui. Numérotée 87632, cette automobile présente une sympathique patine.

N° 209

1950
CITROËN TRACTION 11 BL

Châssis n°545124 - 51093 kilomètres d'origine
Peinture ancienne réalisée par Lecoq en 1987
Carte grise française de collection

---

13 000 / 16 000 €

Révolutionnaire ! A l'époque, c'est la meilleure définition de la Citroën Traction Avant.
Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën était partie avec une avancée technologique certaine. D'ailleurs sa fabrication s'est étalée sur plus de 20 ans.
C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia cette icône de l'histoire de l'automobile française.
La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv.
En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

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 traction 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.
En 1982, l'exemplaire proposé était acheté par son actuel propriétaire à Ussel, affichant alors 35400 kilomètres (attestés par le carnet d'entretien stipulant « graissage général à 32249 km le 18.9.1968 »). Ramenée par la route jusqu'en région parisienne, cette Traction 11 B fut intégralement révisée dès son arrivée dans la capitale à 35881 kilomètres. Elle fut alors présentée à André Lecoq de la carrosserie éponyme qui s'exclama « Cette voiture n'a jamais roulé, il n'y a pas un gramme de boue sous le châssis ! ». Ce dernier lui offrit néanmoins une peinture afin de lui redonner un lustre d'origine en 1987. Hormis cette peinture, le reste de l'auto fut conservé dans l'état strict d'origine, ceci, permit par le soin régulier offert par son propriétaire. Ce dernier la stockait ainsi du côté de Fayence, dans un garage, et la faisait tourner et rouler de temps à autre.
Affichant aujourd'hui 51 093 kilomètres au compteur, cette Traction représente une rare occasion d'acquérir un exemplaire à l'historique limpide qui, d'autant plus, se présente dans un état tout simplement superbe.

N° 210

1929

PEUGEOT 190 S

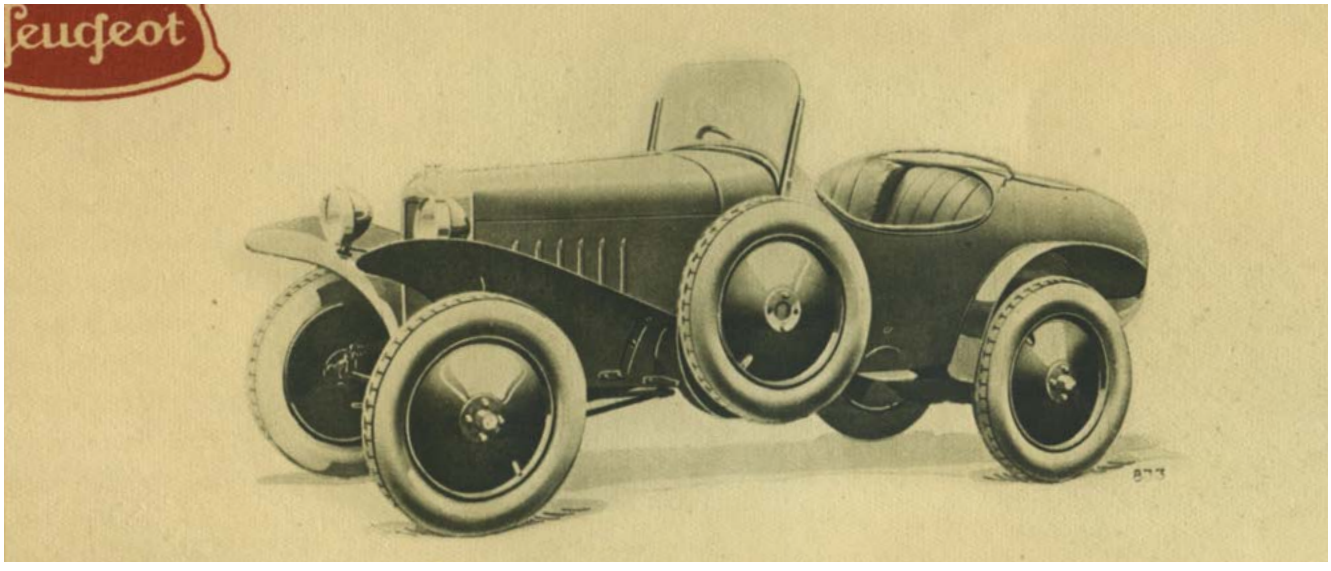
Chassis n°407360
Carte grise de collection

7 000 / 10 000 €

La Peugeot 5 CV Type 190 S a été produite par le constructeur sochalien de 1928 à 1931. Elle est motorisée par un modeste mais fiable moteur de 695 cm3 développant 14 Ch. C'est la dernière Peugeot à armature bois. La 190 fut un grand succès commercial puisqu'elle fut produite à plus de 33 000 exemplaires.

Notre exemplaire est une élégante version 190 Sport «quadrilette» à l'excellente présentation. Son look de roadster sportif biplace lui va à ravir sous sa peinture bleu vif !

La carrosserie et la sellerie intérieure sont remarquables tandis que l'auto tourne et roule sans encombre !



N° 211

1956

BENTLEY S1

Numéro de série BC447GM
Ancienne restauration de qualité
Titre de circulation anglais - A remettre en route

25 000 / 35 000 €

Dévoilée en 1955 en même temps que sa sœur jumelle, la Rolls-Royce Silver Cloud I, la Bentley S1 devait être le summum du luxe à l'anglaise. D'une conception particulièrement moderne, elle embarquait une suspension indépendante à l'avant, et réglable électriquement à l'arrière ! Ses passagers pouvaient ainsi voyager loin, et vite, dans le luxe le plus grand, grâce à un moteur 6 cylindres de 4.9L.
Cet exemplaire se veut d'une grande sobriété. Il se pare en effet d'une peinture noire au liseré rouge ainsi que d'un habitacle tendu de cuir bordeaux dont la patine lui confère un aspect véritablement british ! Bien que sa restauration soit ancienne, elle fut réalisée comme il se doit et n'a pas bougé depuis ! A remettre en route, elle ne demande qu'à reprendre du service en tant que limousine de maître.

N° 212

BUGATTI TYPE 49

Numéro de série 49125
Torpédo 4 places
À remettre en route

300 000 / 380 000 €

Le châssis 49125 serait arrivé en France d'Allemagne au début des années quatre-vingt-dix, par l'intermédiaire du marchand anglais CHARLES HOWARD.

La suite de l'histoire s'écrit sur la Côte d'Opale :
Un riche patron français sur le point de marier sa fille cherche un cadeau original pour l'occasion.
Ayant une villégiature au Touquet, Mr D. connait la famille Quetelart dont deux générations d'architectes ont produit parmi les plus belles villas du style touquetois dans l'entre-deux guerres.
Louis Quetelart, collectionneur averti de Bugatti est désigné chef de projet. Il doit se procurer une Bugatti de tourisme assez spacieuse pour conduire la mariée, le choix se porte sur un châssis de type 49 proposé à la vente.
La mécanique fût confiée au sorcier de Carpentras, Laurent Rondoni. Le châssis sera ensuite acheminé à l'atelier de Dominique Tessier à Chambray les Tours.
Celui-ci se souvient bien de la voiture :
« Le châssis roulant nous fut livré le 3 mars 1994.
Mr Quetelart vint nous visiter à la fin du mois, il voulait que la voiture soit prête pour le mariage de la fille de son ami… Avant six mois, la livraison devant se faire pour la fin du mois d'août.
Nous avons laissé tous nos autres travaux en cours pour travailler sur cette Bugatti.
Nous avons réalisé la caisse en frêne et toute la carrosserie en aluminium.
Le client voulait s'inspirer des lignes du torpédo type 43 qui appartenait à Hugh Conway, et désirait la couleur bleue nuit polie lustrée identique à celle qu'il avait appréciée sur le type 49 torpédo de son ami Jean Yot.
Une ossature bois avait déjà été réalisée par le propriétaire, mais nous n'avons pas pu la conserver.
Nous nous sommes également occupés du faisceau électrique.
Il a fallu créer de toute pièce le pare- brise, il en fut de même pour les arceaux de capote et la capote noire en toile d'Alpaga.
Les 6 compteurs du tableau de bord nous ont été fournis, et nous réalisâmes une planche en noyer blond.
Lorsqu'il fallut réaliser l'intérieur en cuir clair, la future jeune mariée se rendit à notre atelier, choisit la couleur qui lui plaisait et repartie cinq minutes plus tard.
Les sièges et le capitonnage intérieur furent réalisés avec du cuir de qualité Connoly, en provenance de la réputée maison Tassin rue du faubourg St Antoine à Paris, à partir de cuir beige clair de vachette pleine fleur.
Dès la voiture finie, elle démarra et roula tout de suite. La livraison eut lieu dans les délais, et le devis de 260.000ff fut tenu. »
La voiture fut enregistrée à la préfecture du Pas de Calais sous le numéro 2234 QR 62 le 21 novembre 1994.
Le jeune fils de L. Quételart, Louis-Richard, conduira la mariée sur la route du bonheur sans aucun ennui mécanique.
Mais deux ans plus tard, la voiture n'avait pas encore trouvé une autre occasion de rouler et le généreux père demanda à son ami de s'occuper de revendre le carrosse nuptial.
Celui-ci rejoint les garages du négociant Edgar Bensoussan, au 30 boulevard Raspail à Paris.
C'est là qu'un négociant vint l'acheter en septembre 1999 avant de le céder à Pierre Feidt.

Le torpédo est immatriculé au nom de celui-ci en date du 23 septembre 1999, sous le numéro 49 ZC 67.

Aujourd'hui : La voiture est en parfait été mécanique et de présentation dans sa livrée bleu Bugatti.

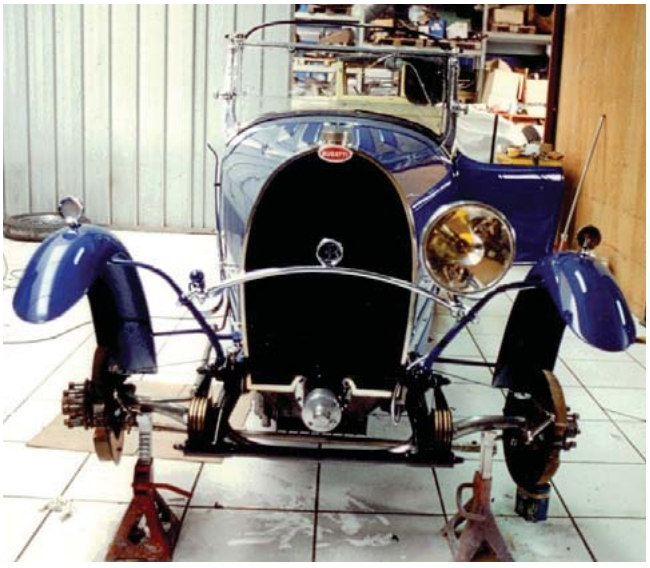
Le carter moteur porte sur sa patte avant droite le numéro L 48.
La patte arrière gauche du moteur porte lisible le numéro de châssis 49125.
Le carter supérieur porte sur sa face antérieure le numéro 24.
La boite à cames est également d'origine et porte sur sa face antérieur le numéro 21. Le boitier de direction est d'origine.

La boite de vitesse est du modèle type 49, originale et porte le numéro 149.
Son couvercle provient d'une autre boite, il est gravé 51.
L'essieu avant est conforme au modèle.
Le pont arrière semble d'une fonderie récente, il n'est pas numéroté et laisse seulement voir un rapport inhabituel de 10x43.
Le châssis ne permet pas de lire de numéro gravé sur sa traverse arrière qui est recouverte d'une épaisse couche de peinture.
Des photos du châssis dans l'atelier de restauration semblent montrer nombre de perçages qui nous font penser qu'il est ancien et avait été carrossé.
Les supports des lames de ressort arrière montrent des traces de fonderie et les lames elles-mêmes sont estampillées et numérotées.
Certaines roues en aluminium coulé, brevet Bugatti sont numérotées.
La carrosserie, entièrement en aluminium, est un torpédo 4 places, dans le style des Grand Sport type 38 et type 43.
Le tableau de bord est réalisé en bois clair avec les six compteurs dans un ovale peint en noir.
Les sièges sont en cuir beige, de grand confort et permettent un accès facile aux places arrière.
La capote tendue de noir est de belle facture.

La voiture présentée comporte des pièces mécaniques d'un véhicule livré en Suisse fin 1930 :
La voiture 49125/moteur 48L :
Ce numéro correspond au châssis 49149, livré au concessionnaire Bucar de Zurich le 23 décembre 1930, équipé de roues aluminium.
Une note de l'usine Bugatti indique : « 49149 voiture sortie avec la plaque 49125 ».
La patte arrière gauche du moteur porte lisible le numéro de châssis 49125.
Nous nous trouvons donc en présence du carter de la 49149 qui n'eut jamais son vrai numéro de châssis client gravé sur le moteur ! Il s'agit d'une erreur non corrigée par l'Usine.
En septembre 1930 avait été livrée en Algérie une autre voiture châssis 49125/mot 6.
L'origine du carter de la voiture est donc celui de 49149 à moteur 48L.
Mais nos investigations confirment le fait que la 49149 fut immatriculée en Suisse sous le numéro 49125. Il s'agit bien de l'origine de certaines pièces moteur de la voiture actuelle.
Cette voiture est sortie de la carrosserie Bugatti fin novembre 1930.
Elle avait reçu une caisse limousine dessin N° 950.
Elle est livrée par la route à Bucar en Suisse la veille du réveillon de Noël 1930.
Nous retrouvons après-guerre la trace de cette voiture dans les archives de la Police suisse.
Elle est décrite comme limousine, immatriculée ZH 25673 au nom de Hermann HARDMEIER, chimiste, habitant Dübendorf dans le canton de Zurich.
Cette immatriculation doit dater des années cinquante.
Nous perdons ensuite la trace de la voiture pour la retrouver semble-t-il en Allemagne en châssis vers 1990. Il est difficile d'affirmer que le châssis actuel est bien celui de cette voiture, mais cette origine est possible.

Ce torpédo type 49 quatre places en aluminium, représente donc ce qu'il y a de plus léger et de plus fiable en Bugatti 8 cylindre de tourisme.
Le double allumage et le ventilateur sont un plus par rapport à la 3 litres type 44.
Elle est sans doute une des plus souples mécaniques produites par l'usine de Molsheim.
Le moteur mis au point par l'atelier de L. Rondoni est une référence et la carrosserie due au carrossier D .Tessier est une autre signature incontournable dans le milieu de l'automobile de collection de qualité.

Pierre-Yves LAUGIER



BUGATTI

N° 213

1970

JAGUAR TYPE E CABRIOLET 4.2

Numéro de série P1R12742 -Moteur d'origine- à remettre en route
Restauration à finir
Titre de circulation américain - Attestation FFVE

40 000 / 50 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961. Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers ses cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 Heures du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération. La Type E fait officiellement son entrée dans le monde automobile en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis. Lancée avec le six cylindres de 3,8 litres à double ACT, la Type E reçoit en octobre 1964, un bloc réalésé à 4,2 litres. Lancée avec les phares sous bulles et de petits interrupteurs au tableau de bord, elle n'est plus homologable sur son plus important marché, les USA. C'est pourquoi, en 1969 apparaît la série II découlant de la série non officielle appelée série 1,5. Les interrupteurs sont aussi mis en conformité. Quelle que soit la version, une Jaguar E Type restera toujours une icône incontournable dans l'Histoire de l'Automobile.

Le modèle présenté est un cabriolet série 2 motorisée par le 4.2L. Il s'agit d'un projet de restauration déjà commencé. En effet, la voiture a été intégralement démontée, la carrosserie a été restaurée intégralement par un professionnel et se trouve ainsi en attente de remontage. Toutes les pièces sont présentes pour terminer la restauration d'un cabriolet parmi les plus élégants jamais conçus.

N° 214

1974
MG B GT

Numéro de série GHD5-341638G
Titre de circulation britannique

5 000 / 8 000 €

La MG B est née en 1962, seulement, elle dut attendre 1965 pour que sa petite sœur, la GT, ne la rejoigne au catalogue. Reprenant les codes esthétiques du cabriolet, MG sut transformer son best-seller en un élégant mais dynamique petit coupé hatch-back ! Avec son allure de break de chasse, la GT connut un certain succès, surtout auprès des amateurs de conduite sportive pour lesquels la rigidité d'un coupé s'avère indispensable. L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui à la vente fut livré en 1974. En cours de restauration, ce petit coupé profite d'une carrosserie déjà repeinte dans un classique mais toujours aussi sympathique Old English White assorti d'un toit en vinyle noir. L'habitacle présente une belle patine tandis que la mécanique fonctionne parfaitement et permet à la voiture de rouler sans encombre, y compris via l'Overdrive qui ne témoigne d'aucun signe de faiblesse.

N° 215

1976
SAAB 96

3 000 / 6 000 €

Le constructeur aéronautique Saab partait du principe qu'à la fin de la seconde guerre mondiale les besoins en automobiles allaient augmenter. Aussi la firme se fixa-t-elle comme objectif de développer une voiture destinée dans un 1er temps au marché scandinave. Contrairement aux Volvo qui arboraient une allure américaine, Saab souhaitait mettre en oeuvre son expérience accumulée dans la construction aéronautique et créer l'évènement par un design unique. Ce fut chose faite en 1947: la voiture présentée à la presse rompait avec tous les repères habituels définis par les véhicules conventionnels. Et personne n'imaginait alors que Saab avait développé un concept qui servirait de modèle pendant de longues années. Il s'agissait du modèle Saab 92, puis suivit la Saab 93 et Saab 96. Le modèle présenté est une Saab 96. Sans pour autant rompre avec sa forme de base, la voiture était plus élégante que ses devancières. La partie arrière surtout avait gagné en distinction. La ligne de toit ne s'achevait plus de façon aussi oblique. Ce petit artifice apporta un gain de place important au niveau de la tête pour les passagers arrière. La lunette arrière légèrement panoramique associée aux vitres latérales élargies donnait l'impression réussie d'une voiture équilibrée.
Cet exemplaire de 1976 affiche une jolie carrosserie peinte de noir. Surtout, elle est motorisée par le V4 Ford et s'avèrera agréable à conduire.

N° 216

1981
LANCIA BETA HPE

Numéro de série ZLA828BF100030523
Carte grise européenne

4 000 / 6 000 €

En 1972, le projet de sauvetage de Lancia trouvait en la Beta son premier jalon. D'un style et d'une technique passe partout, cette berline ne fut que peu remarquée. Pourtant, la gamme s'étoffa très vite avec une déclinaison coupé et spider, ce, dès 1972. En 1975, Lancia présente deux nouvelles versions de sa Beta, deux nouvelles versions qui ne passeront pas inaperçue ! D'abord, la Beta Montecarlo et son moteur central arrière, puis la Beta HPE et son savant mélange des genres. Ce dernier, stylistiquement assis entre les coupés et les breaks s'inscrivait dans une catégorie bien à part. Ce High Performance Estate se veut break de chasse au possible. Avec une véritable allure de coupé dont la ligne se clôt sur un hayon, l'HPE était proposée avec un 2L à injection délivrant 124 chevaux aux roues avant, suffisamment pour des performances honorables à l'époque. Aujourd'hui, l'HPE voit de plus en plus sa cote d'amour remonter tandis que les exemplaires dénués de rouille sont devenus denrée rare.

Cet exemplaire de 1981 profite d'une restauration ancienne survenue au bon moment pour permettre à ce shooting-break d'offrir une belle carrosserie bordeaux. La sellerie est en bon état tandis que la mécanique bien que tournante sera à réviser avant de pouvoir prendre la route sereinement.

N° 217

1969
JAGUAR TYPE E

Numéro de série 1R41762BW
Dédouannée

30 000 / 40 000 €

Lancée au salon de l'auto de Genève de 1961, la Jaguar Type E succéda à l'XK150, dernière de la série des XK, elle était alors la voiture de série la plus rapide du monde (240 km/h). La production s'étendit de 1961 à 1973 et se déclina en 3 modèles (cabriolet, coupé et 2+2) et 3 séries (série 1, série 2, série 3). Les évolutions et les modifications ont été nombreuses tout au long de la vie de ce modèle, souvent pour des questions de réglementation aux USA, parfois pour améliorer les performances ou la praticité. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables et le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'alu bouchonné, la boîte Moss a été remplacée par une boîte Jaguar synchronisée plus facile et plus rapide à manier. On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril.
Cet exemplaire de 1969 est un coupé 2+2 motorisé par le 4.2L. En bon état général, elle présente très bien tant au niveau de l'habitacle que de la carrosserie. La voiture démarre et roule sans encombre, mais son manque d'utilisation ces derniers temps demanderont à son acquéreur d'effectuer une révision d'usage avant de prendre sereinement la route.

N° 218

1976
MG B CABRIOLET

Numéro de série GHN5401818G
Projet « racing » à terminer
Titre de circulation allemand

---

4 000 / 6 000 €

La MG B est l'archétype du roadster anglais : sportive sans histoire, fiable et terriblement attachante. Présentée en septembre 1962 la MG B se veut moins spartiate que sa devancière la MG A. Elle connaîtra un immense succès commercial jusqu'en 1980 restant longtemps le cabriolet le plus vendu de l'histoire.
Ce sympathique projet d'MG B barquette est déjà bien avancé. La carrosserie – qui s'est vue dépourvue de son pare-brise – a été intégralement restaurée. La mécanique est en bon état bien qu'il faille encore la réviser. Le lot de pièces nécessaire à terminer ce projet sera fourni à l'acheteur.

N° 219

1976

MG B CABRIOLET

Numéro de série GHN5UG36945G
Restaurée intégralement
Jantes Minilite
Dédouannée

8 000 / 12 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm3. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir.
Cet exemplaire bordeaux fut livré en 1976. Intégralement restaurée il y a cinq ans, elle n'a jamais roulé depuis. Par conséquent, ce petit cabriolet est dans un excellent état de présentation et démarre, elle ne nécessite qu'une révision pour reprendre la route. Bien qu'un tonneau cover soit fourni avec cette MG B, la capote s'avère manquante, peut-être pour profiter plus encore de cette superbe configuration mêlant peinture bordeaux à sellerie beige ?

FIN DE LA COLLECTION

N° 220

1961

TRIUMPH TR3

Numéro de série BTS59245L - Titre de circulation européen

23 000 / 28 000 €

Apparue en octobre 1955, la Triumph TR3 consiste en une TR2 légèrement retouchée. Elle va amplifier le succès de sa devancière. La TR3 vaut désormais 170 km/h et 34 secondes au kilomètre départ arrêté. Une voiture vivante qui offre son lot de sensations. Cette mutation s'accompagne de quelques retouches esthétiques : calandre élargie, yeux de grenouille moins exorbités (les phares étant reculés sur le capot), et nouveaux pare-chocs. La TR3A se civilise en recevant également, pour la première fois sur une TR, des poignées de portes. La véritable révolution est l'apparition de freins à disques à l'avant. La clientèle va affluer dans les show-rooms de la marque qui se verra contrainte d'augmenter sensiblement les cadences de productions des modestes chaînes de l'usine. Si elle est la plus courante, la série TR3 A est aussi la plus demandée. Et pour cause : le modèle profite de multiples améliorations qui le rendent plus «fréquentable» à l'usage. Quelques options d'époque peuvent également faire la différence à l'achat : l'overdrive, bien sûr mais également le chauffage (non proposé en série), le «tonneau-cover», le lave-glace ou la banquette arrière.

Cet exemplaire vêtu de blanc est dans un bel état de présentation. Son intérieur rouge, légèrement patiné, est d'un bel aspect. Surtout, le moteur a été refait à neuf, si bien que la voiture roule parfaitement.

Une belle occasion d'acquérir un sympathique roadster qui saura vous combler pour cet été qui s'annonce !

N° 221

1958
MERCEDES-BENZ 190 SL

Numéro de série 1210408501538
Numéro moteur 121921_10_016034
Contrôle technique de moins de 6 mois
Carte grise française

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 États-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 chevaux 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. Dérivée du châssis plate-forme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL «papillon», le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande sœur de la 190 SL: le roadster 300 SL. Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes. Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL «pagode».

Cet exemplaire a connu une restauration récente touchant la carrosserie, la mécanique et l'habitacle. Ainsi, la peinture gris métalisé est dans un très bel état tandis que la sellerie intégralement refaite en cuir rouge est tout simplement comme neuve. La capote en alpaga noir et le couvre capote en cuir rouge ont aussi été remplacés par des pièces neuves. Mécaniquement entretenue, la voiture dispose d'un contrôle technique datant du 15 mai 2018 ne mentionnant pour seul défaut : l'étanchéité du pont arrière.
En plus d'être agréable à regarder, ce superbe cabriolet se montrera ainsi, agréable à conduire, le tout, bercé par les bandes sons des années 1950 que pourra dispercer son autoradio Becker implanté au tableau de bord.

N° 222

1965

CITROËN ID19 CABRIOLET IVANOFF

Numéro de série 3680422
Mention «Cabriolet» sur la carte grise
Carte grise française de collection

---

80 000 / 100 000 €

En 1958, Henri Chapron, un carrossier automobile français, crée le premier cabriolet DS Décapotable. Ses créations deviennent des pièces de collection. C'est Chapron qui fut choisi par Citroën pour concevoir et fabriquer le cabriolet usine, lancé au salon 1960 (millésime 1961) et supprimé à la fin du millésime 1971. Ce cabriolet usine suivit l'évolution technique de la berline, et exista en version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) et DS 21 injection électronique (1969- 1970).

Ivanoff, carrossier de renom, est devenu la référence des transformations des DS, au même titre que les ateliers de Mr Fabre pour les Ferrari 250 GTO ou les ateliers de Mr Broual pour les reconstructions des Delahaye 135 et autre Delage de course. Exécutés dans les règles de l'art, les cabriolets « Ivanoff » respectent en tous points les obligations de renforts des cabriolets « usines». Le « Kit Ivanoff» est homologué et permet la transformation d'une DS berline en un magnifique cabriolet.

Aujourd'hui vous est présenté un splendide cabriolet construit sur ces mêmes bases. Issu d'une berline ID 19, le kit Ivanoff fut acheté et adapté sur la caisse. Le travail effectué est rigoureux, extrêmement respectueux de l'authenticité des cabriolets DS/ID, jusqu'à la malle de coffre en fibre de verre. En effet, la caisse nue fut traitée et repeinte, la mécanique remise complètement à neuf, et la sellerie neuve est du plus bel effet.
Tout simplement neuf et Il s'agit certainement d'un des plus beaux cabriolets ID restauré avec ce kit. De plus, la carte grise indique bien une ID 19 Cabriolet.

N° 223

1962
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER

Certificat ASI or - Dolce vita
Carte grise française

55 000 / 70 000 €

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 dérivaient. Sous le capot prenait place le célèbre quatre cylindres double arbre 1300 cm3 cher à la marque. En 1962, lorsque la berline Giulietta était remplacée par la très innovante Giulia, le nouveau 1600 cm3 de 95 chevaux fut offert au Spider qui, sans changements esthétiques majeurs, devint alors Giulia Spider.
Cet exemplaire de 1962 présente une élégante patine. Sa peinture rouge lui sied à merveille et ne laisse apparaître aucune trace de corrosion ! L'habitacle présente lui aussi une belle conservation. Mécaniquement en bon état, elle est ainsi prête à prendre la route, garantissant un réel plaisir à son conducteur car c'est bien là la force des Alfa Romeo : le plaisir de conduite est toujours à la hauteur du plaisir des yeux !
Vendue avec son certificat ASI, ce joli Spider fait partie des autos les plus désirables à acquérir avant l'été !

TEMP. OLIO
TEMP. ACQUA
BENZINA
RIS. BENZ.
INDIC. DIREZ.
LUCI
DINAMO

N° 224

1963
JAGUAR MARK X

Numéro de série 352972BW78
Même propriétaire depuis 1996
Achetée neuve par le président des huiles Labo
Carte grise française

12 000 / 16 000 €

La Jaguar Mark X représenta le haut de gamme de la firme au félin pendant près de dix ans. Apparue en 1961, elle coûtait alors plus cher qu'une Jaguar Type E du même millésime ! Mieux que le sport, c'était l'opulence même. Des dimensions hors norme, du cuir et du bois à profusion, le tout propulsé par les plus gros moteurs disponibles au catalogue Jaguar, d'abord par le 3.8 puis dès 1964, par le 4.2. Elle pouvait ainsi atteindre la vitesse clef de 120 mph (193 km/h) tout en restant maniable, le tout, pour un prix par deux fois inférieur à celui d'une Rolls-Royce Silver Cloud contemporaine ! Elle était la voiture des grands patrons du monde, de Londres à New-York, en passant par la vieille Europe continentale où cet exemplaire de 1963 fut livré.

C'est effectivement le président des Huiles Labo qui fit l'acquisition de cette voiture le 24 octobre 1963. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition en 1996 et lui offrit une restauration carrosserie conséquente dont les étapes sont résumées en photos. Equipée du 3.8 et de la boîte automatique, elle connut une réfection mécanique complète, ainsi qu'une importante révision des trains roulants et des freins, le tout s'accompagne ainsi de nombreuses factures. Bien que l'intérieur soit d'origine, la sellerie mérite une restauration car quelques années de stockage y provoquèrent quelques dégâts. Néanmoins, l'ensemble présente bien et surtout roule sans encombre.

N° 225

1968
MG B ROADSTER

Châssis n° GHN4U/ 14 1651 G
Moteur 1800 non bloqué
Capote neuve - Attestation FFVE
A immatriculer en collection

8 000 / 12 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quel que soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm3.
Le modèle présenté est équipée du moteur 1800 cm3. Ce dernier bien que n'étant pas bloqué nécessite une remise en route. Peinte d'un blanc crème, elle arbore également des moquettes neuves.

N° 226

1966

MATRA DJET V LUXE

Numéro de série 10476
Rare modèle à toit ouvrant
24 000 kilomètres
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

Bien que son nom connut de multiples évolutions au court de sa carrière, passant de René-Bonnet Djet, à Matra-Bonnet Djet, puis enfin à Matra-Sports Djet, cette petite berlinette à moteur central arrière est restée fidèle à son concept de 1962 à 1967. Née de l'expérience acquise par René Bonnet dans son aventure avec Charles Deutsch et les célèbres DB, la Djet était une véritable petite voiture de sport, légère, simple et surtout performante. La recette : un moteur Renault Gordini placé en position centrale arrière dans une caisse en fibre de verre.

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui est une version Matra-Bonnet Djet V en finition luxe. Elle débuta sa vie entre 1966 et 1967 comme voiture de démonstration pour la firme qui la cède par la suite au Champion de France de Ball-Trap d'alors, qui, après trois ans d'utilisation se vit contraint à remiser la voiture au garage à cause d'un problème mécanique sur le petit 1108 cm3 de 70ch. Ce n'est que 39 ans plus tard qu'elle revoit le jour, en 2009, lorsqu'un passionné l'acquiert et la fait restaurer par un ami, ce, sans lésiner, ni sur le temps, ni sur l'argent investi.

Le résultat est une voiture en superbe état, dont la peinture fut bien réalisée après une mise à nue de la coque, dont l'intérieur fut restauré et dont le moteur fut révisé et passé au sans plomb tout en adoptant un carter d'huile de plus grande dimension. En outre, cette Djet dispose des attributs des rares versions Luxe, à savoir un toit ouvrant, un tableau de bord à console

centrale habillé de bois – tout comme le volant –, ainsi que d'un véritable pare-chocs avant là où les versions « de base » n'avaient que deux imposants buttoirs. Enfin, elle est équipée de jantes en 15 pouces qui n'existeraient qu'en seulement cinq jeux et dont la production par Michelin fut initiée par Henri Pescarolo en vue du Criterium des Cévennes.

Affichant aujourd'hui 24 000 kilomètres, cette Matra-Bonnet Djet constitue l'occasion d'acquérir un exemplaire à l'historique limpide, disposant d'options rares, le tout, dans un bon état de fonctionnement !

N° 227

1961

PORSCHE 356 B 1600 SUPER CABRIOLET

Numéro de série 154518
A immatriculer en collection

100 000 / 130 000 €

La première Porsche, celle qui, en 1948, portait le numéro 356-001, n'avait pas de toit, c'était un roadster bi-place dont le dessin d'Erwin Komenda n'allait que très peu changer tout au long de la vie de la 356, si ce n'est pour tous les modèles de la marque jusqu'à nos jours, Porsche y aura toujours été fidèle, tout comme lui le fut durant sa carrière avec Ferdinand. Ainsi, les 356 coupé et cabriolet naquirent de ce dessin initial dès l'année 1949. La recette était simple : une base Volkswagen de grande série, un moteur légèrement préparé et un dessin suffisamment modifié pour lui conférer le statut de voiture de sport. Très vite le succès fut au rendez-vous, les ressources de production ne suffisaient plus et les 356 furent produites chez Reutter et Heuer avant de réintégrer l'usine de Zuffenhausen. En 1951, la petite Porsche avait déjà fait son nid dans le monde des sportives avec une victoire de classe aux 24 Heures du Mans, enfin la firme disposait des ressources pour la faire véritablement évoluer. Un roadster intégra le catalogue en 1952, puis un speedster en 1954, dans le même temps les moteurs gagnaient en puissance et en déclinaisons. En 1956 vint la 356 A, rajeunissant subtilement le dessin de la petite Porsche, accueillant même un tout nouveau 1600 cm3 dans son catalogue, ce, tandis que les trains roulants se virent mis à jour. En 1960, la 356 A est remplacée par la B, destinée à faire perdurer la 356 sur le très combattu marché des voitures de sport. Au programme, plus de confort et plus de performances avec l'adoption d'un nouveau 1600 cm3 de 90 chevaux destinées aux 356 B 1600 Super. Enfin en 1964, alors que la 911 entamait sa vie, la 356 s'offrait un ultime baroud d'honneur avec la 356 C qui adopta pour l'occasion, les quatre freins à disques de la 356 B Carrera 2, laissant disparaître la version 60 chevaux du 1600, remplacée par la version 75 chevaux. En 1965, la 356 s'en allait, laissant la 911 voler de ses propres ailes.

L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui est un très élégant cabriolet 356 B 1600 Super 90 chevaux. Dans un bel état de présentation, cette 356 de 1961 est peinte en noir avec un intérieur rouge en très bon état. La capote de couleur noire est elle-même dans un état excellent. La mécanique est dans un bon état de fonctionnement et de nombreux éléments semblent avoir été révisés récemment à l'instar notamment, de l'allumage.
Il s'agit là d'une des voitures de sport les plus célèbres de l'histoire de l'automobile, qui plus est, dans une des versions les plus désirables que le cabriolet B motorisé par le 1600 de 90 chevaux, un mythe pour bien des passionnés de belle mécanique.

PORSCHE
1600
SUPER

N° 228

1972
PORSCHE 911 2.4 S

Numéro de série 9112301723
Moteur numéro 911/6220795 correspondant au Type 911 2.4 E
Carte grise française

---

75 000 / 90 000 €

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

ou dénommée RS, la 911 Classic est LA 911, la recette de grand-mère qui parvient toujours à faire sourire quiconque y goûte.

Commercialisées de 1964 à 1973, les 911 Classic comptent des modèles plus emblématiques les uns que les autres. Que ce soit l'originale, le châssis court ou la plus sportive, la RS, toutes ont leur intérêt, mais l'une des plus courues aujourd'hui reste la 2.4 S, la version « civile » la plus aboutie avant les Type G.

La 911 que nous proposons aujourd'hui à la vente se trouve être une 2.4 S de 1972. Bien qu'elle n'ait plus son bloc moteur d'origine – remplacé par un moteur type 911 2.4 E n°6220795 développant 165 chevaux au lieu des 180 chevaux du 2.4 S – elle se trouve dans un très bon état esthétique et mécanique. Très bien entretenue, elle a notamment subi une réfection de l'embiellage ainsi qu'un changement de l'embrayage. Elle a, depuis ces importants travaux, subi divers entretiens globaux, ce, bien qu'elle n'ait que peu roulé.

Equipée d'un arceau, de sièges baquets, d'un coupe circuit, d'un Tripmaster, ainsi que d'une rampe de phares additionnels, elle est prête à concourir dans de nombreux rallyes historiques, ce, de jour comme de nuit !

N° 229

1954
LANCIA AURELIA B20 2500 GT

Numéro de série B203048
Matching numbers
Rare kit Nardi
Etat concours
Carte grise française de collection

170 000 / 200 000 €

En 1950, après avoir connu la mort du père fondateur Vincenzo Lancia en 1937, puis la guerre, la firme italienne avait besoin de renaître à l'aube des années 1950. C'est pourquoi ses équipes travaillèrent d'arrache-pied pour donner naissance à l'Aurelia B10, le nouveau porte drapeau de l'entreprise. Sa conception menée notamment par Vittorio Jano faisait appel à de nombreuses solutions inédites pour l'époque à l'instar d'une coque autoportante composée d'une centaine d'éléments soudés à la plate-forme. Surtout, l'Aurelia était la première automobile de série à emporter un six cylindres en V. Le projet d'une déclinaison coupé fut menée pour sa part par Mario Felice Boano, officiant alors chez Ghia. Superbe, le coupé B20 Gran Turismo présenté en 1951 fit sensation et Viotti devant le fabriquer fut très vite submergé par les commandes. Ainsi, après seulement 98 exemplaires produits, Pininfarina reprit les rênes, y apportant quelques légères retouches esthétiques.
Après deux premières séries bien que physiquement parfaites mais manquant de sportivité, Lancia porte la cylindrée du V6 à 2,5L qui développe désormais 118 chevaux à 5300 tours / minutes, le tout permettant à la GT d'atteindre 185 kilomètres par heure ! La quatrième série poursuit les évolutions engendrées par la précédente et se veut être la première à se voir proposer en conduite à gauche. Les cinquième et sixième séries cumulèrent une perte de puissance à une prise de poids, tout en perdant divers détails qui faisaient la finesse de son dessin. La production fut cessée en 1958 après 4871 coupés fabriqués, dont 2000 séries 4 parmi lesquels nous comptons seulement 745 conduites à droite.

L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui à la vente est issu de la quatrième série, certainement la plus désirable, du moins, elle représente le meilleur compromis entre les performances et le design.
Intégralement restaurée, elle se présente dans un état tout simplement concours. Peinte dans un noir laqué parfaitement tendu, la carrosserie ne laisse apparaître aucun défaut.
L'habitacle a été lui aussi refait conformément aux matériaux d'origine, ainsi, la sellerie se compose de drap de laine beige et de skaï marron

clair. Les planchers dénués de toute rouille se recouvrent de tapis en caoutchouc et de sur tapis sur mesure en raccord avec la sellerie. Enfin, une bagagerie sur mesure a été réalisée par Julian Mardesson Malletier en bois de peuplier et oukoumé, de cuir de taureau pleine fleur et d'alcantara, le tout prend place derrière les sièges avant.
Le moteur (n°3555) a pour sa part été rénové intégralement en 2016, comprenant : polissage du vilebrequin ; étalonnage des bielles ; remplacement des coussinets de paliers et de bielles ; contrôle des mesures du kit chemises/piston ; remplacement de la segmentation ; re-taillage de l'arbre à cames et opération de nitrure ; rectification des sièges de soupapes ; rectification des poussoirs ; équilibrage de l'ensemble mobile ; mise en épreuve et surfassage de la culasse ; étanchéité...
La transmission est alors exercée par une boîte de vitesse mécanique (n°3555) à commande au plancher grâce à la pose d'un kit Nardi comprenant aussi une nouvelle boîte à air surmontant le carburateur Weber.

Avec à peine plus de 1000 kilomètres parcourus depuis sa restauration, cette Aurelia est sans doute l'une des plus désirables disponible sur le marché. Outre son état tout simplement parfait, elle dispose du très rare kit Nardi ainsi que de la conduite à droite, tandis que les numéros de caisse, de moteur et de boîte correspondent.

Il s'agit ainsi d'une automobile agréable à conduire comme à regarder, d'un jallon de la production italienne dont le dessin dynamique mais épuré a marqué une époque.

N° 230

1968
FIAT DINO COUPÉ 2000

Numéro de série 135AC0002656
Réfection mécanique complète
Carte grise française

---

50 000 / 60 000 €

C'est au salon de Turin 1966 que Fiat présente un tout nouveau et superbe cabriolet deux places. Ce modèle hors norme pour la marque propose un moteur V6 en aluminium de 2 litres à 4 arbres à cames en tête d'origine Ferrari. La carrosserie a été dessinée par Pininfarina et c'est le surnom du fils d'Enzo Ferrari qui donne le nom de ce modèle: Dino. Cette vraie GT «Grand Tourisme» est dévoilée quelques mois plus tard au Salon de Genève en mars 1967. La signature Bertone se retrouve aussi sur la calandre spécifique avec le motif «nid d'abeille». Cette signature «nid d'abeille» on la retrouve aussi sur les Lamborghini Miura ou Espada. Le coupé Dino était la Fiat la plus chère du catalogue. Notre exemplaire est l'un des très rares vendus par Fiat-France qui à l'époque livra environ 10% de la production dans l'hexagone. Ce coupé Dino 2000 fut immatriculé pour la première fois le 24 avril 1968. C'est en 1971 que son numéro d'immatriculation lui est attribué dans le Gard. L'actuelle «carte grise» remonte au 24 novembre 1989 et le titre précédent avait été attribué en 1973. Longtemps stockée mais bien conservée, notre Fiat Dino se présente dans un état général très convenable. Une révision générale sera la bienvenue pour lui faire reprendre sereinement la route. La sellerie globalement très bien conservée est en cuir avec des trous d'aération identiques à ceux que l'on trouve sur une autre voiture de chez Bertone: la Lamborghini Espada. Les assises avant sont étrangement recouvertes de tissu s'agit-il d'un changement ou d'une commande spéciale, la question reste posée. Il faut noter que les dossiers arrière sont indépendants et basculent pour pouvoir charge des longueurs importantes dans le coffre. Avec sa ligne «fastback» élégante, pure et racée, ses 4 places et le brio de sa noble mécanique, la Fiat Dino coupé est sans conteste une Grand Tourisme de très bonne facture, performante et rare qui a été oubliée mais qui mérite amplement d'être redécouverte...

Cet exemplaire est dans un excellent état général, qu'il en soit de la carrosserie, de l'habitacle, comme de la mécanique. Livrée neuve en France le 24 avril 1968, elle vient de fêter ses cinquante printemps sur le territoire. La carrosserie a été restaurée et repeinte dans un très élégant gris métallisé qui s'accorde parfaitement à l'intérieur bordeaux. De nombreux frais furent engagés récemment afin d'entretenir la belle italienne : freinage, alternateur, roulements de roues, échappement inox, tout a été remplacé par des pièces neuves.

Dino
Dino

Dino

N° 231

1972

MATRA 530 LX

Numéro de série 009552H
TCE

18 000 / 22 000 €

R 530, c'était le nom d'un missile fabriqué par Matra, quoi de plus vendeur que de donner son nom à une petite voiture de sport ? Cette dernière fut conçue pour remplacer la Jet et en reprend l'idée générale d'une sympathique automobile, légère et sportive au look ravageur ! Lors de sa conception, plusieurs moteurs furent envisagés : le 1600 de la Renault 16, le 1800 BMW, le 1500 VW, pour finalement conserver un V4 Ford de 1700 cm3 qui équipait les Taunus. Fort de 70 chevaux, ce moteur était particulièrement coupleux et suffisamment vaillant pour déplacer sans mal les quelques 930 kilogrammes de l'auto. Son design atypique ses quatre places sont ainsi le fruit du travail des équipes Matra qui la voulait être « la voiture de la joie de vivre ». Au total, 9 609 exemplaires en furent construits à Romorantin.

C'est l'un d'entre eux que nous vous proposons aujourd'hui à la vente : un sympathique exemplaire vêtu de jaune dont la mise en circulation date de juillet 1972. En bon état général, cette 530 LX profite de la finition haut de gamme du modèle, celle-ci surnommée la « Matra des seigneurs » par la publicité d'époque. Inclassable mais attachante, il s'agit d'une petite automobile des plus sympathiques à posséder, surtout que l'on n'en voit pas à tous les coins de rue !

N° 232

1966

ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI

Numéro de série AR589516
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

Icône de la berline sportive, l'Alfa Romeo Giulia est née en 1962 et se voulait la berline la plus performante et sécurisante de sa génération, ce, avec la lourde tâche de remplacer la vieillissante Guilietta. Apte à atteindre 170 kilomètres par heure, grâce à son moteur de 1570 cm3 et à sa carrosserie à la fois simple, élégante, mais surtout aérodynamique avec un Cx de seulement 0.34 ! Face au succès de la Giulia, Alfa Romeo développa pour 1964, une version d'entrée de gamme équipée d'un moteur 1290 cm3 développant 78 chevaux. En 1966, la Giulia 1300 TI s'insère dans la gamme Giulia entre la 1300 et la 1600. Elle reprend les équipements de la 1300 avec une calandre à deux phares, tandis que le moteur est porté à 82 chevaux et se dote d'une boite 5 vitesses.
Le modèle que nous présentons aujourd'hui à la vente est une 1300 ti de 1966, avec la calandre à 5 barrettes et le compteur kilométrique à rouleaux (modèle assez rare qui n'a été produit ainsi que pendant 1/2 millésime).

Des travaux ont été faits depuis 1 an avec notamment la réfection du train avant, d'une partie du train arrière, des freins et pneus neufs, des roues sablées et repeintes. Le carburateur refait par un spécialiste.

N° 233

1960
MG A COUPÉ

Numéro de série 97289
Carte grise française

---

23 000 / 28 000 €

Depuis 1945 et l'immédiat après guerre, les MG de la série T ont marqué toute une génération de jeunes et remporté un immense succès commercial. Bien qu'évoluant au cours des années, le style général commençait à être démodé au milieu des années 50. La firme à l'octogone réagit et en 1955 aux 24 Heures du Mans, on vit courir deux barquettes MG, des prototypes à carrosserie spéciale désignés EX 182. Quelques mois plus tard, ces voitures arrivaient en concession : la MGA était née.
Le dessin de cette voiture est absolument magique, c'est une voiture de course sur la route. Son style est beaucoup plus moderne que les voitures de la série T qui deviennent du jour au lendemain des antiquités.
Le moteur est lui aussi un nouveau 1500 avec soupapes en tête et deux carburateurs qui ne doit rien au fameux XPAG.
En 1956, la gamme est complétée par une sublime version fermée, la ligne du pavillon ne laissant personne indifférent. Des vitres descendantes et des déflecteurs font partie des portes.
Le coupé est confortable et très lumineux avec une grande lunette arrière.
En mai 1959, c'est l'apparition de la version 1600 avec un moteur plus puissant et des freins avant à disques.
La production du coupé 1600 s'est élevée à 1730 exemplaires avec la conduite à gauche entre 1959 et 1961. Sur la même période, MG fabriqua un total de 27313 roadsters. On peut facilement déduire que seul 6,3% des MGA 1600 conduite à gauche sont des coupés. Autant dire que c'est quasiment introuvable.

Cet exemplaire est l'un de ces 1730 Coupé MG A 1600 produits en conduite à gauche. Dans un bel état de présentation, il accuse quelques petits stigmates du passé qui lui vont à ravir et lui donne la patine de ces autos qui roulent. Or, c'est bel et bien le cas, ce petit coupé plein de charme roule sans problème, le tout, en faisant tourner les têtes sur son passage. Equipé des freins à disques et du moteur de 80 ch SAE, il s'insère sans problème dans la circulation actuelle et semblerait même être faite pour les nombreux rallyes historiques que proposent nos régions.
Bien entretenu, cet exemplaire est peut-être l'un des rares à avoir été livré sur le sol français. En effet, la date précise d'immatriculation est connue, le précédent propriétaire l'avait acquise en 1986 et le compteur est gradué en kilomètres par heure.

N° 234

1966

MERCEDES-BENZ 250 SE COUPE W111

Numéro de série 1110211000086214
Même propriétaire depuis 15 ans
Restauration carrosserie ancienne de qualité
Carte grise française

---

25 000 / 35 000 €

Présentée en 1961, la nouvelle génération de coupé et cabriolet Mercedes-Benz est l'œuvre de Paul Bracq. Directement issu de la berline W111, le coupé fut d'abord vendu en version 220 SE jusqu'en 1965 quand elle fut remplacée par la 250 SE. Equipée d'un six cylindres en ligne de 2,5L, cet élégant coupé était en son temps, l'une des voitures les plus chères du monde. Ne souffrant d'aucune critique, les qualités mécaniques, esthétiques et de fabrication firent perdurer ce grand coupé, encore bien après l'époque de la Nationale 7.

Cet exemplaire date de 1966, il est dans un très bel état général, sa carrosserie revêtue d'une belle teinte dorée ayant été restaurée par un professionnel qualifié, ce, il y a plus de dix ans. L'aspect aérien de son toit peint en noir laqué lui confert une superbe ligne n'ayant rien à envier à celle des cabriolets W111 s'échangeant bien plus cher. Son habitacle est garni d'un cuir brun qui, bien que patiné, se trouve en excellent état, sans accroc ni déchirure. Les boiseries ont certes vécu, leur vernis serait à rénover, mais l'atmosphère architectural qu'elles dégagent reste intacte. Mécaniquement entretenue, cette Mercedes-Benz roule sans encombre, au sein de la circulation moderne, ceci permit par le couple confortable de son six cylindres, joint à des freins à disques ainsi qu'à une direction assistée. Salon roulant de son temps, ce coupé W111 ne demande qu'à entretenir ses qualités sur les routes d'aujourd'hui.

HOTEL

N° 235

1967

BMW 2000 CS

Numéro de série 1105664
Carte grise française - A remettre en route

15 000 / 20 000 €

Apparue en 1966 sous la forme d'une dynamique berline, la Neue Klasse représentait, avec la série 02, le renouveau de la marque à l'hélice dont la faillite fut évitée de justesse à l'après-guerre ! Dans l'objectif de concourir face aux marques italiennes que représentent Alfa Romeo et Lancia, BMW visait à étendre sa gamme de routières cossues mais sportives, c'est pourquoi la Neue Klasse fut déclinée en un élégant coupé, les 2000 C et CS. Motorisés par un 4 cylindres allant de 100 chevaux pour la C à 120 chevaux pour la CS, ces coupés offraient des performances tout à fait honorables face aux concurrentes. Sa carrosserie était néanmoins son principal atout. Si bien, qu'elle marqua la naissance d'une longue série de coupés BMW aux lignes similaires, allant de la E9, sa remplaçante, à des modèles bien plus récents comme les actuelles séries 6 au sein desquelles nous pouvons retrouver quelques codes stylistiques.
L'exemplaire proposé est un coupé 2000 CS, elle possède donc le moteur de 120 chevaux capable de l'emmener à 100 km/h en 10,4 secondes, un excellent temps pour l'époque et compte tenu du poids de l'auto ! A redémarrer, ce coupé est en bel état de carrosserie et d'habitacle, il représente l'occasion d'accéder à l'une des premières réalisations d'Hofmeister, celui dont le pli de vitre arrière traversa les années !

06

N° 236

1974
ALFA ROMEO SPIDER 2000 « CODA TRONCA »

Numéro de série 2463283
Réfection mécanique récente
Contrôle technique de moins de 6 mois
Carte grise française

20 000 / 25 000 €

D'abord, il y a des lignes, des lignes tirées du crayon de Pininfarina, ensuite, il y a un moteur, un double arbre comme à l'accoutumée chez Alfa Romeo, le tout amène à l'un des cabriolets les plus convoités du XXème siècle, le Spider. Né en 1966 sous la forme d'un os de sèche (comme aimaient l'appeler les employés de l'usine milanaise), le Spider connut une longue et fructueuse carrière qui, au fil d'évolutions, se poursuivit jusqu'en 1993.

En 1969, le Spider adoptait un arrière tronqué et fut habilement nommé « Coda Tronca » tandis que l'intérieur adoptait un tableau de bord en plastique plus dans le ton de l'époque que celui en tôle de la précédente version. Ce très bel exemplaire de 1974 est motorisé par le gros 2.0L de 133 chevaux. Il est habillé d'une robe bleu nuit, récemment refaite et présentant parfaitement. Exempt de rouille, ce Spider fut très bien entretenu à la fois mécaniquement qu'esthétiquement comme en témoignent les nombreuses factures qui accompagnent le sympathique cabriolet. Le haut moteur, la boîte de vitesse et le pont arrière furent refaits il y a moins de cinq ans, de même que de nombreux éléments de style furent remplacés à l'instar des bulles de phares ou des feux arrière. Enfin, la capote, ainsi que l'habitacle sont en excellent état.
Appartenant au même passionné depuis plus de dix ans, elle est prête à prendre la route sans le moindre problème. Surtout, elle est l'outil idéal pour croiser, cheveux au vent, bercé par le son typique de son double arbre gavé par ses Weber !

PARIS FONTAINEBL
Oseo
ESTIMATIONS - EXPERTI
Oseo
2000
Alfa Romeo

N° 237

1978

TVR 3000 M

Numéro de série 4248FM
Toit ouvrant
Très bien entretenue
Carte grise de collection

12 000 / 16 000 €

Peu connues sur notre territoire, les TVR sont des voitures de passionnés comme l'Angleterre sait si bien en produire ! Fabriquées artisanalement au fin fond de l'Hampshire, elles étaient conçues pour la course. C'est donc d'une caisse en fibre de verre et d'un châssis tubulaire que naquit en 1972 la 3000M dont le dessin reprend les grandes lignes des Vixen et Grantura. Le cadre lui, s'inspire de celui développé pour la Tuscan V8 S tandis que le moteur V6 Essex de 3.0L est emprunté à Ford.
L'exemplaire proposé est en bon état général et dans une sympathique livrée bleu métal à toit vinyle noir. Son actuel propriétaire l'a acquise en 2009 aux abords de Bristol avant de remplacer le moteur de 3.0L d'origine par une version préparée du V6 Essex portée à 3.1L pour une puissance d'environ 170 chevaux. Outre cela, la voiture fut très bien entretenue puisque l'on compte près de 15000€ de factures depuis 2009, comprenant des roulements, les amortisseurs, les freins, l'embrayage, le système de refroidissement, l'installation d'un Terratrip… Il s'agit ainsi d'une voiture particulièrement originale, extrêmement performante qui saura se faire remarquer par le bruit inimitable de son moteur et le design osé de sa carrosserie !

N° 238

1966

FIAT 1500 CABRIOLET PININFARINA

Numéro de série 118K043735
Titre de circulation Européen

25 000 / 30 000 €

En 1957, Pininfarina se voit confier le projet de redonner un souffle de jeunesse à la gamme cabriolet de Fiat dont la 1200 Spyder reste confidentielle et déjà démodée. C'est pourquoi, en novembre 1958, le carrossier présente sur son stand du salon de Turin, un prototype motorisé par un tout nouveau double arbre 1500 cm3 développé par OSCA, la 1500 GT. En mars 1959, la version définitive de ce projet est dévoilée à Genève, avec pour entrailles le moteur 1200 cm3 de la génération précédente. Le 1500 cm3 OSCA arrive pour sa part au catalogue dès l'été de la même année. En 1962, le 1500 est remplacé par une version améliorée dont la cylindrée fut accrue à 1600 cm3. L'année suivante, le 1200 disparait de la gamme alors que le 1500 de grande série des berlines prend sa place. Enfin, en 1965, le cabriolet se dote d'une boîte cinq vitesses entièrement synchronisée, ce, avant d'être remplacée en 1966 par la Fiat 124 Spider.
Cet exemplaire en très bon état fait partie des dernières 1500 Cabriolet livrées par la firme turinoise. En effet, il fut immatriculé le 15 septembre 1966, ce, juste avant la présentation du Spider 124 au salon de Turin en novembre 1966. Très élégant mais aussi très italien, ce sympathique cabriolet se pare d'une peinture blanche assortie d'un habitacle rouge du plus bel effet, le tout surmontant d'une capote noire en très bon état. La mécanique n'est pas en reste puisque cette Fiat 1500 fonctionne très bien et saurait ainsi offrir à son acquéreur, tout le nécessaire pour revivre la dolce vita des années 60 !

N° 239

1955

FORD THUNDERBIRD

Cabriolet V8 - N° de série : P5FH201430
Titre de circulation Américain
Voiture dédouannée, 846A
A immatriculer en collection
Dispose de son rare hard top à hublots - Options

20 000 / 25 000 €

Développée pour contrer la Chevrolet Corvette la Ford Thunderbird est en réalité un Cabriolet confortable et performant plus proche de l'esprit grand tourisme que de la sportive radicale.
Plus lourde mais plus luxueuse et confortable que sa concurrente Corvette, la T-bird est équipée d'un puissant V8 de 225 ch.

Notre exemplaire de 1955 comporte son hard top d'origine à hublots. Sa carrosserie blanche est en état origine de même que ses chromes et accessoires.
La peinture refaite il y a une dizaine d'années présente bien.
L'intérieur en simili noir et blanc a été partiellement restauré il y a quelques années et est dans un bon état de présentation.
Le moteur est en bon état de fonctionnement, le radiateur en alu est récent et la climatisation a été modernisée.
Les freins et les échappements sont à prévoir. Le châssis ne présente ni trace de choc ni de corrosion perforante.

Voici une bonne opportunité de s'offrir un des mythes automobiles américains disposant de son rare hard top à hublots.

HOTEL DE LONDRE

Thunderbird

HOTEL DE LONDRES

N° 240

1973

LANCIA FLUVIA

Numéro de série 053996
Titre de circulation européen

---

12 000 / 16 000 €

C'est au salon de Genève 1963 que le public pose le regard pour la première fois sur la berline Lancia Fulvia. La berline était à ne pas s'y tromper, la petite soeur de la Flavia dont elle partageait d'ailleurs un grand nombre de pièces. Le raffinement et l'ingéniosité mécanique étaient cependant dignes d'une vraie Lancia et reprenaient de nombreuses solutions à la grande soeur tels la traction avant, la suspension avant à ressort transversal et les freins à disques aux quatre roues ou encore le faux châssis fixé en six points. Les travaux sur le coupé commencèrent à partir de la fin 63 pour une présentation officielle au printemps 1965, sous la girouette de Pietro Castagnero, à la tête de l'équipe de dessinateurs maison. Le moteur était en tout point spécifique à la Fulvia et avait de quoi réjouir les passionnés de la marque. En effet, le V4, bien qu'apparenté à celui de l'Appia était incliné de 45° sur le côté conducteur et ses cylindres étaient disposés selon un angle de 13°. La nouveauté résidait dans l'entraînement des soupapes par deux arbres à cames en tête. Les chambres de combustion hémisphériques sont un lointain héritage et évoquent davantage l'Aprilia! Le modèle présenté est une version 1300 cm3 de troisième série. Livrée en 1973, cette Fulvia est dans une très belle configuration, typiquement italienne, joignant une belle peinture bleu nuit à un intérieur tabac du plus bel effet. En très bon état, ce petit coupé italien ne demande qu'à faire ronronner son V4 sur nos routes !

N° 241

1979
LANCIA GAMMA COUPE

Titre de circulation européen

3 000 / 6 000 €

Prenez le luxe des coupés allemands, mélangez le avec la finesse des lignes latines, rajoutez un soupçon de sportivité à l'italienne et vous obtiendrez la Lancia Gamma Coupé. Dévoilée par Pininfarina sous forme de concept en 1976 au salon de Genève, peu de temps après le rachat de Lancia par Fiat, la Gamma ne devait pourtant pas connaître plusieurs déclinaisons. Pourtant, le dessin fit sensation auprès du public et la firme se résolue à donner son aval pour une production en série. Ainsi, l'œuvre d'Aldo Brovaone fut assemblée à partir de 1977 directement chez Pininfarina. Bien que d'apparence simpliste, la carrosserie de la Lancia était résolument futuriste pour l'époque, faisant ainsi tourner les têtes. Très bien équipée, la Gamma Coupé jouait la carte du luxe avec des vitres et rétroviseurs électriques, des rideaux pare-soleil, un volant réglable en hauteur et des sièges s'apparentant bien plus à des fauteuils qu'à des baquets. Disponible dans deux motorisations quatre cylindres, 2L et 2.5L, le coupé était dans tous les cas, alimenté par un double corps Weber et offrait alors entre 120 et 140 chevaux avant que le 2.5L n'adopte l'injection Bosch L-Jetronic en 1980. Le tout pouvait être transmis aux roues par une boîte manuelle à 5 rapports ou automatique à 4 rapports. Le châssis pour sa part était axé sur la sportivité, avec un empattement court, une suspension McPherson à l'arrière, des bras transversaux et des ressorts hélicoïdaux, la voiture apparaissait vive mais confortable tandis que quatre disques à double circuit furent installés pour freiner les 1290 kilogrammes de la diva.

Le coupé Gamma que nous proposons aujourd'hui à la vente est dans un état d'usage et nécessiterait quelques travaux pour retrouver sa prestance d'antan. Motorisé par le 2.0L à carburateur de 120 chevaux, il s'agit d'une automobile faite pour les longs parcours, et ce, dans un confort certain !

N° 242

1978
PORSCHE 928

Numéro de série 9288102402
L'un des premiers exemplaires de 928
Carte grise française

---

15 000 / 20 000 €

La Porsche 928 est la première automobile du constructeur allemand à recevoir un V8 en position avant. Elle est produite de 1978 à 1995. Son design particulièrement innovant lui confère une allure moderne qui témoigne assez bien des tendances esthétiques de la fin des années 1970, début 1980. La 928 connaîtra un certain succès, notamment aux États-Unis, marché pour lequel elle était prioritairement destinée, et bénéficiera d'une étonnante longévité.

Cet exemplaire fait partie des premiers à avoir été livrés puisqu'il fut immatriculé, le 1er juillet 1978 ! Il s'habille ainsi d'une configuration typiquement seventies avec une peinture bleu canard lié à un habitacle mélant un cuir tabac aux célèbres motifs en damiers chers aux PMA (Porsche à Moteur Avant), le fameux tissu Pascha. Le tout est en excellent état de présentation. Désirable avec sa boîte manuelle, cette 928 a toujours été très bien entretenue, si bien qu'elle fit notamment la couverture d'un exemplaire de Rétro Collection Magazine en 2004. Propriété du même passionné depuis 14 ans, elle est parfaitement d'origine, exception faite des jantes de 928 S, elle se veut comme l'une des plus intéressantes 928 en circulation !

PORSCHE

N° 243

c 1952
DELAHAYE « JEEP » TYPE VLR

Numéro de série 6799
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

Après la Seconde Guerre Mondiale, la France, son armée et son industrie étaient dans un bien triste état. Les Américains ont donc fourni la France en Jeep tandis que les rescapés de la guerre servaient encore. Seulement, la fierté nationale faisant foi, le gouvernement confie à Delahaye, la tâche de développer une nouvelle « Jeep ». Le projet Delta fut donc initié par les équipes de Delahaye et fut testé dès 1949 par l'armée française. En 1951, le VLR (pour Véhicule Léger de Reconnaissance) rentrait en production et fut véhicule officiel de l'armée jusqu'en 1954 quand l'entreprise fit faillite et laissa la production de 4x4 militaires à Hotchkiss.

Ce rare VLR est dans un très bon état général et offre un très intéressant degré d'authenticité. Cet état a permit à son propriétaire actuel de voir sa voiture diplômée du musée du CIA à Pantin comme VLR représentatif de l'exposition Delahaye. Prêt à rouler, ce 4X4 possède ses portières et et ses côtés entoilés, le tout complet et neuf.

Rare, et plus original qu'une Jeep Willys, le VLR est un modèle extrêmement intéressant d'un point de vue historique en plus d'être sympathique !

N° 244

1990
CITROËN 2CV6 CHARLESTON

Numéro de série : VF7AZKA00KA355923
Carte grise française

7 000 / 10 000 €

Le 12 septembre 1980, le service des relations publiques de Citroën annonce à grands renforts de communiqués et de conférences de presse, la série limitée «2CV Charleston». Sur le stand, au salon de Paris, Citroën positionne quelques mannequins habillés très court avec des robes de perles et une coupe de cheveux à la garçonne. C'est évidemment ce qui symbolise le mieux la période «Charleston». Ce nom est celui d'une danse née dans la ville de Charleston en Caroline du Sud aux USA. Elle fut introduite en France en 1925 par la «Revue Nègre» menée par Joséphine Baker au Théâtre des Champs Elysées. Prévue à l'origine pour une série limitée de 8 000 exemplaires, ce modèle connaitra un succès énorme. Et la série limitée initiale deviendra vite une finition à part entière.

L'exemplaire présenté est dans un très bon état d'origine. Acquise en 1996 par son actuel propriétaire, elle n'a jamais été restaurée ni même repeinte. Les sièges spécifiques à la Charleston ont toujours été très bien protégés par des housses et sont donc dans un excellent état. Seul un volant signé Targa se veut comme entorse à l'origine.

N° 245

1990
PORSCHE 928 GT

Numéro de série WPOZZZ922HS841214
Carte grise française

---

30 000 / 35 000 €

La Porsche 928 est née de la volonté des dirigeants de l'époque, en particulier Ernst Fuhrman, le créateur du 4 cylindres à plat double arbre des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 du constructeur de Stuttgart. En effet, estimant à cette époque que l'architecture moteur en porte-à-faux arrière a peu d'avenir, les dirigeants de Porsche cherchent une alternative et optent pour le concept d'une GT à moteur à l'avant refroidi par eau. La 928 venait de naitre. Plusieurs séries verront le jour au fur et à mesure des évolutions. La 928 S4 fut produite de 1986 à 1991, elle connaît une évolution esthétique importante avec la reprise du V8 5 L 32S, revu et corrigé par l'adoption d'une admission double étage. Apparue au printemps 1989, la 928 GT est une évolution de la 928 S4. La puissance a été augmentée pour atteindre 330 ch, grâce à l'utilisation d'arbres à cames spécifiques.

L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui à la vente est une rare et désirable version GT. Dans un très bel état d'origine, très bien entretenue, elle est prête à prendre la route puisque les pneus sont récents. La distribution vient d'être effectuée tandis que le maître-cylindre d'embrayage a été remplacé et l'allumage mis au point.
Il s'agit ainsi d'une belle opportunité d'acquérir l'une des versions les plus courues des Porsche 928.

N° 246

1964
CADILLAC ELDORADO CABRIOLET

Numéro de série CA64XE618246
Livrée neuve en France
V8 de 429ci (7L) et boîte de vitesses Hydra-Matic à 4 rapports
Modéle emblématique du «Corniaud» avec le youkounkoun
Longeur: 5.715mm
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

L'Eldorado est apparue en 1953, dix ans après nous en étions déjà à la cinquième génération soit presque une génération tous les deux ans! Le marketing américain était alors en pleine effervescence! Après Harley Earl et Chuck Jordan, ce sera au tour du génial Bill Mitchell de penser les lignes de ce cinquième opus de la légendaire américaine. En 1964, l'Eldorado subit quelques changements esthétiques (il y en avait déjà eu en 1962) comme une calandre formant un V sur les plans horizontaux. Les ailes arrière en pointe en étaient à leur 17ème année d'existence et adoptaient un dessin plus timoré Cette année-là voit arriver le Comfort Control, système de gestion du chauffage et de la climatisation entièrement automatisée et contrôlée par un simple bouton de thermostat au tableau de bord.

Notre Eldorado fut livrée neuve en France. Dans un très bon état général, la pompe hydraulique de direction assistée a été changée récemment. Son précédent propriétaire l'a utilisée pour ses vacances d'été et elle participa même au concours d'élégance de la Baule en 2013. Depuis 2014, cette auto n'a pas fait beaucoup de kilomètres, mais n'a jamais été mise à l'arrêt complet, roulant tout de même régulièrement.

N° 247

2004

MASERATI QUATTROPORTE 4.2 BLINDEE

3 exemplaires recensés sur 14 fabriqués

Ex voiture présidentielle italienne utilisée par S. Berlusconi et G. Napolitano

23 000 kilomètres - Titre de circulation italien

---

40 000 / 50 000 €

La Maserati Quattroporte de cinquième génération est certainement l'une des berlines les plus élégantes du XXIème siècle. Apparue en 2003, elle était motorisée par un somptueux V8 4.2L d'origine Ferrari développant 400 chevaux. Sonore mais discrète, la Quattroporte connut un certain succès et connut une longue carrière puisqu'elle ne fut remplacée qu'en 2012.

Cet exemplaire est bien particulier puisqu'il s'agit d'une version blindée commandée par le gouvernement italien pour les présidents Berlusconi et Napolitano. De niveau B7, le blindage apparente la voiture à un véritable coffre-fort. A titre de comparaison, la Citroën C6 de Nicolas Sarkozy était pourvue d'un blindage de niveau B5 quand la Cadillac de Barack Obama se parait d'une protection de niveau B9. Cette préparation invisible de l'extérieur coûta 580 000 € à l'état italien. Bien sûr, cette Quattroporte est suréquipée, elle se dote notamment d'une clim automatique 4 zones, de sièges en cuir chauffants, ventilés et massant, d'un GPS, d'une installation audio complète, d'écrans TV/Vidéo ainsi que de pneus anti-crevaison. Affichant 22889 kilomètres et pesant un peu plus de 3 tonnes, les suspensions, les freins et de nombreux éléments mécaniques furent revus pour que la voiture puisse offrir une conduite proche d'une voiture de série. Par conséquence, les performances restent au rendez-vous avec une vitesse maximale de près de 230 kilomètres par heure !

Il s'agit ainsi d'un modèle presque unique puisque seuls 3 exemplaires subsistent de cette voiture. En effet, 14 exemplaires furent fabriqués mais 11 d'entre eux subirent de lourds tests et furent donc mis au rebut par le fabriquant.

N° 248

1968

JAGUAR 240 MK.II

Numéro de série IJ30518
Restauration carrosserie récente
Entretien mécanique complet
Carte grise française de collection

---

18 000 / 24 000 €

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 ACT. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voiture de la marque, la vraie berline de sport!
La Jaguar Mark II présentée est motorisée par le 2.4L. Il s'agit plus précisément d'une 240, soit, d'une des dernières Jaguar Mk.II commercialisées. L'exemplaire présenté est dans un très bel état esthétique puisqu'intégralement restaurée en carrosserie et rénovée en sellerie. De nombreux accessoires sont neufs à l'instar des feux, phares, clignotants et chromes, tandis que la mécanique a été entièrement révisée. En effet, les carburateurs, l'allumage, les freins, roulements, radiateur, biellettes, moyeux ainsi qu'une partie du faisceau électrique ont été refaits à neuf voir remplacés. Les compressions ont été prises et les écarts sont minimes, confirmant la bonne santé du moteur de la berline.
Il s'agit donc d'un très bel exemplaire de l'une des berlines les plus courues dans le monde de la collection.

N° 249

1983

PORSCHE 928 S

Numéro de série WPOZZZ92ZD5841069
Boîte automatique - Carte grise française

9 000 / 13 000 €

La Porsche 928 occupe une place à part dans le coeur des amateurs de sportives. Ce coupé GT à moteur avant, combinait des performances élevées à un confort à même de le rendre utilisable sur de longs parcours. C'est en mars 1977, au salon de Genève, que la Porsche 928 fait ses grands débuts. Tout étonne en elle, à commencer par son look de soucoupe volante, son V8 de 4,5 litres et ses performances. L'intérieur innove, à commencer par ce bloc instrument solidaire de la colonne de direction qui est réglable. Ainsi, il est enfin possible d'abaisser le volant sans que le compteur soit masqué par la jante du volant. Dès les premiers essais, la presse est dithyrambique, à tel point que l'année suivante, la Porsche 928 est élue voiture de l'année 1978. C'est la seule fois qu'une GT aura été élue jusqu'à ce jour voiture de l'année. En 1979, les crises pétrolières sont désormais loin et Porsche accède enfin à la demande de tous: donner plus de puissance à une GT qui en manque pour permettre à son châssis de se mettre pleinement en valeur. La 928 S accueille donc un V8 à la cylindrée légèrement accrue (4,6 litres) et développe 300 CV. Les performances progressent évidemment de manières significatives puisque les 250 km/h en vitesse de pointe sont atteints et la borne kilométrique est franchie en moins de 26 secondes.

Le modèle présenté a été livré en 1983. Il s'agit d'une Porsche 928 S habillée d'une combinaison de blanc et de bordeaux lui allant à ravir. Bien que l'injection demande une révision, elle démarre, roule et a subi de nombreux frais les années passées : pneus, filtres, bougies, faisceau, freins, vidange...
Il s'agit d'une belle occasion d'accéder à l'une des plus fantastiques GT des années 1980 !

N° 250

1991
FERRARI 348 TS

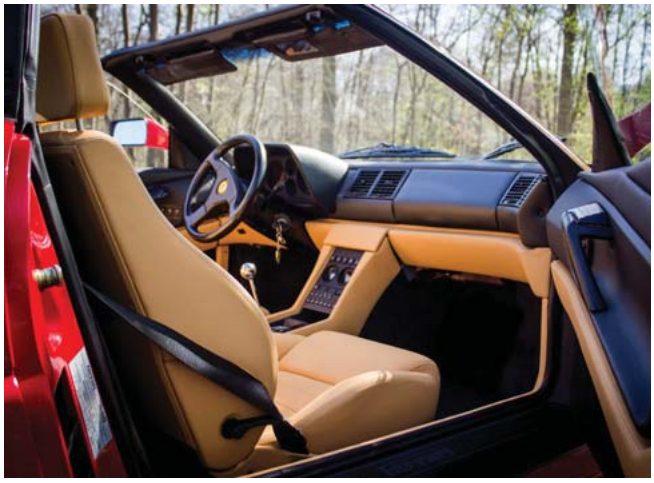
Numéro de série ZFFKA36B000090788
Livrée neuve en France par Ch. Pozzi
38 000 kilomètres d'origine
Entretien à jour
Carte grise française

---

60 000 / 75 000 €

La Ferrari 348 est la synthèse du meilleur des années 1980 pour la firme de Maranello. Le dessin signé Pininfarina reprend les lignes générales de la Testarossa avec un soupçon de finesse prélevé des 308/328, ce, tandis que le moteur V8 de 3.4L est désormais placé en position longitudinale et centrale arrière, comme sur la 288 GTO ! Elle marque une certaine rupture avec les berlinettes du passé. Elle en perd les quatre feux arrière, et adopte une architecture tout à fait nouvelle.

L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui n'aura pas à vous faire peur pour que vous en profitiez. En effet, il s'agit d'une version Targa dite 348 TS de 1991, un modèle qui ne demande pas d'être cravaché pour être apprécié et surtout, dont les années d'entretien régulier qu'il a derrière lui, lui valent d'être dans un état irréprochable. Avec seulement 38 000 kilomètres d'origine, cette 348 peinte dans le classique Rosso Corsa ne laisse apparaître aucun défaut esthétique, que ce soit sur sa peinture ou au niveau de son habitacle recouvert de cuir beige. Mécaniquement à jour, elle a subit l'an passé plus de 13 000 € de factures chez Pozzi à Levallois, comprenant la courroie de distribution, de nombreux joints, poulies et autres entretiens courants. Ainsi, cette berlinette livrée neuve en France ne demande qu'à poursuivre sa vie à travers les petites routes escarpées de l'arrière-pays, le tout, cheveux au vent, bercé par le chant symphonique du V8.



N° 251

2001
ASTON MARTIN DB7

Châssis n° SCFAB22341K301945
Dédouanée
Certificat de conformité

---

25 000 / 35 000 €

L'Aston Martin DB7 est celle qui détermina dès 1993, le design de toutes les voitures de Gaydon jusqu'aujourd'hui ! De ce fait, elle n'accuse pas le poids des années d'un point de vue esthétique et surtout, devient très fiable !
L'exemplaire que nous vous proposons aujourd'hui à la vente est en très bon état et revêt encore sa peinture d'origine ! Mécaniquement révisée, elle tourne parfaitement.

N° 252

1986
MASERATI BI-TURBO SPYDER

Numéro de série ZAM333B00GA100954
Boîte automatique
Titre de circulation européen

15 000 / 25 000 €

Quand De Tomaso rachète la marque Maserati à Citroën en 1975. Il développera la fameuse Bi-Turbo qui sera présentée à Modena le 14 décembre 1981. Ce tout nouveau moteur V6 possède deux arbres à cames par rangée de cylindres, deux turbocompresseurs comme son nom l'indique et trois soupapes par cylindre. Sa cylindrée de 2 000 cm3 est dictée par la loi fiscale italienne, qui surtaxe les cylindrées supérieures, mais pour l'exportation elle passe à 2 500 cm3. La ligne générale est très classique et ne manque pas d'élégance, la belle, n'emprunte pas son style à ses prédécesseurs, et propose des courbes anguleuses typiques des années 80. L'aura de MASERATI, un prix contenu et les qualités dynamiques de l'auto vont engendrer un succès sans précédent. Avec le temps le modèle évoluera en cylindrée et en puissance, une version cabriolet et une quatre portes verront aussi le jour. En ce qui concerne le cabriolet, son dessin est dû à la Carrozzeria Zagato. Cette version est lancée en 1984 sur un empattement raccourci de 110 mm à 2 400 mm. Les Maserati biturbo ont été produites de 1981 à 1998 à près de 38 000 exemplaires dont seulement 3 176 cabriolets entre 1984 et 1993. Son tempérament et ses excellentes performances rendent le modèle très agréable à utiliser. Coté finitions intérieures, c'est un luxe raffiné qui est privilégié sans être ostentatoire, la voiture est discrète dans l'ensemble, mais reste une petite « bombe » le V6 permet une utilisation quotidienne avec conduite raisonnable. Par contre à partir de 3500 tr/min, accrochez-vous..., les deux turbos sont diablement efficaces!
Cette Bi-Turbo Spyder est en très bon état général. Peinte en noir et habillée d'un intérieur en cuir beige, il s'agit d'une voiture extrêmement élégante malgré la bestialité de sa mécanique.

N° 253

1995
FERRARI 456 GT

Châssis n° ZZFFSP44B000102985
Dédouanée
Certificat de conformité

45 000 / 55 000 €

La Ferrari 456 GT est, dans l'oeuvre de Sergio Pininfarina, sa préférée. En effet, l'homme parvint à donner à cette GT, des lignes et des courbes on ne peut plus harmonieuses, donnant la 2+2, un équilibre parfait ! Motorisée par un V12 de 436 chevaux, elle pouvait voguer à près de 300 km/h et ce, dans le plus grand confort !

Dans une élégante livrée noire, cette 456 est en parfait état ! Avec 20 000 kilomètres au compteur, elle possède un historique particulièrement limpide, et fut très bien entretenue. Le moteur vient seulement d'être révisé et les moquettes sont encore sous plastique !

LAND ROVER
RANGE ROVER

N° 254

1995

BENTLEY CONTINENTAL R MULLINER PARK WARD

88 000 kilomètres d'origine
Historique connu
Vendue avec ses carnets d'origine dans leur pochette Bentley
Deux doubles des clefs
Conduite à gauche
Etat proche de la perfection
Titre de circulation européen

30 000 / 40 000 €

Arrivée sur le marché en 1991, la Bentley Continental R était à n'en pas douter, l'une des voitures les plus luxueuses du monde. Si la plupart des Bentley s'apprécient aux places arrière, celle-ci s'orientait vers le plaisir de son conducteur. En effet, avec son moteur V8 de 6.75L turbocompressé développant entre 325 et 385 chevaux, la Continental R offrait des performances particulièrement honorables pour une voiture pourvue d'un tel niveau de luxe. Elle était en effet capable de voguer à plus de 230 kilomètres par heure dans un confort sans nom ! Pour ces nombreuses qualités, elle fit sensation lors de sa présentation au salon de Genève 1991, effaçant la toute nouvelle Mercedes-Benz Classe S. Du moins, aux yeux du Sultan de Brunnei qui se porta acquéreur du modèle d'exposition pour la modique somme de 2 000 000 de Livres Sterling !

La Continental R que nous proposons aujourd'hui à la vente est une seconde série (1994 – 1996), elle développe ainsi 360 chevaux et un couple incroyable de 677 Nm à 2000 tr/mn seulement ! Dans un parfait état de présentation extérieur, intérieur et mécanique, cette Bentley blanche au cuir beige s'accompagne en outre d'un historique particulièrement limpide. En effet, elle fut acquise neuve en 1995 par une Californienne qui plus tard, l'a revendue à un second propriétaire domicilié en Floride. Elle revient ensuite sur ses terres du Royaume-Uni, chez un homme l'utilisant principalement l'été, en Italie. Le propriétaire actuel a donc pris possession de la Bentley en 2015, la faisant réviser chez NRT Motors en Angleterre. Ainsi, l'automobile sera vendue avec la totalité de ses carnets d'entretien dans leur pochette Bentley, sa facture d'achat ainsi que trois clefs.

Prête à rouler, elle n'attend que vous pour cruiser à nouveau le long de la côte méditerranéenne !

GB

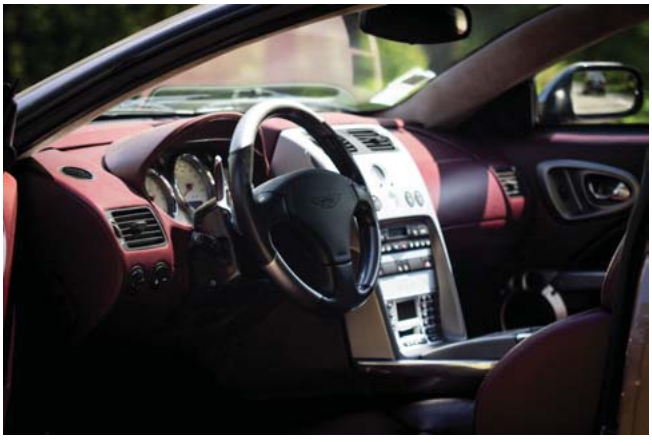
N° 255

2004
ASTON MARTIN V12 VANQUISH

Seulement 23 200 KMS
Equipement audio LINN
Carte grise française

---

60 000 / 80 000 €



L'Aston Martin V12 Vanquish fut présentée en 2001, particulièrement bien dessinée par Ian Callum, elle s'inscrit dans la continuité de la DB7 mais s'affiche comme bien plus bestiale ! La Vanquish s'inscrit dans les plus formidables GT du XXIe siècle ! Fleuron de la firme, seuls 2578 exemplaires en furent produits.
Cette Vanquish fut achetée neuve par son propriétaire actuel en 2004. Avec 23200 kilomètres son V12 de 466 chevaux fut très bien entretenu et nous disposons de nombreuses factures d'entretien ! Dans un parfait état de présentation, sa peinture grise et son habitacle en cuir bordeaux se marient à merveille.

Ce superbe exemplaire est l'occasion d'acquérir la voiture du plus célèbre des agents secrets !

N° 256

2000
PORSCHE BOXSTER TYPE 986

Châssis n° WPOZZZ98ZYS603074
2nde main - 82 000 km - Carte grisefrançaise
Entretenue régulièrement chez Porsche

---

12 000 / 16 000 €

Le Boxster est né de la volonté de la direction de Porsche d'élargir la gamme de ses modèles. L'objectif est de produire un cabriolet deux places, léger, sportif et plus économique que la 911. Le design signé Harm Lagaay s'inspire des 356 Spyder et de la 550 Spyder. Afin de rationaliser la production et de limiter les couts industriels, plusieurs éléments sont communs avec la 911 type 996 contemporaine. Techniquement, il s'agit d'une propulsion à moteur 6 cylindres à plat refroidi par eau placé en position centrale arrière.

Le Boxster de 2000 que nous présentons est motorisé par le 2,7 litres développant 220 ch. La boite de vitesse séquentielle est de type Tiptronic S avec commandes au volant. La teinte de carrosserie est noire et l'intérieur en cuir de couleur rouge. La sellerie est en très bel état, quelques marques d'usure sont présentes sur le bourrelet gauche du siège conducteur. Le véhicule est équipé du système Hi-fi CDR 22. Il s'agit d'une seconde main régulièrement entretenue chez Porsche. Une révision complète a été effectuée le 09 novembre 2017 par Porsche Distribution à Vélizy. Partant vivre à l'étranger, l'actuel propriétaire a dû se résoudre à se séparer de son véhicule.

N° 257

1981
GOLF 1 GTI 1600

Numéro de série 17ZBW317584
Restauration complète
Carte grise française

18 000 / 22 000 €

Véritable icone 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 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 Golf 1 GTi de 1981 comptabilise moins de 150 000km et a subi une importante restauration carrosserie, ainsi qu'une grosse révision mécanique. L'injection a été refaite à neuf, l'allumage a lui été remplacé par des pièces neuves, tout comme l'échappement. Les pneus sont neufs tandis que les freins et les trains roulants ont été contrôlés et apparaissent en excellent état.

N° 258

2005
LOTUS ELISE S2

Intérieur en cuir havane
Dédouannée - Certificat de conformité
Entièrement révisée chez LOTUS
Ligne d'échappement neuve en inox

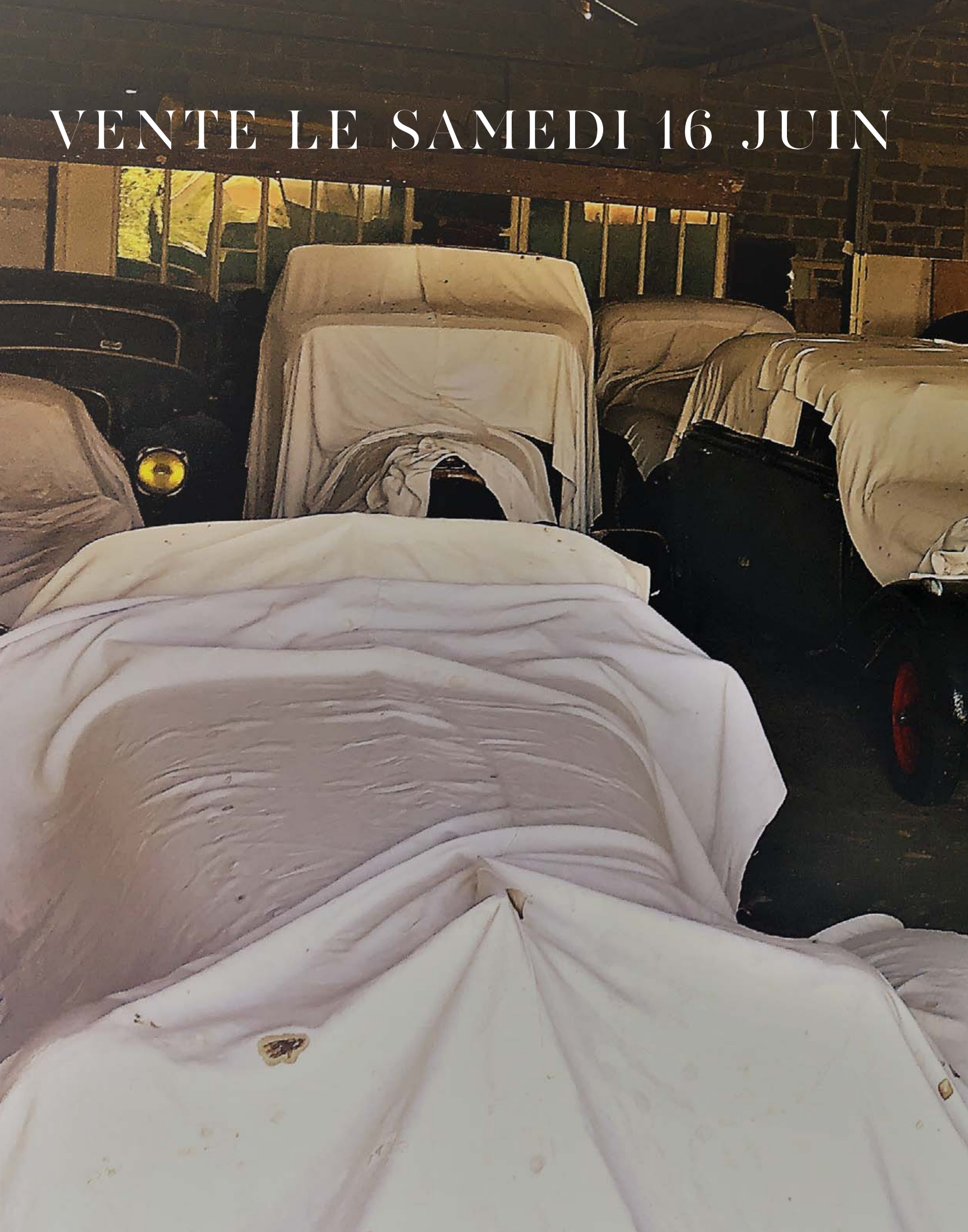
---

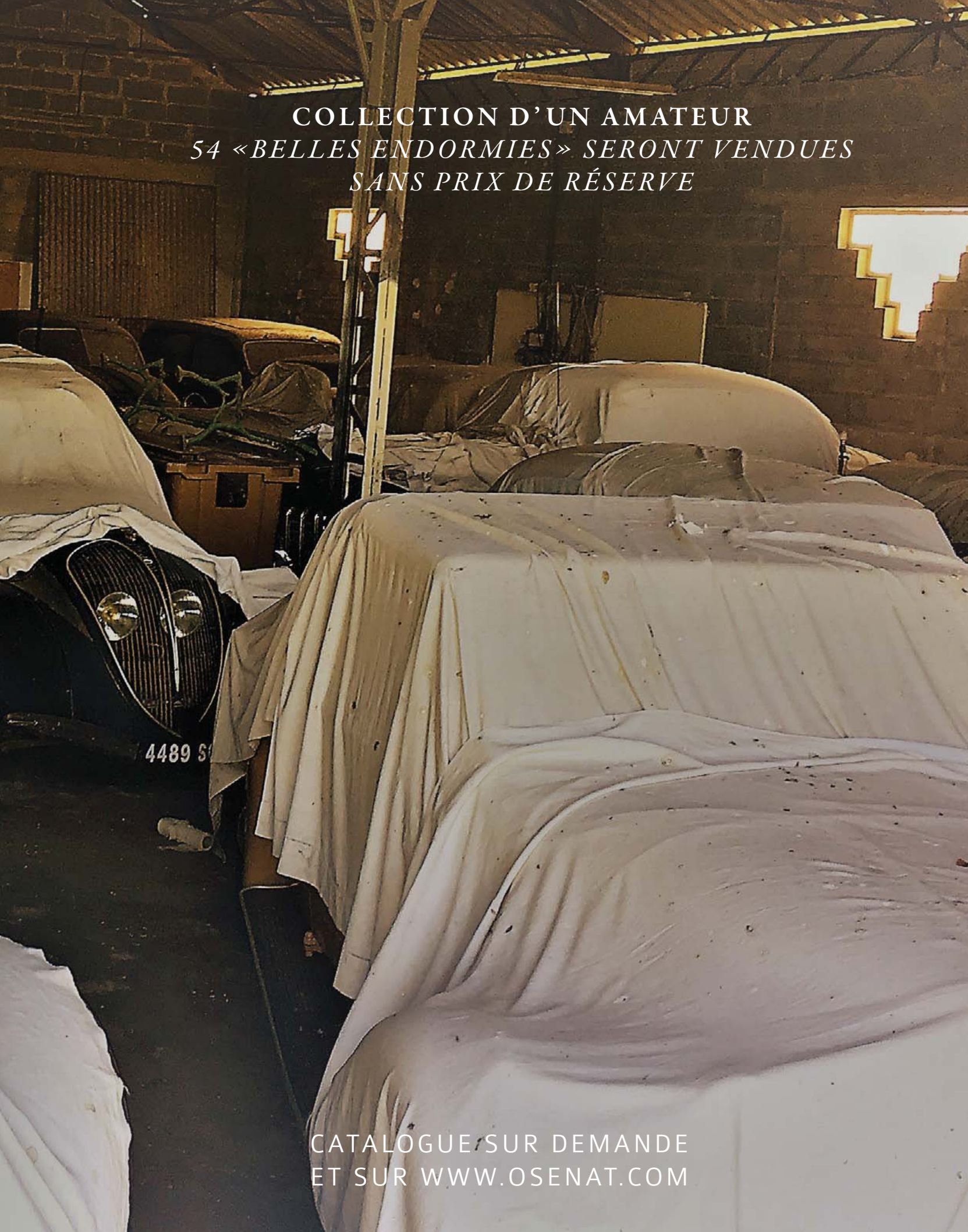
20 000 / 25 000 €

Apparue en 1996, la Lotus Elise première du nom est celle qui permit à la marque de s'évincer des tourments qui la malmenaient depuis les années 1980. En effet, les Esprit, Elan, et autres Elite ne rencontrèrent pas le succès escompté. Un retour aux sources était alors nécessaire. Légèreté, réactivité et maniabilité furent alors les maîtres mots guidant le projet Elise. Naquit alors une référence dans le monde du « Light is right ». Une caisse en fibre posée sur un châssis en aluminium collé à l'époxy, un moteur quatre cylindres issu du catalogue Rover placé en position centrale arrière, un habitacle spartiate mais tout de même confortable une fois le seuil de porte franchi, le tout au profit des sensations de conduite, plus encore que pour les performances pures.
En 2001 apparaît la deuxième génération de l'Elise. Un brin plus lourde avec 710 kg à vide, elle offrait une présentation plus qualitative pour séduire une clientèle plus large. En 2004, elle adopte une nouvelle mécanique d'origine Toyota développant 136 chevaux.
Le modèle que nous proposons aujourd'hui, est une Lotus Elise S de seconde série, mise en circulation en 2005. Elle est donc pourvue du moteur Toyota dont la fiabilité n'est plus à prouver. Elle se pare d'une peinture vert anglais qui, bien que témoignant de quelques menus défauts, présente particulièrement bien, surtout en accord avec l'intérieur habillé de cuir havane.
Dédouanée, elle est prête à vous faire connaître le plaisir du Light is Right pour un prix encore raisonnable. Une petite sportive dont le capital sympathie ne fait que monter !

MAIS EN LEVER DE RIDEAU...
LA VEILLE...

VENTE LE SAMEDI 16 JUIN





COLLECTION D'UN AMATEUR

54 «BELLES ENDORMIES» SERONT VENDUES
SANS PRIX DE RÉSERVE

CATALOGUE SUR DEMANDE
ET SUR WWW.OSENAT.COM

PRÉSENTÉES DANS CETTE VENTE :

1937	ADLER Autobahn T10	15 000 - 30 000 €
1955	BERLIET TYPE VILDX	1 000 - 3 000 €
1989	BMW 325is	1 000 - 3 000 €
1982	BMW 525i	1 000 - 3 000 €
1986	BMW 628	2 000 - 5 000 €
1999	BMW Z3	5 000 - 10 000 €
1938	BUICK TYPE 41SED38	6 000 - 12 000 €
1961	CHEVROLET IMPALA	4 000 - 8 000 €
1934	CHEVROLET TYPE DC	3 000 - 6 000 €
1955	CITROEN 2CV	5 000 - 7 000 €
1956	CITROEN 2CV	5 000 - 7 000 €
1957	CITROEN 2CV	5 000 - 7 000 €
1927	CITROEN B14F	7 000 - 13 000 €
1937	CITROEN TRACTION 11 B	5 000 - 8 000 €
1952	CITROEN TRACTION 15/6	20 000 - 30 000 €
1939	CITROEN TRACTION 7C	5 000 - 8 000 €
1936	DELAGE D8 100	15 000 - 30 000 €
1937	DELAGE DI 12	5 000 - 8 000 €
1929	DELAHAYE 112	6 000 - 9 000 €
1933	DELAHAYE 132	7 000 - 10 000 €
1938	DELAHAYE 134	10 000 - 15 000 €
1950	DELAHAYE 148 L	15 000 - 30 000 €
1938	DKW MEISTER	7 000 - 12 000 €
1948	DODGE D24	8 000 - 12 000 €
1935	FORD 851 AUBURN REPLICA	10 000 - 15 000 €
1946	HILLMAN CABRIOLET	6 000 - 10 000 €
1934	HOTCHKISS 411	8 000 - 13 000 €
1948	HOTCHKISS 686	15 000 - 25 000 €
1922	PANHARD & LEVASSOR X45	4 000 - 7 000 €
1933	PANHARD & LEVASSOR X72	8 000 - 12 000 €
1937	PANHARD & LEVASSOR X77	3 000 - 6 000 €
1934	PEUGEOT 201	3000 - 5 000 €
1939	PEUGEOT 202	4 000 - 6 000 €
1970	PEUGEOT 204 CABRIOLET	5000 - 7 000 €
1938	PEUGEOT 402	2 000 - 4 000 €
1960	PEUGEOT 403 U5	3 000 - 6 000 €
1962	PEUGEOT 404	1 000 - 3 000 €
1947	PEUGEOT DMA PLATEAU	2 000 - 4 000 €
1931	RALLY TYPE 15	3 000 - 6 000 €
1950	RENAULT 4CV 1062 GS	2 000 - 4 000 €
1961	RENAULT FLORIDE	2 000 - 4 000 €
1921	RENAULT FOURGONNETTE	1 500 - 3 000 €
1925	RENAULT KZ 11	3 000 - 5 000 €
1935	RENAULT KZ23	1 000 - 2 000 €
1930	RENAULT PG4	3 000 - 5 000 €
1931	RENAULT TG1	4 000 - 6 000 €
1935	RENAULT YN	500 - 1 500 €
1951	ROLLS-ROYCE SILVER DAWN	10 000 - 15 000 €
1951	SALMSON G72	5 000 - 10 000 €
1950	SALMSON S4 61	5 000 - 10 000 €
1950	SALMSON S4 61 CABRIOLET	20 000 - 30 000 €
1934	SALMSON S4D	8 000 - 14 000 €
1962	VESPA 400	3 000 - 4 000 €
1928	VOISIN C11	30 000 - 45 000 €

CATALOGUE SUR DEMANDE ET SUR WWW.OSENAT.COM

PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

LES MONTRES

À Fontainebleau

SAMEDI 7 JUILLET 2018

BLANCPAIN Fifty Fathoms
record mondial
Vendue 16 250 €

Julien Le Roy
Montre de carosse
Vendue 8 500 €

Rolex Submariner
«red line» mk iv
Vendue 12 500 €

Alexandre Léger, Spécialiste Junior Montres

+33 (0)6 18 89 02 02 a.leger@osenat.com

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 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. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobilia : 20% H.T. (soit 24 % TTC)

TVA

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

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

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

Exposition avant la vente

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.
Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.
Les ordres écrits peuvent être :
- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :
+ 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

Enchérir par téléphone

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

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :
Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.
Le paiement peut être effectué :
- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 1 000 € pour les commerçants
- 1 000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

Enlèvement des achats – Frais de stockage

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

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

Exportation des biens culturels.

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

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.

The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes)

VAT RULES

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

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

No claim can be accepted for minor restoration or small damages.

It is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

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

Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.

We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.

At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

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

Absentee bids

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

" Buy " and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

Bidding by telephone

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

We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:

- checks in euro
- cash within the following limits:
- 1.000 euros for trade clients
- 1.000 euros for French private clients
- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
No compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made to Osenat .

Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.

Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 15 days from the sale as follows :

- 10 € per day for furniture or cars
- 5 € per day for object or paintings

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. Osenat can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request.

However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «passport») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age
euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age
euros 50,000
- Books of more than 100 years of age
euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age
euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age
euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age
euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age
euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age
euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is)
euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

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

Preemption right

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

Catalogue descriptions

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

Crédits Photos :
Osenat©Christian Martin

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

AUTOMOBILIA & AUTOMOBILES

Dimanche 17 Juin 2018
à 10h et 14h30

OSENAT FONTAINEBLEAU
9-11 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 64 22 27 62

Formulaire à retourner au
contact@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente. Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.
Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.
Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

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

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

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

SIGNATURE / *SIGNATURE*	DATE / *DATE*

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

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