

PARIS FONTAINEBLEAU  
**Osenat**



*SALON ÉPOQU'AUTO, LYON*  
**DIMANCHE 11 NOVEMBRE 2018**









**Jean-Pierre OSENAT**

Président

Commissaire-Preneur

**DEPARTEMENT  
AUTOMOBILES**

**Stéphane PAVOT**

Directeur du Département

+33 (0)1 80 81 90 59

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

**Loïc MASCHI**

Spécialiste du Département

+33 (0)1 80 81 90 10

+33 (0)6 70 62 64 18

l.maschi@osenat.com

**ADMINISTRATION**

**Annabelle REBELO**

+33 (0)1 80 81 90 58

a.rebelo@osenat.com

**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  
CONSULTANT**

**Patrice MOREAU**

+33 (0)6 80 72 72 75

automobiles@osenat.com

**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**

Participez à cette vente avec :

**Drouot**LIVE<sup>.COM</sup>

Enregistrez vous sur [www.osenat.com](http://www.osenat.com)



**interencheres-live.com**

Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

Les automobiles ayant appartenu à Yves Saint Laurent  
et Pierre Bergé (lots n°121 et 122)  
sont vendues en partenariat avec :

**PIERRE  
BERGÉ**  
& ASSOCIÉS

Les Morgan (lots n°107 et 108) sont vendues  
en partenariat avec Maître Etienne Laurent,  
commissaire-preneur judiciaire à Vichy.







PARIS FONTAINEBLEAU  
**osenat**

***VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES***  
***40° SALON ÉPOQU'AUTO***  
***LYON***

**DIMANCHE 11 NOVEMBRE 2018**

**14H AUTOMOBILIA**

**14H30 AUTOMOBILES DE COLLECTION**

*40° Salon EPOQU'AUTO, édition 2018*

*Porte Ouest Visiteurs A43,*

*sortie Eurexpo Boulevard de l'Europe*

*69686 Chassieu Cedex-France*

**EXPOSITIONS PUBLIQUES**

**Vendredi 9 novembre de 9h à 21h**

**Samedi 10 Novembre de 9h à 19h**

**Dimanche 11 Novembre de 9h à 12h**

**CONTACTS**

*Stéphane PAVOT*

*+33 (0)1 80 81 90 59*

*+33 (0)6 81 59 85 65*

*s.pavot@osenat.com*

*Loïc MASCHI*

*+33 (0)1 80 81 90 10*

*+33 (0)6 70 62 64 18*

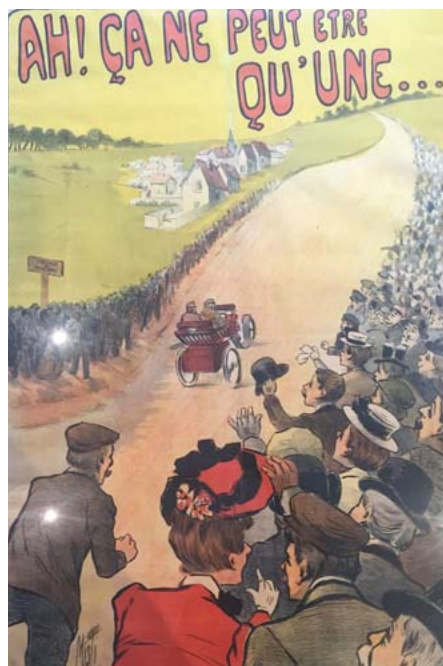
*l.maschi@osenat.com*



# AUTOMOBILIA

VENTE À 14H

INTÉGRALITÉ DE LA VENTE SUR [WWW.OSENAT.COM](http://WWW.OSENAT.COM)



11



18

## 11. *MISTI (Ferdinand Edouard Ernest Mifliez, 1865-1922)*

«*Ah Ca ne peut être...*»

Affiche lithographique pour les automobiles Clement Panhard, vers 1900. Partie de Tryptique, signée Misti en bas à gauche. Imprimerie Carvin, Vers 1905.

Encadrée, 118 x 79 cm.

**500 / 700 €**

## 18. «*R. GERI (Affichiste XXème)*

«*Bugatti Automobiles et Autorails*»

Affiche lithographiée signée R.Géri en bas à droite. Atelier W.Fischer, litho A.Michel, Strasbourg. Encadrée, 100 x 62 cm.

**200 / 300 €**



## 24. «*Vitrail Berliet*»

Vitrail reprenant l'emblème de la locomotive, symbole de la marque. Verre de couleur à dominance bleue et opaline blanche. Lettres peintes et dorées ainsi que les plombs (ternis). Monté dans un cadre en noyer. 2 fentes dans le verre sans manque. Diamètre du motif. 59 cm, cadre 70 x 70 cm.

**2 000 / 3 000 €**



## 27. *Rob Roy*

(*Robert Le Proux de la Rivière, 1909 - 1992*)

«*Bugatti*»

Projet de foulard à la gouache et au crayon. Frise représentant l'évolution des formes des radiateurs de la marque. Automobile des types 35, 57 et 59 aux angles. Signé en bas à droite. Encadré, 54 x 54 cm. Vendu avec le foulard réalisé d'après cette étude, en soie imprimé. Encadré, 85 x 85 cm.

Bibliographie: Bugatti, le regard de Rob Roy» J.P. Barthélémy éditeur, 1994. Texte page 168, photo page 169.

**400 / 600 €**





**30. Julie F BAZIN, née en 1968**  
*(Petite fille de François Victor Bazin)*

**«Cigogne»**

Bronze d'art à la cire perdue à patine brune signé F. Bazin. Tirage n° 2/8. Porte le cachet du fondeur Français «Fusion» daté 2017. Réalisé à partir des plans d'origine de la mascotte emblématique des automobiles Hispano-Suiza.

H 40 cm et L:39 cm.

**9 000 / 13 000 €**



**32. Georges COLIN (1876-1917)**

**«Garniture de bureau des Automobiles Farman»**

Garniture de bureau « Le vol d'Icare » en bronze à patine brune et médaille, représente Icare sur un rocher, les ailes déployées, surveillé par deux vautours attentifs. L'ensemble repose sur un socle en marbre vert, pourvu de deux encriers escamotables et d'une saignée pour les crayons et stylos. Signé sur l'enrochement G. Colin, daté 1907 et numéroté 10, porte le cachet du Syndicat des Fabricants de bronze 1818 France. Cartouche des Automobiles Farman sur le devant de la base. Dimensions : Haut. Avec le socle : 42 cm, larg. : 52 cm, prof. : 24 cm. Poids : 18,3 kg.

Historique : Cette statue d'Icare fut réalisée à l'origine par G. Colin pour le monument en l'honneur de Santos Dumont qui fut inauguré en 1913. Fondu pendant la seconde guerre, une réplique en fut réalisée en 1952 et installée Place Santos Dumont à Saint Cloud. Les Automobiles Farman, créées en 1920 reprirent cette œuvre comme emblème et en ornèrent leurs bouchons de radiateur. La date de 1907 est donc celle de la sculpture originale, le tirage présenté ici, postérieur au décès de l'artiste, datant plutôt du début des années 20. Son coût de réalisation élevé et sa production très limitée le réservaient aux bureaux des directeurs de la firme ou à ceux des plus importants concessionnaires.

**3 000 / 5 000 €**



**37. B.de SOUZY (Né en 1945)**

**«1995, Benetton, premier Triomphe de Michael Schumacher.»**

Huile sur toile titrée, datée 12-10-99 et signée B de Souzy au dos. Signée sur la toile en bas à droite. 61 x 90 cm.

**2 000 / 3 000 €**

**4. Bernar de SOUZY (né en 1945)**

**«Refueling»**

Huile sur toile titrée, datée 11 Mars 2000 et signée B. de Souzy au dos. Signée sur la toile en bas à droite. 73 x 143 cm.

**2 500 / 4 000 €**







## 41. «1000 Miglia 1954- Guy Monraisse»

Souvenirs de la participation de Guy Monraisse aux 1000 Miglia. Il participa 3 fois à cette épreuve. (1954-1955 et 1956).

- Badge émaillé «Club 1000 Miglia, Guy Monraisse», distribué aux participants.

Diam: 9 cm.

- Cachet de scellé en cuir, frappé du N° 85 et «XXI Mille Miglia», 1954, servant de laisser passer pour le parc fermé. Diam: 5cm.

- Insigne de boutonnière émaillé, destiné aux concurrents des 1000 Miglia.

- On joint un Insigne de boutonnière émaillé «1000 miglia 1956». L: 2,5 cm.

Complet de ses attaches.

**700 / 1 100 €**



## 8. «Bidon Bugatti»

Bidon d'huile Bugatti pour les automobiles de la marque. Tole lithographiée.

Bidon de 2 litres.

**500 / 800 €**



## 45. Bugatti, montre «CALANDRE» vers 1990

Belle montre bracelet en acier reprenant la fameuse forme de fer à cheval des calandres de Bugatti Grand Prix. Boîtier asymétrique surmonté d'un écusson émaillé aux initiales d'Ettore Bugatti. Couronne de mise à l'heure à midi figurant le bouchon du radiateur. Cadran argenté avec finition guillochée. Chiffres arabes décalqués,

aiguilles à glaive, fond vissé. Mouvement quartz. Bracelet cuir avec boucle ardillon en acier signée BUGATTI. Cadran, boîtier et mouvement signés. Exemple surnuméraire hors commerce Numéroté 2000 d'une production limitée à 1999 unités. Vendue avec sa boîte, son écrin et ses papiers d'origine. Dim : 24 x 32 mm.

**3 500 / 5 000 €**





**47. Bernar de SOUZY (né en 1945)**

**«Symbolic»**

Bronze représentant une Alfa Roméo accompagnée d'un lévrier, symbole de la vitesse. Bronze signé B de Souzy et titré «Collector 1 Serie for Symbolic» sur la terrasse, cachet du fondeur, édition limitée 11/117 et daté 8/01/98. Monté sur un socle en marbre avec l'écusson émaillé de la marque Alfa Roméo rapporté. 64 x 40 cm.

**4 000 / 6 000 €**

**50. «Cheval cabré»**

Sculpture en résine moulée représentant le Cavalino rampante, emblème Ferrari. Laqué noir et verni. Châssis acier sur roulettes, démontable pour faciliter le transport. H 310 cm et L: 230 cm.

**10 000 / 15 000 €**



**42. «Coupe du Tour de Corse Automobile 1980»**

Grande coupe en métal argenté, avec anses et couvercle estampillée de l'orfèvrerie Plasad. Elle repose sur un socle en bois portant un cartouche sur lequel est gravé: « 24° Tour de Corse Automobile, 23/26 Octobre 1980, Coupe offerte au vainqueur par l'Automobile Club de France. » H totale : 34 cm. largeur totale : 44 cm, diamètre : 28 cm. On joint une photo de la voiture en course.

Historique : Le Rallye fut remporté cette année là par l'équipage Jean Luc Thérier – Michel Vial sur la Porsche 911 SC N° 9 sponsorisée par Esso et préparée par Almeras.

Provenance : Ancienne collection Jean Luc Thérier.

**400 / 600 €**



**23. «Char antique»**

Statuette d'un trige en bronze argenté, signée J.Saoutchik. Montée sur un socle. Malgré sa taille importante, présente toute les caractéristiques d'une mascotte de radiateur. H sans socle 12 cm, L: 23 cm.

**1 800 / 2 500 €**



50



# AUTOMOBILES DE COLLECTION

VENTE À 14H30

PLUS D'INFORMATIONS SUR [WWW.OSENAT.COM](http://WWW.OSENAT.COM)











# N° 100

c1909

## *LE ZÈBRE*

## *TYPE A*

*Châssis n° 470*  
*Carte grise française*

---

**10 000 / 15 000 €**

Parmi les voitures françaises d'avant la première guerre mondiale, une des plus célèbres marques est sans conteste la firme de Jules Salomon : Le Zèbre, installé tout près de Paris à Suresnes dans le département de la Seine, le « berceau de l'automobile ».

Cet ingénieur sera à l'origine de la voiture 5HP de Citroën et de la première Amilcar ! Lorsque Jules Salomon s'occupait d'un projet, ce dernier devenait vite un succès !

Cette même réflexion a généré ces trois succès dont le cahier des charges est évident : simplicité, qualité, fiabilité, robustesse, économique à

l'achat et à l'entretien. La voiturette Le Zèbre correspond bien à tout cela, elle a la réputation non usurpée d'une voiture sans soucis.

Son nom provient des qualités de l'animal comme le vantait la publicité à l'époque : « le Zèbre court 3 fois plus vite et mange 2 fois moins que le cheval ! ».

Le modèle de la vente appartient au même propriétaire depuis 23 ans !

La mécanique est à remettre en route. Cette Zèbre, malgré sa petitesse était capable d'effectuer de véritables voyages à une vitesse honorable et avec une consommation très faible.

Bien que certains considèrent les automobiles Le Zèbre plus proches des « cyclecars » que des automobiles en raison de leurs dimensions, les ventes de type A, à moteur monocylindre, sont importantes grâce notamment au soutien de Baudry de Saunier, le plus grand journaliste automobile de l'époque (rédacteur-en-chef de la revue Omnia), qui ne tarit pas d'éloges sur la voiture.

C'est une voiture simple et fiable avec une très jolie carrosserie 2 places.

Voiture de série, elle eut un grand succès qui ne se dément pas aujourd'hui !





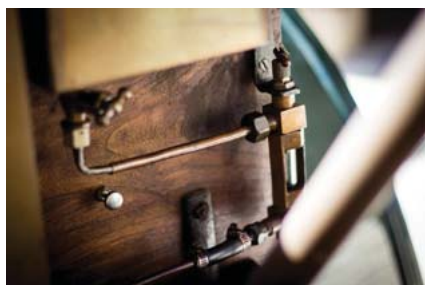
Châssis n° 470  
Same owner for 23 years  
French title

*This model belongs to the same owner for 23 years! The mechanics is to start again. This Le Zebre, in spite of its smallness, was able to make real journeys at an honorable speed and with a very low consumption.*

*Although some consider the Zebre automobiles to be closer to «cyclecars» than cars because of their size, sales of type A, with a single-cylinder engine, are important thanks to the support of Baudry de Saunier, the world's leading automotive journalist (editor-in-chief of the magazine Omnia), love this model.*

*It is a simple and reliable car with a very nice body 2 places.*

*Serial car, it was a great success always today !*











# N° 101

## 1930

### *CITROËN C6 F*

*Numéro de série 58990  
Superbe présentation  
1ère 6 cylindres de Citroën  
Carte grise française*

---

**17 000 / 23 000 €**

La Citroën C6 fut présentée au Salon de Paris 1928. Première 6 cylindres de Citroën, la C6 semble, à première vue, similaire à la C4. Pourtant, elle est plus grosse, plus performante, plus luxueuse mais aussi bien entendu, plus chère ! Ce succès était certainement dû à ses performances – elle pouvait atteindre 105 kilomètres par heure en pointe – ainsi qu'au choix proposé par Citroën à l'époque. En effet, la C6 était disponible en onze carrosseries différentes, torpédo, cabriolet, berline, limousine, utilitaire... En 1929 était présentée la C6F. Elle dispose de voies élargies par rapport à la C6E. Une C6

spéciale fut offerte en 1930 au pape Pie XI par la filiale italienne de Citroën. Construite sur un châssis C6F, elle fut carrossée en « coupé de ville ».

C'est avec une C6F que la société des huiles Yacco débuta ses records d'endurance en 1931. Le véhicule, spécialement profilé et appelé « Rosalie », tourne sans interruption du 22 octobre au 1er novembre 1931 battant ainsi 14 records internationaux, soit 25 000 km parcourus à 108 km/h de moyenne.

Cet exemplaire en excellent état dispose d'une carrosserie limousine à strapontins arrière.

Livrée en 1930, cette Citroën C6 F est peinte dans un nuancier de bleu roi. Le haut de la caisse est plus foncé que le bas, les deux parties étant séparées par un élégant liserait doré. Les ailes sont pour leur part, peintes en noir. Son habitacle en tissu gris est en très bon état et son moteur tourne très bien.

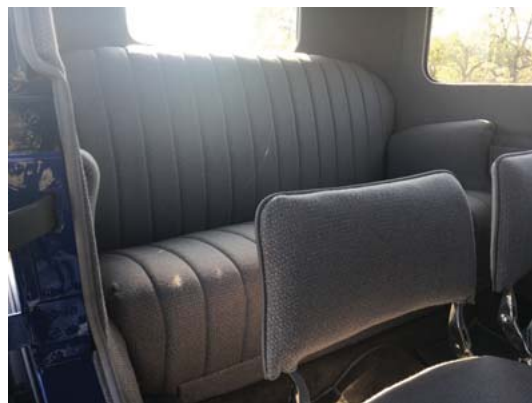
Les Citroën C6 sont réputées pour leur fiabilité et leur solidité, ce qui ne les empêche pas d'être d'élégantes automobiles parfaitement représentatives de l'automobile française des années 1920/1930. Une automobile de Président !



Chassis number 58990  
 Nice presentation  
 First Citroën with 6 cylinders engine  
 French title

This Citroën C6 F is in an excellent state. It sports a limousine body with rear foldable seats. Delivered new in 1930, this Citroën is finished in two tons of lord blue. The upper part of the car is in a darker bluet than the lower. A gold line separates these two colors. The wheel arches are painted in brilliant black. Its interior is in very good shape, covered with grey fabric. Its engine runs well.

Known for its multiple qualities in terms of reliability and confort, the Citroën C6 represents a perfect expression of the French pre-war serial car. A genuine President car!







# N° 102

## 1925

### *SALMSON*

### *TYPE VAL 3*

*Châssis numéro 10759*

*Moteur numéro 10759*

*Carte grise française*

---

**20 000 / 25 000 €**

À l'instar d'Amilcar, Salmson était un constructeur inventif, innovant et particulièrement compétitif en course automobile. L'une des avancées technologiques 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 cm<sup>3</sup> offrit à Salmson un véritable palmarès au sein des courses de cyclecar. Les Salmson AL et VAL étaient nés.

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 trois places.

L'exemplaire proposé est un Type VAL3 à châssis à cadre ouvert, habillé d'une carrosserie type Torpédo Sport biplaces des plus intéressantes. Bien qu'elle fut carrossée en utilitaire durant la guerre, la partie arrière a depuis été restaurée

en pointe tandis qu'un voile de peinture fut apposé sur la voiture avant son exposition dans un musée.

Il s'agit donc d'un intéressant projet à terminer d'une voiture à l'historique limpide, dont le moteur n'est pas bloqué et qui concorde au numéro de châssis (matching numbers).

Un sympathique cyclecar au look résolument sportif !







Chassis number 10759  
Engine number 10759  
French title

*The proposed model is a type VAL3 with an open frame chassis, dressed with a very interesting body type Torpedo Sport two-seater. Although it was bodied as an utility during the war, the rear part has since been restored in point while a veil of painting was affixed on the car before its exhibition in a museum.*

*It is therefore an interesting project to finish, a car with a clear history, whose engine is not blocked and which is matching numbers. A nice cyclecar with a resolutely sporty look !*







# N° 103

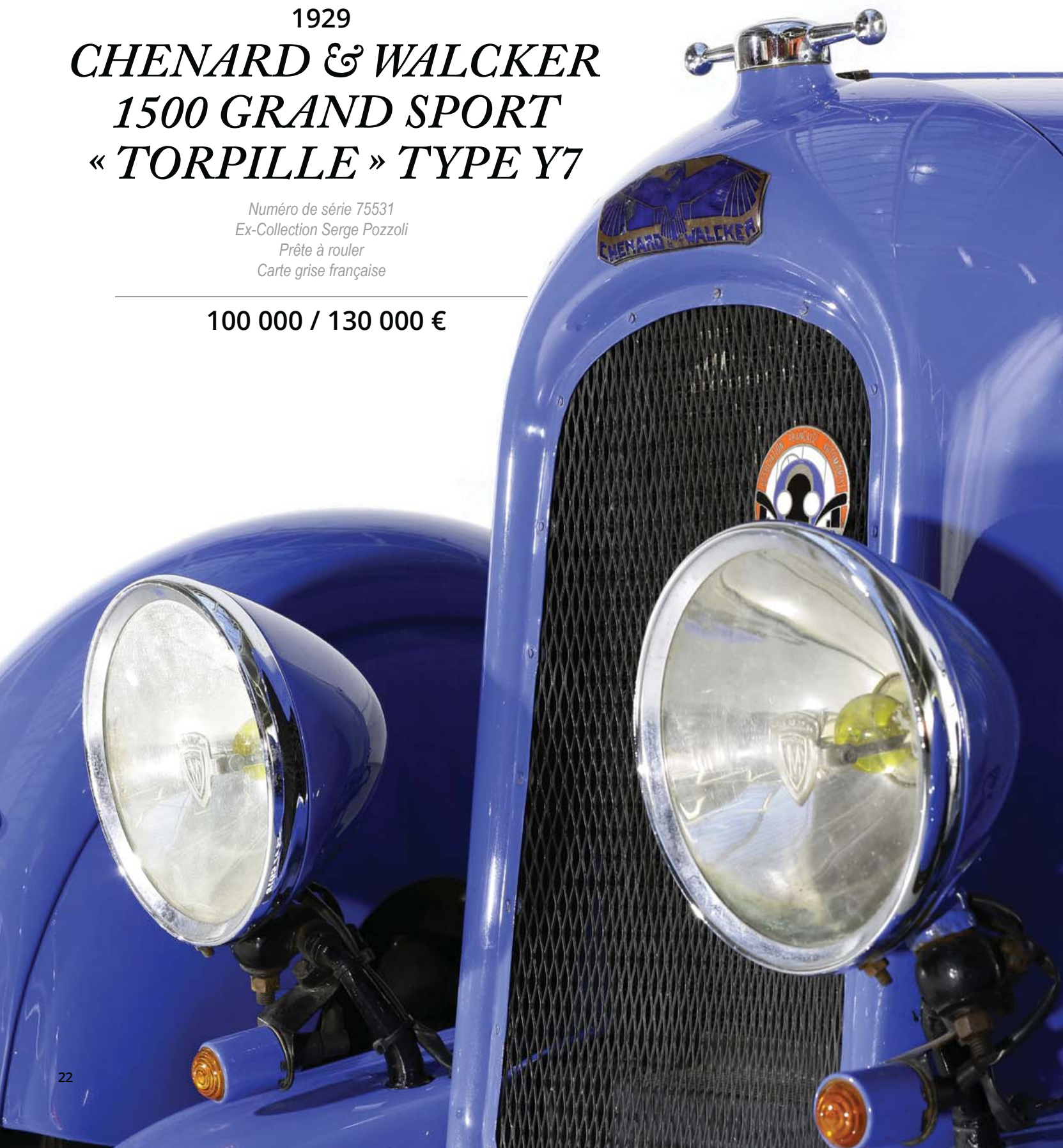
1929

## *CHENARD & WALCKER 1500 GRAND SPORT « TORPILLE » TYPE Y7*

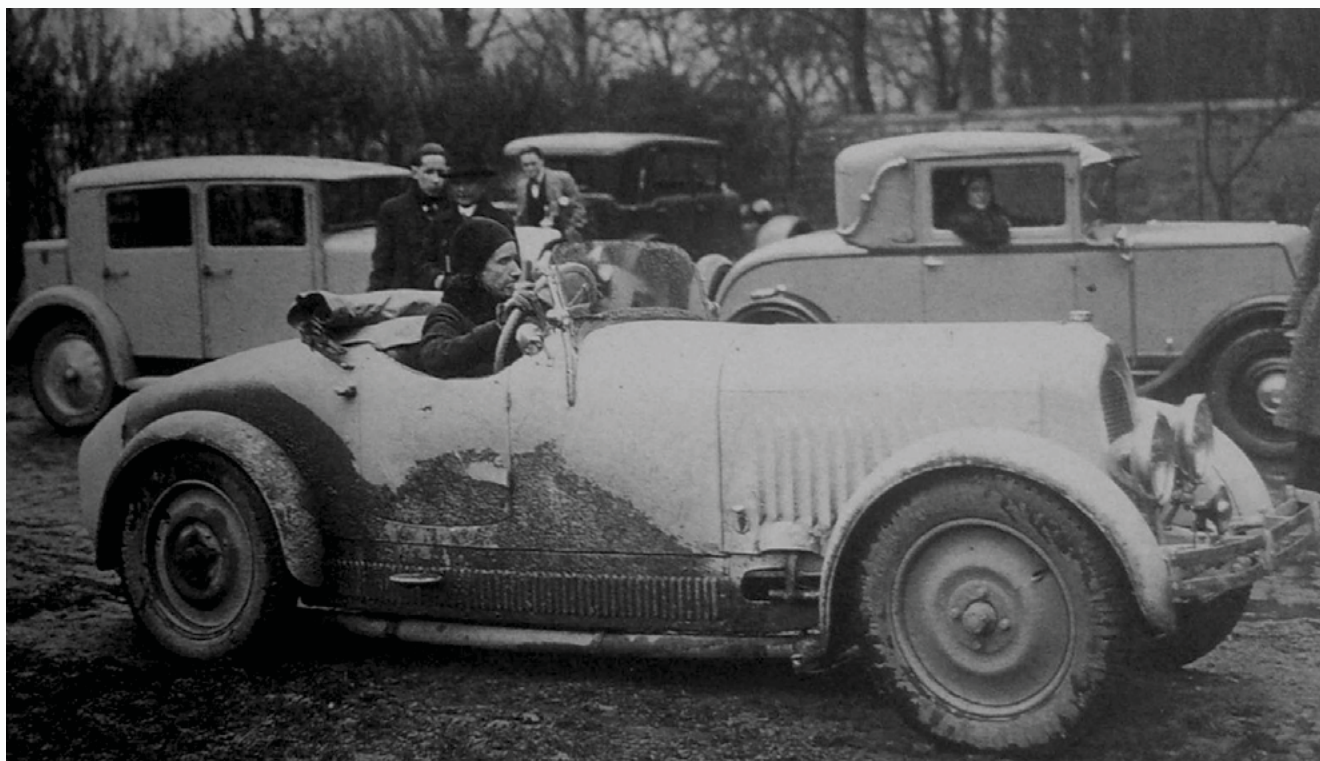
Numéro de série 75531  
Ex-Collection Serge Pozzoli  
Prête à rouler  
Carte grise française

---

100 000 / 130 000 €







L'une des trois Torpilles.

Chenard & Walcker, la marque de Gennevilliers qui arbore l'aigle comme emblème, présente au salon de Paris 1927 deux nouveaux modèles sport à moteur 1500 cm<sup>3</sup>. Dénommée Y8, la 1500 surbaissée est équipée d'une carrosserie « tank » alors que la version semi surbaissée qui prend le type Y7 est habillée d'une carrosserie Grand Sport fuselée appelée « Torpille ». Il faut aussi noter la possibilité de commander le châssis Y7 avec une carrosserie conduite intérieure deux portes en bois contreplaqué. Le moteur était commun aux deux versions. Il s'agissait d'un tout nouveau quatre cylindres avec culasse à turbulence Ricardo. Les cotes sont de 69 mm d'alésage et de 100 mm de course. L'ingénieur Toutée a dessiné un moteur très court avec graissage sous pression et radiateur d'huile, soupapes d'admission en tête et soupapes d'échappement latérales. Un gros carburateur Solex assure l'alimentation. Il faut noter la présence d'un petit tuyau qui vient du collecteur d'échappement pour réchauffer le collecteur d'admission. Le régime atteint facilement les 4 000 tr/mn. La boîte de vitesses comprend quatre rapports et la M.A. Les freins, point fort de la marque, présentent un diamètre de 320 mm. L'empattement s'établit dans la moyenne des voitures de sport de l'époque à





2,55 m. Les suspensions sont assurées par quatre couples ressorts semi elliptiques et amortisseurs à friction. La vitesse maximale est annoncée pour 135 km/h comme le souligne le catalogue: « Les nombreux mais cependant sévères essais auxquels cette merveille de mécanique a été soumise depuis plusieurs mois, ont prouvé, au chronomètre, qu'une vitesse de 135 kilomètres-heure peut être atteinte aisément sans aucune vibration et avec une tenue de route parfaite. » Coté compétition, les 1500 Tank et Torpille s'illustrent aussi bien en courses de cote (Gaillon, Mont Ventoux, Gometz-le-Chatel,...) qu'en courses de vitesse ou d'endurance (24H de Belgique, 6H de Tunisie, G.P. d'Alger, G.P du Maroc, Paris-Nice,...). C'est Madame Michel DORE qui, finissant 9ème au général, remporte la Coupe des Dames lors de l'édition 1930 du Rallye de Monte Carlo. On retrouve aussi ces Chenard & Walcker 1500 Sport lors de certains concours d'élégance comme celui de Montlhéry en 1930. La « Torpille » participante y était présentée comme carrossée par Geneix et Pinel; sur la photo elle pose à côté d'une Auburn. La Torpille était proposée au tarif de 27 700 francs, elle était livrée complète avec sa carrosserie fuselée à deux places avant et une arrière, une peinture bleu France, une sellerie en simili-cuir rouge et des ailes avant enveloppantes et pivotantes. La pointe arrière s'ouvre pour découvrir la roue de secours. La forme générale de la « torpille » est originale,

elle est reconnaissable entre toutes les voitures très facilement. L'historique de notre Chenard & Walcker Y7 « Torpille » est bien connu depuis sa découverte dans les années 60'. C'est à ce moment que l'historien de l'automobile et collectionneur au gout très sûr, Serge Pozzoli découvre cette voiture. Il la conservera dans son fabuleux musée du Gérier jusqu'à sa mort en 1992. Une vente aux enchères est organisée à Paris en février 1994 pour disperser une grande partie de cette extraordinaire collection. C'est alors qu'un collectionneur parisien s'en porte acquéreur. La voiture rejoint alors un garage de Gennevilliers à quelques hectomètres de son lieu de naissance. La voiture se présente dans un état totalement d'origine et apparaît comme n'ayant jamais été mise en route lors de son long séjour au Gérier. Le moteur se trouve en très mauvais état, et c'est à une véritable résurrection que son heureux propriétaire va s'atteler. Il nous dit à plusieurs reprises que le sauvetage du moteur lui avait coûté « une vraie fortune, tellement c'était abimé ». Carrossier de métier, le reste de la restauration ne présentait pas de réelles difficultés. Resplendissante, cette « Torpille » reprit du service et participa à bon nombre de rallyes et d'expositions pour la plus grande joie de la famille, sans oublier les passionnés de la marque à l'aigle et toutes les personnes qui l'ont vu rouler ou exposée. En 2013, la voiture fut confiée au marteau de Maître Osenat, elle rejoint alors une autre collection,

ne démarrant pas pendant plusieurs années. Acquis par son actuel propriétaire, elle fut ainsi entièrement révisée pour une remise en route. La boîte de vitesse fut restaurée et son moteur peut chanter à nouveau. Des flasques de roues furent même réalisées sur photos d'époque pour qu'elle retrouve son esthétique d'antan. En excellent état esthétique, sa carrosserie et son habitacle offrent un très bel aspect de restauration.

Cette voiture est un objet historique rare, comme on n'en trouve que peu ! Elle a pris place parmi certaines des plus belles collections françaises et se veut particulièrement documentée. En 1974, dans l'album du fanatique de l'automobile n°73, S. Pozzoli écrivait qu'il connaissait deux autres « Torpille » soit un total de trois. De plus, sur la couverture de ce numéro il mit sa Chenard & Walcker « 1500 Grand Sport Torpille » en couverture de la revue. Pièce de collection rarissime et hautement désirable, cette authentique « Torpille » est une digne représentante des « 1500 Sport ». Ce n'est pas du tout un cyclecar, c'est une « vraie » voiture qui rentre dans la catégorie où l'on trouve les Bugatti 37 par exemple. Celle-ci est aujourd'hui disponible et ira certainement rejoindre une belle collection. Comme le disait Serge Pozzoli : « les voitures intéressantes finissent toujours chez ceux qui les méritent ».

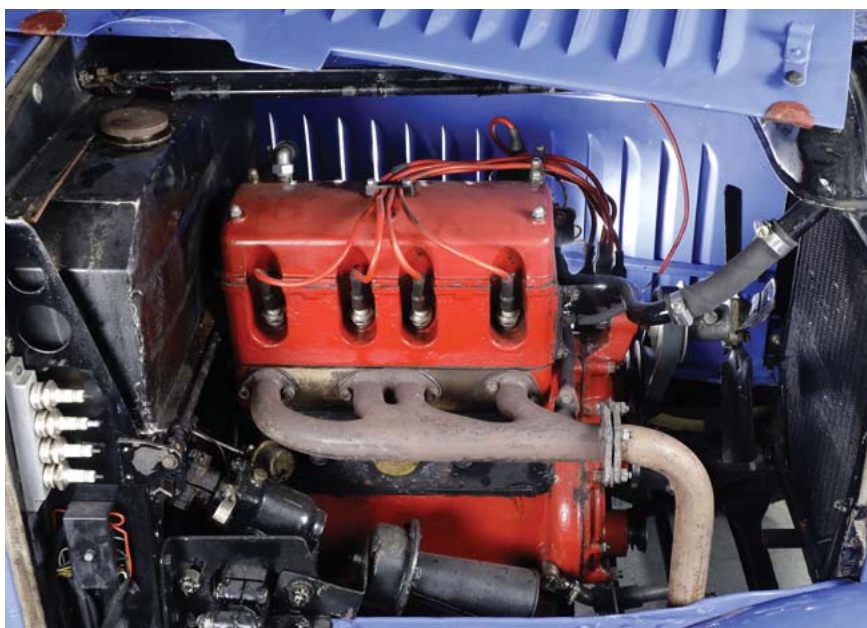






Serial number 75531  
Ex Serge Pozzoli  
Ready to drive  
French title

The history of this Chenard & Walcker Y7 «Torpedo» is well known since its discovery in the 60's. It is at this moment that the historian of the automobile and collector, Serge Pozzoli discovers this car. He will keep it in his fabulous Museum of Gerier until his death in 1992. An auction is organized in Paris in February 1994 to disperse much of this extraordinary collection. That's when a Parisian collector buys it. The car then joined a garage of Gennevilliers a few hundred meters from his birthplace. The car comes in a totally original condition and appears to have never been started during his long stay at the museum Gerier. The engine is in a very bad state, and it is to a real resurrection that his owner will get down to work. He told us several times that the engine rescue had cost him «a







L'une des trois Torpilles.



real fortune, so it was damaged». Coachbuilder by profession, the rest of the restoration did not present any real difficulties. Resplendent, this «Torpedo» resumed service and participated in many rallies and exhibitions to the delight of the family. In 2013, the car was sold in Osenat auction, the car joined another collection, not starting for several years. Acquired by its current owner, it was completely revised. The gearbox was restored and its engine can turn again. Flasks wheels were even made on vintage photos to find its original condition. In excellent condition, its body and its interior offer a very nice aspect of restoration.

This car is a rare historical car, as we find few! It has taken place among some of the most beautiful French collections and is particularly well documented. In 1974, in the album of the car fanatic No. 73, S. Pozzoli wrote that he knew two other «Torpedo» a total of three. In addition, on the cover of this issue he put his Chenard & Walcker «1500 Grand Sport Torpedo» on the cover of the magazine. An extremely rare and highly desirable collector's car, this authentic «Torpedo» is a beautiful representative of the «1500 Sport». It's a «real» car like the Bugatti 37 for example. It is now available and will certainly join a beautiful collection. As Serge Pozzoli said, «interesting cars always end up in those who deserve them».









# N° 104

## 1934

### *DELAGE D8*

*Modèle : D8 15 Cabriolet*

*Châssis n° 38713*

*Moteur 8 cylindres*

*Carte grise de collection*

---

**90 000 / 110 000 €**

La grande saga des Delage 8 cylindres de route a commencé en 1929 avec la D8 de 23 CV et son moteur de 4100 cm<sup>3</sup>. Dotées d'une grande classe, ces voitures remportèrent de nombreux concours d'élégance. Silencieuses et confortables, elles représentaient, équipées des plus belles carrosseries, un sommet dans la production française. En 1932, la moderne D8-15 de 15 CV fait son entrée dans la gamme.

Le modèle présenté est un modèle rare qui n'a été produit que pendant 1 an. Il est doté

du moteur monobloc en ligne de 8 cylindres de 2,7 litres de cylindrée. Le vilebrequin est à 5 paliers avec damper. Sa puissance est de 80 ch à 4 400 tr/mn. Sa carrosserie est un très élégant cabriolet 4 places. Il appartient au même propriétaire depuis 21 ans.

Ayant fait l'objet d'une restauration ancienne qui se présente toujours avantageusement, la Delage est décrite comme étant en bon état général, elle a participé à de nombreux concours d'élégance. Sa mécanique est en bon état de

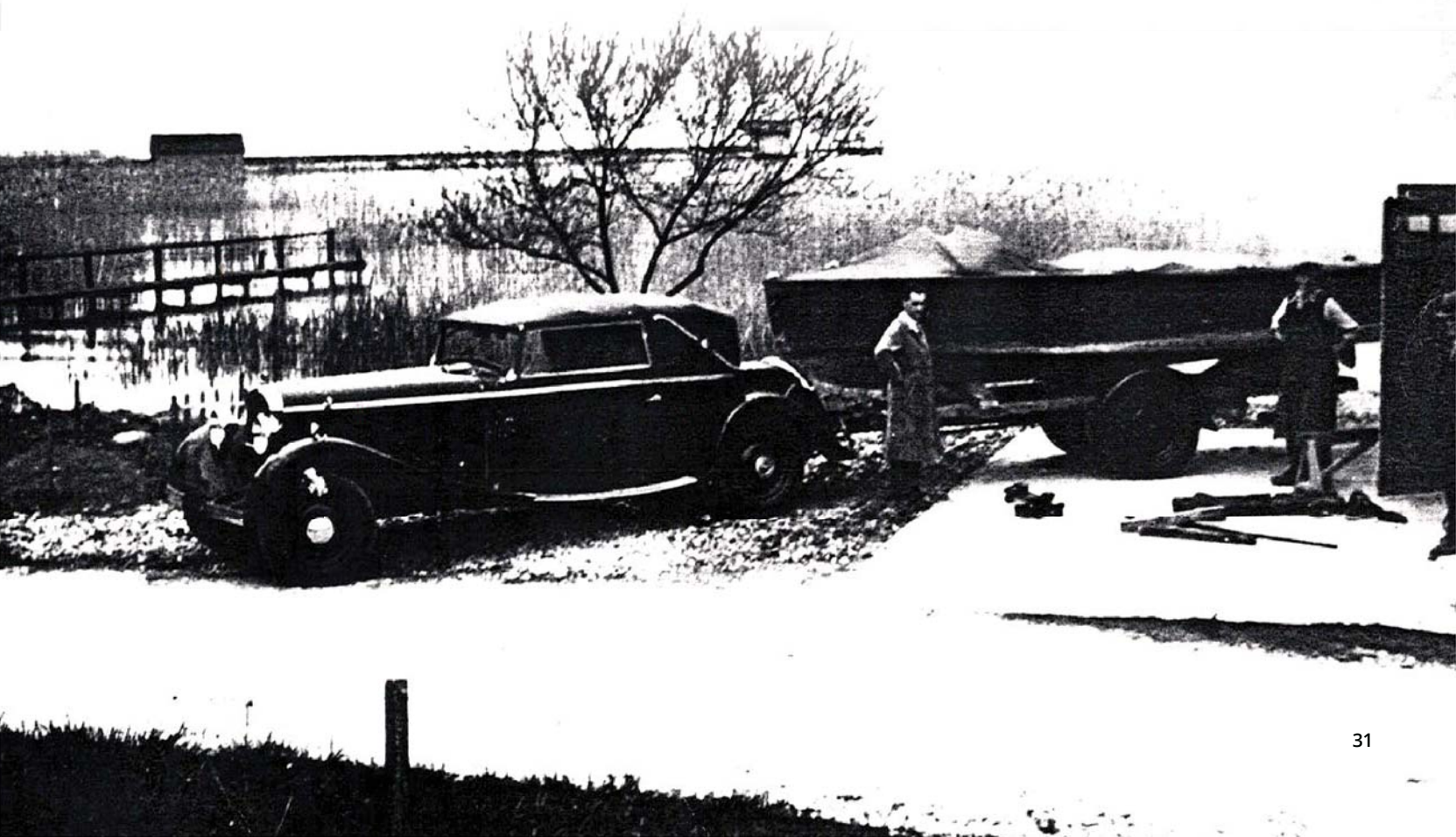
fonctionnement, son moteur tourne bien. Les Amis de Delage nous ont confirmé que cette voiture était matching numbers, ils disposent notamment d'une fiche d'homologation d'usine qui pourra être récupérée auprès de ceux-ci. Nous remercions messieurs Daniel Cabart et Jean-Michel Charpentier pour l'aide apportée dans les recherches au sujet de cette voiture. Les Delage sont d'excellentes voitures, les D8 sont les plus prestigieuses et les plus rares !



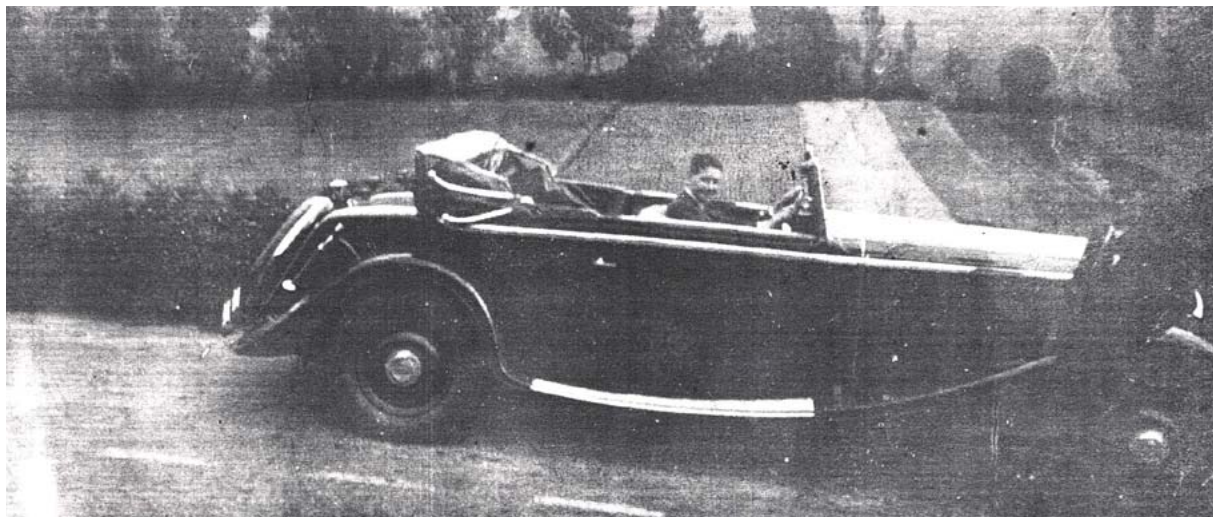












Type : D8 15 Cabriolet  
Chassis n° 38713  
8 cylinders engine  
French collection title

The model presented is a rare model that has only been produced for 1 year. It is equipped with a monobloc in-line engine of 8 cylinders of 2.7 liters of cubic capacity. The crankshaft is 5-step with damper. Its power is 80 hp at 4,400 rpm. Its body is a very elegant 4-seater convertible. It's owned by the same owner for 21 years. Having been the object of an old restoration which always presents advantageously, the Delage is described as being in good general condition, it participated in many contests of

elegance. Its mechanics are in good condition, the engine is running well. Les Amis de Delage, the famous club in France, have confirmed that this car is matching numbers, they have in particular a factory homologation form that can be retrieved from them. We thank Daniel Cabart and Jean-Michel Charpentier for their help in researching this car.

The Delage are excellent cars, the D8 are the most prestigious and the rarest!







N° 105

c1932

***PACKARD 904 EIGHT  
DELUXE CONVERTIBLE  
VICTORIA ROLLSTOM***

*Numéro de série 51567*

*Numéro de moteur 193464*

*Carrosserie Rollstom steel*

*Carte grise française datée de 1936 et de type A53*

---

**70 000 / 90 000 €**

Packard est peut-être l'un des constructeurs qui manque le plus au faste américain d'aujourd'hui. Dans les années 1920 et 1930, les Packard étaient l'équivalent américain de Rolls-Royce en Angleterre. Produisant des voitures haut de gamme en tout point, ils savaient allier les performances au confort et à la qualité de fabrication. Améliorées chaque année avec la présentation d'une nouvelle série, les Packard surpassaient leurs concurrentes de l'époque en termes de production. En 1931, la 9ème série était présentée. Elle proposait notamment de nouveaux châssis surbaissés et renforcés d'un X. Déclinée en deux modèles,

la 903 de 142.5 pouces d'empattement et la 904 de 147.5 pouces d'empattement. Equipée d'un moteur de 384.8 ci, 8 cylindres en ligne à soupapes latérales et à neuf paliers, et d'une boîte quatre vitesses, la Packard 904 était forte de 135 chevaux pouvant l'emmener à 110 kilomètres par heure ! Particulièrement moderne en son temps, la Eight Deluxe proposait un système de graissage commandé depuis le tableau de bord, une suspension à rigidité variable. Elle restait pourtant facile à conduire et capable de performances très honorables ! Années 1930 obligent, les châssis pouvaient être carrossés à la demande des clients au

sein des plus grandes carrosseries d'alors, à l'instar de Rollstom. Cette dernière, installée à New-York depuis 1921 fut très vite remarquée par le principal concessionnaire Packard de la ville, Grover C. Parvis, pour son savoir-faire en termes d'élégance et de robustesse. Julius Veghso assisté de Rudy Creteur étaient parmi les meilleurs designers de Rollstom, mais leurs inspirations furent tirées des carrosseries Van Den Plas qui furent les premières carrosseries convertible Victoria à quatre ou cinq places sous capote.

Cette Packard fut certainement livrée neuve en France. Elle fut recarrossée dans les années

1950 et fut alors utilisée comme utilitaire par un boucher d'Aulnay-sous-Bois. Abandonnée dans une casse à la suite d'une crevaison, elle fut redécouverte par un groupe de passionnés, ce, bien des années plus tard. Le projet fut lancé et la restauration commençait chez un collectionneur parisien qui la revendit ensuite à ceux-là-même qui l'avaient découverte. Ils poursuivirent le chantier et transformèrent la Packard en convertible Victoria Rollstom d'après des documents trouvés aux USA. Seulement, les travaux ne furent jamais terminés. La suite de l'histoire ne peut être mieux racontée que par son ancien propriétaire dans sa lettre adressée à son ami pour récapituler la remise en état de sa Packard à la fin des travaux :

« Salut Gilbert,

Avec l'aide de Didier, je vais essayer de te faire la chronologie de l'acquisition et de la remise en état de cette fameuse Packard. Le véhicule m'a été indiqué par un vieil ami Expert en automobiles à la retraite et amateur de vieilles voitures. Il me confiait connaître un modèle « fabuleux », me disait-il, si j'avais les moyens je l'exposerais dans mon garage, sans jamais la remettre en état, uniquement pour le plaisir de la regarder. Piqué par son propos, nous sommes allés en banlieue parisienne, voir cette auto. Naturellement, j'ai découvert une épave. Le gars, chez qui elle était stationnée dans la cour, à tous vents, depuis plus de 10 ans, m'a raconté qu'il avait commencé les travaux de remise en état, mais que le promis restaurateur était

décédé, et bien que le propriétaire du véhicule lui ait versé des acomptes substantiels, il n'avait pas eu les moyens de la finir, toujours la même histoire avec les carrossiers, plus ou moins avides de prendre des sous au maximum et d'en faire le moins possible.

Toujours est-il, que je me suis porté acquéreur. Après discussions, j'ai obtenu un prix, qui, quoique raisonnable était élevé, vu l'état dans lequel se trouvait la fabuleuse voiture. J'ai pu obtenir les papiers chez le Notaire, car ce véhicule était dans la succession du dit propriétaire. J'ai donné une commission, et j'ai ramené la Belle dans mon garage.

C'est à ce moment-là, que les doutes m'ont assailli. Enfin, connaissant le travail « garagiste depuis 45 ans à la retraite », je me suis mis au boulot en 2006. Bien que mon vendeur m'ait affirmé une mécanique remise en état, rien n'avait été fait, je te passe les découvertes...

Enfin, lorsqu'elle a été prête à tourner, j'ai commencé la tôlerie !

Par exemple : - aucune tôle de plancher – aucune armature de siège – aucun coffre à batterie – pas de tôle recouvrant le réservoir à essence – pas de porte-bagage – tous les chromes restants étaient piqués à mort, inutilisables – pas de pare-brise, pas de montants et encadrement, pas de feux d'aile et feux arrière – pas de compteurs – pas de phares

Il faut bien voir sur les photos que j'ai prises à son arrivée l'état dans lequel elle était. Enfin la sellerie, pas de sellerie, pas de siège, il a fallu

aller dans plusieurs pays d'Europe pour avoir le modèle. Jusqu'en 2010, avant de pouvoir imaginer ce que pouvait être une Packard 904, 1932 Rollstom, je me suis déplacé 5 fois au Canada et à Hershey, pour trouver les pièces mécaniques. Enfin, il me reste quelques bricoles à terminer. Aujourd'hui, elle a belle allure. Après quelques finitions, l'année prochaine, je ferais un déplacement en Belgique avec elle, car il y a un rassemblement Packard, à Bruxelles. Ce ne sera qu'après 6 années de galère, que mon calvaire se terminera dans le plaisir. Pour la petite histoire, je t'ai fait le détail approximatif des dépenses. J'ai dû oublier de noter pas mal de choses. Toutes les pièces trouvées de-ci, de-là, doivent être d'origine, achetées aux US, aidé de quelques copains Canadien, me trouvant adresses et pièces dans les bourses Canadiennes.

Voilà l'histoire du fabuleux rêve réalisé, de mon copain Expert. »

Au total, cette voiture coûta prêt de 144 000 €, sans compter le prix d'achat. Il ne put malheureusement s'en servir que peu avant son décès à 83 ans en septembre 2015. Acquise en 2016 par son propriétaire actuel, cette Packard ne tournait pas. Des travaux de remise en état mécanique furent ainsi réalisés pour fonctionner aujourd'hui sans problème. Elle reste une voiture simple et confortable à conduire malgré son âge. Fruit d'une passion de toute une vie, il aura peut-être fallu cinquante ans à son ancien propriétaire pour réaliser son projet automobile le plus fou.







Duesenberg J12 avec une carrosserie Rollston.

Cette superbe Packard est aujourd'hui proposée à la vente et représente une occasion unique d'acquiescer les lignes d'une carrosserie Victoria Rollstom pour un prix somme toute, raisonnable, surtout comparé à une Duesenberg en grande partie similaire en apparence !

Numéro de série 51567

Numéro de moteur 193464

Carrosserie Rollstom steel

Carte grise française datée de 1936 et de type A53

*This Packard was certainly delivered new in France. It was rebodied in the 1950s and was then used as a utility vehicle by a butcher of Aulnay-sous-Bois. Abandoned in a break after a puncture, it was rediscovered by a group of enthusiasts, many years later. The project was launched and the restoration began with a Parisian collector who then sold it to those who had discovered it. They continued the work and turned the Packard into a Victoria Rollstom convertible based on documents found in the USA. Sadly the work was never finished. The rest of the story can not be better told than by his former owner in his letter to his friend to summarize the restoration of his Packard at the end of the work:*

*«Hi Gilbert,*

*With the help of Didier, I will try to give you the chronology of the acquisition and the restoration of this famous Packard. The vehicle was pointed out to me by an old friend, a retired automotive expert and amateur of old cars. He told me he knew a «fabulous» model, he told me, if I had the means I would expose it in my garage, without*

*ever restoring it, only for the pleasure of looking at it. Stung by his words, we went to the suburbs of Paris, to see this car. Naturally, I discovered a wreck. The guy, with whom it was stationed in the yard, all the way, for more than 10 years, told me that he had started the restoration work, but that the promised restorer had died, and although the The owner of the vehicle paid him substantial advances, he had not had the means to finish it, always the same story with the coachbuilders, more or less eager to take up as much as possible and to do as little as possible. Still, I bought myself. After discussions, I got a price, which although reasonable was high, given the state of the fabulous car. I was able to get the papers from the Notary, because this vehicle was in the estate of the said owner. I gave a commission, and brought Belle back to my garage.*

*That's when doubts assaulted me. Finally, knowing the work «garage for 45 years in retirement», I got to work in 2006. Although my salesman told me a mechanical repair, nothing had been done, I pass you the discoveries ...*

*Finally, when the car was ready to shoot, I started sheet metal!*

*For example: - no floor plate - no seat frame - no battery box - no sheet covering the fuel tank - no luggage rack - all remaining chrome was stuck to death, unusable - no windshield, no amounts and frames, no wing lights and taillights - no meters - no lights*

*It must be seen in the pictures that I took on arrival the state in which it was. Finally saddlery, no saddlery, no seat, it was necessary to go to several European countries to have the model.*

*Until 2010, before I could imagine what could be a Packard 904, 1932 Rollstom, I moved 5 times in Canada and Hershey, to find the mechanical parts. Finally, I still have some things to finish. Today, she looks good. After a few finishing touches, next year I will be traveling to Belgium with the car because there is a Packard gathering in Brussels. It will only be after six years of trouble, that my ordeal will end in pleasure. For the record, I gave you the approximate detail of the expenses. I had to forget to write a lot of things. All the pieces found here and there must be original, bought in the US, with the help of a few Canadian friends, finding me addresses and coins in the Canadian stock exchanges.*

*This is the story of the fabulous dream realized, my friend Expert. «*

*In total, this car cost 144,000 € not counting the purchase price. He could unfortunately use it only shortly before his death at 83 in September 2015. Acquired in 2016 by its current owner, this Packard was not running. Mechanical rehabilitation work was thus carried out to operate today without problem. As in the past, it remains a simple and comfortable car to drive despite its age.*

*The result of a lifelong passion, it may have taken his former owner fifty years to realize his craziest car project. This superb Packard is now offered for sale and represents a unique opportunity to acquire the lines of a Victoria Rollstom bodywork for a price after all, reasonable, especially compared to a Duesenberg largely similar in appearance!*







# N° 106

1937

## *DELAHAYE 135 M CABRIOLET DUBOS*

*Numéro de série 48718  
Exemplaire unique à carrosserie Dubos  
Même propriétaire depuis 1981  
Carte grise française*

---

**200 000 / 250 000 €**

Delahaye est un nom mythique de l'histoire automobile française, car contrairement aux nombreux constructeurs populaires qui fleurissent à cette époque, elle se spécialise dans les automobiles de luxe d'une part, et d'autre part dans les véhicules utilitaires lourds. A l'époque, on peut déjà parler de véhicules de prestige, car la force de Delahaye est de proposer des véhicules aussi luxueux que performants. Elle parvient ainsi, à lorgner le marché des Bugatti, Rolls Royce et des Hotchkiss, notamment grâce au rachat du

constructeur sportif Delage en 1935. La stratégie est audacieuse, plutôt que de s'adapter à la demande élevée des voitures populaires en ces temps de crise, Delahaye préfère se spécialiser dans les véhicules prestigieux alors réservés à l'élite. La marque s'illustre grâce à la 135, qui deviendra le symbole français du luxe et de la sportivité de toute une génération, car elle sera déclinée en de très nombreuses carrosseries durant sa longue carrière (1935-1952). Les 135 sont encore évoquées comme des chefs d'œuvre, tant au niveau de leurs lignes, que de

la qualité des matériaux. La marque fabriquera de nombreux châssis roulants destinés aux carrossiers de renom. Les clients n'hésitent donc pas à créer des modèles uniques représentant les excès et l'insolence du luxe de cette époque en s'inspirant de l'esthétique américaine. Mais Franay, Antem, Guilleré, Chapron, Letourneur mais aussi Dubos, restent fidèles aux principes du style classique européen d'après-guerre et signent les plus belles réussites de Delahaye. Dubos est le carrossier français qui se spécialise dans les berlines de type «coach», simples et

sans superflus. Ils sont néanmoins racés et élégants. Pourtant, le carrossier réalisa de superbes cabriolets comme cette 135 Cabriolet de 1937.

Le résultat est un cabriolet extrêmement élégant, fait de nombreux détails qui s'assemblent autour du majestueux moteur six cylindres nourri par trois carburateurs Solex. Aujourd'hui dans un très bel état, cette Delahaye 135 possède une histoire singulière pour son propriétaire. Aperçue dans sa jeunesse, dans les années 1950, il s'était juré un jour de posséder cette voiture, puis les années passèrent. Puis, un jour, son beau-frère fit une escale à Paris pour acquérir une Delahaye, il l'accompagna, et vit au fond du garage, la 135 de son enfance qu'il s'empessa d'acquérir. Nous sommes alors dans les années 1980 et la voiture bien qu'en bon état général demandait quelques travaux de remise en forme. C'est pourquoi il entreprit avec les plus grands carrossiers, selliers et motoristes de l'époque, une restauration complète de la voiture. L'Atelier de Restauration de Touraine, la Maîtrise des Métiers de l'Automobile, la Carrosserie Lecoq, tous s'occupèrent de cette Delahaye. Son propriétaire dépensa sans compter pendant près de dix ans pour redonner à cette voiture, sa beauté d'antan. Terminée dans les années 1990, elle fut prête pour le mariage de la fille du propriétaire et convoya les mariés durant la cérémonie avant d'être remise au garage. La belle fut ensuite régulièrement démarrée et entretenue au fil des ans, s'offrant quelques sorties lors d'occasions très spéciales, ce qui explique son état actuel tout bonnement incroyable pour une restauration datée de plus de trente ans. Aujourd'hui, Osenat offre une très belle occasion de rentrer dans le cercle très fermé des propriétaires de Delahaye 135 Cabriolet d'avant-guerre.

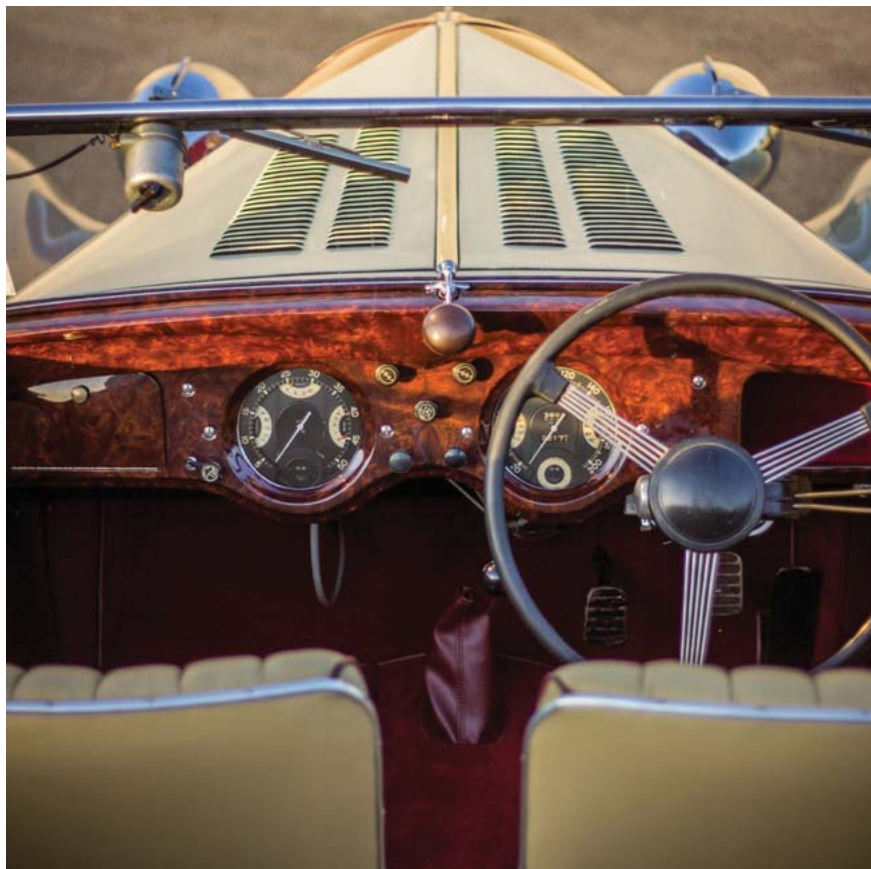


Nous tenons à remercier Monsieur Jean Paul Tissot, Président du Club Delahaye pour son aide concernant l'historique de cette automobile



La Delahaye 135 M cabriolet Dubos avant sa restauration, dans les années 1980.





Numéro de série 48718  
Exemplaire unique à carrosserie Dubos  
Même propriétaire depuis 1981  
Carte grise française

*This model, with his six-cylinder engine powered by three Solex carburetors is in a very good condition, this Delahaye 135 has a singular history for his owner. Seen in his youth in the 1950s, he had sworn one day to own this car, and then the years passed. Then, one day, his brother made a trip in Paris to buy a Delahaye, he accompanied him, and saw in the back of the garage, the 135 of his childhood that he hastened to acquire. We are then in the 1980s and the car although in good general condition required some work fitness. That is why he undertook, with the greatest coachbuilders, saddlers and engine manufacturers of the time, a complete restoration of the car. The Restoration Atelier Restauration de Touraine, Maîtrise des Métiers de l'Automobile, la Carrosserie Lecoq, all work to this Delahaye. His owner restored ten years to give back to this car, its beauty of yesteryear. Completed in the 1990s, it was ready for the owner's daughter's wedding and convoyed the bride and groom during the ceremony before being handed over to the garage. The beauty was then regularly started and maintained over the years, offering a few outings on very special occasions, which explains its current state simply unbelievable for a restoration of more than thirty years. Today, Osenat offers a great opportunity to enter the very closed circle of owners of the pre-war Delahaye 135 Cabriolet.*















# *COLLECTION D'UN AMATEUR*

LOTS N°107 À 108





La Morgan Super Sports n°D1564 au Vintage Revival Monthéry

# N° 107

1935

## MORGAN SUPER SPORTS

*Numéro de série D1564*

*Moteur JAP 1096 cm3 série LTWZ n°26450 SMA « Dog Eared »*

*Boîte trois vitesses*

*Carrosserie Beetle Back*

*A immatriculer en collection*

---

**50 000 / 60 000 €**

Le Beetle Back des Super Sports, rappelant le Super Sports Aero introduit à la fin de 1927, fut arrêté en 1934. Equipé d'un moteur bicylindre Jap de 1096 cm3 délivrant 40 chevaux à 4200 tours par minutes, il possède des capots en aluminium pour le réducteur à soupapes en tête et le collecteur d'admission chauffé. Le tout est particulièrement beau au regard et orne à merveille l'avant du tricycle. Avec son poids réduit et son architecture originale, la Morgan Super Sports est un véritable jouet pour adulte ! Cette Morgan porte le numéro de série D1564. Son badge de radiateur l'identifie comme une

Morgan Super Sports, il est surmonté d'un Boyce Motometer indiquant la température du radiateur. Sa pointe arrière est particulièrement belle. En effet, elle n'est pas encombrée d'une roue de secours et ne possède qu'un discret porte-bagage derrière le cockpit. Ses échappements jumeaux sont ornés de protection pare-feu et de queues de carpes, lui conférant un look résolument sportif vu de l'arrière. Le volant contient un levier d'avance et de ralentissement magnéto actionné à gauche, ainsi que des commandes d'accélérateur et de starter actionnées à droite. Enfin, sa peinture bleu clair

et son habitacle bleu nuit sont flamboyants. Elle possède en outre un couvre tonneau.

Connue pour être en France depuis 2012, elle fut acquise par un habitant de Vichy. Cette automobile a toujours été entretenue et son propriétaire participa à son volant à de nombreuses manifestations, notamment au sein de l'Amicale Tricyclecariste de France dont il était adhérent. Il participa aussi au Vintage Revival de Monthéry, ainsi qu'au Trophée Jacques Potherat à deux reprises – elle en conserve encore les autocollants –, ou encore au Grand Prix de Vichy. Arrêtée en 2014, cette



Morgan fut stockée au sec et couverte, son état reste aujourd'hui irréprochable. Elle demande aujourd'hui une remise en route mais saura très vite donner du plaisir à son futur acquéreur ! Rares dans leurs configurations d'origine, les Morgan sont des voitures très recherchées par les amateurs du genre. Cet exemplaire a donc tout ce qu'il faut pour ravir collectionneurs et amateurs de conduite à l'ancienne ! Nous remercions Frédéric Viginier, Président du dynamique Club de l'ATF pour son aide précieuse apportée dans les recherches sur cette Morgan.

Serial number D1564  
JAP 1096 cm3 engine LTWZ serie n°26450  
SMA « Dog Eared »  
Three speeds gearbox  
Beetle Back body  
To register in collection

This Morgan wears the chassis number D1564. Its front badge mentions a Morgan Super Sports. A Boyce Motometer is mounted on the radiator, telling the water temperature. Its tail is beautifully thin. It does not have a spare wheel on it but a little and discreet luggage rack behind the cockpit. Its couple of exhaust are mounted with heat shields and carp tails. The steering wheels contains an advance lever, a magneto moderator, and a hand throttle and a starter. Its light blue paint and its dark blue interior are in very good state. It also wears a tonneau-cover. Known for being in France since 2012, it was owned by a man from Vichy. Well maintained, he drove it during some manifestations organised by the Amicale Tricycliste de France to which he adhered. He also participated to the Vintage Revival de Montlhéry, the Trophée Jacques Potherat, the Grand Prix de Vichy... Stopped in 2014, the Morgan has been stored in a dry garage and is still in an excellent shape. It needs to be restarted but it has to be back very soon on the road !

In its original configuration, this Morgan Super Sports is very interesting, whereas for collectors or driving amateurs.

Thanks to Frédéric Viginier (president ATF) for his help during the researches about this Morgan.



Cette vente sera inscrite au procès-verbal de Maitre Etienne Laurent, commissaire-priseur judiciaire : 6 Avenue de Lyon, 03200 Vichy  
Frais de vente : 14,40 % TTC







# N° 108

1933

## *MORGAN AERO SUPER SPORT*

*Numéro de série D95*

*Moteur JAP série LTWZ numéro 26305 SMA*

*A immatriculer en collection*

---

**50 000 / 60 000 €**

Cette Morgan Aero Super Sport de 1933 est plus proche de l'avion que de la voiture. En effet, son moteur JAP série LTWZ est un bicylindre en V à soupapes en tête, refroidissement par air, graissage à carter sec de 1000cm<sup>3</sup>. Il développe 40 chevaux à 4200 tours par minute. Il est équipé d'une boîte trois vitesses. La Morgan fut propriété de Mr. Lee Geoffrey Dove en Angleterre avant d'être acquise en 2011 par M. Girard, un habitant de Bréthencourt dans les Yvelines. De couleur rouge lors de son achat, M. Girard le fit repeindre aux couleurs de l'Ecosse chez un carrossier

de Chartres. La peinture fut très bien réalisée, le vernis est parfaitement appliqué et l'on ne sent aucune couche de peinture au toucher. M. Girard participa au Vintage Revival de Montlhéry en 2011 et en 2013 avec ce tricycle. Acquis en 2014 par son dernier propriétaire, cet exemplaire ne roula que peu entre ses mains. Depuis lors, il est stocké au sec dans l'attente d'une remise en route.

Dans un superbe état de conservation et témoin d'une finition exemplaire, cette Morgan dispose, outre sa peinture personnalisée, d'un habitacle

tendu de vert foncé aux passepoils rouge, d'un couvre tonneau dans les mêmes coloris, ainsi que de capuchons de trompettes de carburateur, toujours dans les mêmes teintes.

Superbement fini et conservé ce tricycle est prêt à offrir une véritable expérience de conduite à son futur propriétaire.

Nous remercions Frédéric Viginier, Président du dynamique Club de l'ATF pour son aide précieuse apportée dans les recherches sur cette Morgan.



La Morgan Aero Super Sport n°D95 au Vintage Revival Montlhéry

**MORGAN AERO SUPER SPORT**

Serial number D95

JAP engine LTWZ serie number 26305 SMA

To registrate in collection

This 1933 Morgan Aero Super Sport is closer to the aeroplane than the automobile. Its engine is a JAP LTWZ, V-twin, with head valves, aircooled, dry sump lubrication and a displacement of 1000cm<sup>3</sup>. It gives 40 horsepower at 4200 rpm. It has a three speeds gearbox. The Morgan had been owned by Mr. Lee Geoffrey Dove in England before being purchased by M. Girard living in Bréthencourt close to Paris. Red when he bought it, he gave it to a workshop in Chartres to paint it in the Scotland's colors. The paintjob is perfectly done, the varnish is well applied and we do not feel any layer of paint to the touch. M. Girard drove it during the Vintage Revival Monthéry in 2011 and 2013. Purchased in 2014 by its last owner, the Morgan had not been driven a lot since and is now stored in a dry garage waiting for its engine to be restart. In an excellent shape, and extremely well finished, this Morgan has a beautiful dark green and red interior. It has a matching color tonneau-cover and carburator's covers.

Thanks to Frédéric Viginier(ATF President) for his help during the researches about this Morgan.

Cette vente sera inscrite au procès-verbal de Maître Etienne Laurent, commissaire-priseur judiciaire

6 Avenue de Lyon, 03200 Vichy

Frais de vente : 14,40 % TTC















# N° 109

1936

## *PACKARD SUPER EIGHT TORPEDO ROLLSTON*

*Numéro de série 1097 1122*

*Carrosserie Rollston torpédo quatre portes*

*Très bel état de restauration ancienne*

*Carte grise française de collection*

---

**80 000 / 100 000 €**

Les Packard étaient, dans les années 1930, l'une des firmes américaines les plus luxueuses avec les Cord et les Duesenberg. Bien conçues et extrêmement modernes pour l'époque, elles étaient notamment équipées de graisseurs actionnables depuis le tableau de bord. Rollston pour sa part était un carrossier officiant depuis le début des années 1920 sur la 49ème rue de Manhattan. Spécialisé dans les voitures de luxe, il travailla sur des Bugatti, Buick, Cadillac, Hispano-Suiza, Lancia, Rolls-Royce et autres grandes marques du monde. Ils produisaient des carrosseries classiques mais toujours réussies, souvent des cabriolets, des torpédos ou bien

des convertibles victoria. Comme beaucoup de sociétés du genre, l'artisan ferma ses portes en 1938.

Cette Packard Super Eight de 1936 est donc vêtue d'une très belle carrosserie Rollston. Il s'agit d'un torpédo quatre portes, découvrable peint d'une livrée vert foncé et beige. Elle possède deux roues de secours latérales carrossées. C'est une 7 places comprenant deux banquettes et deux strapontins. Cette voiture dispose d'un compteur en kilomètres par heure. Très élégante, elle est aussi en très bon état grâce à une restauration ancienne. Elle a été légèrement modernisée et fiabilisée du point

de vue mécanique. Les freins ont été refaits à neuf, un allumage électronique a été monté, le faisceau est en 12 V et le radiateur dispose de deux ventilateurs électriques additionnels. Son moteur 6 cylindres en ligne de 5.3 litres accouplé à une boîte mécanique à trois rapports est aujourd'hui en bon état de fonctionnement. Dans le monde des grandes voitures d'avant-guerre, Packard tient une place de choix. En trouver une vêtue d'une carrosserie Rollston torpédo est aujourd'hui chose rare, une belle occasion d'acquérir une future gagnante de concours d'élégance !



Serial number 1097 1122  
 4-doors Rollston torpedo body  
 Beautiful conditions  
 French collection title

*This 1936 Packard Super Eight sports a beautiful Rollston body. It is a four doors convertible painted in dark green and beige. It wears two bodied spare wheels on its sides. This Packard can bring seven passengers on its two benches and two folding seats. The speedometer is graduated in kilometers per hour. Elegant, the car is in a very good restauration state. Modernised and made reliable, the brakes had been restored, an electric ignition has been installed, the electric system is on 12 V, and the radiator is cooled with two additional electric fans. Its 5.3L 6 cylinders engine coupled with a three speeds gearbox is now in a good usable state.*

*In the big pre-war cars' world, Packard stands on the top. Finding one of these wearing a Rollston torpedo body is something rare today. A great opportunity to buy a future Concours d'élégance winner!*





# *COLLECTION D'UN PASSIONNÉ DE SIMCA*

LOTS N°110 À 114











# N° 110

## 1938

### *SIMCA 5*

### *DECOUVRABLE*

*Numéro de série 33733*  
*Finition « Grand Luxe »*  
*Historique connu depuis 1938*  
*Carte grise française*

---

**7 000 / 11 000 €**

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

l'autre côté du Rhin», en faisant allusion à la future «Coccinelle» allemande de Volkswagen qui sortira seulement en 1938.

Cette Simca 5 est unique par son histoire connue depuis le bon de commande réalisé auprès du concessionnaire Simca de Chalon Sur Saône le 8 novembre 1938 par monsieur Hommet. Acquis pour 16 980 Francs moins la réduction de 400 Francs offerte par la concession, M. Hommet conserva la voiture jusqu'à son décès

en 1975. Elle fut alors acquise par monsieur le Docteur Demoulin qui la conserva jusqu'en 1981, avant de la céder à monsieur Santarelli. Ce dernier la conserva jusqu'en 1983 lorsqu'elle fut acquise par monsieur Gondran pour la somme de 14 000 Francs. Ce n'est qu'en 2004 qu'elle arrive entre les mains de son dernier propriétaire, coulant depuis, des jours heureux dans la région de Vaison-la-Romaine. En bel état de présentation, elle affiche une restauration

ancienne bien conservée. Peinte en bleu foncé et pourvue d'une capote et d'un habitacle beige, elle est très élégante, il s'agit de sa configuration d'origine. Sa mécanique a été régulièrement entretenue depuis l'origine comme l'attestent les nombreuses factures observées dans son dossier. Affichant aujourd'hui 40 279 kilomètres au compteur, il n'y a nul doute qu'il s'agit de son kilométrage d'origine.

Cette Simca 5 est très probablement la plus documentée de son espèce. Son dossier conséquent laisse apparaître des documents clés comme le bon de commande, la lettre de livraison, le carnet d'entretien, de nombreuses factures et quelques photos. Il est rare de trouver une voiture avec une telle histoire, surtout lorsqu'elle fête tout juste ses 80 ans !

Serial number 33733

« Grand Luxe » finish

History known from 1938

French title

*This Simca 5 is unique in its history known from the order form made with the Simca dealer of Chalon Sur Saone on November 8, 1938 by Mr. Hommet. Acquired for 16,980 Francs, removing the reduction of 400 francs offered by the dealer, Mr. Hommet kept the car until his death in 1975. It was then acquired by Dr. Demoulin who kept it until 1981, before selling it to Mr. Santarelli. He kept it until 1983 when it was acquired by Mr. Gondran for the sum of 14,000 Francs. It was only in 2004 when she arrived in the hands of her last owner, spending since, happy days in the region of Vaison-la-Romaine. In good state of presentation, it displays a well preserved old restoration. Painted in dark blue with a soft top and a beige interior, it is very elegant, it is its original configuration. Its mechanics has been regularly maintained since the beginning as evidenced by the numerous invoices observed in its file. Currently displaying 40,279 kilometers on the odometer, there is no doubt that this is its original mileage.*

*This Simca 5 is very probably the most documented of its kind. Its important file reveals key documents such as the purchase order, the delivery letter, the maintenance book, many invoices and some photos. It is rare to find a car with such a history, especially when it is just 80 years old!*







# N° 111

## 1949

### *SIMCA 6*

### *DECOUVRABLE*

*Numéro de série 610089*  
*Historique connu depuis 1972*  
*Carte grise française*

---

**7 000 / 11 000 €**

La Simca 6 est l'évolution de la Simca 5 apparue en 1935. Equipée d'un moteur de 569 cm<sup>3</sup> développant 16,5 ch, elle ne sera produite que durant 3 années de 1947 à 1950. L'empattement reste inchangé par rapport à la Simca 5 mais l'arrière est étiré pour pouvoir aménager un coffre accessible de l'habitacle. L'avant de la carrosserie montre l'influence des productions américaines contemporaines avec ses ailes en forme ponton et sa calandre chromée. La Simca 6 existe en 2 versions : une petite fourgonnette qui concurrence la Juvaquatre et un coupé

découvrable comme l'exemplaire proposé. Cette Simca 6 découvrable à l'intérieur en tissu pied de poule est en bon état général. Sa peinture gris brillant a été bien conservée et son moteur est en bon état de fonctionnement. Grâce à l'historique de ses cartes grises, nous remontons jusqu'à 1972, elle était alors immatriculée dans l'Ille et Vilaine lorsqu'elle changeait de mains en 1991 au profit de madame Jamelot, toujours dans ce même département. Elle fut acquise par son actuel propriétaire en 1994 auprès de l'étude Poulain - Le Fur pour la somme de 24

350 Francs dans une vente organisée au Manoir de l'Automobile de Lohéac. Pour l'histoire, son propriétaire actuel avait acquis une Simca 6 Découvrable en 1990, une voiture qu'il s'est fait voler en 1992, un modèle auquel il était attaché, c'est pourquoi il fit l'acquisition de cet exemplaire deux ans plus tard.

En bon état et pourvue d'une intéressante carrosserie découvrable, cette Simca 6 est une petite citadine qui ne demande qu'à rouler.

**SIMCA 6 DECOUVRABLE**  
 Numéro de série 610089  
 Historique connu depuis 1972  
 Carte grise française

*This Simca 6 discoverable with an interior dressed with a houndstooth fabric is in good condition. Its brilliant grey paint has been well preserved and its engine is in good running order. Thanks to the history of its title, we go back to 1972, when it was registered in the Ille et Vilaine when it changed hands in 1991 for the benefit of Mrs. Jamelot, still in the same department. It was acquired by its current owner in 1994 from the auction house Poulain - Le Fur for the sum of 24 350 Francs in a sale organized at the Manoir de l'Automobile of Lohéac. For the story, his current owner had acquired a Simca 6 Discoverable in 1990, a car that was stolen in 1992. He was attached to this model, that is why he bought this one two years later. In good condition and with an interesting discoverable body, this Simca 6 is a small city car that just wants to ride.*







N° 112

1950

***SIMCA 8***

*Numéro de série 872757*

*Intéressante version 4 portes sans montants*

*Carte grise française*

---

7 000 / 11 000 €





Produite de 1938 à 1951 et basée sur la Fiat 1100 508C «Nuova Ballila», la Simca 8 connut un grand succès et réussit à tenir tête à la concurrence qu'étaient les Renault Juvaquatre ou Peugeot 202. Embarquant initialement le 4 cylindres de 1089cm<sup>3</sup> développant 32 ch, elle fut proposée après-guerre avec le moteur de 1221cm<sup>3</sup> et 41 ch prévu pour la Simca 9 / Aronde. Son moteur à soupapes en tête, sa suspension à roues indépendantes à l'avant, son freinage hydraulique à 4 tambours et sa boîte à 4 vitesses faisait d'elle une voiture à la conduite moderne, surtout à ses débuts. Son arrière très plongeant abritant une roue de secours, ses phares saillants encadrant une calandre lui donnant beaucoup de personnalité lui confèrent une silhouette aux proportions bien maîtrisées et particulièrement séduisantes.

Notre Simca 8 a été acquise par son propriétaire actuel en 1988 auprès de Monsieur Bernard, propriétaire de la voiture depuis 1981. Auparavant, la voiture était immatriculée à Paris sous le numéro 781 CMB 75 édité le 13 avril 1979. Restaurée dans les années 1990, elle se présente dans un bon état général. Sa mécanique tourne parfaitement et démarre au premier tirage de câble.



Serial number 872757

Interesting 4 doors without doorpost version  
French title

Our Simca 8 was acquired by its current owner in 1988 from Mr. Bernard, owner of the car since 1981. Previously, the car was registered in Paris under the number 781 CMB 75 published on April 13, 1979. Restored in the 1990s, it is in a good general state. Its mechanics works perfectly and starts at the first pull of cable.







N° 113

1951

***SIMCA 8 SPORT***

*Numéro de série 913341*

*L'une des Simca les plus désirables*

*Carrosserie Facel*

*Carte grise française*

---

**35 000 / 45 000 €**



En 1948, Simca présenta la Simca 8 Sport créée par Pininfarina et produite pour Simca chez FACEL Métallon. Plus puissante, avec ses 50ch elle autorisait une vitesse de 135km/h. La Simca 8 Sport fut arrêtée en 1952. Elle était à cette époque considérée comme la plus jolie voiture française!

Cette Simca 8 Sport se pare d'une peinture noire brillante et d'un habitacle tendu de rouge. Son historique de carte grise nous indique qu'elle fut acquise par Madame Bacquie en 1964 dans le Gers. Elle la conserva jusqu'en 1988 lorsqu'elle la vendit à son actuel propriétaire. Celui-ci entama une longue restauration s'étendant sur près de vingt ans. Le dossier accompagnant la voiture témoigne en photos comme en factures des étapes de la restauration ainsi que des échanges avec les différents clubs Simca de manière à la restaurer au plus proche de l'origine. Aujourd'hui en bon état de fonctionnement, son habitacle fut très bien conservé. Prête à rouler, elle a obtenu son contrôle technique en septembre 2018.

Cette Simca 8 Sport est une belle occasion d'acquérir un élégant coupé français dont la ligne est signée Pininfarina et dont la fabrication était réalisée chez Facel.



Serial number 913341  
One of the most desirable Simca of all time  
Facel bodywork  
French title

*This Simca 8 Sport wears a black gloss paint and a red cockpit. Its history of title tells that it was acquired by Mrs. Bacquie in 1964 in the Gers. She kept it until 1988 when the car was selling to its current owner. This one began a*

*long restoration extending nearly twenty years. The file accompanying the car is treated with photos and steps of the restoration process as well as different exchanges with the different clubs. Today in good working order, its cabin was very well preserved. Ready to roll, it received its technical control in September 2018.*

*This Simca 8 Sport is a great opportunity to acquire an elegant French coupe with a Pininfarina line, manufactured by Facel.*





N° 114

1969

***SIMCA 1200 S***

Numéro de Série 266602E  
Eligible Tour Auto Optic 2000 et Monte-Carlo Historique  
Carte grise française

---

20 000 / 25 000 €



Directement issu de la Simca 1000 Coupé Bertone, le coupé 1200 S adopte, comme son nom l'indique, le moteur 1200 cm<sup>3</sup> développant 85 chevaux. Élégante et dynamique dans son allure, la 1200 S avait les Alpine A110 et autres Lancia Fulvia. Étudiée en soufflerie, très bien équipée, la 1200 S affichait nettement les volontés de Simca de conquérir la catégorie supérieure.

Cette Simca 1200 S blanche fut immatriculée pour la première fois le 28 mai 1969. Elle fut immatriculée en Meurthe-et-Moselle, en janvier 1990 et conserva le même numéro jusqu'en 2007 lorsqu'elle fut acquise par son actuel propriétaire. Elle est équipée d'un toit ouvrant qui aurait été posé par un concessionnaire Simca à la livraison de la voiture, ce, à la demande du client. En bon état général, elle mériterait quelques soins cosmétiques mais se trouve en très bon état mécanique.

Petit coupé sportif des années 1960, éligible en compétition historique, la Simca 1200 S est une cote montante dans le monde de la collection, elle semble enfin reconnue à sa juste valeur.

*Serial number 266602E  
Tour Auto Optic 2000 and Monte-Carlo  
Historique éligible  
French title*

*This white Simca 1200 S was first registered on May 28th, 1969. It was registered in Meurthe-et-Moselle in January 1990 and kept the same number until 2007 when it was acquired by its current owner. It is equipped with a sunroof that would have been placed by a Simca dealer to the delivery of the car, at the request of the customer. In good condition, it deserves some cosmetic care but is in very good mechanical condition. Small sports coupe of the 1960s, eligible in historical competition, the Simca 1200 S is a rising price in the world of car collection, it finally seems recognized at its fair value.*







# N° 115

1959

## ***SIMCA ARONDE P60 PLEIN CIEL***

*Numéro de série 1751292  
Rarissime version Plein Ciel  
Carte grise française*

---

**18 000 / 23 000 €**

Simca 8 Sport, 9 sport, Week-End, Coupé de Ville, Océane ou Plein ciel, voilà les noms évocateurs pour les Simca « spéciales » équipées d'une carrosserie cabriolet ou coupé. Ces voitures « hors-série » avaient la particularité, d'être carrossées chez FACEL qui incluait des détails typiques comme les poignées intérieures/extérieures des portes. Les modèles Océane et Plein ciel sont présentés au Salon de Paris d'octobre 1956. La finesse de sa ligne, son design moderne et flatteur, qui n'est pas sans rappeler la Ford Thunderbird, ont grandement contribué au succès remporté par ces modèles auprès de la gente féminine. D'ailleurs Henri Pigozzi le disait lui-même « Je vends mes

voitures aux plus jolies femmes de Paris » ! Avec son pare-brise type « panoramique », l'influence de FACEL est indiscutable puisque c'est le modèle FV 2, au Salon précédent, qui introduisit cet effet de style. Le coupé Plein Ciel est capable d'atteindre la vitesse de 135 km/h avec son moteur « Flash Spécial ». C'est donc, dans sa cylindrée, une voiture très performante pour cette fin des années 50'. Pour l'anecdote, c'est à ce modèle que l'on doit le nom du plus grand réseau de papeteries et fournitures de bureau en France. Créée en 1956, l'enseigne a pris le nom de Plein Ciel lorsque les fondateurs se sont arrêtés devant une Simca Plein Ciel, la voiture leur plait et le nom sonne bien, aussitôt ils

baptisent leur affaire de ce nom magique.

Livrée neuve le 21 février 1959, cette Simca Plein ciel se présente aujourd'hui en bon état général. Restaurée par le passé, elle a depuis été bien entretenue si bien esthétiquement que mécaniquement. Son propriétaire est venu de Paris à Fontainebleau par la route sans inquiétude, un essai routier a pu confirmer ses dires. L'habitacle au volant typiquement Facel est en excellent état et sa couleur rouge s'accorde à merveille avec la peinture blanche et le toit noir. Rarissime en raison des prix de vente de l'époque, cette Simca P60 Plein Ciel est peut-être aujourd'hui le moins cher des tickets d'accès aux réunions Facel !







*Serial number 266602E  
Tour Auto Optic 2000 and Monte-Carlo  
Historique eligible  
French title*

*This white Simca 1200 S was first registered on May 28th, 1969. It was registered in Meurthe-et-Moselle in January 1990 and kept the same number until 2007 when it was acquired by its current owner. It is equipped with a sunroof that would have been placed by a Simca dealer to the delivery of the car, at the request of the customer. In good condition, it deserves some cosmetic care but is in very good mechanical condition.*

*Small sports coupe of the 1960s, eligible in historical competition, the Simca 1200 S is a rising price in the world of car collection, it finally seems recognized at its fair value.*











# N° 116

## 1937

### *PEUGEOT 402 B*

### *ECLIPSE*

*Numéro de série 618502*  
*Seulement 580 exemplaires fabriqués*  
*Voiture entretenue et prête à rouler*  
*Carte grise française*

---

**120 000 / 150 000 €**

Née de la série des « fuseaux Sochaux », la Peugeot 402 était disponible en plusieurs carrosseries, berline, limousine, coupé, cabriolet... Ainsi qu'en « Eclipse ». Présentée en 1935, elle reprend le système breveté par Georges Paulin et déjà commercialisé sur les 401 et 601. Il consiste en un coupé dont le toit en dur, formé d'une seule pièce, peut se ranger dans le coffre pour devenir un véritable cabriolet. Très en avance sur son temps, ce système était onéreux et seules 580 402 Eclipse

furent produites entre 1935 et 1940 par le carrossier Pourtout et vendues par le célèbre concessionnaire Darl'Mat à Paris. Moderne, confortable et dynamique, la 402 Eclipse était probablement l'un des convertibles les plus désirables de son temps, malgré-tout, il fallut attendre l'an 2000 pour que Peugeot revienne à ce système de toit escamotable avec la 206 CC. Cette Peugeot 402 Eclipse de 1937 porte le châssis numéro 618502 et la carrosserie numéro 442. Son histoire est plutôt bien connue

puisqu'elle fut immatriculée dans le Lot en 1957 et fut conservée par son propriétaire jusqu'en 1973, quand il la céda à un mécanicien du Tarn-et-Garonne. Cette voiture fut alors remise en état pendant plusieurs années avant de reprendre la route et d'être conservée jusqu'en 2013 lorsqu'elle fut vendue aux enchères à Cahors pour 169 241 €. Acquis par son actuel propriétaire en 2015, elle fut depuis, révisée et utilisée lors de mariages et rallyes touristiques. Aujourd'hui peinte dans une belle robe de vert

clair et vert foncé, probablement dans ses teintes d'origine, elle affiche une belle patine témoignant d'une restauration ancienne de qualité. Très saine, elle est aussi parfaitement utilisable. Son moteur tourne bien, sa boîte de vitesse Cotal est en bon état de fonctionnement et les trains roulant, y compris les freins ne semblent pas présenter de faiblesse. Son habitacle lui aussi vêtu de nuances de vert présente bien, joliment patiné, il est possible qu'il soit d'origine. Le toit escamotable manuellement est pourvu d'un rideau de lunette arrière et son mécanisme fonctionne sans problème, il peut être manipulé par une seule personne.

Il est rare d'assister à une éclipse mais peut-être plus rare encore de pouvoir en acheter une. Cette Peugeot 402 est un modèle remarquable par sa rareté, un jalon de l'histoire de l'automobile et du cabriolet.







Serial number 618502  
Only 580 models produced  
Maintained and ready to drive  
French title

*This Peugeot 402 Eclipse of 1937 carries the chassis number 618502 and the body number 442. Its history is rather well known since it was registered in the Lot in 1957 and was kept by its owner until 1973, when he sold it to a mechanic from Tam-et-Garonne. This car was then restored for several years before retrieving the road and be kept until 2013 when it was auctioned in Cahors for € 169,241. Acquired by its current owner in 2015, it has since been revised and used for weddings and tourist rallies. Today painted in a beautiful dress of light and dark green, probably in its original colors, it displays a beautiful patina testifying to an old qualitative restoration. Very sound, it is also perfectly usable. Its engine runs well, its Cotal gearbox is in good running order and the drivetrains, including the brakes do not seem to be weak. Its interior, also dressed in shades of green, presents well, beautifully weathered, it is possibly the original one. The manually retractable roof is equipped with a rear window curtain and its mechanism works without problems, it can be handled by one person. It is rare to attend an eclipse but perhaps even rarer to buy one. This Peugeot 402 is a remarkable model for its rarity, a milestone in the history of automobile and convertible.*



















# N° 117

1952

## *MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A*

*Numéro de série 1870120362651  
Désirable version cabriolet deux fenêtres  
Superbe présentation  
Carte grise française*

---

**120 000 / 150 000 €**

Présentée en avril 1951, au Salon de Francfort, la Mercedes-Benz W187 était la première voiture de luxe de la firme à l'étoile depuis la seconde guerre mondiale. Avec son moteur six cylindres en ligne, elle renouvelait la tradition des luxueuses allemandes. Désignée par le nombre « 220 » en référence à sa cylindrée de 2,2 litres, elle reprenait l'esthétique de la 170S en y accolant de nouveaux phares avant carénés. Disponible en quatre carrosseries, berline, cabriolet A, cabriolet B et Coupé A, la

W187 s'est vendue à 18 514 exemplaires dont seulement 1 278 cabriolets A et 997 cabriolets B. Vendue de 1951 à 1955, elle comptait parmi les voitures les plus chères de son temps avant son remplacement par la nouvelle « Ponton » en 1954. Coupé mis à part, le cabriolet A est la version la plus recherchée de la Mercedes-Benz W187, en effet, sa ligne est bien plus fine et élégante que le cabriolet B dont les vitres arrière venaient perturber le dessin. Capable d'atteindre 145 kilomètres par heure, la 220 disposait de

79 chevaux et de quatre vitesses, en faisant ainsi une voiture très moderne à conduire pour l'époque et surtout, relativement performante face à la production concurrente.

Cette Mercedes-Benz 220 A Cabriolet fut livrée le 6 février 1952, à monsieur Hotterinn. Elle avait ainsi été commandée avec un volant couleur ivoire, des sièges avant séparés, un autoradio Becker ainsi qu'un antigel de marque Glysantin, tout ceci est notifié dans la fiche d'archive Mercedes-Benz. Restaurée en partie par la



carrosserie Lecoq dans les années 1980, cette Mercedes-Benz 220 A est restée dans un état irréprochable. Peinte dans un vert foncé très élégamment assorti d'un habitacle en cuir beige, elle offre une superbe présentation. Arrivée en 2006 entre les mains du père du propriétaire actuel, elle fut depuis, très bien entretenue. Sa capote noire est comme neuve, elle s'accompagne d'un couvre capote, sa sellerie semble ancienne et affiche une belle patine sans accroc. Ses boiseries et ses chromes sont dans un très bel état de présentation. Au vu de l'état général de la voiture, son kilométrage compteur pourrait sembler d'origine. Elle n'aurait en effet que 36 500 kilomètres. Elle dispose d'une banquette arrière rétractable pouvant accueillir un adulte ou deux enfants. Sa roue de secours et son cric sont présents dans le coffre. Depuis 2014, les soufflets de transmission arrière ont été remplacés, à l'instar des quatre pneus, les joints de carburateurs furent changés, ainsi que les six bougies, ce, en plus de l'entretien courant. Un essai routier a permis de constater le bon état de son moteur, de sa boîte et de son châssis. Très moderne à conduire, elle est la voiture idéale pour les concours d'élégance et autres rallyes touristiques

Elégante, distinguée et pleine de prestance, cette Mercedes-Benz 220 Cabriolet A se trouve dans un magnifique état de présentation témoignant d'un entretien continu et d'une grande attention portée aux détails. Possédant encore son moteur et sa boîte d'origine, elle est ce que l'on appelle « matching numbers », ce qui en fait une véritable voiture de collectionneur.











Chassis number 1870120362651  
Two-windows convertible desirable version  
Beautiful presentation  
French title

This Mercedes-Benz 220 A Cabriolet was delivered on February 6, 1952, to Mr. Hotterinn. It was ordered with an ivory-colored steering wheel, separate front seats, a Becker radio and a Glysantin brand antifreeze, all of which are reported in the Mercedes-Benz archive sheet. Restored in part by the Lecoq workshop in the 1980s, this Mercedes-Benz 220 A has remained in a perfect condition. Painted in a dark green very elegantly with a beige leather interior, it offers a superb presentation. Arrived in 2006 in the hands of the father of the current owner, it was since, very well maintained. Its black top is like new, it comes with a soft top, its upholstery seems old and displays a beautiful patina without a hitch. Its woodwork and its chromes are in a very beautiful state of presentation. In view of the general condition of the car, its mileage meter might seem original. It would only have 36,500 kilometers. It has a retractable rear seat that can accommodate one adult or two children. Its spare wheel and jack are present in the trunk. Since 2014, the rear transmission bellows have been replaced, like the four tires, the carburetor seals were changed, as well as the six spark plugs, this, in addition to routine maintenance. A test drive has shown the good condition of its engine, its gearbox and chassis. Very modern to drive, it is the ideal car for Concours d'Elegance and other tourist rallies.

Elegant, distinguished and full of presence, this Mercedes-Benz 220 Cabriolet A is in a beautiful state of presentation testifying to a continuous maintenance and attention to detail. Possessing its engine and its original box, it is matching numbers, making it a true collector's car.















N° 118

1963

***ALFA ROMEO  
GIULIA SPIDER***

*Numéro de série AR373841*

*Certificat ASI*

*Elégante patine*

*Carte grise française*

---

**50 000 / 60 000 €**



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 dérivait. Sous le capot prenait place le célèbre quatre cylindres double arbre 1300 cm<sup>3</sup> cher à la marque. En 1962, lorsque la berline Giulietta était remplacée par la très innovante Giulia, le nouveau 1600 cm<sup>3</sup> de 95 chevaux fut offert au Spider qui, sans changements esthétiques majeurs, devint alors Giulia Spider.

Cet exemplaire de 1962 équipé du 1600 double arbres 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 excellent état, cette Giulia garantit un réel plaisir au volant. Son moteur tourne parfaitement tandis que sa tenue de route est très bonne. Sa capote est en bon état, surtout, elle possède une plaque ASI Or prouvant son authenticité.

Ce joli Spider est une voiture désirable en tous points, par son état esthétique et mécanique ainsi que par sa ligne intemporelle ! La Dolce Vita, le rêve d'une génération !











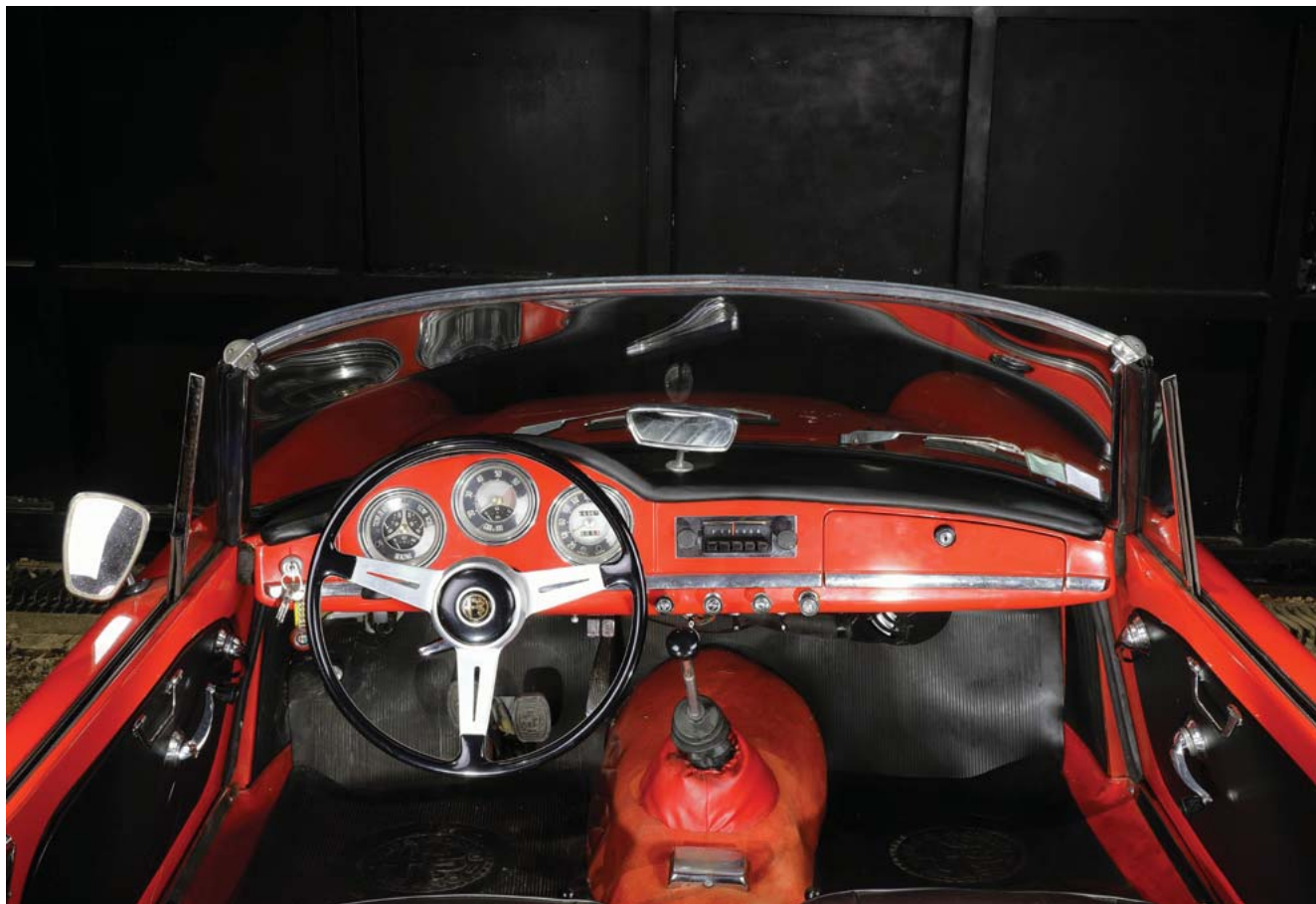


Chassis number AR373841  
ASI Certificate  
Elegant patina  
French title

*This 1962 Alfa Romeo Giulia has the famous twin cam 1600cm<sup>3</sup>. It presents an elegant patina. Its red paint well fits its body and shows any trace of corrosion. The cockpit presents a good conservation. In good mechanical state, this Giulia promises a genuine driving pleasure at the wheel. Its engine runs perfectly and the car holds the road well. Its soft top is in good shape and it has a Gold ASI plate proving its authenticity.*

*This beautiful Spider is a desirable car, its aesthetic and mechanical state are great and its shape is one of the most beautiful ever made. This is a true definition of the Dolce Vita!*









# N° 119

1964

## ***JAGUAR TYPE-E SÉRIE 1 CABRIOLET 3.8***

*Numéro de série 881216*

*Livrée neuve par la concession Delecroix à Paris*

*Voiture restaurée et fiabilisée*

*Carte grise française*

---

**140 000 / 170 000 €**

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

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

des collectionneurs. Ce tout premier modèle échappe aux avatars que connaîtra par la suite une génération riche de multiples variantes. La plupart du temps, hélas, les voitures connaissant une longue carrière sont victimes de diverses reprises et ajouts. La Type E est synonyme de rêve d'enfant. Elle est l'œuvre de l'ingénieur W.M. Heynes, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par Jaguar, et le succès de Cunningham aux 24

Heures du Mans 1960. On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril: 7 827 exemplaires furent construits. Pour beaucoup, la série 1 3.8 construite de mars 1961 à octobre 1964 demeure le meilleur modèle.

Cette superbe Jaguar Type-E Cabriolet 3.8 fut construite le 4 mars 1964. Numérotée 881216, elle fut livrée neuve à Paris par le concessionnaire Delecroix le 23 mars 1964 à la Presse Aéronautique de Paris. Peinte en Opalescent Silver Blue et pourvue d'un habitacle bleu foncé, elle a ensuite appartenu à une Orléanaise, elle passa sous le marteau de Maître Osenat en 2010 et fut ainsi acquise par son actuel propriétaire. Ce dernier, perfectionniste, fit restaurer la voiture dans son intégralité. Le moteur fut ainsi refait chez Sigma Engineering, la boîte Moss de son côté fut remplacée pour une boîte cinq vitesses. La « tout Eiffel » fut remplacée pour une neuve achetée chez E-Type Fabs. L'habitacle fut refait à neuf chez Suffolk & Turley à Coventry tandis que le freinage a pour sa part été réalisé avec des pièces de

chez Coopercraft. Des amortisseurs réglables et des dispositifs de purge déportés ont aussi été installés pour des entretiens facilités. Enfin, les jantes en inox poli furent commandées chez MWS International Ltd. pour 2 354 £. Au total, près de 50 000 euros ont été investis dans la restauration de cette voiture. Aujourd'hui terminée depuis cinq ans, cette Jaguar présente un excellent état esthétique et mécanique. Elle a été fiabilisée de manière à pouvoir parcourir les routes du monde entier au sein de rallyes historiques. En effet, son propriétaire l'a emmenée rouler jusqu'en Afrique du Sud, en Tunisie et il revient seulement du Tour de Corse. Cet exemplaire fait partie des très rares Jaguar Type-E livrées neuves en France, surtout, son propriétaire n'a pas lésiné sur les moyens afin de fiabiliser son 3.8L et de rendre sa conduite agréable, notamment grâce à la boîte cinq vitesses. Il s'agit peut-être ici d'une Madeleine de Proust de la Type-E, cumulant toute la finesse de la Série 1 3.8L et la fiabilité et le confort des 4.2l postérieures.















Chassis Number 881216  
 Delivered brand new by Delecroix in Paris  
 Restored and reliable car  
 French title

*This stunning Jaguar E-Type Convertible 3.8 was built on March 4th, 1964. It sports the number 881216 and was delivered brand new in Paris by Delecroix on March 23rd, 1964 to "La Presse Aéronautique de Paris". Painted in Opalescent Silver Blue and equipped with a dark blue interior, it then belonged to an Orleanese. The car was auctioned by Osenat in 2010 and was bought by its current owner. He was perfectionist*

*and completely restored the car. The engine was rebuilt by Sigma Engineering and the Moss gearbox was replaced by a 5-speeds gearbox. The "Eiffel Tower" was replaced for a new one bought at E-Type Fabs. The interior was completely restored by Suffolk & Turley at Coventry and the brakes was replaced with Coopercraft parts. Adjustable coilovers and deported purge system were installed in order to make the maintenance easier. Polished inox rims were ordered at MWS International Ltd. For 2 354 £. Approximately 50 000 € were spent in the restoration of this car. Today, it is finished for five years and this Jaguar is in excellent shape*

*aesthetically and mechanically. It was made reliable in order to be able to run on any kind of roads during historic rallies. Its owner brought it to run in South Africa, Tunisia and is freshly back from the "Tour de Corse".*

*This model is one of the rare Jaguar E-Type brand new delivered in France, and its owner put the means and money in order to make reliable its 3.8L and make it pleasant to drive, especially thanks to the 5-speeds gearbox. It maybe is the E-Type that must figure in any classic car collection, associating the thinness of the Series 1 3.8L and the reliability and comfort of the posterior 4.2L.*





# N° 120

1966

## *MERCEDES-BENZ* *250 SE W111*

*Numéro de série 11102110086324*

*Belle présentation*

*Configuration élégante*

*Toit ouvrant*

*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 de 1966 est équipé du six-cylindres 2,5L développant 150 chevaux. C'est une voiture de famille, possédée depuis 2001, entretenue et en bel état de présentation. Sa carrosserie gris métal s'accorde à un habitacle tendu de simili cuir rouge et de bois vernis. Equipée de vitres électriques, du toit ouvrant, cette voiture fut restaurée par le passé et fut bien

conservée par ses propriétaires. Elle est en très bon état mécanique, tant au niveau du moteur que de la boîte de vitesse. Nous possédons un relevé de mesures indiquant le bon état des freins et des suspensions. C'est une voiture élégante, prête à rouler, probablement française d'origine comme l'indique son lot de phares jaunes.



Serial number 11102110086324

Good conditions

Elegant configuration

Sky roof

French Title

*This 1966 model is equipped with the 2.5L six-cylinder developing 150 hp. It is a family car, owned since 2001, maintained and in good condition. Its gray metal body with interior red and varnished wood. Equipped with electric windows, sunroof, this car was restored in the past and was well preserved by its owners. It is in very good mechanical condition, both at the engine and the gearbox. We have a record of measurements indicating the good condition of the brakes and suspensions. It is an elegant car, ready to drive, probably French of origin as indicated by its lot of yellow headlights.*













# *COLLECTION YVES SAINT LAURENT & PIERRE BERGÉ*

LOTS N°121 À 122











# N° 121

1963

## *JAGUAR MK.II* *3.8L*

*Numéro de série 222247*

*Restauration de qualité*

*Ex Pierre Bergé*

*Carte grise française*

---

**30 000 / 40 000 €**

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's

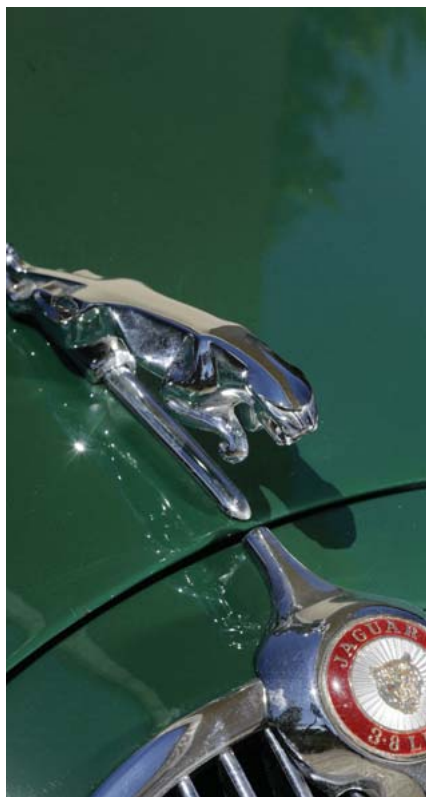
Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture: la Jaguar Mk.II. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double arbre à cames en tête. C'est encore une réussite totale et la

ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

Cet exemplaire est l'une des Jaguar Mk.II les plus désirables. En effet, elle est dans un état remarquable tant d'un point de vue esthétique que mécanique. Immatriculée le 18 mai 1963, cette Mk.II se présente sous une très élégante peinture vert anglais liée d'un habitacle en cuir beige. La berline s'est aussi vue équipée durant sa vie, de quatre vitres électriques, de

la direction assistée et de la climatisation. Elle fut restaurée intégralement en 1990 par les établissements S.A.O. Une restauration de qualité comme en témoigne une expertise datant de 2011. Néanmoins, par soucis du détail, elle passa entre les mains du spécialiste parisien Montmartre Automobiles pour d'importants travaux. Elle reçut ainsi une peinture neuve, la calandre, les joints, de nombreuses agrafes et gaines furent remplacées. La mécanique de son côté fut révisée, comprenant tous les joints moteur, une réfection du radiateur et du chauffage tandis que la batterie, les pneus, la pompe à essence et diverses pièces d'usure furent remplacées, le tout pour une facture de plus de 19 000 €. Elle a ensuite été entretenue régulièrement, si bien que le dernier contrôle technique de septembre 2017 apparaît comme vierge. En résulte alors une voiture extrêmement agréable à conduire, le moteur et le châssis ne donnent aucun signe de fatigue, la boîte automatique est souple et réactive, la direction précise et le freinage de qualité, surtout, la voiture se conduit tout à fait naturellement, à peu de détails près d'une berline moderne.

Avec aujourd'hui 31932 kilomètres au compteur, il s'agit d'une automobile à l'histoire exceptionnelle, utilisée par Pierre Bergé et Yves Saint Laurent, toujours entretenue sans compter, une occasion unique d'acquérir une berline de haute couture, celle dont la robe est aujourd'hui inscrite au panthéon du design automobile.







Serial number 222247  
Well done restoration  
Ex Pierre Bergé  
French title

*This model is one of the most desirable Jaguar Mk.II. Indeed, it is in a remarkable state from both an aesthetic and mechanical point of view. Registered May 18th, 1963, this Mk.II is presented in a very elegant English Racing Green paint bound with a beige leather interior. The sedan was also equipped during its life with, four electric windows, power steering and air conditioning. It was completely restored in 1990 by S.A.O.. A well made restoration as evidenced by an expertise dating from 2011. Nevertheless, for the sake of detail, it passed into the hands of the Parisian specialist Montmartre Automobiles for major work. The Jaguar received a new paint, new grille, new joints, many staples and sheaths were replaced. The engine was revised, including all the engine gaskets, a refurbishment of the radiator and heater while the battery, tires, fuel pump and various wear parts were replaced, all for a bill over € 19,000. It was then maintained regularly, so that the last technical inspection of September 2017 appears as blank. The result is an extremely pleasant car to drive, the engine and the chassis do not give any sign of fatigue, the automatic transmission is flexible and responsive, precise steering and quality braking, above all, the car drives completely naturally, close to a modern sedan.*







*With 31932 kilometers on the clock, it is a car with an exceptional history, used by Pierre Bergé and Yves Saint Laurent, always maintained without counting, a unique opportunity to acquire a sedan of haute couture, which dress is today inscribed in the pantheon of automotive design.*















# N° 122

1977

## **MERCEDES-BENZ** **450 SEL 6.9 W116**

*Numéro de série 11603612002572*

*Restauration de qualité*

*Vendue avec son « Owner's Manual » d'époque*

*Ex Pierre Bergé*

*Carte grise marocaine – dédouanée*

---

**25 000 / 35 000 €**

La démesure mécanique au service de la mesure germanique, telle peut-être décrite la Mercedes-Benz 450 SEL 6.9L. Voiture des grands gens à la fin des années 1970, la W116 était réservée à une élite, elle était la voiture à avoir pour voyager dans le confort, la sécurité et l'élégance à des vitesses inconcevables permises par l'absence de radars à cette époque. Fine et discrète dans son dessin, la 450 SEL apparue en 1975 était pourtant une véritable limousine par ses mensurations : près de 5 mètres de long pour

1,87 mètre de large, le tout contenu dans une masse de 2 tonnes ! Surtout, elle représentait une ode à la mécanique avec un moteur V8 de 6.9 L à injection, développant 286 chevaux dès 4 250 tr/min pour un couple de 560 Nm à 3000 tr/min, le tout pouvant l'amener à 100 kilomètres par heure en moins de 8 secondes et jusqu'à 220 kilomètres par heure en pointe ! Technologique aussi, la 450 SEL reposait sur des suspensions pneumatiques, offrait la direction assistée, la climatisation, les vitres électriques, l'ABS en

option ainsi qu'une boîte automatique à trois rapports. Sachant cela, son prix s'élevant à près de 200 000 Francs de l'époque ne surprend pas, tout comme sa faible production car seuls 7 380 exemplaires virent le jour.

Cet exemplaire est probablement l'une des plus belles 450 SEL 6.9 encore en circulation. Sa carrosserie peinte d'un bleu clair et son habitacle garni de cuir beige se marient à merveille. Dans un état proche du neuf, elle a subi une restauration récente ayant demandé plusieurs

centaines d'heures de travail dont le suivi fut assuré par des photographies. Aujourd'hui, la luxueuse limousine présente parfaitement et fonctionne tout aussi bien. En effet, le dernier contrôle technique réalisé au Maroc en août 2017 n'affiche strictement aucun défaut. Par conséquent, la voiture se comporte parfaitement sur route, le moteur est puissant et coupleux, les suspensions sont particulièrement confortables tandis que l'insonorisation est parfaite, enfin, les équipements tels que la direction assistée, la climatisation, les sièges chauffants, la boîte automatique ou les vitres électriques fonctionnent sans problème. Bien que la voiture soit équipée du régulateur de vitesse, nous n'avons pas vérifié son fonctionnement. La Mercedes-Benz est bien chaussée et freine sans encombre. Probablement française d'origine, dernièrement propriété de monsieur Pierre Bergé, elle fut immatriculée dans le Calvados en 1997, période durant laquelle Pierre Bergé et Yves Saint Laurent possédaient une résidence secondaire dans ce département. Il est alors très probable que la Mercedes-Benz fut utilisée par ceux-ci lors de leurs déplacements en Normandie. Importée en 2006 au Maroc, cette voiture fut alors utilisée par Pierre Bergé lors de ses voyages à Tanger.

Cette Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 est une rare occasion d'acquérir un exemplaire en parfait état, avec 106 000 kilomètres, toutes les options disponibles à l'époque et pourvue d'un historique unique !











Serial number 116036120002572

Well made restoration

Period «owner's manual»

Ex Pierre Bergé

Moroccan title - 846 A

*This copy is probably one of the most beautiful 450 SEL 6.9 still in circulation. It's body painted in light blue and its interior trimmed with beige leather marry perfectly. In a state close to new, it underwent a recent restoration having required several hundred hours of work which follow-up was ensured by photographs. Today, the luxurious limousine presents perfectly and works just as well. Indeed, the last technical control carried out in Morocco in August 2017 does not display any defects. Therefore, the car behaves perfectly on the road, the engine is powerful and torquey, the suspensions are particularly comfortable while the soundproofing is perfect, finally, equipment such as power steering, air conditioning, heated seats, the automatic gearbox or electric windows operate without problems. Although the car is equipped with cruise control, we have not checked its operation. The Mercedes-Benz is well paved and brakes without hindrance. Probably French, recently owned by Mr. Pierre Bergé, it was registered in Calvados in 1997, during which time Pierre Bergé and Yves Saint Laurent had a second home in this department. It is therefore very likely that the Mercedes-Benz was used by them during their travels in Normandy. Imported in 2006 in Morocco, this car was then used by Pierre Bergé during his trips to Tangier. This Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 is a rare opportunity to acquire a copy in perfect condition, with 106 000 kilometers, all options available at the time and with a unique history!*













# N° 123

1966

## *FERRARI 330 GT* *2+2*

Numéro de série 8941 – numéro moteur 209

« Matching numbers »

Ex-Salon de Paris 1966

Même propriétaire depuis 1985

Carte grise française

---

200 000 / 250 000 €

Forte des ventes de la Ferrari 250 GTE, la firme de Maranello remis le couvert de la 2+2 de Grand Tourisme avec sa nouvelle 330 équipée du moteur V12 de 4.0 litres. Discrète et civilisée, la nouvelle Ferrari 330 GT 2+2 présentée en 1964 visait une clientèle aisée mais pas tapageuse. C'est pourquoi les lignes de la nouvelle née de Maranello affichaient une sobriété à en faire pâlir les Aston-Martin DB6 d'alors. Dessinée par Pininfarina, elle ne peine à masquer ses deux places supplémentaires, celles-ci restent difficilement perceptibles de l'extérieur. Son moteur est directement issu de celui de la 400 Superamerica et de la 330 TRI LM Spider victorieuse aux 24H du Mans 1962, développant sur la 330 GT 2+2, la puissance de 300 chevaux ! Equipée de nouveaux amortisseurs télescopiques à l'avant, d'un double système de freinage et d'un alternateur, elle entrait dans l'ère moderne ! Apparue avec quatre phares avant, la proue fut redessinée en 1966 au profit de deux phares plus classiques et plus distingués tandis que les ouïes latérales s'enjolivaient et se creusaient. Aussi agréable à conduire qu'elle l'est à regarder, la Ferrari 330 GT 2+2 est souple et dynamique à la fois. Capable d'atteindre 240 kilomètres heures en fond de 5ème, c'est une véritable GT italienne.











Cette Ferrari 330 GT 2+2, châssis 8941 – moteur 209, est probablement l'un des exemplaires les plus désirables qu'il soit. Peinte en Azzuro Metallizzato, équipée de phares jaunes et des jantes en magnésium, pourvue d'un habitacle tendu de cuir noir et de moquettes bleu foncé, elle est dans une configuration très élégante. Surtout, elle fut exposée au Salon de Paris du 6 au 16 octobre 1966 auprès de la nouvelle 330 GTC. Elle fut ensuite livrée neuve le 28 octobre 1966 par l'importateur de Levallois, Charles Pozzi. Le 29 octobre 1985, elle fut acquise par son actuel propriétaire. Ce dernier ne l'a jamais repeinte et l'a continuellement entretenue chez la SARL Supersport à Paley. Il s'en servait régulièrement, lorsque la météo le permettait, si bien qu'elle fut conservée dans un état tout simplement incroyable. Affichant aujourd'hui près de 80 000 kilomètres au compteur, très certainement véridiques au vu de l'état de la voiture, elle a obtenu son contrôle technique sans le moindre défaut en juillet dernier. En effet, de nombreux travaux ont été réalisés récemment, comprenant : le remplacement des cinq pneus par des Michelin XWX, la réfection des jantes en magnésium avec peinture époxy, le remplacement des courroies de compresseur de climatisation, la réfection des étriers, le remplacement des modules électroniques d'allumage, du compresseur, condensateur et filtre de climatisation, de l'alternateur, de relais et autres pièces d'usure. La vidange et la purge des freins viennent d'être réalisées. Aujourd'hui, cette Ferrari est des plus agréables à conduire, son V12 est coupleux et n'hésite pas à monter dans les tours, sa boîte se manie aisément, sa direction est précise et son freinage ne manque pas de mordant.

Unique par son histoire et son état, cette Ferrari 330 GT 2+2 est une voiture comme on les aime. Dans son état d'origine et parfaitement utilisable, elle représente une rare opportunité d'acquérir un V12 Colombo, qui plus est, dans une voiture ayant été exposée au Salon de Paris, au cœur de la nef du Grand Palais !







#8941 au Salon de Paris, 1966

Chassis number 8941 – engine number 209  
 « Matching numbers »  
 Ex-Salon de Paris 1966  
 Same owner since 1985  
 French title

This Ferrari 330 GT 2 + 2, chassis 8941 - engine 209, is probably one of the most desirable of all. Painted in Azzuro Metallizzato, equipped with yellow headlamps and magnesium rims, fitted with a black leather interior and dark blue carpets, it is in a very elegant configuration. Above all, it was exhibited at the Salon de Paris from October 6th to 16th, 1966 with the new 330 GTC. It was then delivered on October 28th, 1966 by Charles Pozzi Levallois. On October

29th, 1985, it was acquired by its current owner. He has never repainted it and has continually maintained it at SARL Supersport in Paley. He used it regularly, when the weather allowed it, so it was kept in an incredible state. Today, with nearly 80,000 kilometers on the clock, certainly true because of the state of the car, it got its technical control without the slightest defect last July. Indeed, a lot of work has been done recently, including: the replacement of the five tires by Michelin XWX, the restoration of the five magnesium rims with epoxy paint, the replacement of the air conditioning compressor belts, the repair of the calipers, the replacement of the electronic ignition modules, compressor, condenser and air conditioning filter, alternator,

relays and other wearing parts. The draining and bleeding of the brakes has just been completed. Today, this Ferrari is really enjoyable to drive, its V12 is torquey and does not hesitate to sing at higher engine speed, its gearbox is easy to handle, its direction is accurate and braking is not lacking in bite.

Unique in its history and condition, this Ferrari 330 GT 2 + 2 is a car as we like it. In its original state and perfectly usable, it represents a rare opportunity to acquire a V12 Colombo, moreover, in a car having been exhibited on the Paris Salon, in the heart of the nave of the Grand Palais!













N° 124

1961

**CHEVROLET**  
**CORVETTE C1**

*Numéro de série 10867S104903*  
*Européenne d'origine*  
*Très belle présentation*  
*Titre de circulation luxembourgeois*

---

**70 000 / 90 000 €**

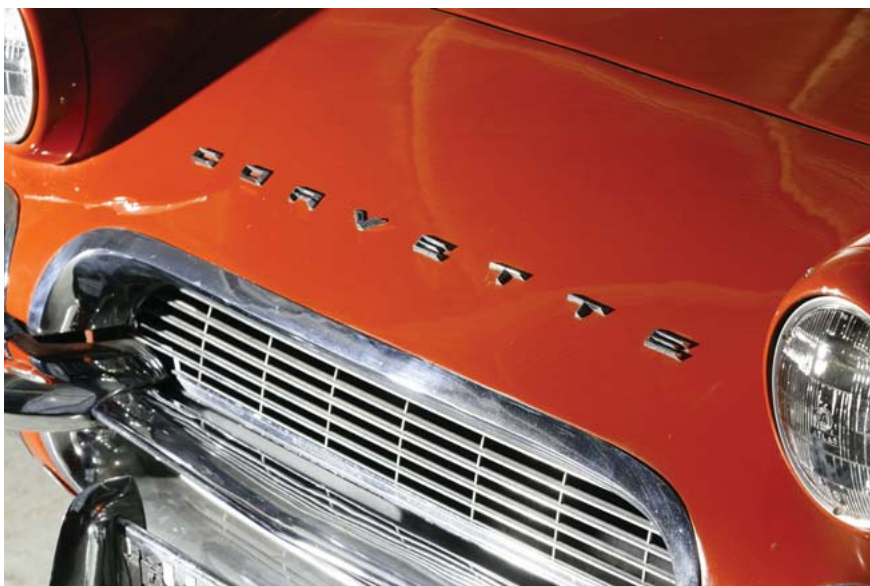
La Chevrolet Corvette a été lancée le 30 juin 1953 à Flint, dans le Michigan. Un prototype aux lignes strictement identiques avait par ailleurs été présenté au début de l'année 1953 au Motorama GM, dans l'hôtel Waldorf Astoria de New York. Le nom Corvette fut trouvé par Myron Scott, alors photographe en chef de Chevrolet. Le logo original de la Corvette représentait le drapeau américain entremêlé avec un drapeau contenant l'insigne de Chevrolet et une fleur de lys. La marque américaine cherchait un nouveau symbole pour la Corvette. Voulant s'inspirer des

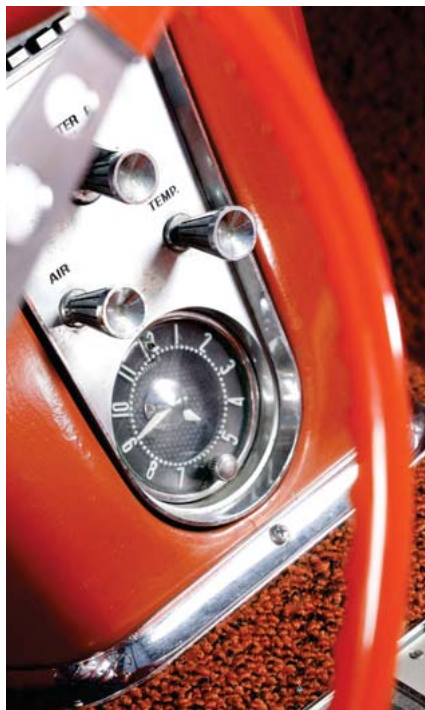
origines françaises du nom français de Louis Chevrolet, c'est un symbole français qu'ils prirent, la fleur de Lys: symbole de la royauté, mais aussi de pureté et de paix! Le drapeau américain fut rapidement échangé pour un drapeau à damier, car il est interdit aux États-Unis d'utiliser la bannière étoilée à des fins commerciales! Au fil des générations, très peu de changements furent apportés au logo, le drapeau à damier passant parfois à droite...La première Corvette comportait déjà de nombreuses innovations: c'était la première voiture de série dont les

lignes étaient directement issues d'un concept-car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Forte d'un succès jamais démenti, la Corvette s'est déclinée au fil du temps en divers modèles; elle en est actuellement à la sixième génération. Ces modèles sont répertoriés de C1 à C6. La première Corvette, dénommée «Straight-axle» par les initiés, reste indissociable de l'image de l'Amérique des années 1950. Le premier exemplaire est construit le 30 juin 1953, il est de couleur polo white et son intérieur est rouge. Il



s'agit d'un petit roadster deux places en fibre de verre, doté d'un moteur à 6 cylindres en ligne Chevrolet de 150 CV baptisé «Blue Flame» et d'une boîte automatique à deux rapports. Son moteur peu performant est son point faible. En 1956 le 6 cylindres en ligne est remplacé par le V8 de 4,3l qui évoluera jusqu'à 5,3l (327 ci) pour 360ch. La C1 est incontestablement devenue une voiture de collection emblématique, surtout en Europe, où elle est relativement rare. Elle se caractérise par son style flamboyant cher à Harley Earl, le charismatique patron du style de la General Motors, l'«Art and Colour Studio». La ligne assez tourmentée de la troisième génération, l'abondance des chromes, les doubles phares inaugurés en 1958 - comme sur l'ensemble de la production américaine -, et les prises d'air postiches confèrent à la voiture une élégance et un charme. Sa large silhouette constitue l'une des spécificités de la Corvette. Pour donner du dynamisme au profil et alléger le ponton un peu lourd de la première génération, les flancs ont été creusés en 1956 en épousant la forme d'une flamme concave. La bichromie ajoute encore à l'élan du style, un trait original qui caractérisera la Corvette jusqu'en 1961. Sa planche de bord futuriste, son pare-brise panoramique et ses lève-vitres électriques installés en 1957 participent au charme inimitable de la Corvette ainsi qu'à un exotisme yankee qui a tant fait rêver les Européens des fifties. Sous le capot, ronronne un V8 de 283 CI (4 638 cm<sup>3</sup>). Nourri par un carburateur quadruple corps inversé Carter, qui disparaît sous l'énorme galette de son filtre à air, il développe 230 CV SAE à 4 800 tr/mn et surtout l'énorme couple de 41,5 mkg à 3 000 tr/mn. Une cavalerie qui pousse la belle américaine en 9,5 secondes de 0 à 100 km/h et lui permet d'atteindre près de 190 km/h.





Cette Chevrolet Corvette C1 fut livrée le premier avril 1961. D'après son dossier, nous pouvons déterminer qu'elle était déjà en France en janvier 1980, alors qu'elle était immatriculée dans l'Essonne. Ensuite, elle fut cédée en 1991 en Haute-Savoie puis elle fut vendue en Espagne en 1999 avant de rentrer au Luxembourg en 2014. Très élégante et faste avec sa configuration de rouge et de blanc, elle se trouve dans un très bon état général. Sa carrosserie ne laisse pas apparaître de coups ni d'impacts particuliers malgré une restauration ancienne. Sa mécanique et ses trains roulants ont récemment été entretenus pour un montant de 2 575 €, comprenant des roulements, les freins, l'huile, et différents éléments esthétiques. Elle a ainsi passé son contrôle technique luxembourgeois sans défaut majeur. Equipée d'une boîte automatique et du V8 283ci, il s'agit d'une voiture très agréable à conduire, fiable et robuste, c'est à la fois l'une des voitures les plus mythiques de l'histoire de l'automobile, mais aussi, l'une des plus simples à utiliser !











Chassis number 10867S104903  
European delivered  
Beautiful colors combination  
Luxembourgish title

*This Chevrolet Corvette C1 had been delivered in April 1961. From its folder, we can determine that the car has been in France, registered in the Essonne in January 1980. In 1991, it has been sold in Haute -Savoie and it was purchased in Spain in 1999 before ending in Luxembourg in 2014. Very elegant with its red paint highlighted with white arches, the car is now presenting a good aesthetic state coming from a dated restoration. Its engine, gearbox and drive trains had been well maintained with a recent invoice of 2.575 €, including new wheel bearings, new brakes, an engine drain, and some aesthetic elements. It succeeds the Luxembourgish autobilan well.*

*With an automatic gearbox and the 283 ci engine, it is a very comfortable and reliable car and also one of the most mythical of all time.*









# N° 125

## 1968

### *MASERATI*

### *GHIBLI 4,7L*

*Numéro de série 115410*  
*Achetée neuve par le Prince Karim Aga Khan*  
*Carte grise française*

---

**180 000 / 230 000 €**

Au salon de Turin 1966, sur le stand Ghia est présentée une toute nouvelle Maserati, le tipo 115, connue sous le nom Ghibli. C'est le talentueux Giugietto Giugiaro qui signa ce chef d'œuvre. Ce magnifique coupé deux places ou «berlinetta» offre une ligne tendue et agressive d'une grande pureté. L'installation du moteur V8 à carter sec a permis d'abaisser la ligne générale au maximum. Le moteur avant positionné très bas, le capot immense et plat, le poste de pilotage très reculé confère à la Ghibli un design d'une pureté unique et superbement réussi. Nous sommes en présence de l'aboutissement

des grandes GT à moteur avant. La Ghibli était la berlinetta la plus onéreuse de son temps, elle était plus chère que la Lamborghini Miura ou la Ferrari 275 GTB. L'aura de la marque, la qualité de fabrication et des finitions étaient aussi supérieures. Cela n'empêcha pas le modèle de remporter un grand succès commercial, puisque la fabrication de ce coupé atteint au total les 1149 exemplaires, plus que ses deux principales concurrentes. Elle faisait aussi partie des voitures les plus rapides de la terre à l'époque. Son moteur est tout droit issu de la compétition, il descend de la 450S.

Cette Maserati Ghibli 4,7L porte le châssis numéro 115410. Elle fut livrée neuve à Paris le 3 mai 1968 et immatriculée au nom du Prince Karim Aga Khan le 5 juillet de la même année, sous le numéro 3 UW 75. Peinte en bleu et pourvue d'un intérieur en cuir beige, elle était équipée d'un trident chromé, de jantes en magnésium et d'un appuie-tête côté passager. Possédée quelques temps par son premier propriétaire, il y a de grandes chances que la voiture participa de près ou de loin au mariage de ce dernier avec Sarah Croker-Poole qu'il rencontra à Paris en octobre 1968 et qu'il



épousa en octobre 1969. Connue au Maserati Thépenier Register, cette Maserati Ghibli fut acquise en 1973 par son propriétaire actuel, elle portait encore son immatriculation d'origine et affichait 27 000 kilomètres au compteur. Ce Seine-et-Marnais l'a depuis conservée sans la restaurer. Entretienue, elle se présente aujourd'hui dans un état très proche de l'origine, quelques éléments ont pu être repeints mais l'ensemble est homogène. Son habitacle offre une délicieuse patine et délivre encore l'odeur du cuir pleine fleur utilisé à l'époque par la firme au Trident. Mécaniquement suivie, son moteur tourne bien et offre encore une importante puissance. Sa boîte de vitesse est en bon état de fonctionnement, ses freins fonctionnent bien. Avec 54 700 kilomètres d'origine, cette Maserati Ghibli est une voiture historique, jamais restaurée et très bien entretenue, n'ayant eu que deux propriétaires dans sa vie, une voiture à posséder au sein de toute collection de GT italiennes des années 1960, aux côtés des Miura et autres Daytona !



Le Prince Karim Aga Khan et son épouse Sarah Croker-Poole en 1969





*This Maserati Ghibli 4.7L 've got the chassis number 115410. It was delivered new in Paris on May 3, 1968 and registered in the name of Prince Karim Aga Khan on July 5 of the same year, under the number 3 UW 75. Painted in blue and with a beige leather interior, it was fitted with a chrome trident, magnesium wheels and a passenger-side headrest. Owned for some time by its first owner, there is a good chance that the car participated in the marriage of the latter with Sarah Croker-Poole he met in Paris in October 1968 and that he married in October 1969 Known to the Maserati Thépenier Register, this Maserati Ghibli was acquired in 1973 by its current owner, it still bore its original registration and was 27,000 kilometers on the clock. This owner has since preserved without restoring it. Maintained, it is now in a very original condition, some elements have been repainted but the whole is homogeneous. Its interior offers a delicious patina and still delivers the smell of full grain leather used at the time by the firm at Trident. Mechanically followed, its engine runs well and still offers significant power. Its gearbox is in good working order, its brakes work well. With 54,700 kilometers of origin, this Maserati Ghibli is a historic car, never restored and very well condition, having had only two owners, a car to own in any collection of Italian GT of the 1960s, alongside the Miura and other Daytona !*















N° 126

1971

**LAMBORGHINI**  
**ESPADA S2**

*Numéro de série 7897*

*Historique connu*

*Numéro moteur et châssis concordants*

*Même propriétaire depuis 1988*

*Carte grise française*

---

**80 000 / 100 000 €**

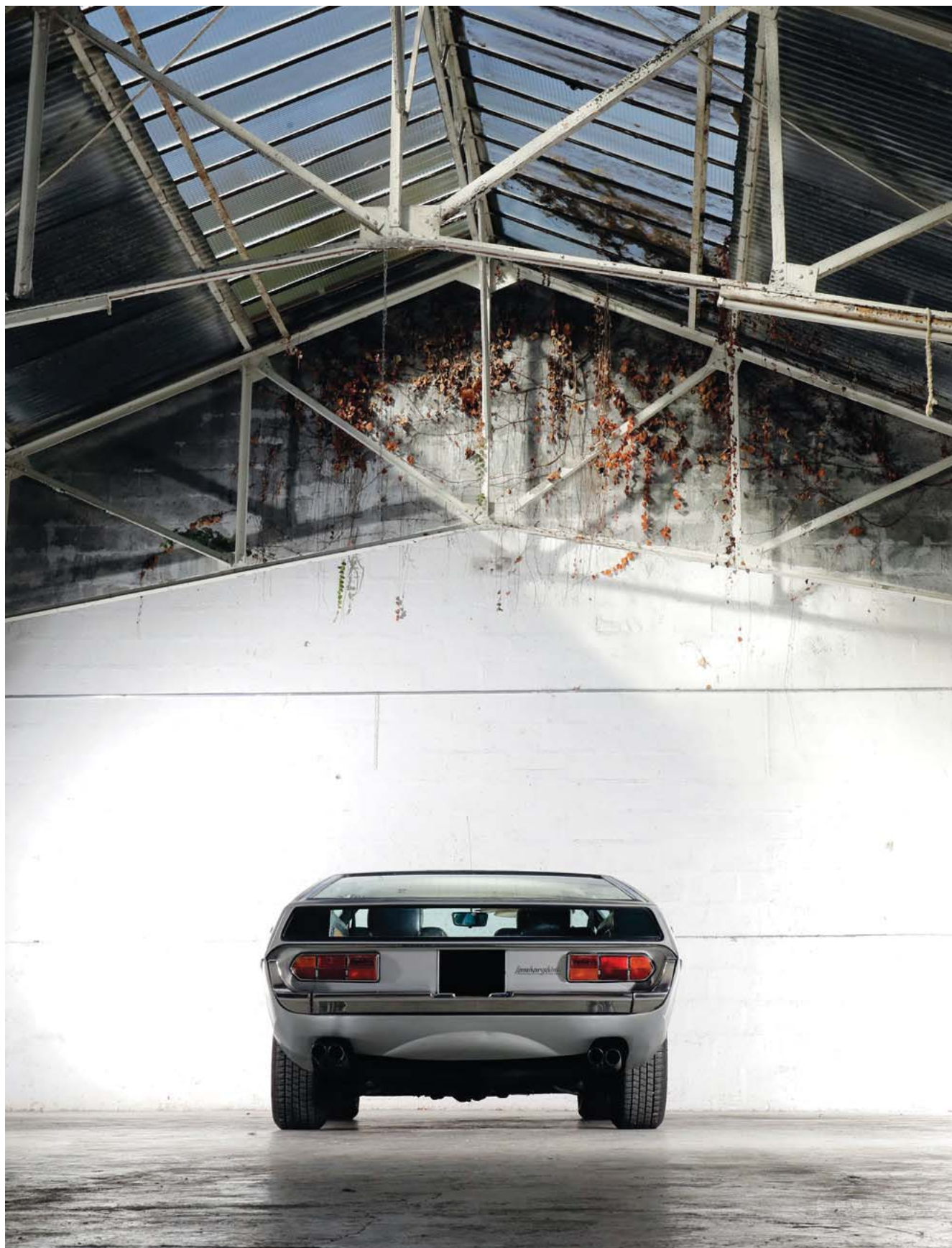
Présentée au salon de Genève 1968, la Lamborghini Espada était l'héritière des coupés 400 GT 2+2. Ses lignes anguleuses, tendues et très basses signées de la plume de Marcello Gandini, l'inscrivaient comme concurrente directe des Maserati Ghibli et autres Ferrari Daytona. Dynamique et fin, son dessin malgré son extravagance lui permet une certaine praticité avec une visibilité arrière unique sur ce genre de voitures dans lesquelles le rétroviseur s'avère inutile tant les performances sont

étonnantes. En effet, propulsée par le puissant V12 Bizzarrini dans son évolution 3,9 Litres, l'Espada se présente dès sa sortie comme la GT quatre places la plus rapide du monde. Six carburateurs Weber 40 DCOE gavent les 325 chevaux du moteur, permettant à ses 1 625 kilogrammes d'atteindre les 100 kilomètres par heure en 6.5 secondes, tout en poursuivant l'accélération jusqu'à 250 kilomètres par heure! En 1970, l'Espada Série 2 reprend le V12 de la Miura S, gagnant 25 chevaux par la

même occasion, elle en développe alors 350 à 7 500 tours par minute. Produite à 1 217 exemplaires jusqu'en 1978, l'Espada est rare aujourd'hui puisqu'elle fut longtemps délaissée par les aficionados des GT bi-places ou autre supercars italiennes désormais bien plus chères. Aujourd'hui, l'Espada gagne à être reconnue à sa juste valeur et tend à être de plus en plus recherchée.

Cette Lamborghini Espada série 2, gris argent à l'intérieur vert foncé et tabac, sortit de l'usine







de Sant'Agata en juin 1970. Ce châssis 7897, moteur 40295 fut essayé le 16 juin 1970 par un technicien de l'usine, nous en conservons toutes les mesures ayant permis la validation de sa livraison, le tout constituant un dossier de six pages. Commandée par une société dénommée V.M.P. basée à Paris, la voiture fut ainsi immatriculée en France le 21 janvier 1971. Acquis en août 1988 par son actuel propriétaire, cette Espada était immatriculée dans la Gironde depuis 1981. Elle fut alors immatriculée en Seine-Maritime et y resta jusqu'en 2009 alors que son propriétaire emménageait dans le Calvados. Passionné de Lamborghini, ce dernier s'est toujours accompagné des meilleurs pour entretenir sa voiture. Dès son achat, la voiture connut une révision complète de son moteur chez Jacques Zuliani, comprenant une dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses, le remplacement des segments et des soupapes, le remplacement des chaînes de distribution, le remplacement du disque et du mécanisme

d'embrayage, des courroies et le réglage et la mise au point du moteur. La voiture put ainsi être présente au 25ème anniversaire de la marque à l'usine de Sant'Agata, retrouvant 150 autres de ses semblables et ce, en présence de Ferruccio Lamborghini et Lee Iacocca, alors reprenneur de Lamborghini pour le compte de Chrysler. Souvenir de ce périple, la voiture figure dans le livre de Peter Dron, édité à l'occasion de la sortie de la Countach 25ème Anniversaire dont la sortie coïncidait avec la manifestation. Utilisée fréquemment par la suite à l'occasion de sorties organisées par le Lamborghini Club France, l'Espada fut suivie et entretenue de manière régulière par Daniel Thibault, celui-là même qui entretenait la Miura SV du propriétaire. De nombreuses factures de fournitures de pièces originales de l'usine et d'améliorations techniques en témoignent : allumage électronique, amortisseurs avant, refabrication des freins avant et arrière, remise en état des carburateurs... En 2013,

l'Espada participait aux 50ème anniversaire de Lamborghini, toujours à Sant'Agata et toujours accompagnée d'un nombre important de ses consœurs, 350 pour être précis. Plus récemment, le train arrière a été refait avec une dépose des triangles et le remplacement des roulements, joints spi et silentbloks. Enfin, les derniers travaux effectués par les ateliers Toni Sisini ont été le remplacement de l'alternateur, de la pompe à essence et des roulements de roues avant. Aujourd'hui, la GT est dans un très bel état esthétique, sa peinture et ses chromes ne présentent pas d'usure particulière tandis que son habitacle offre une belle patine d'usage. Sa mécanique tourne particulièrement bien et la voiture est ainsi prête à rouler.

Matching numbers, à l'historique limpide et comptant deux participations aux deux anniversaires les plus importants de l'histoire de Lamborghini, cette Lamborghini Espada en parfait état de fonctionnement est une voiture intéressante à bien des égards.





Chassis number 7897  
Known history  
Matching numbers  
Same owner since 1988  
French Title

*This Lamborghini Espada Series 2 silver grey with dark green and tobacco interior, produced from the Sant'Agata factory in June 1970. This chassis 7897, engine 40295 was tried on 16th June 1970 by one of the factory technicians. We keep all the measures permitting the validation of its delivery, constituting a six pages folder. Ordered by a company named V.M.P based in Paris, the car was registered in France the 21st January 1971. Bought in August 1988 by its current owner, this Espada was registered in Gironde since 1981. It was at this time registered in Seine-Maritime until 2009 because its owner moved to Calvados. Lamborghini enthusiast, the*

*owner wanted the best workers to maintain his car. Since its purchase, the car had a complete engine check at Jacques Zuliani's, including an engine and gearbox disassembly, piston rings, valves, distribution chain and clutch mechanism replacement, belts and engine setting. The car was able to be present to the 25th Lamborghini anniversary at the Sant'Agata factory with 150 other ones and with the presence of Ferruccio Lamborghini and Lee Iacocca, who bought Lamborghini for Chrysler. As a memory of this trip, the car figures in Peter Dron's book edited for the Countach 25th Anniversary's releasing, which corresponded to the event. Frequently used for events or cruises organized by the Lamborghini Club France, the Espada was checked and maintained regularly by Daniel Thibault whose was in charge of the maintenance of the owner's Miura SV. Many bills of genuine factory parts and technical upgrades*

*confirm that : electronic ignition, front coilovers, brakes rebuilding, carburetors repairs for example. In 2013, the Espada participated to the 50th Lamborghini anniversary at Sant'Agata, still accompanied by a many of its sisters, 350 to be precise. More recently, the rear drivetrain was rebuilt, the suspension triangles were taken off and bearings, seal spinnaker and silentblocks were replaced. The last repairs done on the car by the Toni Sisini workshops were an alternator fuel pump and front wheels bearings replacement. Today, the GT is in a beautiful shape, the paint and chromes are in good condition and the interior offers a beautiful genuine patina. The car runs very well and the car is ready to drive. Matching numbers with a clear history and counting two participations at two of the most important Lamborghini anniversaries, this Espada in perfect usable state is a very interesting car at any points.*









# N° 127

1966

## ***JAGUAR TYPE E SERIE 1 4,2L***

*Numéro de série 1E31630*

*Matching numbers*

*Restauration complète*

*Voiture fiabilisée*

*Carte grise française*

---

**75 000 / 95 000 €**

«Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à 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. Après trois ans de succès, notamment aux Etats-Unis, la « XK-E » inconfortable, difficile à conduire avec sa boîte Moss quatre vitesses devait se moderniser pour faire face à la nouvelle génération de Ferrari et à la nouvelle Porsche 911 empiétant sur son marché de la

voiture de sport « abordable ». C'est pourquoi le 3,8L fut troqué pour un 4,2L et ainsi gagner en souplesse, ce, tandis que la boîte Moss était remplacée par une boîte Jaguar à cinq vitesses. Enfin, l'habitacle perdait définitivement son habillage en aluminium et ses sièges semi-baquet. Surtout, la Type E conservait son design épuré qui faisait tout son charme.

Cette Jaguar Type E de 1966 est dans un état magnifique. Peinte en Opalescent Blue, elle est matching numbers. Cette voiture fut repeinte il

y a dix ans, acquise par son propriétaire actuel en 2011, elle fut intégralement restaurée sur la partie mécanique. En effet, le moteur fut refait entièrement avec des pièces de qualité. Les trains avant et arrière ont été refaits à neuf, la « tour Eiffel » fut remplacée, de gros freins avant et arrière furent installés, tous les périphériques, le refroidissement, l'échappement en inox et un certain nombre de pièces furent renouvelées, restaurées ou remplacées pour en faire une voiture prête à rouler. Au total, son propriétaire



a investi près de 50 000 € de factures dans cette Type-E. Bien sûr équipée des classiques mais toujours efficaces roues fils de série, son habitacle en cuir noir est lui aussi en très bon état puisqu'il fut refait par son précédent propriétaire. Superbe, agréable à conduire, cette Jaguar Type E est un exemplaire de choix. Elle conserve l'esthétique indémodable de la Type E Série 1 3.8 en y adjoignant tous les avantages de la Série ½ dont son moteur 4,2L et sa boîte cinq vitesses.

*Chassis Number 1E31630*

*Matching numbers*

*Frame-off restoration*

*Reliable car*

*French Title*

*This E-Type Jaguar from 1966 is in perfect condition. Painted in Opalescent Blue, it is Matching Numbers. This car was repainted ten years ago. Bought by its current owner in 2011, it was completely mechanically restored. The engine was rebuilt with qualitative parts. The front and rear drivetrains were rebuilt, the "Eiffel Tower" was replaced, big brakes were installed, all the cooling peripherals, Inox exhaust and numbers of parts were renewed, restored or replaced in order to make it a "ready to drive" car. In total, the owner invested around 50 000 € in this E-Type. Obviously equipped with the classic but always efficient factory wire wheels, its black leather interior is also in very good shape as it was restored by its previous owner.*

*Beautiful, pleasant to drive, this Jaguar E-Type is a stunning model. It keeps the timeless look of the Series 1 E-Type 3.8 with the advantages of the 4.2 engine and its 5-speeds gearbox.*





# N° 128

1969

## *LAMBORGHINI ESPADA S1*

*Numéro de série 7153  
Rarissime Espada première série  
Provenance famille Lamborghini  
Titre de circulation allemand*

---

**200 000 / 250 000 €**

Cinq ans seulement après avoir lancé sa première voiture et trois ans après l'incroyable Miura, Lamborghini s'attaqua une nouvelle fois à Ferrari en annonçant une GT à quatre places au Salon de Genève 1968. Nommée d'après le sabre d'un matador, le dessin de l'Espada s'inspirait de celui du concept Marzal, mais avec un V12 4,0L à l'avant au lieu du six cylindres en position central arrière des prémices de 1967. Produisant 325 chevaux, l'Espada pouvait atteindre 242 kilomètres par heure dans un confort certain !

Cette Lamborghini Espada Série 1, châssis 7153 est la 53ème Espada à être sortie des chaînes de Sant'Agata. Blanche et pourvue d'un intérieur noir, elle fut livrée au marchand Foitek à Zurich le 26 février 1969. Le premier propriétaire fut monsieur Ulrich Schmid de Zurich qui la céda plus tard à Fabio Lamborghini.

En 2017, la voiture fut révisée intégralement en terme de mécanique, ainsi, elle fonctionne aujourd'hui comme à l'époque. Les sièges et les moquettes sont dans leur état purement

d'origine tandis que la carrosserie fut restaurée à neuf. Elle est équipée du volant Marzal donnant à l'intérieur la touche rétro-futuriste des années 1970.

Cette Espada est l'un des quelques 186 exemplaires fabriqués sur la première série, elle est dans un état remarquable et dispose d'équipements intéressants. Elle est probablement l'Espada la plus documentée disponible aujourd'hui alors que l'Espada fête ses cinquante ans cette année !



Chassis number 7153  
 Very rare Espada first series  
 From Lamborghini family  
 German title

*This Lamborghini Espada Series 1, chassis number 7153 is the 53rd Espada to be produced from the Sant'Agata lines. White with a black interior, it was delivered to Foitek in Zurich on February 26th, 1969. The first owner was Mr. Ulrich Schmid from Zurich, and he sold it later to Fabio Lamborghini.*

*In 2017, the car was completely mechanically checked, so it runs just like back in the days. The seats and floor mats are in their original condition and the body was fully restored. It is equipped with a Marzal steering wheel, offering it a retro-futuristic look from the 70's.*

*This Espada is one of the 186 exemplars built on the first series, it is in a remarkable shape and is equipped with interesting features. It is probably the most documented Espada available today as the model is celebrating its fifty years this year !*



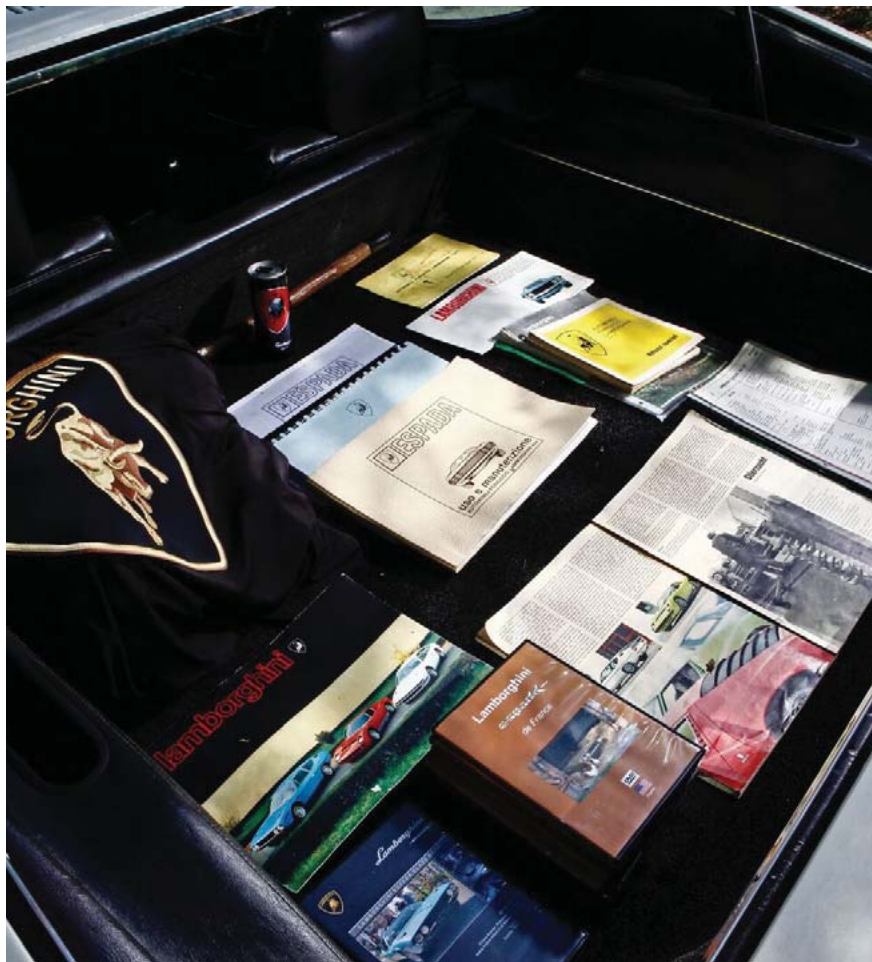




















# N° 129

1972

## *LAMBORGHINI JARAMA S1*

*Numéro de série 40339*

*Etat incroyable*

*Seulement 177 exemplaires*

*Voiture très bien documentée*

*Titre de circulation allemand*

---

**140 000 / 160 000 €**

La Lamborghini Jarama fut présentée au Salon de Genève 1970, elle reprend le nom d'une région espagnole connue pour ses taureaux de combat. Dessinée par Marcello Gandini pour Bertone, la Jarama reprenait le châssis de l'Espada dans une version raccourcie. Très efficace et facile à conduire, c'était une voiture conçue pour les longues distances et les pointes de vitesses pendant lesquelles elle restait très stable en comportement. Reconnue comme la meilleure GT de Lamborghini, elle resta

particulièrement confidentielle avec seulement 177 exemplaires fabriqués.

Cette Lamborghini Jarama est une première série. Equipée du châssis 10072, elle fut livrée neuve à Monsieur Bernasconi demeurant à Lugano en Suisse, le 16 mars 1971. Vendue neuve en gris métallisée et assortie d'un habitacle en cuir noir, elle reçut ensuite un élégant bleu « Blu Notte » durant son séjour en Allemagne. Vendue à un collectionneur allemand en 2016 et envoyée chez Auto-Kremer à Bonn

en Allemagne, elle reçut une restauration de qualité. La carrosserie et le moteur furent refaits à neuf, l'habitacle pour sa part fut conservé dans son état d'origine encore excellent. Elle n'a fait que 200 kilomètres depuis ces travaux.

Cet exemplaire exceptionnel représente une opportunité rare d'acquérir l'une des plus belles Jarama encore en circulation. Elle est dans un état surprenant et demeure l'une des Lamborghini les plus rares de tous les temps.











Serial number 40339  
Unbelievable state  
Only 177 copies  
Well documented car  
German registration documents

This Lamborghini Jarama is a first series. Equipped with chassis 10072, it was delivered new to Mr. Bernasconi living in Lugano, Switzerland, on March 16th, 1971. Sold new in metallic gray and accompanied by a black leather cockpit, it received an elegant blue "Blu Notte" during its stay in Germany. Sold to a German collector in 2016 and sent to Auto-Kremer in Bonn, Germany, the car received a quality restoration. The bodywork and the engine were redone, the cabin for was kept in its original state as it was still excellent. It has only 200 kilometers since these works.

This exceptional example represents a rare opportunity to acquire one of the most beautiful Jarama still in circulation. It is in a surprising state and remains one of the rarest Lamborghinis of all time.







# N° 130

1965

## **LAMBORGHINI TRACTEUR 1R**

*Numéro de série 17656*

*Restauré intégralement*

*Titre de circulation allemand*

---

**35 000 / 45 000 €**

Rare et intégralement restauré, ce tracteur Lamborghini 1R compte parmi les éléments fondateurs de la gamme actuelle de la firme. Peint en orange et bleu, cet exemplaire est « matching numbers ». Il possède en effet son bicylindre diesel et sa boîte quatre vitesses à réduction d'origine. Ce tracteur est dans un état splendide. Bien qu'il soit fait à l'origine pour crapahuter dans les champs, il aurait aujourd'hui plus sa place dans une collection de GT et supercars Lamborghini. Il faut savoir que certaines pièces sont communes avec la Miura, ce qui rappelle le lien intrinsèque entre les tracteurs au taureau et les hyper sportives de la firme. Sans ses tracteurs, Lamborghini n'aurait jamais pu créer le mythe qu'il représente aujourd'hui.



Serial number 17656  
Fully restored  
German registration documents

Rare and fully restored, this Lamborghini 1R tractor is one of the founding elements of the company's current range. Painted in orange and blue, this copy is «matching numbers». It has indeed its diesel twin and four-speed reduction gearbox. This tractor is in a splendid state. Although it was originally made to trudge through the fields, it would now have more room in a collection of GT and Lamborghini supercars. You should know that some parts are common with the Miura, which is reminiscent of the intrinsic link between the bull tractors and hyper sports company. Without his tractors, Lamborghini could never have created the myth it represents today.







# N° 131

1953

## *LAMBORGHINI* *DL20*

*Numéro de série 6765-923*

*Superbe état de restauration*

*L'une des plus anciennes Lamborghini encore sur roues*

*Titre de circulation allemand*

---

**40 000 / 50 000 €**

Ferruccio Lamborghini fit sa fortune dans les machines agricoles. Personne aujourd'hui, un tant soit peu passionné d'automobile, n'est sans savoir que les merveilleuses 350 et 400 GT, Miura et autres Espada sont nées d'une mésentente entre Ferruccio Lamborghini et Enzo Ferrari. Ferruccio serait allé adresser à Enzo Ferrari des conseils sur la manière d'améliorer ses automobiles. Ferrari, furieux, lui aurait alors

répondu : « Tu sais conduire un tracteur, mais tu ne sais pas conduire une Ferrari. » Ferruccio Lamborghini, conscient que personne ne serait capable de lui offrir la voiture parfaite, se décide alors de la concevoir lui-même. Ainsi naissait les Automobiles Lamborghini.

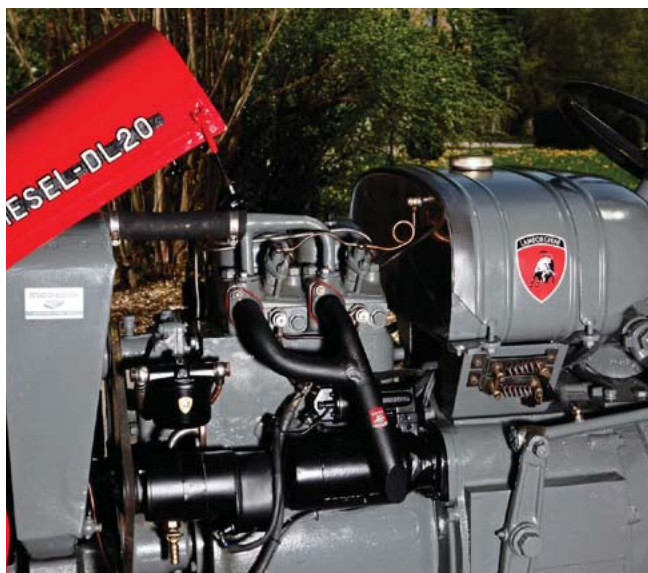
Ce Lamborghini DL20 a bénéficié des soins d'un passionné de la marque l'ayant restauré à l'origine sans lésiner sur les moyens. Equipé

d'un bicylindre diesel, le DL20 était robuste et suffisamment puissant pour passer partout où son propriétaire souhaitait l'emmener. Ce petit tracteur fut fabriqué en 1953, il est dans un superbe état de présentation, portant le rouge traditionnel des tracteurs Lamborghini assorti d'un châssis gris brillant. La firme Lamborghini ayant été créée en 1948, il s'agit de l'un des véhicules les plus anciens de la marque !



Serial number 6765-923  
 Superb state of restoration  
 One of the oldest Lamborghini still on wheels  
 German registration documents

This Lamborghini DL20 has benefited from the care of an enthusiast of the brand having restored it originally without skimping on the means. Equipped with a diesel two-cylinder, the DL20 was robust and powerful enough to go wherever its owner wanted to take it. This small tractor was manufactured in 1953, it is in a beautiful state of presentation, wearing the traditional Lamborghini red with a shiny gray chassis. The Lamborghini company was created in 1948, it is one of the oldest vehicles of the brand!







# N° 132

1955

## *AUSTIN-HEALEY* *100/4*

*Numéro de série 154888*

*Voiture entretenue*

*Configuration sportive*

*Carte grise française*

---

**50 000 / 70 000 €**

La «100» tient son nom, à l'origine, de l'objectif de Donald Healey d'atteindre 100 mph (160 km/h) avec sa nouvelle création. Elle est devenue rétrospectivement 100/4 pour la différencier de la 100/6 qui a suivi. Née du talent de Donald Healey, l'Austin-Healey 100 était équipée de composants mécaniques Austin, dont le robuste quatre-cylindres 2,6 litres de l'A90 Atlantic. Le dessin particulièrement séduisant, sorte d'archétype du roadster britannique, était dû à Gerry Coker et servira de base à toute la lignée des «grosses Healey» qui termineront leur carrière avec un moteur 3 litres. Aujourd'hui, on

considère la 100 comme la plus sportive de la série : sa présentation plus rustique, ses quatre tambours et sa mécanique peu sophistiquée mais dotée d'un gros couple à bas régime en font une machine sans concession. Elle est également capable d'excellentes performances, comme le montreront d'ailleurs ses résultats en compétition.

Cette Austin-Healey 100/4 blanc immaculée est dans un très bel état de présentation. Son propriétaire passionné la possède depuis 2012 et en a assuré un entretien régulier. La vidange, le graissage et le remplacement du maître-

cylindre de freins sont récents. La sellerie a été refaite en cuir noir de qualité. Elle est équipée d'une boîte de vitesse à trois rapports avec Overdrive. Bien sûr, elle dispose du pare-brise rabattable tandis qu'une sangle en cuir marron vient maintenir le capot fermé pour un très bel effet « racing » !

Mythique, l'Austin-Healey sait allier l'élégance d'un roadster anglais et la fougue d'une véritable sportive, elle est l'une des voitures de collection les plus célèbres et les plus recherchées de tous les temps.



Chassis Number 1E31630  
 Matching numbers  
 Frame-off restoration  
 Reliable car  
 French Title

*This Austin-Healey 100/4 white colour is in a very beautiful condition of presentation. Its passionate owner has owned it since 2012 and has provided regular maintenance. The drain, lubrication and replacement of the brake master cylinder are recent. The interior has been redone in quality black leather. It is equipped with a three-speed gearbox with Overdrive. Of course, it has the windshield foldable while a brown leather strap just keep the hood closed for a very nice effect «racing»!*

*Mythical, the Austin-Healey knows how to combine the elegance of an English roadster and the passion of a real sportswoman, it is one of the most famous and most sought-after collector cars of all time.*







# N° 133

## 1967

# OLDSMOBILE TORONADO

Numéro de série 396877M615590  
Carte grise française de collection

---

12 000 / 17 000 €

8 ! C'est le nombre d'années qui ont été nécessaires pour mener à bien la réalisation du projet de la Toronado. Introduite dans les concessions le 24 septembre 1965 comme modèle 1966, la création unique de la division Oldsmobile misait bien entendu sur un design avant-gardiste, mais aussi sur une philosophie qui allait être adoptée tous azimuts une quinzaine d'années plus tard chez GM, soit la traction. Plusieurs croyaient alors qu'il était impossible de marier une traction avec un gros moteur V8. La donne a toutefois changé et lorsqu'on s'est aperçu que c'était concevable, on a revu les plans. Puis, on a eu la brillante idée de lancer un concours interne, concours ayant

pour but de mettre sur papier le design de cette future automobile révolutionnaire. Le résultat est tout à fait spectaculaire. Ce qui frappe à propos de ce design, c'est la pureté de ses lignes. Et que dire de l'arrière de type Fastback qui donne une allure singulière à cette voiture? À l'avant, la critique avait été très réceptive relativement aux phares escamotables juchés juste au-dessus d'une large et mince grille disposée horizontalement.

Cette Oldsmobile Toronado de 1967 est en bon état général. Sa carrosserie présente une belle patine mais est saine dans sa globalité. Surtout, son habitacle est en excellent état et n'affiche ni usure, ni déchirure. Elle sera révisée et son

contrôle technique sera passé pour la vente. Forte de son excellente tenue de route, la « Toro » fut élue « voiture de l'année » en 1966 par le très influent magazine Motor Trend.

Serial number 396877M615590  
French title

*This 1967 Oldsmobile Toronado is in good condition. Its body has a beautiful patina. Above all, its interior is in excellent condition. It will be revised and its technical control will be passed for sale. With its excellent handling, the «Toro» was voted «Car of the Year» in 1966 by the influential Motor Trend magazine.*









# N° 134

1977

## MG B

Numéro de série GHN5420987G

Carte grise française

---

12 000 / 17 000 €

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. Élégante 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.

Livrée le 1er mars 1977, cette MG B fut immatriculée à Paris en 1999. Entretienue depuis chez Auto Lourmel, puis au Garage du Puits, elle est en bon état de présentation. Jaune à l'origine, elle a été repeinte en rouge. Cette peinture est en bon état et ne présente pas de bosses, rayures ou coups notables, ce, malgré qu'elle ne soit pas récente. Surtout, cette MG est très saine et ne présente pas de traces de rouille. Sa capote noire et sa vitre arrière sont en bon état. Montée sur quatre roues fils, elle dispose d'un intérieur en simili noir en bon état, d'une radio cassette Blaupunkt et d'un volant Moto-Lita en bois. Elle sera révisée pour la vente.

Serial number GHN5420987G

French title

*Delivered on March 1, 1977, this MG B was registered in Paris in 1999. Maintained from Auto Lourmel, then the Garage du Puits, it is in good condition. Yellow originally, it has been repainted in red. This painting is in good condition and does not show any bumps, scratches or noticeable strokes, even though it is not recent. Above all, this MG is very good condition and shows no signs of rust. The black hood and rear window are in good condition. it has a black interior in good condition, a radio cassette Blaupunkt and a Moto-Lita wooden steering wheel. It will be revised for sale.*









# N° 135

1966

## ***FORD MUSTANG CABRIOLET***

*Numéro de série 5R08C58209  
Carte grise française de collection*

---

**30 000 / 40 000 €**

Le 17 avril 1964 marque un tournant dans l'histoire de l'industrie automobile; ce jour-là, Ford, second constructeur mondial, présente à la foire mondiale de New York sa Mustang. Ford a en quelque sorte réinventé l'automobile pour les jeunes Américains issus du baby-boom et blasés des grosses voitures lourdes et massives. Lee Iacocca, alors directeur général de Ford, avait depuis longtemps la vision d'une petite voiture sportive qui envahirait les rues. Au lieu de faire une énième version d'une voiture déjà existante, Ford met sur roues le concept de pony car. Elle

est disponible en coupé hard-top ou en cabriolet, puis en fast-back à partir de 1965.

Cette Ford Mustang de 1966 est un appréciable cabriolet pourvu du V8 289ci. En bel état général, elle dispose d'une capote blanche électrique. Sa carrosserie vêtue de bleu métallisé présente bien, elle est soulignée de bandes blanches typiques des Mustang. Sa mécanique est en bon état, la voiture démarre et roule sans problème, elle freine et la direction assistée est agréable lors de manœuvre. La boîte automatique est en bon état de fonctionnement, elle ne donne pas

d'à-coups trop prononcés lors des changements de rapports. Pourvue de jantes à enjoliveurs chromés d'origine et de pneus à flancs blancs, son look est inimitable. Enfin, à la différence de beaucoup de ses consœurs, elle ne semble pas avoir connu de choc à l'avant. Ses longerons de compartiment moteur sont intacts.

Indémorable, puissante et équipée de freins à disques à l'avant, cette Ford Mustang Cabriolet est un mythe de l'automobile américaine, elle ne demande qu'à rouler sur la Route 66 française, notre bonne vieille Nationale 7 !



Serial number 5R08C58209  
French title

*This 1966 Ford Mustang is a nice cabriolet with the V8 289ci. In good condition, it has a white electric hood. Its bodywork in metallic blue presents in good condition, it is highlighted with white stripes typical of Mustang. Its mechanics are in good condition, the car starts and rolls without any problem, it brakes and the power steering is pleasant during maneuvering. The automatic transmission is in good working order, it does not give too much jolts during the gear changes. Equipped with rims with original chrome trim and whitewall tires, its look is unmistakable. Finally, unlike many of her sisters, it does not seem to have experienced a shock up front. Its engine compartment rails are intact. Timeless, powerful and equipped with front disc brakes, this Ford Mustang Cabriolet is a myth of the American automobile, it only asks to ride on the French Route 66, our good old National 7!*















# N° 136

## 1985

### ***RANGE ROVER***

### ***3,5L V8***

*Numéro de série SALLHABV8BA151217*  
*Restauration de qualité*  
*L'un des derniers en carburateurs, l'un des premiers en boîte*  
*5 vitesses*  
*Carte grise française*

---

**28 000 / 35 000 €**

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

de grand tourisme rapide et c'est aussi un robuste outil de travail pour la campagne, sur route comme en tout-terrain. De quelque façon que vous la considériez, les possibilités de la Range Rover sont immenses dans tous les domaines. L'intérieur est très lumineux et spacieux. Les commandes et les instruments ont été conçus de manière à ne gêner aucune manœuvre et à faciliter leur fonctionnement. C'est ainsi que les cadrans aisément déchiffrables sont groupés sur une console bien claire, placée dans le champ

visuel immédiat du conducteur.

Ce Range Rover V8 trois portes de 1985 est l'un des derniers modèles équipés de carburateurs mais aussi l'un des premiers à adopter la boîte cinq vitesses. Livré neuf le 7 février 1985, ce Range Rover se part d'une peinture vert olive et d'un habitacle beige. Immatriculé dans la Seine-Maritime depuis 1991, il n'affiche que 69 000 kilomètres au compteur, un kilométrage que son propriétaire juge plausible. Aujourd'hui en parfait état, il a été restauré en grande partie.



Le châssis a été décapé et repeint en époxy, l'ensemble des silentblochs ont été remplacés, le système de frein a été révisé intégralement, les quatre pneus sont neufs, la mécanique a été révisée, enfin, une peinture neuve a été appliquée. Son habitacle est d'origine et très bien conservé. Le véhicule possède encore son livret du conducteur.

Ce Range Rover est dans un état tout simplement superbe, son châssis est dans un état proche du neuf, tandis que son moteur est on ne peut plus propre. Un modèle de choix pour les collectionneurs de Range Rover.

*Serial number SALLHABV8BA151217*

*Well done restoration*

*One of the lasts with carburetors, one of the first with 5 speeds gearbox  
French title*

*This 1985 Range Rover V8 three-door is one of the latest models equipped with carburetors but also one of the first to adopt the five-speed gearbox. Delivered new on February 7, 1985, this Range Rover is part of an olive green paint and a beige interior. Registered in the Seine-Maritime since 1991, he posted only 69,000 kilometers on the clock, a mileage that his owner deems plausible. Today in perfect condition, it has been restored to a great extent. The chassis was stripped and repainted with epoxy, all the silentblochs were replaced, the brake system was completely overhauled, the four tires were new, the mechanism was overhauled, and a new paint was applied. Its interior is original and very well preserved. The vehicle still has its driver's booklet.*

*This Range Rover is in superb condition, its chassis is in a near new condition, while its engine can not be cleaner. A model of choice for Range Rover collectors.*







# N° 137

## 1976

### *LAND-ROVER*

### *SERIE III*

*Numéro de série 91911104C*  
*Carrosserie pick-up bâché 3 places*  
*Moteur Diesel 2,25L*  
*Seulement deux propriétaires*  
*Restauration complète*  
*Carte grise française*

---

**16 000 / 20 000 €**

Les premiers véhicules nommés Land Rover ont été construits pendant l'été 1947. Pour nombre d'adeptes du tout-terrain, le Land Rover est un art de vivre. Le mythe du Land est né après la Seconde Guerre Mondiale, quand le gouvernement britannique encourageait ses industriels à trouver de nouvelles idées pour relancer ses exportations. Maurice Wilks, ingénieur en chef chez Rover, avait remarqué en effet que la Jeep s'était rendue indispensable auprès des populations civiles. Il proposa alors un véhicule utilitaire, à l'aise dans tous les

terrains et peu onéreux parce que sa conception était simple: châssis en échelle, ponts rigides et carrosserie boulonnée. La pénurie d'acier interdisant la production d'une telle carrosserie à grande échelle, Rover eut l'idée de se tourner vers l'aluminium aéronautique pour habiller ses châssis. Le 30 avril 1948 le premier Land est présenté au Salon de l'Automobile d'Amsterdam. En 60 ans de production, le véhicule aux lignes carrées bien connues des lionceaux et éléphanteaux du monde entier a fortement évolué, tout en conservant son aspect

d'origine: panneaux de carrosserie en aluminium sur ossature en acier, châssis court ou long, bâché, tôle, vitré ou Station Wagon. Il a connu jusqu'à présent quatre générations: le Série I (1949- 1958), le Série II (1958-1973), le Série III (1973-1985), et les Land Rover 90 et 110, appelés Defender depuis 1989 (1983-2016). Ce Land-Rover Série III fut entre les mêmes mains de 1976 à 2013. Il n'a donc connu que deux propriétaires durant toute sa vie. Son dernier propriétaire lui a administré une restauration complète de mars 2013 à juillet 2018. Beaucoup



de pièces ont ainsi été remplacées : l'ensemble du dispositif de freinage, l'embrayage, les liquides, les joints moteur / boîte / pont, le système de refroidissement, l'alternateur, la pompe à eau et sa courroie, les amortisseurs arrière et les rotules de direction, le démarreur, les pneus, la batterie... Le châssis a été nettoyé, sablé et repeint en époxy, tout comme les 7 jantes. Les sièges ont été remplacés et le contrôle technique fut enfin passé en début d'année 2018, affichant 127 328 kilomètres au compteur et n'eut pour seul défaut, un angle de ripage trop prononcé. Au total, près de 9 000 € furent dépensés en pièces pour la restauration de ce Land-Rover. Prêt à rouler, apte à passer partout où son propriétaire l'emmènera, ce Land-Rover est un classique du tout-terrain dont la cote d'amour ne cesse de progresser !



Serial number 91911104C  
Pick-up body - 3 seats  
2.25L diesel engine  
Only two owners  
Complete restoration  
French title

*This Land-Rover Series III : same owner since 1976 to 2013. Only 2 owners since new. Its last owner has given it a complete restoration from March 2013 to July 2018. Many parts have been replaced: the whole braking device, the clutch, the liquids, the engine / box / bridge seals, the fuel system, cooling, the alternator, the water pump and its belt, the rear shock absorbers and the steering ball joints, the starter, the tires, the battery ... The chassis was cleaned, sandblasted and repainted in epoxy, just like the 7 wheels. The seats were replaced and the french MOT was finally passed at the beginning of the year 2018, displaying 127 328 kilometers and had only defect, an angle of shifting too pronounced. In total, nearly € 9,000 was spent on parts for the restoration of this Land-Rover. Ready to drive, able to go wherever his owner takes him, this Land-Rover is an off-road classic !*





N° 138

1966

**CHEVROLET**  
**CORVETTE C2**

*Préparation de qualité  
Excellent état général  
Carte grise française de collection*

---

**60 000 / 75 000 €**

La seconde génération est conçue par Larry Shinoda sous la direction stylistique de Bill Mitchell. Lancée en 1963, elle est produite jusqu'en 1967. En 1963 c'est la seule année de la «Split Window» qui a été très appréciée. La nouvelle Corvette Sting Ray coupé possède des vitres arrière en deux parties et de fausses grilles de ventilation sur le capot, ainsi que des suspensions arrière indépendantes. La vitre arrière séparée sera supprimée en 1964 à

cause de problèmes de sécurité, de même que les grilles de capot. La puissance moteur est de 250 CV à 365 CV en 1963. A sa sortie la C2 est disponible avec une vitre arrière scindée en deux parties ce qui lui vaut l'appellation «Sting Ray». Quant à la C2 «ordinaire», elle lance la Corvette sur orbite avec son style inimitable. Avec ces 5,7 litres elle affiche de belles performances. Le point fort de ces voitures se situe dans leur accélération, entre 5,4 et 8 secondes pour

franchir la barre de 100 km/h, ce qui supplantait toute voiture européenne de l'époque.

Cette Chevrolet Corvette C2 de 1966 a fait l'objet d'une préparation poussée en vue de la faire courir en VHC. Son moteur, encore en rodage, délivre environ 450 chevaux. Il s'agit d'un V8 396ci 4 boulons, monté avec poussoirs mécaniques, pistons forgés et carburateur Holley. La boîte de vitesse est neuve, les trains roulants furent entièrement révisés avec



silentblocs en polyuréthane, des freins haute performance ont été installés, un arceau FIA a été fabriqué sur mesure par Jacques Point. Equipée de quatre pneus Avon Racing neufs montés sur quatre jantes American Racing neuves et d'un échappement 4 en 1 en inox, lui aussi neuf, cette Corvette est prête à courir. Environ 6 000 euros de factures furent investis, uniquement en terme de pièces. Avec sa gueule d'enfer et ses performances de feu, cette Chevrolet Corvette C2 est la monture idéale pour quiconque souhaite se lancer en course historique.



*Serial number 194376S127085  
Race prepared  
Very good presentation  
French title*

*This 1966 Chevrolet Corvette C2 has been thoroughly prepared for running in VHC. Its engine, still in running, delivers about 450 hp. This is a V8 396ci 4-bolt, mounted with mechanical pushers, forged pistons and Holley carburetor. The gearbox is new, the undercarriages were completely overhauled with polyurethane silentblocs, high performance brakes were installed, an FIA bow was custom made by Jacques Point. Equipped with four new Avon Racing tires mounted on four new American Racing rims and a new stainless steel 4-in-1 exhaust, this Corvette is ready to race. About 6,000 euros in bills were invested, only in terms of coins.*

*With its mouth and fire performance, this Chevrolet Corvette C2 is the ideal mount for anyone who wants to drive on a historic race.*







# N° 139

1968

## ***FORD MUSTANG SHELBY GT 500 KR***

*Numéro de série 8T02R216071-04302*

*Code KR*

*Modèle extrêmement rare et recherché*

*Restaurée à l'origine*

*Certificat FFVE*

*A immatriculer en collection*

---

**120 000 / 150 000 €**

Lancée en 1965, la déclinaison Shelby de la Mustang dénommée GT 350 connut un certain succès sur les circuits du monde. En 1967, lors du restylage du coupé fastback, Shelby poussa le projet Mustang encore plus loin avec la GT 500. Il y inséra donc le V8 Ford Police Interceptor de 7,0L de cylindrée, soit, 428 ci. La Shelby fut très vite reconnue comme l'une des voitures les plus performantes de son temps, ainsi, Ford s'accapara le nom de Shelby et produisit, dès 1968, des GT 500 usine. Les premières GT 500 fabriquées en 1968 étaient équipées du 428 et développaient 335 chevaux et 440 nm de couple

à 3400 tours par minute, surnommée King of the Road, les GT 500 KR étaient probablement les américaines de route les plus rapides en leur temps ! Les générations postérieures de 1969 à 1970 furent décevantes pour les clients Shelby et ce n'est qu'en 2007 que le célèbre nom de GT 500 fut repris sur un modèle de la marque à l'ovale.

Cet exemplaire est une rare Ford Mustang Shelby GT 500 KR de 1968. Elle fut commandée le 5 mai 1968, construite le 22 juillet à Metuchen et elle sortit des chaînes le 24 juillet. Son numéro de série indique bien un coupé fastback

équipé du V8 428, qu'il s'agit de la 116 071ème Mustang sortie des chaînes de Metuchen, et de la 4 302ème Shelby fabriquée. Elle fut peinte à l'origine en Highland Green et pourvue d'un habitacle noir à sièges baquets. Elle était équipée du 3,50 Traction-Lok axle ration, ainsi que de la boîte automatique C-6. Elle comptait en options : le GT Equipment Group, le Visibility Group, la banquette arrière sport, la direction assistée, les disques de freins avant, la colonne de direction inclinable, l'autoradio AM, l'Interior Decor Group, ainsi qu'un compte tour et un compteur journalier. Elle fut livrée chez Dahl



Motors Davenport. Restaurée intégralement, la voiture est dans un état proche du neuf.

Les Mustang Shelby GT 500 « King of the Road » sont rares, d'autant plus dans cet état et parfaitement d'origine, en trouver une sur le marché européen relève du miracle.

*Serial number 8T02R216071-04302*

*KR Code*

*Extremely rare and researched model*

*Restored as new*

*This specimen is a rare 1968 Mustang Shelby GT 500 KR. It was commissioned on May 5th, 1968, built on July 22nd in Metuchen and released on July 24th. Its serial number indicates a fastback coupe equipped with the V8 428 ci, that it is the 116 071th Mustang out of the chains of Metuchen, and the 4 302nd Shelby manufactured. It was originally painted in Highland Green and has a black cockpit with bucket seats. It was equipped with the 3.50 Traction-Lok axle ration, as well as the automatic C-6. Options included: GT Equipment Group, Visibility Group, Sport Rear Seat, power steering, front brake discs, tilt steering column, AM radio, Interior Decor Group, a tachometer and a dailymeter. The car was delivered to Dahl Motors Davenport. Totally restored, the car is in a state close to new.*

*Mustang Shelby GT 500 «King of the Road» are rare, especially in this state and perfectly original, to find one on the European market is a miracle.*







# N° 140

1968

## ***FIAT DINO COUPÉ 2000***

*Numéro de série 135AC0002656*

*Réfection mécanique complète*

*Carte grise française*

---

**40 000 / 50 000 €**

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 d'origine, 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.





Serial 135AC0002656  
Complete mechanical restoration  
French title

*This copy is in excellent condition, whether of the bodywork, the cabin, as mechanics. Delivered new in France on April 24, 1968, it has just celebrated its 50th anniversary in our country. The bodywork has been restored and repainted in a very elegant and original metallic gray that perfectly matches the burgundy interior. Many costs were incurred recently to maintain the beautiful Italian braking, alternator, wheel bearings, exhaust stainless steel, everything was replaced by new parts*







# N° 141

1967

## ***JAGUAR TYPE E SERIE 1 4,2L***

*Numéro de série 1E34387*

*L'une des dernières Série 1*

*Matching numbers*

*Carte grise française*

---

**70 000 / 90 000 €**

Cette Jaguar Type E fut mise en circulation le 6 juin 1967 à Toronto, au Canada. Il s'agit d'une véritable Jaguar Type E 4,2 L Coupé 2 places « Série 1 » bien que ses phares apparents puissent laisser penser à une série ½. En effet, cette dernière a été fabriquée uniquement entre décembre 1967 et septembre 1968. Cette Jaguar est saine dans son histoire, elle dispose de son certificat d'authenticité Jaguar Heritage délivré en Novembre 2006. Son propriétaire

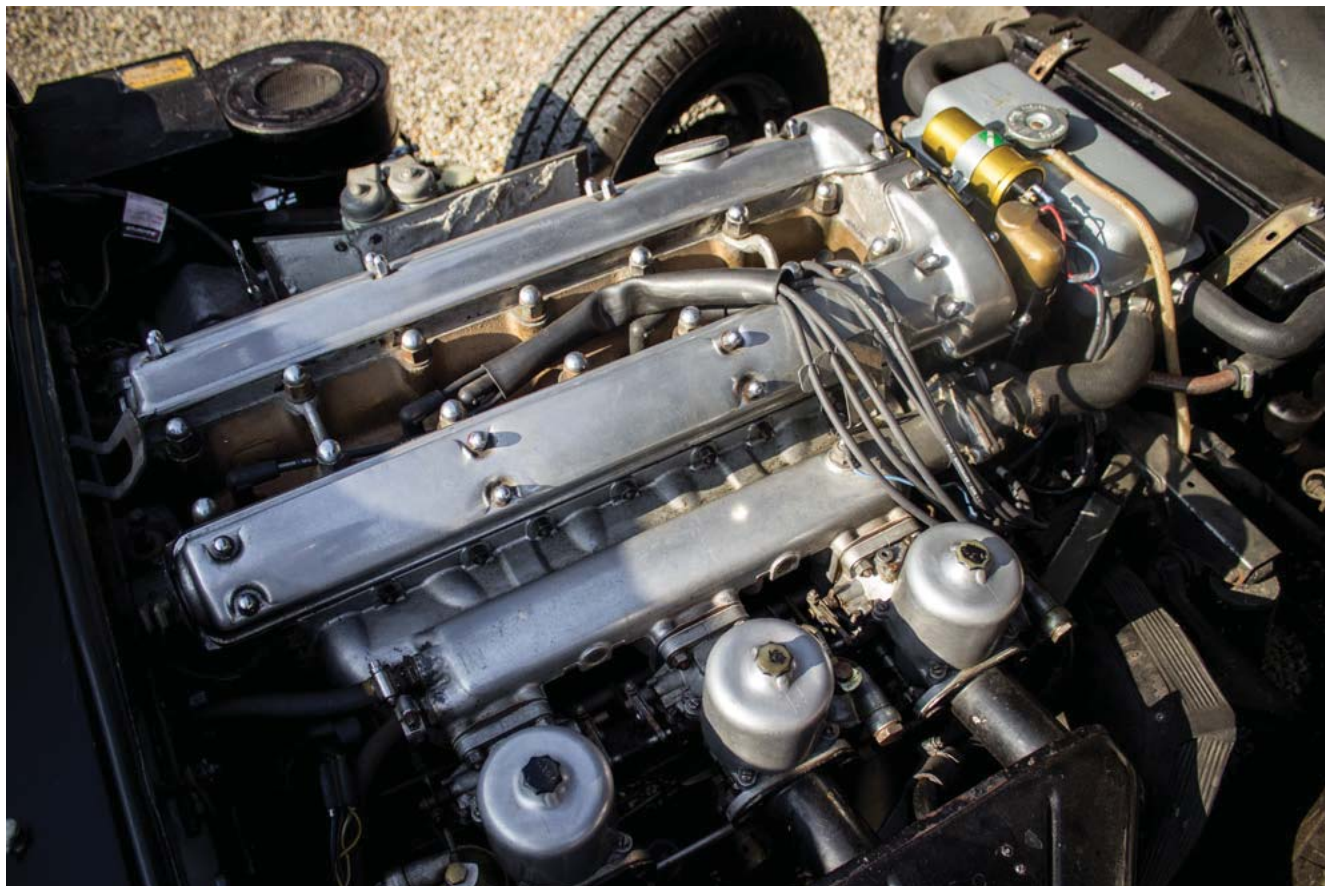
en fit l'acquisition en décembre 2009, c'est à ce moment qu'elle fut importée en France. Sa carrosserie est peinte en Midnight Blue Pearl, remplaçant son Silver Grey d'origine. En bon état général, elle présente bien. Son habitacle est recouvert de cuir bordeaux s'accordant très bien avec la peinture de la carrosserie. La sellerie est en très bon état, elle a été refaite en 2012. Cette Jaguar est équipée d'une radio Muntz fonctionnelle et de ceintures de sécurité 3

points à enrouleurs. Sa mécanique est d'origine, elle est en très bon état de fonctionnement, qu'il s'agisse du moteur comme de la boîte quatre rapports. En effet, de nombreuses interventions ont été réalisées récemment pour parfaire son état : les amortisseurs avant ont été remplacés récemment, tout comme l'échappement de marque Bell.











Serial number 1E34387  
 One of the last Series 1  
 Matching numbers  
 French title

*This E-Type Jaguar was released on June 6th, 1967 in Toronto, Canada. This is a true Jaguar E-Type 4.2 L Coupe 2 seats «Series 1» although its apparent headlights may suggest a series ½. Indeed, the ½ was manufactured only between December 1967 and September 1968. This Jaguar is healthy in its history, it has its certificate of authenticity Jaguar Heritage issued in November 2006. Its owner acquired it in December 2009, it was at this moment that it was imported into France. The car's body is painted in Midnight Blue Pearl, replacing his original Silver Gray. In good condition, it presents well. Its interior is covered with burgundy leather matching very well with the paint of the bodywork. The upholstery is in very good condition, it was redone in 2012. This Jaguar is equipped with a functional Muntz radio and 3-point safety belts. Its mechanics are original, it is in very good working condition, both the engine and the four-speed gearbox. Indeed, many interventions have been made recently to perfect its condition: the front shocks have been replaced recently, as the exhaust brand Bell.*







# N° 142

1980

## ***FERRARI 512 BB***

*Numéro de série 29917*

*Livrée neuve chez Charles Pozzi Levallois*

*Très bel état d'origine*

*Sièges « Daytona »*

*Désirable version à carburateurs*

*Même propriétaire depuis 1986*

*Carte grise française*

---

**190 000 / 230 000 €**

Présentée en 1976 au Salon de Paris, la Ferrari 512 BB reprend la base esthétique et mécanique de sa grande sœur apparue en 1973, la 365 GT4. Particulièrement proche, mais surtout, particulièrement différente de celle-ci, la 512 BB en est l'évolution parfaite. Elle est plus performante, plus confortable, plus fiable et bien mieux adaptée à sa fonction première, être une Ferrari de route ! Pourtant, elle ne tombe pas loin de l'arbre de la compétition en s'affublant du nom des voitures de course de

Maranello, « 512 » pour 5.0L – 12 cylindres et « BB » comme Berlinetta Boxer signifiant un moteur à plat en lieu et place des traditionnels V12 des années 1950 à 1960. Offrant un centre de gravité plus bas, ce moteur permit à Ferrari de revenir au sommet de l'affiche en Formule 1 avec un certain Niki Lauda. Placé en position central arrière, ce moteur est l'âme de la 512, la rendant particulièrement équilibrée et lui offrant 360 chevaux sur les premières versions à carburateurs, il lui permettait d'atteindre près de

300 km/h ! Homogène et équipée d'un freinage de qualité, la 512 BB pourrait être considérée comme l'une des premières véritables supercars de l'histoire, au même titre qu'une Countach ou plus tard, qu'une Testarossa qui en reprendra la base mécanique.

Cette Ferrari 512 BB peinte dans le biton caractéristique de rouge et de noir est dans un état exceptionnel. En effet, livrée le 25 janvier 1980 par Charles Pozzi à Levallois, elle a toujours séjourné en région parisienne et n'aurait



connu que trois propriétaires jusqu'aujourd'hui puisqu'elle se trouve entre les mêmes mains depuis 1986. Bien qu'ayant subi une peinture dans les règles de l'art durant les années 1980, elle se présente dans un état proche de l'origine, laissant à son habitacle cette odeur si caractéristique des anciennes Ferrari et offrant au cuir une élégante patine. Affichant aujourd'hui moins de 75 000 kilomètres, elle se trouve en parfait état mécanique puisqu'elle sort d'une importante révision réalisée en fin d'année 2017. En effet, l'ensemble moteur/boîte fut déposé et vidangé, tout comme le réservoir et le circuit de refroidissement. Les courroies de distribution et d'accessoires ont été remplacées, le réservoir renoué, l'ensemble des durites et joints remplacés. Les pièces du train arrière furent nettoyées, le châssis arrière et les passages de roues repeints, le contrôle des jeux aux soupapes a été effectué, les poulies d'arbre à cames sablées et zinguées, les quatre carburateurs ont été renoués, l'embrayage a été remplacé, les deux boîtes à air ont été repeintes, l'ensemble du système d'échappement a été refait à neuf,

le circuit de freinage et ses quatre disques et étriers ont été reconditionnés, les deux pneus avant ont été remplacés avec des Michelin XWX, la batterie fut changée, la climatisation renouée, tout comme les isolants et l'entourage intérieur de lunette arrière, enfin, les quatre écrous de roues furent passés au chromage. Un contrôle technique fut réalisé à la suite de ces travaux, celui-ci n'indique qu'un défaut mineur d'angle de ripage avant. Très agréable à conduire, ne témoignant pas de défaut électrique ni-même de fuite d'huile, cette 512 BB possède encore son autoradio d'époque, sa pochette et son livret d'utilisation, ainsi que sa trousse à outils et sa galette.

Dans un état exceptionnel qu'il soit esthétique ou mécanique, cette Ferrari 512 BB se veut particulièrement désirable du fait qu'il s'agisse d'une des quelques 929 exemplaires à carburateurs fabriqués entre 1976 et 1981, avant qu'elle n'adopte l'injection et perde 20 chevaux par la même occasion. Surtout, sa provenance française et son historique limpide tendent à rendre cette BB unique.



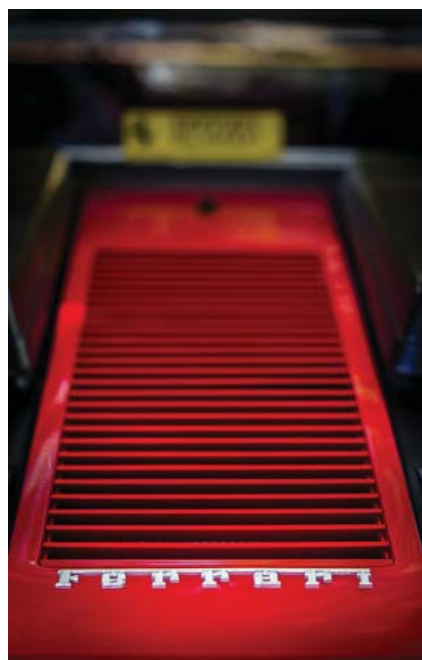














Serial number 29917  
 Delivered new at Charles Pozzi Levallois  
 Very good original condition  
 «Daytona» seats  
 Desirable version with carburetors  
 Same owner since 1986  
 French title

This Ferrari 512 BB painted in the characteristic combination of red and black is in exceptional condition. Indeed, delivered new on January 25th, 1980 by Charles Pozzi Levallois, it has always stayed in the Paris region and has only known three owners until today since it is in the same hands since 1986. Although having well repainted during the 1980s, it is in a state close to the origin, leaving its cabin smelling the characteristic fragrance of the old Ferrari's and offering the leather an elegant patina. Currently less than 75,000 kilometers, it is in perfect mechanical condition since it comes out of a major revision made in late 2017.

Indeed, the engine / gearbox assembly was taken off and drained, as well as the tank and the cooling circuit. Timing belts and accessories were replaced, the tank refurbished, all hoses and seals replaced. The rear axle parts were cleaned, the rear chassis and wheel arches repainted, valves were checked, the camshaft pulleys were sandblasted and zinc-plated, the four carburetors were refurbished, the clutch was been replaced, the two air boxes were repainted, the entire exhaust system was redone, the braking system and its four discs and calipers were reconditioned, the two front tires were replaced with Michelin XWX, the battery was changed, the air conditioning was renovated, so were the insulators and the inner surround of the rear window, finally, the four wheel nuts were chromed. A technical inspection was carried out as a result of this work, this one indicates only a minor defect. Very pleasant to drive, not showing any electrical issue or even oil leakage, this 512 BB still has its vintage car radio, its pocket and its user's booklet, as well as its tool kit and its spare wheel.

In an exceptional condition whether aesthetic or mechanical, this Ferrari 512 BB is particularly desirable because it is one of the few 929 carburetors versions manufactured between 1976 and 1981, before it adopts injection and lost 20 horses at the same time. Above all, its French origin and its limpid history tend to make this BB unique.







# N° 143

1991

## *ROLLS-ROYCE CORNICHE III*

*Numéro de série SCAZD02D7MCX30334*

*Excellente présentation*

*44 000 miles*

*Carte grise française*

---

**55 000 / 65 000 €**

Plus qu'un mythe, la Rolls-Royce Corniche est une institution de la marque puisqu'elle fut produite pendant près de 25 ans, de 1971 à 1995. En 1971, suite à des difficultés associées à des problèmes dans la production des moteurs à réaction, la marque a décidé de développer les modèles deux portes ce qui a donné une nouvelle impulsion lors de la sortie du modèle Rolls-Royce Corniche. Cet objectif ambitieux était bien fondé puisque la production automobile était solvable et rentable. La nouvelle Corniche avec un système d'échappement à faible perte,

moteur préparé et relooké, une nouvelle planche de bord et de nouveaux enjoliveurs inox avec roues en acier différaient dans la spécification technique ainsi que dans l'aspect extérieur par rapport aux modèles de base. A partir de 1982, seul le cabriolet est resté en fabrication. En 1984, la Corniche II adopte l'ABS en série et de subtils aménagements esthétiques. En 1989 apparaît la Rolls-Royce Corniche III, elle adopte des pare-chocs peints et s'octroie des airbags en série, divers éléments intérieurs furent aussi redessinés.

Cette Rolls-Royce Corniche III fut vendue en 1991 aux Etats-Unis. Elle revint en France et fut régulièrement entretenue. Son état est tout simplement excellent, tant au niveau de la carrosserie que de l'habitacle. Sa capote électrique fonctionne très bien et est en très bon état. Son habitacle tendu de cuir noir ne laisse pas apparaître de défaut particulier. Ses quatre jantes polies sont en bon état, un enjoliveur est manquant sur les photos, il sera en place lors de la vente. Sa mécanique tourne très bien et, comme à l'accoutumée chez Rolls-Royce, elle



ne se laisse entendre qu'en tendant l'oreille auprès de son pot d'échappement.

Il s'agit d'un cabriolet distingué, au look indémodable et au confort toujours actuel, dans un excellent état de présentation et de fonctionnement, elle est prête à prendre la route sous le soleil.

*Serial number SCAZD02D7MCX30334*

*Good conditions*

*44 000 miles*

*French title*

*This Rolls-Royce Corniche III was sold in 1991 in the United States. It returned to France and was regularly maintained. His condition is simply excellent, both in the bodywork and the interior. His electric hood is very well and is in very good condition. Its interior tense black leather does not reveal any particular fault. Its four polished wheels are in good condition, a hubcap is missing on the photos, it will be in place at the sale. Her mechanics run very well and, as usual at Rolls-Royce, she can only be heard by listening to her muffler.*

*It is a distinguished convertible, timeless look and comfort always current, in an excellent condition of presentation and operation, it is ready to drive.*















# N° 144

1986

## *FERRARI 328 GTB*

*Numéro de série ZFFWA19B000061503*

*Carnet d'entretien tamponné depuis sa livraison par Charles Pozzi Levallois*

*Seulement 40 600 kilomètres certifiés*

*Carte grise française*

---

**60 000 / 80 000 €**

Lancée en grandes pompes au salon de Francfort 1985, la Ferrari 328 reposait essentiellement sur la base de sa grande sœur, la 308. Pourtant, c'est un certain nombre de détails et d'aménagements qui la firent progresser dans tous les domaines. D'abord, le dessin à succès de la 308 adopte désormais des pare-chocs mieux intégrés et peints couleur carrosserie, une grille frontale intégrant les feux additionnels à chacune de ses extrémités mais aussi un petit et discret aileron placé dans le prolongement du pavillon. Surtout, l'habitacle se bonifie, il devient plus cosu qu'auparavant, la place à bord augmente

tandis que l'amélioration de l'ergonomie, l'assemblage et la qualité des matériaux représenta le principal travail des ingénieurs de Maranello. Ils installèrent par ailleurs, un câblage électrique digne du prix de la berlinette limitant fortement les problèmes rencontrés sur la précédente génération. Plus fiable et plus confortable mais aussi plus performante que la 308, la 328 adopte désormais un V8 de 3.2 litres placés comme à l'accoutumée, juste derrière les sièges. Celui-ci possède en outre des taux de compression supérieurs au précédent 3.0 L et un meilleur refroidissement permis par des

radiateurs d'huile plus imposants. Au final, des 240 chevaux des meilleures 308, la 328 fait un bon considérable pour atteindre les 270 chevaux à 7 000 tours par minute ! Succès commercial, la dernière berlinette à moteur transversal de Ferrari s'écoula à 7 413 exemplaires dont seulement 1 345 coupés GTB.

C'est l'une de ces rares 328 GTB que nous proposons aujourd'hui à la vente. Livré neuf le 1er février 1986 par Charles Pozzi à Monsieur Bini demeurant à Reims, cet exemplaire est aujourd'hui dans un état exceptionnel, n'affichant qu'à peine plus de 40 000 kilomètres



d'origine, un faible kilométrage que confirme son carnet d'entretien tamponné depuis sa livraison. En 2013, affichant 35 109 kilomètres au compteur et sortant d'une importante révision comprenant notamment le remplacement de l'embrayage, elle passe sous le marteau de Maître Osenat. C'est alors que la berlinette est acquise par un homme portant le nom de Ferrari. Ce dernier s'était ainsi juré de posséder, un jour, une voiture signée de son propre nom. Depuis lors, la belle Italienne fut choyée et sortie à de rares occasions, ce, tout en étant régulièrement entretenue par son méticuleux propriétaire. Aujourd'hui, cette Ferrari 328 GTB compte certainement parmi les plus belles du marché. Sa peinture Rosso Corsa fut conservée dans un très bel état tandis que son habitacle totalement d'origine ne présente aucun défaut notable. Elle possède encore ses autocollants d'origine attestant de sa garantie et de sa référence peinture tandis que la roue de secours porte encore l'autocollant déconseillant une vitesse supérieure à 80 km/h lors de son utilisation. Surtout, cette Ferrari fonctionne parfaitement, sa mécanique témoigne d'une très bonne santé, les montées en régime sont franches et sans faille, les vitesses passent sans problème, les nombreux cadrans ne laissent paraître aucun défaut, ni de température, ni de pression d'huile et la tenue de route est excellente en ligne droite comme en virage. Avec son faible kilométrage, l'ensemble de ses carnets d'époque, son historique limpide et son excellent état général, cette Ferrari 328 GTB est une occasion rare d'acquérir l'une des berlinettes au cheval cabré les plus abouties de tous les temps.





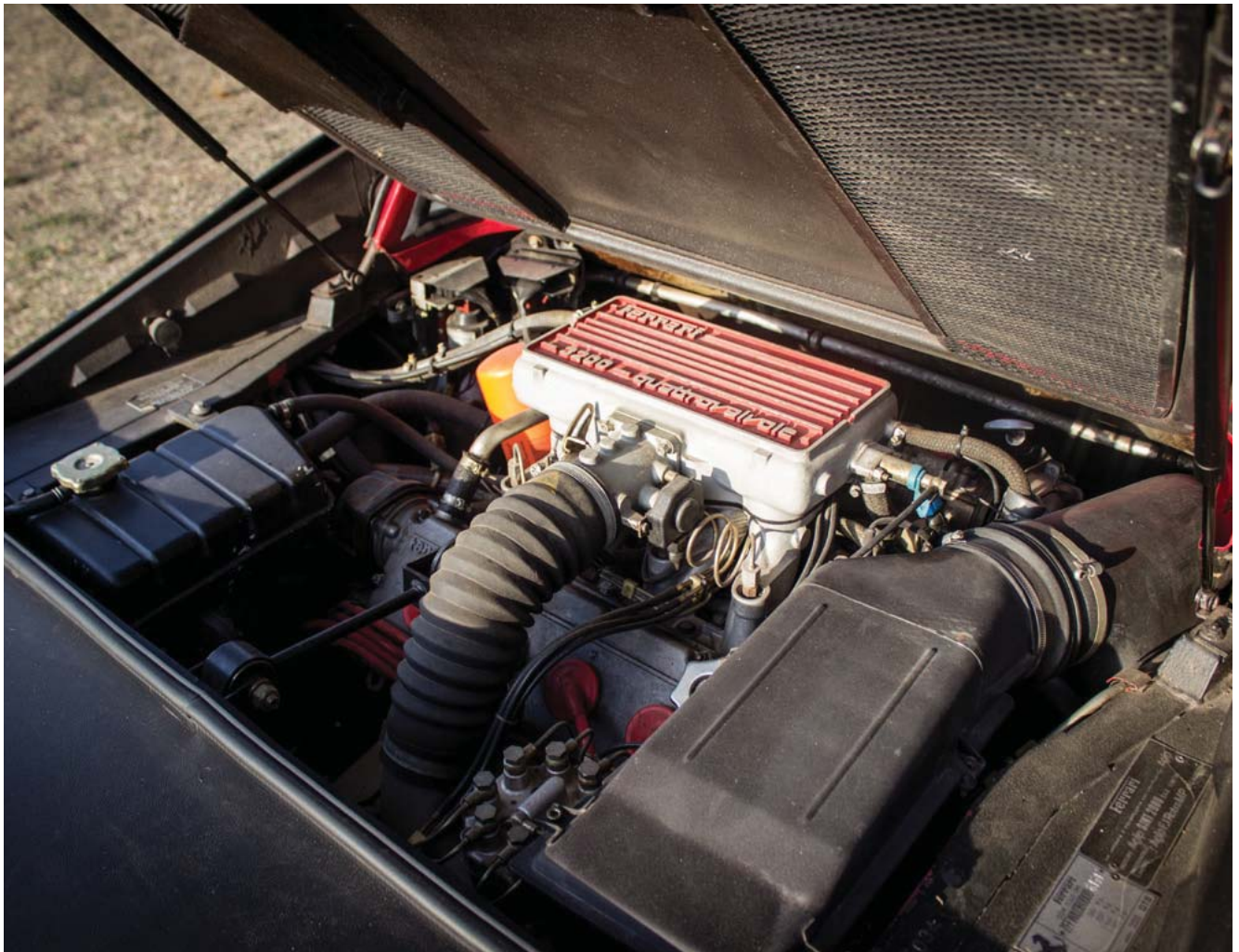




Serial number ZFFWA19B000061503  
 Maintenance notebook stamped since delivery by Charles Pozzi Levallois  
 Only 40,600 certified kilometers  
 French title

*This is one of those few 328 GTBs that we offer today for sale. Delivered new on February 1st, 1986 by Charles Pozzi to Mr. Bini living in Reims, this car is today in exceptional condition, having only ran 40 600 kilometers since new, a low mileage that confirms his notebook buffered after delivery. In 2013, displaying 35 109 kilometers on the meter and coming out of a major revision including the replacement of the clutch, it passes under the hammer of Master Osenat. That's when the berlinette is acquired by a man named Ferrari. This man had sworn to own, one day, a car signed by his own name. Since then, the beautiful Italian was loved and driven on rare occasions, while being regularly maintained by his meticulous owner. Today, this Ferrari 328 GTB is certainly among the most beautiful on the market. His Rosso Corsa painting was kept in a very good condition while the cockpit is completely original and has no noticeable defect. It still has its original stickers attesting of its guarantee and its paint reference while the spare wheel still wears the sticker advises a speed limit of 80 km / h. Above all, this Ferrari works perfectly, its mechanics offers a very good health, the revs are frank and flawless, the speeds pass without problem, the numerous dials do not show any defect, neither of temperature, nor pressure of oil and handling is excellent in a straight line as when cornering.*

*With its low mileage, all of its vintage notebooks, its crystal clear history and excellent condition, this Ferrari 328 GTB is a rare opportunity to acquire one of the most successful prancing horse berlinettes of all time.*















# N° 145

1982

## *PORSCHE 911*

### *3.0 SC*

*Numéro de série WPOZZZ91ZCS101539*  
*Carte grise française*

---

**40 000 / 50 000 €**

Porsche, ce nom magique et évocateur, est à l'origine d'une des plus belles réussites automobiles. Et cette réussite exceptionnelle, la marque le doit à un seul modèle : la 911. Emblématique, fabuleuse, mythique ou formidable, tous les qualificatifs lui vont. De 1964, année de sa première présentation à aujourd'hui, le modèle a su évoluer avec son temps. C'est un cas évidemment unique dans l'histoire de l'automobile. La 911 Carrera 3.0L apparaît en 1976. Ce modèle sera très vite remplacé, dès août 1977, par la 911 Super Carrera baptisée 911 SC. L'avantage indéniable de ces Porsche, c'est qu'elles sont encore dans la sensation et le pilotage. A part l'assistance au freinage, il n'y a aucune aide à la conduite.

Le plaisir d'être derrière le volant est bien entier. Le splendide exemplaire présenté fut vendu neuf en Suisse. Livré le 5 avril 1982, il s'agissait du 1 539ème exemplaire de 911 SC sur les 3 307 fabriqués en 1982 hors marché américain ou japonais. Périodiquement entretenue dans le réseau Porsche suisse comme le montre son carnet d'origine, la voiture est arrivée dans l'est de la France avec 76 000 kilomètres en 1996. En 2009, à 144 000 kilomètres, la boîte de vitesse a été refaite et le moteur remplacé par un échange standard. Les amortisseurs, les pneus et la batterie avaient été changés pour cette occasion. Sa couleur bleue est très originale et lui va à ravir, l'intérieur, sellerie et moquettes, sont en très bel état. Achetée en 2010 par son

propriétaire actuel lors d'une vente Osenat, elle a récemment reçu quelques soins, comprenant : une remise en état du circuit d'air du moteur, le changement des joints spi, le remplacement de la mousse du compartiment moteur, une remise en état de l'échappement, la pose d'un câblage d'antibrouillards, le réglage de l'injection et le changement des vérins, le changement de l'embrayage et du joint spi d'arbre primaire de boîte, le changement de roulements de volant moteur... Le compteur affiche aujourd'hui moins de 200 000 kilomètres, ce qui reste raisonnable pour une 911. Prête à rouler, cette 911 est une belle carte d'accès à un mythe de l'automobile !





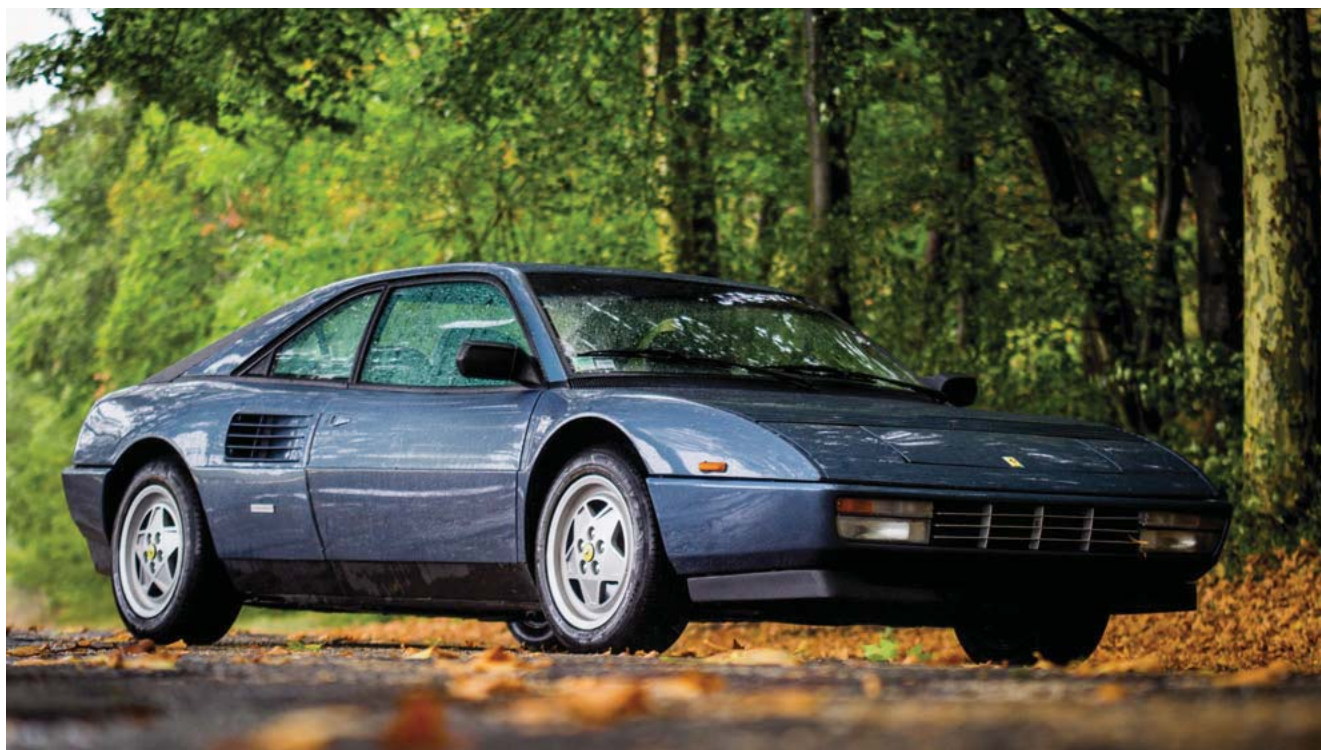
Serial number WPOZZZ91ZCS101539

French title

*The splendid model presented was sold new in Switzerland. Delivered on April 5, 1982, it was the 1,539th 911 SC out of 3,307 manufactured in 1982 (except the US and Japanese market). Periodically maintained in the Swiss Porsche network, as shown in its original notebook, the car arrived in the east of France with 76,000 kilometers in 1996. In 2009, 144,000 kilometers, the gearbox was rebuilt and the engine replaced by a standard exchange. The shock absorbers, the tires and the battery had been changed for this occasion. Its blue color is very original and looks great, the interior, upholstery and carpets, are in very good condition. Purchased in 2010 by its current owner at an Osenat sale, it has recently received some care, including : a refurbishment of the engine air system, the change of the spinnaker joints, the replacement of the foam of the engine compartment, a refit of the exhaust, the installation of a fog light wiring, the adjustment of the injection and the change of the cylinders, the change of the clutch and the spi seal of the primary shaft of the box.... The counter today displays less than 200,000 kilometers, which is reasonable for a 911. Ready to drive, this 911 is a beautiful access card to a myth of the automotive world !*







# N° 146

## 1992

# *FERRARI*

# *MONDIAL T*

*Numéro de série ZFFKD32B000092893*

*Combinaison de couleur intéressante*

*Historique connu*

*Entretien à jour*

*Carte grise française*

---

**30 000 / 40 000 €**

Différente de ses consœurs, la Mondial est peut-être la Ferrari la plus abordable du moment, pourtant ses qualités sont indéniables et surtout universelles... D'où son nom. Née en 1980, la Mondial était un coup de pied flanqué aux coutumes des tifosi. Avec ses quatre places et son habitacle avancé pour permettre un moteur en position centrale arrière, son style pu s'avérer surprenant face aux berlinettes habituelles du constructeur. Malgré tout, son style a bien vieilli et son côté décalé amène de plus en

plus de monde à s'intéresser à la « petite » Ferrari ! Car cette dernière a bien des qualités à revendre, surtout dans ses versions T apparues en 1989. En effet, bien qu'elle ressemble à s'y méprendre aux Mondial 8 et 3.2, la Mondial T cache un avantage mécanique et technologique étroitement dérivé du monde de la Formule 1 et de la Ferrari 312 T ! Le moteur effectue ainsi un virage à 180° pour adopter une position longitudinale, ce, tout en gagnant trente chevaux et en s'abaissant de treize centimètres. La boîte

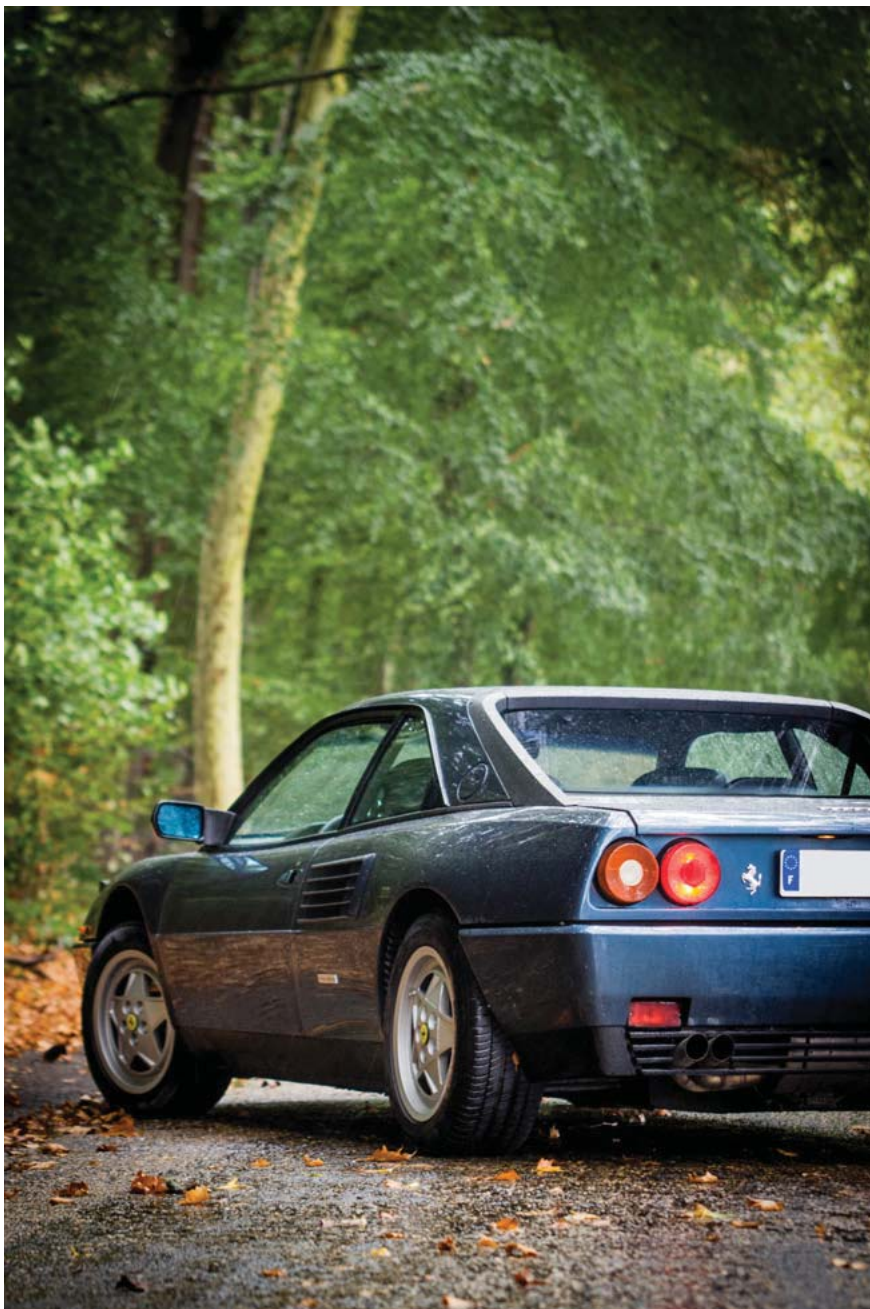
reste alors en position transversale grâce à un astucieux système de renvoi d'angle, comme sur la 288 GTO. Sportive donc, mais aussi cossue avec une suspension variable, des vitres et rétroviseurs électriques, la climatisation et un habitacle en cuir pleine fleur. Mise à la retraite en 1990, il s'agit aujourd'hui encore de la dernière Ferrari à quatre places et moteur arrière à avoir été conçue.

Cet exemplaire porte une superbe combinaison de bleus. Sa carrosserie est donc peinte



d'un élégant et discret Blu Medio tandis que l'habitacle se pare de cuir Blu Scuro. Livrée neuve par le Garage Francorchamps à monsieur Verdat le 23 mars 1992, elle fut ensuite entretenue régulièrement au garage Ferrari-Antwerpen de Wilrijk comme en atteste son carnet d'entretien dûment rempli. Acquis par son actuel propriétaire en 2010, il s'en servit régulièrement aux quatre coins de l'hexagone tout en suivant un entretien régulier. Une révision à hauteur de 9 000 € fut réalisée l'an passé, comprenant le changement des courroies d'accessoires et de distribution, la géométrie, une vidange, une recharge de la climatisation, divers silentbloks, le remplacement des disques avant, le remplacement du soufflet de crémaillère, les bougies, les filtres à air, huile et essence, ainsi que de nombreux joints, durites et flexibles. Aujourd'hui, la voiture se présente dans un excellent état général, sa peinture est en très bon état et son intérieur est superbement conservé grâce à la minutie de son passionné propriétaire. Sa mécanique fonctionne aussi bien qu'elle est propre. Les montées en régime sont franches et le son perçu est typique d'un V8 Ferrari. Sa suspension à confort variable fonctionne sans problème tout comme le reste de l'équipement électrique. La voiture porte encore sa trousse à outils d'époque ainsi que sa pochette à carnets complète.

En très bon état, agréable à conduire et pourvue de quatre places, cette Ferrari Mondial T est un parfait compromis entre la sportivité des berlinettes au cheval cabré et le confort des plus belles GT 2+2 de la firme de Maranello.















Serial number ZFFKD32B000092893

Interesting color combination

Known history

Well maintained

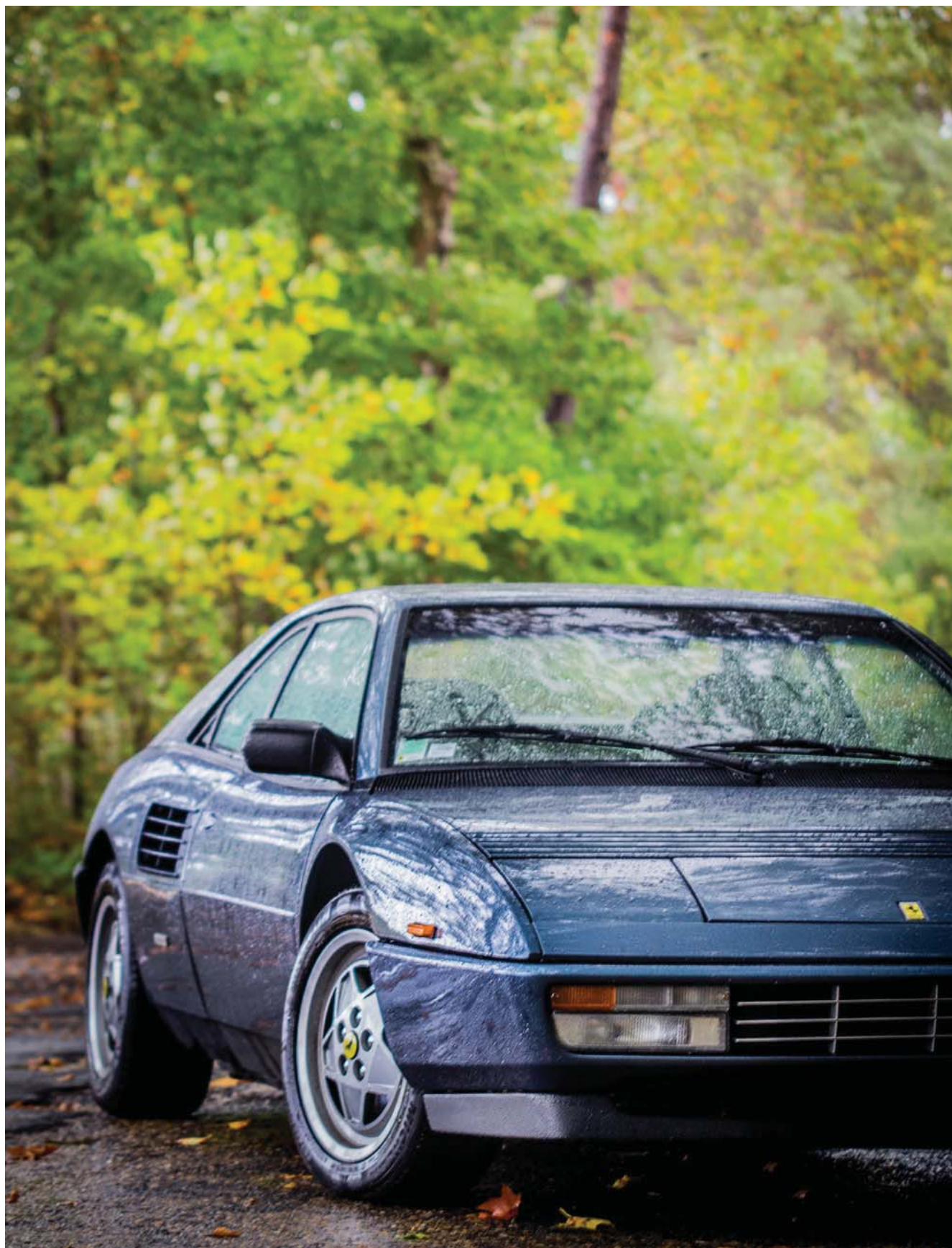
French title

*This Ferrari Mondial T carries a superb combination of blue. Its bodywork is painted with an elegant and discreet Blu Medio while the cabin is adorned with Blu Scuro leather. Delivered new by the Garage Francorchamps to Mr. Verdat on March 23rd, 1992, it was then regularly maintained at the garage Ferrari-Antwerpen Wilrijk as attested by its completed maintenance booklet. Acquired by its current owner in 2010, he used it regularly throughout the country while following regular maintenance. A revision of 9 000 € was carried out last year, including the change of the belts of accessories and distribution, the geometry, a draining, a recharge of the air-conditioning, various silentbloks, the replacement of the front discs, the replacement of the rack gaiter, spark plugs, air filters, as well as many seals, hoses and hoses. Today, the car presents itself in an excellent state, its painting is in very good shape and its interior is superbly preserved thanks to the meticulousness of its passionate owner. Its mechanics work as well as it is clean. The revs are frank and the perceived sound is typical of a Ferrari V8. Its variable comfort suspension works just as well as the rest of the electrical equipment. The car still carries its vintage tool kit as well as its complete notebook pocket.*

*In very good condition, pleasant to drive and equipped with four places, this Ferrari Mondial T is a perfect compromise between the sportiness of the berlinettes with the prancing horse and the comfort of the most beautiful GT 2 + 2 of the firm of Maranello.*











# N° 147

1972

## *BMW 2002 BAUR*

*Numéro de série 2795411*

*Seulement trois propriétaires depuis 1972*

*Commande Directeur Coca Cola*

*Rare carrosserie Baur*

*Carte grise française*

---

**25 000 / 35 000 €**

Un nouveau coach BMW fait son apparition publique à l'occasion du 50ème anniversaire de la marque en 1966. Il s'agit d'une élégante et moderne petite berline deux portes propulsée par un moteur à quatre cylindres de 1600 cm<sup>3</sup>. Les places arrière sont très petites, l'objectif de la voiture est de toucher une clientèle jeune et moderne. Une gamme complète sera tirée de cette première version. En 1968, un modèle beaucoup plus puissant voit le jour sous la même carrosserie mais avec un moteur porté à 2 litres qui prend le nom de 2002. 02 comme 2 portes, les premiers chiffres symbolisant la

cylindrée comme 20 pour 2,0 litres ou 18 pour 1,8 litre sur la 1802. Léger et puissant (100 CV), le freinage assisté était à la hauteur avec des disques à l'avant. La 2002 pouvait voyager très vite au long cours tout en soutenant des moyennes que la maréchaussée d'aujourd'hui réprouverait. Ces coach ont activement participé à la création de l'image jeune et sportive de la marque bavaroise.

Présentée en 1967, la déclinaison cabriolet de la BMW E10 était réalisée par Baur, d'abord en cabriolet intégral puis, à partir de 1971, en cabriolet avec arceau (normes américaines

obligent). Cet exemplaire est l'un des rares cabriolets Baur avec arceau. Livrée dans la région de Tissino en Suisse le 01/10/1972, elle avait été commandée par le directeur de Coca-Cola Suisse de l'époque pour l'offrir à son épouse lors de son anniversaire. Madame Traglio-Bonetti conserva cette voiture dans son état d'origine jusqu'en 1986, parcourant près de 110 000 kilomètres à son bord. Elle s'en sépara alors au profit de monsieur Leroy, qui la fit immatriculer en France, dans les Côtes-d'Armor. Elle fut ensuite acquise par son actuel propriétaire en 2013. Son dossier est conséquent, remontant



jusqu'en 1987, attestant d'un entretien régulier. En effet, elle a notamment connu en 2018 : une remise en état du haut moteur et notamment un changement du joint de culasse, une révision de l'allumage, un contrôle du jeu de soupapes, un réglage des culbuteurs, le changement de nombreux joints... Aujourd'hui, elle est donc en excellent état mécanique. Equipée de quatre jantes Stil-Auto, sa carrosserie, sa capote et son habitacle présentent très bien, cette 2002 Baur a été utilisée avec soin par ses propriétaires et n'a jamais nécessité une restauration complète. Rare dans cette carrosserie et ainsi de plus en plus recherchée, cette BMW 2002 Baur est une rare occasion d'acquérir une des BMW les plus mythiques, qui plus est, accompagnée d'une histoire intéressante.

Chassis number WBAAH3102C8401159  
Rare version « top-cabriolet » Baur  
Only 110 000 kilometers  
Biggest engine available on E21's  
Frame off restoration  
French collection title

*This E21 is probably one of the most desirable example on the market. First, it is a 323i with the famous 2.3L straight six, the biggest engine available at the time on the third series. Most of all, it is a Baur convertible with only 110 000 kilometers on the dash! It had a frame off restoration between 2017 and 2018. The body had been disassembled, sandblasted, treated against rust, primed epoxy and painted. Drivetrain had the same treatment. Springs, coilovers, wheel bearings, tyres, brakes, knuckles, bellows, everything has been replaced with new parts. Seals and rolling from the gearbox has been replaced too, the clutch system is new, as the exhaust. The engine has been restored with a complete refecton of the cylinder head, new crank bearings, new gaskets, new timing chains... The soft top and seals are new. A restoration folder with pictures of the process comes with the car. Now in a close to new state, this 323i is one of the most beautiful E21 available for sale at the moment, a car whose rating is going up last years.*















# N° 148

1982

## ***VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER***

*Numéro de série WVWZZZ17ZCW310871*

*Exemplaire intégralement d'origine*

*Carte grise française*

---

**20 000 / 30 000 €**

Véritable icône des années 80, la Golf 1 Gti a marqué les esprits. Le 11 septembre 1975, le salon de l'Automobile de Francfort ouvre ses portes avec une attraction majeure sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps », Elle fera l'effet d'une bombe. La golf GTI, l'idole de toute une génération, a été une véritable révolution au sein de l'industrie automobile. Volkswagen habituée aux rondeurs, avec sa coccinelle, décide de rentrer dans les standards esthétiques de l'époque en créant une voiture compacte, sobre, aux lignes tendues, un brin agressive.

Mais là où Volkswagen est très fort c'est que le constructeur invente l'appellation GTI : Grand Tourisme à Injection. Le succès est rapide et conséquent, seulement, au début des années 1980, les ventes s'essouffent petit-à-petit. Les amateurs de GTI en demandaient plus que le petit 1600cm<sup>3</sup> à 8 soupapes. C'est pourquoi, VAG France, sans réel accord avec Wolfsburg, s'est décidé à offrir ce petit plus que les clients demandaient. En partenariat avec Oettinger, VAG France allait produire 1250 exemplaires de la désormais célèbre « 16S » ! Vendue pour 75 000 Francs en 1982, la GTI s'affublait d'une

nouvelle culasse à 16 soupapes lui offrant la puissance de 136 chevaux à 6 500 tours par minute. Le 0 à 100 était désormais abattu en moins de 8 secondes ! L'esthétique n'était pas non plus en reste avec un kit BBS intégral comprenant une lame avant, des élargisseurs d'ailes et de bas de caisses, des jantes ATS Cup en 14 pouces et surtout, un autocollant 16 Soupapes apposé sur l'aile avant ! L'habitacle adoptait des compteurs spécifiques et des manos supplémentaires.

Cette Golf GTI 16 S Oettinger fut livrée à Monsieur Guy le 30 mars 1982 par la



concession VAG Socoda de Brive la Gaillarde. Elle est aujourd'hui entre les mains du même propriétaire depuis 2010, ce dernier l'a très bien entretenue et la voiture se présente aujourd'hui dans un excellent état proche de l'origine. Elle n'a pas connu de restauration mais fut préservée de la rouille jusque dans les endroits sensibles de sa carrosserie. Son moteur tourne lui aussi sans encombre, la conduite est agréable et dynamique, c'est une voiture véritablement saine et à l'historique limpide. Surtout, à la différence de beaucoup de ses consœurs, elle n'a jamais été bidouillée à l'exception de l'installation d'un volant Moto Lita d'époque. Rarissime et très performante, la Golf GTI Oettinger est aujourd'hui collectionnée par les passionnés de la firme de Wolfsburg, un modèle à inscrire au sein de toutes les collections de GTI !







Serial number WVWZZZ17ZCW310871  
Entirely genuine model  
French title

*This Golf GTI 16 S Oettinger was delivered to Mr. Guy on March 30, 1982 by the VAG Socoda dealer of Brive la Gaillarde. It is now in the hands of the same owner since 2010, who has maintained it very well, so the car is now in excellent condition close to origin. It has not been restored, but has been preserved from rust in sensitive areas of its bodywork. Its engine runs smoothly too, the driving is pleasant and dynamic, it is a truly healthy car and the history is limpid. Above all, unlike many of its sisters, it has never been hacked except for the installation of a vintage Moto Lita steering wheel. Rare and very successful, the Golf GTI Oettinger is now collected by enthusiasts of the firm of Wolfsburg, a model that has to be included in all collections of GTI!*











# N° 149

1987

## CITROËN BX 4 TC

*Numéro de série VF7XBXL0000XL0069  
Véritable voiture d'homologation en Groupe B  
L'un des 38 exemplaires restant  
Entretien et prête à prendre la route  
Même propriétaire depuis 18 ans  
Carte grise française de collection*

---

**40 000 / 60 000 €**

Nous sommes dans les années 1980, le Groupe B est au sommet de son art, les Peugeot 205 Turbo 16 dominent, suivies par les Audi Quattro et autres Lancia Delta S4. Citroën s'en sent exclu, lui qui réfléchissait à inscrire sa Visa Lotus dans cette catégorie, choisit finalement la BX, plus récente et dont les ventes sont nombreuses, en soit, dont l'image est meilleure pour une voiture de rallye, vitrine du savoir-faire de la marque. L'objectif devint alors de lancer la BX en Groupe B pour la saison 1985. Avant tout, il fallait en construire 200 exemplaires de

série afin de pouvoir homologuer la voiture en rallye. Si la version de course, l'« Evolution » sera produite chez Citroën à Trappes, la « Série 200 » fut elle produite chez Heuliez. Elle faisait appel à un moteur de Peugeot 505, un quatre cylindres turbo de 2,2L développant 200 chevaux transmis aux quatre roues. Son installation fit grandir l'avant de la BX en y imposant un porte-à-faux plus important. Dans un souci de budget, Citroën utilisa des jantes de CX GTI Turbo, un aileron de BX Sport et la boîte de vitesses de la SM. Apparue en 1985, elle détonne dans le

paysage du groupe B, les journalistes furent circonspects et les clients ne s'ameutaient pas chez Citroën. Les succès en rallye ne sont pas au rendez-vous pour les BX de compétition, elles abandonnent au Monte Carlo, terminent 6ème au Rallye de Suède et visent le Rallye de l'Acropole pour revenir avec une voiture enfin au point. Seulement, entre temps, au Rallye du Portugal, la Ford RS200 de Joaquim Santos tue trois spectateurs et en blesse des dizaines lors d'une sortie de piste. Peu après, c'est la Lancia Delta S4 de Toivonen qui explosa dans



un accident au Tour de Corse, tuant pilote et co-pilote sur le coup. Les jours du Groupe B commencent à être comptés, les voitures jugées trop dangereuses. Citroën met le projet de côté et ne termine pas la mise au point des BX pour le Rallye de l'Acropole où elles seront à nouveau contraintes à l'abandon. La firme aux chevrons décide alors d'arrêter les frais en compétition. Les « Série 200 » sont alors bradées, mais restent sur les bras des concessionnaires car seulement 85 exemplaires en furent vendus. Cet épisode noir dans l'histoire du pôle compétition de Citroën doit alors disparaître, les stocks sont ainsi détruits par Citroën sous contrôle d'huissier, les voitures vendues sont rappelées et rachetées pour quelques-unes d'entre elles à leurs propriétaires pour être détruites. Ainsi, il n'en resterait aujourd'hui que 38 exemplaires de la « Série 200 » pour 4 exemplaires de la version « Evolution », un modèle historique dans l'histoire de Citroën, probablement l'un des plus rares jamais commercialisés par la marque.

Cette Citroën BX 4 TC « Série 200 » fut immatriculée le 29 juin 1987 à Paris sous le numéro 937 GJY 75. Son propriétaire actuel en

prit possession le 23 novembre 2000 alors que la voiture affichait 45 000 kilomètres au compteur. Il a depuis réalisé environ 5 000 kilomètres à son volant, en faisant probablement la BX 4 TC ayant le plus roulé et ainsi, une voiture fiabilisée. Régulièrement entretenue, le dossier compte toutes les factures réalisées depuis 2000. Les dernières en date témoignent d'un changement des plaquettes de freins, d'une rotule, d'une pompe électrique, d'un coussinet sphérique... Elle est donc en bon état mécanique, démarre au quart de tour, les vitesses passent sans problème et la suspension hydraulique fonctionne bien. Cette BX 4 TC présente très bien, elle est dans son état d'origine. Sa peinture Blanc Meije est en bon état général, son habitacle est proche du neuf. Elle possède bien sûr toutes les particularités de la 4 TC, des jantes aux compteurs et commandes. C'est un modèle rare qui vous est aujourd'hui proposé, une voiture qui marqua l'histoire du département compétition de Citroën, l'une des « Série 200 » les plus exclusives qu'il soit, moins répandue que les Peugeot 205 T16, Lancia Delta S4, Renault 5 Maxi Turbo et autres Audi S1.







Serial number VF7XBL0000XL0069  
True homologation car for the Group. B  
One of the last 38 remaining copies  
Well maintained and ready to drive  
Same owner since 2000  
French collection title

*This Citroën BX 4 TC «Series 200» was registered on June 29, 1987 in Paris under the number 937 GJY 75. Its current owner took possession on November 23, 2000 while the car 've got 45 000 kilometers. it has since made about 5,000 kilometers , probably making the BX 4 TC the most rolled and thus, a reliable car. Regularly maintained, the file counts all the invoices carried out since 2000. The latest in date testify of a change of the brake, a ball joint, an electric pump, a spherical cushion ... It is thus in good condition mechanical, starts quickly, the speeds pass without problems and the hydraulic suspension works well. This BX 4 TC presents very well, it is in its original condition. His white Meije paint is in good condition, its interior is like new. It has of course all the features of the 4 TC, rims counters and orders. It is a rare model that is now proposed to you, a car that marked the history of the competition department of Citroën, one of the most exclusive «200 Series» it is, less widespread than the Peugeot 205 T16 , Lancia Delta S4, Renault 5 Maxi Turbo and other Audi S1.*









# N° 150

1982

## *BMW 323I BAUR E21*

*Numéro de série WBAAH3102C8401159  
Rare version « top-cabriolet » Baur  
Seulement 110 000 kilomètres  
Plus gros moteur monté sur les Série 3 E21  
Restauration intégrale  
Carte grise française de collection*

---

**15 000 / 20 000 €**

La BMW E21 est la digne héritière de la 2002. Uniquement disponible en coach deux portes, elle est connue pour être la première née des Série 3, une famille ne comptant aujourd'hui pas moins de sept générations de berlines routières. Bien qu'une seule et unique carrosserie était disponible en série auprès de BMW, le choix pouvait s'effectuer entre de nombreux moteurs et un certain nombre d'options et accessoires. L'E21 pouvait néanmoins être commandé en « top-cabriolet », une sympathique version cabriolet dénommée Baur du nom de son

constructeur. Ainsi, lorsqu'une E21 Baur était commandée, elle était d'abord fabriquée chez BMW à Munich puis envoyée finie chez Baur qui s'occupait de la transformation, comprenant la découpe du toit, la pose d'arceaux, de la capote et des renforts nécessaires à un véritable cabriolet. Le coût de cette transformation était exorbitant à l'époque, près de 30% de la valeur de la voiture. A titre d'exemple, en 1982, une 323i était vendue 89 956 Francs auxquels il fallait ajouter 26 192 Francs pour l'obtenir en cabriolet. Tous moteurs confondus, seuls 4 595

exemplaires de Série 3 E21 Baur sortirent des chaînes du carrossier.

Cet exemplaire est probablement l'une des E21 les plus désirables du marché. D'abord, il s'agit d'une 323i équipée du fameux 6 cylindres 2.3L, le plus gros moteur disponible à l'époque sur la Série 3. Surtout, il s'agit d'une version Baur qui, bien qu'elle ne totalise que 110 000 kilomètres, a connu une restauration complète entre 2017 et 2018. La carrosserie a donc été intégralement mise à nu, sablée, réparée, traitée contre la rouille, mise en apprêt epoxy



et peinte. Un traitement également infligé à l'ensemble des trains roulants. Dans le même temps, les pièces mécaniques étaient rénovées, comprenant le remplacement de tous les silent-blocs, des amortisseurs, des roulements, des quatre pneus, des freins, des rotules et soufflets de direction, des joints spi et roulements du pont et de boîte, du système d'embrayage, de l'échappement ainsi que d'un certain nombre de pièces diverses. Le moteur a pour sa part connu une réfection complète de la culasse éprouvée et surfacée, les soupapes ont été rodées, les joints remplacés, les coussinets, les segments, la distribution furent mis à neuf. Enfin, la capote et les joints d'étanchéité de l'habitacle ont été remplacés par du neuf. Un dossier de restauration avec des photographies accompagne la voiture.

Aujourd'hui dans un état on ne peut plus proche du neuf, cette 323i est un modèle de choix parmi les BMW E21 disponibles à la vente, un modèle dont la cote ne cesse de monter et dont les exemplaires d'origine en bon état sont particulièrement rares.



*Chassis number WBAAH3102C8401159*

*Rare version « top-cabriolet » Baur*

*Only 110 000 kilometers*

*Biggest engine available on E21's*

*Frame off restoration*

*French collection title*

*This E21 is probably one of the most desirable example on the market. First, it is a 323i with the famous 2.3L straight six, the biggest engine*

*available at the time on the third series. Most of all, it is a Baur convertible with only 110 000 kilometers on the dash! It had a frame off restoration between 2017 and 2018. The body had been disassembled, sandblasted, treated against rust, primed epoxy and painted. Drivetrain had the same treatment. Springs, coilovers, wheel bearings, tyres, brakes, knuckles, bellows, everything has been replaced with new parts. Seals and rolling from*

*the gearbox has been replaced too, the clutch system is new, as the exhaust. The engine has been restored with a complete refection of the cylinder head, new crank bearings, new gaskets, new timing chains... The soft top and seals are new. A restoration folder with pictures of the process comes with the car. Now in a close to new state, this 323i is one of the most beautiful E21 available for sale at the moment, a car whose rating is going up last years.*





# N° 151

1978

## *BMW 323i E21*

*Numéro de série 6514058*

*Différentiel autobloquant – Boîte mécanique cinq vitesses*

*Seulement 86 500 kilomètres*

*Restauration complète*

*Version la plus désirable des Série 3 E21*

*Carte grise française de collection*

---

**13 000 / 17 000 €**

Première née des BMW Série 3, la E21 apparue en 1975 est récemment passée en collection et son succès auprès des collectionneurs tend à croître d'année en année alors que la dernière-née de la famille des Série 3 vient d'être présentée au Mondial de l'Automobile à Paris. Disponible en son temps en 4 ou 6 cylindres en ligne, pour des cylindrées de 1.6 à 2.3 litres, elle fut vendue à plus d'1.35 million d'exemplaires à travers le monde ! Aujourd'hui, le modèle le plus couru s'avère logiquement être celui pourvu du plus gros et puissant moteur, le 2.3L de 143 chevaux, qui plus est équipé de la boîte 5 vitesses et du différentiel autobloquant. Efficace sur grandes et petites routes, cette BMW prônant

le plaisir de conduite est à l'origine de ce qu'est aujourd'hui la firme de Munich.

Cet exemplaire de 1978 est équipé du 6 cylindres 2.3, du différentiel autobloquant et de la boîte cinq vitesses. Qui plus est, elle n'a que 86 500 kilomètres au compteur. Elle a en effet été remise en 1990 et ne fut sortie de son sommeil par son actuel propriétaire qu'en 2018. Elle fut ainsi intégralement démontée, décapée, traitée, réparée et repeinte dans sa teinte graphit métallique d'origine. Tous les éléments de trains et de transmission ont subi un traitement anticorrosion et une peinture epoxy. Les freins ont été reconditionnés à neuf, les amortisseurs furent remplacés par des Bilstein B6. Le pont et

la boîte ont été rénovés, le réservoir a été traité tandis que le moteur était intégralement révisé avec déglacage, segmentation, coussinets, joints, embrayage, pompe à eau, distribution, supports, radiateur, ligne d'échappement... La culasse a elle aussi subi une restauration, de même que l'injection. Aujourd'hui, c'est une voiture proche du neuf que nous présentons à la vente. Vendue neuve en France elle se pare d'un très bel intérieur beige en excellent état et de quatre jantes BBS aux nids d'abeilles dorés. Un très bel exemplaire à collectionner dès maintenant !



Chassis number 6514058  
 Self locking differential – Five speed gearbox  
 Only 86 500 kilometers  
 Complete restoration  
 French collection title

*This 1978 BMW 323i has the self locking differential and the five speeds gearbox. Moreover, it ran only 86 500 kilometers. Stored in 1990, it has been discovered by its current owner at the beginning of 2018. The car has been completely restored, disassembled and painted back in its original Graphit Mettalic. Every part of the car has been redone with today's technology. Drivetrains had been restored in epoxy black, springs are now Bilstein B6. The rear deck and the gearbox had been revised. The engine had been opened and every wear parts had been replaced or rebuilt. The cylinder head had been restored new, as for the fuel injection system. Today this 323i is close to new. It wears four BBS wheels and it fits the car well. A very beautiful E21 example to collect now!*





# N° 152

1995

## *BENTLEY AZURE*

*Numéro de série SCBZK12CXTCX53616*

*Superbe configuration de couleur*

*43 000 kilomètres*

*Carte grise française*

---

**55 000 / 65 000 €**

La Bentley Azure fut dévoilée en 1995 lors du Salon de Genève. Elle remplaçait la déjà ancienne Bentley Continental Convertible basée sur la Rolls-Royce Corniche. Comme son nom l'indique, la Bentley Azure était conçue pour la flânerie et les voyages au long cours sur la French Riviera. Développée sur la base de la Continental R, elle offrait la puissance suffisante de 385 chevaux destinés à tracter les 2,6 tonnes de la belle Anglaise. Dessinée par Pininfarina, l'Azure est une véritable réussite esthétique, hors du temps, elle parvint à enlever le haut sans en perdre son élégance. Extrêmement

chère à sa sortie, elle valait 347 000 £ sans les options. Malgré cela, elle fut un succès certain pour Bentley qui en vendit 1403 exemplaires de 1995 à 2002, profitant sûrement de l'absence de cabriolet dans la gamme Rolls-Royce après l'arrêt de la Corniche en 1994 et avant son retour en 1999, même si cette dernière était alors basée sur la Bentley, une fois n'est pas coutume. Cette Bentley Azure fut livrée le 15 septembre 1995, elle combine à merveille le bleu sombre métallique de sa carrosserie à un habitacle tendu de cuir beige et bleu foncé, le tout, assorti à une capote en alpaga bleue. Extrêmement élégante

et discrète, elle est pourtant faste dans ses équipements. Sa carrosserie est en excellent état et son habitacle est proche du neuf. Elle n'affiche que 43 000 kilomètres au compteur, certainement véridiques. Son dernier contrôle technique ne laisse apparaître aucun défaut, témoignant du bon état général de la voiture et de l'entretien qui lui est concédé.

Véritable paquebot de la route, l'Azure compte parmi les cabriolets les plus luxueux de l'histoire de l'automobile, rien ne fut laissé au hasard par Bentley et cette voiture dans un état superbe est là pour le prouver.

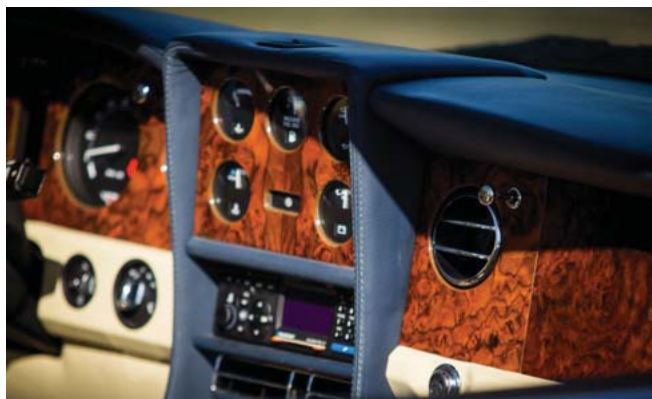


Serial number SCBZK12CXTX53616  
 Beautiful color combination  
 43 000 kilometers  
 French title

This Bentley Azure was delivered on September 15, 1995, it marvelously combines the dark blue metallic of its bodywork with interior beige leather and dark blue, with a blue alpaca top. Extremely elegant and discreet, its body is in excellent condition and its interior like new. Only 43,000 kilometers. His last technical inspection reveals no defects, testifying to the general condition. On the road, the Azure is one of the most luxurious cabriolets in the history of the automobile, nothing was left to chance by Bentley and this car in superb condition is there to prove it.















# N° 153

1993

## *BMW M3 E36*

*Numéro de série WBSBF91060JC30187*

*Moins de 100 000 kilomètres*

*Même propriétaire depuis 1994*

*Carte grise française*

---

**17 000 / 23 000 €**

Véritable tueuse de Porsche, la BMW M3 fait aujourd'hui figure de mythe pour les nouvelles générations de collectionneurs. Utilisable au quotidien et permettant de voyager à 4 dans un confort appréciable, la M3 est aussi à l'aise sur autoroute que sur circuit.

Cet exemplaire fut immatriculé le 15 mars 1993 en Haute Savoie. Entre les mains de son propriétaire depuis le 17 octobre 1994. Peinte en Diamantschertz-metallic, elle est en très bon état de présentation tant pour la carrosserie que pour son habitacle vêtu de cuir gris clair et souligné des célèbres bandes Motorsport. Son dernier contrôle technique fut réalisé en août dernier, elle n'affichait que 94 461 kilomètres au compteur. Seuls deux défauts mineurs furent constatés, notamment un mauvais réglage des feux antibrouillard ainsi qu'un défaut de parallélisme.

Valeur montante dans le monde de la collection, la BMW M3 E36 est devenue rare en état d'origine et avec moins de 100 000 kilomètres.

Cet exemplaire est une rescapée du monde du tuning ou du drift !



Serial number WBSBF91060JC30187  
 Less than 100 000 kilometers  
 Same owner since 1994  
 French title

*This BMW M3 E36 had been registered new in Haute Savoie on March 15th of 1993. Its current owner purchased it in October 1994. Finished in Diamantschwartz-metallic, the car is in very good aesthetic shape. Its cockpit wears a clean grey leather with Motorsport's stripes. Its last technical inspection shows only a bad adjustment of the fog lights and of the parallelism. Growing value in the collector's world, the BMW M3 E36 became rare in its original state and especially with less than 100 000 kilometers.*





N° 154

1973

***TRIUMPH TR6***

*Numéro de série CF9564U  
Restaurée à neuf  
Près de 21 000€ de factures  
Carte grise en attente*

**25 000 / 30 000 €**

N° 155

1972

***FIAT 500 L***

*Numéro de série 2956023  
Carte grise française*

**4 000 / 6 000 €**



*photo d'un modèle similaire*

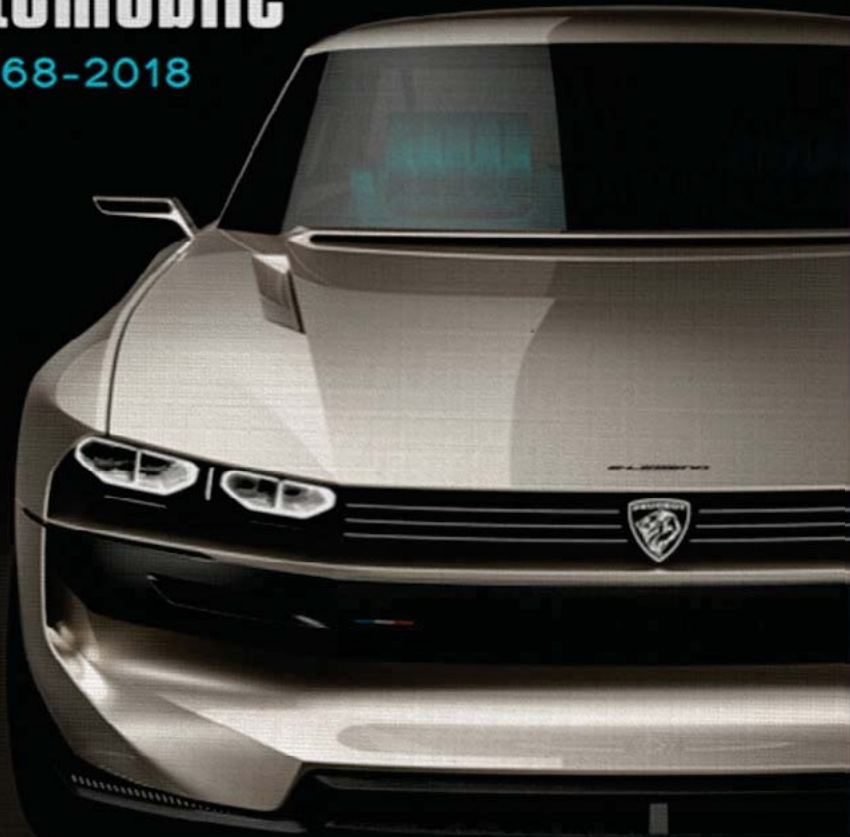


ÉDITIONS BJB

«LES 50 ANS QUI ONT  
CHANGÉ L'AUTOMOBILE»

Christophe BONNAUD

LES **50** ANS  
*qui ont changé*  
**l'automobile**  
1968-2018



**BJB** éditions

commander en ligne :

[www.bjbéditions.com](http://www.bjbéditions.com)

Format : 330 x 240 mm, 212 pages

Prix public : 69 euros

**La Journée Nationale Des Véhicules d'Epoque 2018 est déjà terminée avec près de 300 manifestations recensées. Merci à tous pour votre participation qui contribue à nous faire découvrir auprès du grand public et à nous faire reconnaître auprès des Autorités comme défenseur du Patrimoine Industriel de la France.**

**En attendant 2019, vous pouvez retrouver quelques images en cliquant à gauche sur le liens photos 2018. Les compte-rendus sont mis en ligne au fur et à mesure que nos reporters sur le terrain nous les remontent.**

**Vous pouvez dès à présent remplir le formulaire suivant en décrivant votre manifestation de la JNVE 2019, elle apparaîtra sous peu sur notre carte 2019.**



Événement devenu incontournable, la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque lancée en 2017 par la FFVE, (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) a pour but de faire connaître notre passion au plus grand nombre. La troisième édition aura lieu le dimanche 28 Avril 2019. Retenez bien la date et notez-le sur votre agenda.

Ce jour-là des milliers de manifestations à travers la France, montreront à tous, la richesse de notre Patrimoine roulant et feront partager la joie que nous avons à faire rouler ces véhicules d'un autre temps.

Autos, motos, camions, camionnettes, véhicules militaires, tracteurs agricoles, circuleront pour le plaisir de tous et grâce à ceux qui les entretiennent et les restaurent, qu'ils soient professionnels ou amateurs.

Souvenez-vous de la voiture de vos parents, de vos amis la première auto que vous avez conduite, possédée, retrouvez là l'espace d'une journée.

Que vous soyez un club, un professionnel, un musée ou un particulier, cette journée est faite pour vous.

La Journée Nationale des Véhicules d'Epoque a lieu chaque année le dernier Dimanche d'Avril.

**[HTTP://WWW.JNVE-FFVE.ORG/](http://www.jnve-ffve.org/)**





[WWW.INNOVA-BOX.FR](http://WWW.INNOVA-BOX.FR)



PARIS FONTAINEBLEAU  
**Osenat**

**SAMEDI 24 NOVEMBRE 2018**

**VENTE AUX ENCHÈRES  
MOTOS DE COLLECTION**

*DANS LE CADRE  
DE LA MANIFESTATION*



Parc Floral de Paris / Château de Vincennes

[WWW.OSENAT.COM](http://WWW.OSENAT.COM)



+33 (0)6 81 59 85 65 - [S.PAVOT@OSENAT.COM](mailto:S.PAVOT@OSENAT.COM)



PARIS FONTAINEBLEAU  
**Osenat**

**COLLECTION BAUDELAIRE**  
**& GRANDS ÉCRIVAINS**

*Tout à vous,  
Ch. Baudelaire*

**DIMANCHE 4 NOVEMBRE 2018**

Experts : Alain NICOLAS & Pierre GHENO

**CHARLES BAUDELAIRE**  
EXCEPTIONNEL ENSEMBLE  
D'AUTOGRAPHES & MANUSCRITS  
LIVRES & ÉPREUVES CORRIGÉES

**ÉMILE ZOLA**  
ÉPREUVES COMPLÈTES, ABONDAMMENT CORRIGÉES,  
DE SON CHEF-D'ŒUVRE LA BÊTE HUMAINE

LITTÉRATURE, BEAUX-ARTS,  
MUSIQUE, SCIENCES  
Bloy, Cézanne, Flaubert, Genet, Lamartine, Louÿs,  
Berlioz, Blondin, Casanova, Céline, Delacroix,  
Einstein, Flaubert, Freud, Hugo, Mallarmé, Miller,  
Modigliani, Monet

Pierre Legrain, somptueuse reliure art déco  
en maroquin à décor géométrique de galuchats  
sur l'ouvrage de Jean Giraudoux, Suzanne et le Pacifique



# Dimanche 11 Novembre 2018

## 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 précédant 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 utilisé 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](mailto:contact@osenat.com)

- envoyés par télécopie au numéro suivant :

+ 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

#### Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrions exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

### 3. LA VENTE

#### Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

#### Déroulement de la vente

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

### 4. APRÈS LA VENTE

#### Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plaît téléphoner :

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 1 000 € pour les commerçants

- 1 000 € pour les particuliers français

- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile

- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard

- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :

HSBC FRANCE

Titulaire du compte

Osenat

9-11, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER

Code banque : 30056

Code guichet : 00811

No compte : 08110133135

Clé RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 442 614 384 00042

APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

#### Enlèvement des achats – Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement.

Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de Osenat.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre

livraison de leurs lots après la vente.

Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble ou une automobile

- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

#### Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.

Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passport») 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 convenience, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

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

It is the responsibility of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and 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 your own risk.

### 2 - BIDDING IN THE SALE

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

#### Bidding in Person

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

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

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

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

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

#### Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may 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 be pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bids and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a "top limit" - the hammer price to which you would stop bidding if you were attending the auction yourself

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

#### Bidding by telephone

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

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

### 3 - AT THE AUCTION

#### Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

#### Auctioning

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

### 4 - AFTER THE AUCTION

#### Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0) 1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0) 1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

#### Payment

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

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

HSBC FRANCE  
Account holder :  
Osenat  
9-11, RUE ROYALE  
77300 FONTAINEBLEAU  
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER  
Code banque: 30056  
Code guichet: 00811  
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 in full in cleared funds has been made to Osenat.

Purchased lots will become available only after payment in full has been made.

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

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

### Export

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

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

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age : euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age : euros 50,000
- Books of more than 100 years of age : euros 50,000
- Vehicles 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

Photo de couverture :

Pascal Chevallier @JR & Associé



☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

**AUTOMOBILIA & AUTOMOBILES**

Dimanche 11 Novembre 2018  
à 14h 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](mailto: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 enchérir à l'estimation basse.**

NOM / NAME

ADRESSE / ADDRESS

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TELEPHONE / TELEPHONE

N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT /  
LOT NUMBER

TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € /  
TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €

(hors frais de vente et hors TVA) /

(excluding buyer's premium and VAT)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE

DATE / DATE

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







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