Dimanche 6 novembre 2011
Salon ÉPOQU'AUTO à LYON

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

VENTE

"Avant-guerre et Patrimoine Lyonnais"

Dimanche 6 novembre 2011, 14 heures 30
Durant le Salon ÉPOQU'AUTO à Lyon
EUREXPO (Lyon-Chassieu) - Parc International des Expositions de LYON

EXPOSITIONS
Salon ÉPOQU'AUTO - EUREXPO Lyon-Chassieu
Parc International des Expositions de Lyon

Vendredi 4 novembre 2011 de 10 h à 20 h 30
Samedi 5 novembre de 9 h à 19 h
Dimanche 6 novembre de 9 h à 12 h

Commissaire-Priseur

Jean-Pierre OSENAT

Directeur Département Automobiles et Canots Automobiles

Stéphane PAVOT
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Expert

Mario MONTANARO
+33 (0)6 71 27 36 01
montanaro.osenat@orange.fr

Spécialistes

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

Canots

Patrick DEVILLARS
+33 (0)6 13 33 33 47

Catalogue sur
www.osenat.com

LE PATRIMOINE AUTOMOBILE

1970 est approximativement l'année où le monde des collectionneurs d'automobiles anciennes a commencé à se développer, développement qui n'a d'ailleurs jamais cessé depuis.

A cette époque, devant ce phénomène, deux organismes ont été créés pour défendre ces passionnés, au niveau national la FFVE, au niveau international la FIVA.

En 1970, les collectionneurs recherchaient en priorité les voitures d'avant 1940. Je dis voitures car les amateurs de motos n'étaient encore que très peu nombreux, ceux qui s'intéressaient aux utilitaires, encore moins, quant aux véhicules agricoles, il a fallu attendre plusieurs années pour que ce monde, si sympathique, ne s'organise, pour devenir ce qu'il est aujourd'hui.

Jean-Pierre Osenat, dans la vente qu'il organise au Salon Epoqu'Auto de Lyon, ne fait, en réalité, que revenir aux origines de la collection puisqu'il proposera exclusivement des voitures d'avant 1940.

1890 – 1940, 50 années qui ont été primordiales pour notre passion, puisque c'est à cette époque en particulier, que nous devons, le privilège d'être reconnu comme Patrimoine Culturel.

Bien sûr, depuis 40 ans, beaucoup de nouveaux modèles sont venus enrichir ce Patrimoine, il n'est donc nullement question de les oublier.

J'évoque le Patrimoine Culturel, mais il y a également le Patrimoine Historique et Artistique lié aux véhicules anciens. Là encore, Jean-Pierre Osenat participe à la promotion de ce Patrimoine puisque dans sa vente, un grand nombre de documents techniques ou artistiques seront proposés aux amateurs présents.

Je ne peux donc que souhaiter pleine réussite à cet événement lyonnais.

Claude Delagneau
Président de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

Les AMATEURS d'AUTOMOBILES ANCIENNES de LYON

Le club des Amateurs d'Automobiles Anciennes de Lyon appelé plus communément Club des 3A est né de la rencontre d'une poignée de passionnés pour l'automobile ancienne. Ces illustres inconnus pour l'époque qu'étaient M^rs^ Philippe VILLE, Paul MELOT, Henri MALARTRE, Lucien LOREILLE crée le 8 février 1956 le club des "*Teuf-Teuf lyonnais*" qui deviendra en novembre 1956 *les Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes*, deuxième club français.

En 1957, ils créent leur 1^re^ exposition avec pour thème "*20 ans d'histoire automobile-1894/1914*". Cette exposition fut prolongée à la demande du maire de Lyon de l'époque, Monsieur Louis PRADEL, pendant la période de la Foire de Lyon. Cette exposition donnera lieu quelques années plus tard au salon Epoqu'Auto.

Lyon fut le berceau de l'automobile en 1900. Elle est riche d'un patrimoine industriel automobile qui vit le jour au début du siècle dernier. Plus de 100 constructeurs et équipementiers étaient réunis jusqu'en 1914 dans Lyon et ses arrondissements. Les plus célèbres qui ont traversé les âges sont Rochet-Schneider, La Buire, Audibert-Lavirotte pour ne citer qu'eux pour les automobiles, Ultima & Follis pour les motos ou Berliet pour les camions.

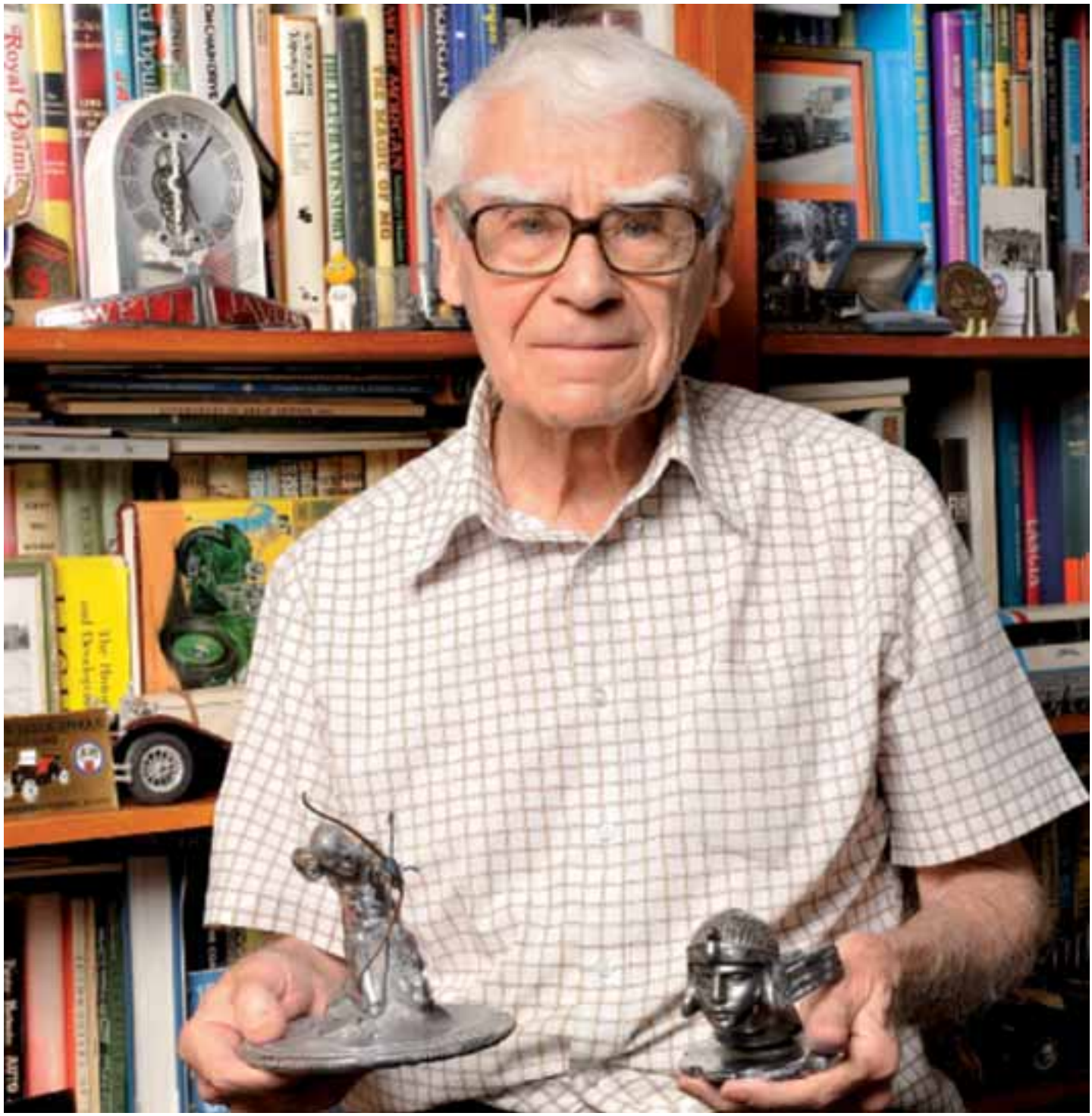
Aujourd'hui le salon Epoqu'Auto sur plus de 37 000 m² (2 000 m² pour le 1^er^ salon) proposent des autos, des motos, des pièces, de l'automobilia à la vente ainsi que des expositions de Clubs d'autos ou de motos anciennes.

Il y a aussi juste pour le plaisir des yeux, des expositions centrales tels que le plateau Jaguar avec les 50 ans de la Type E, le plateau des Anciennes avec les marques Rochet-Schneider et Georges Irat, les sportives de compétitions présentées par le magazine Autodiva, le plateau des motos de compétitions MV Agusta, le village des Marques Françaises Disparues, le village Renault avec l'exposition de la Renault 4L, le village Citroën avec l'exposition sur la Croisière Jaune…

Pour finir ces 3 jours de salon qui se tiendront du 4 au 6 novembre 2011 à Eurexpo, Lyon-Chassieu, le dimanche après-midi aura lieu la vente aux enchères orchestrée par Jean-Pierre OSENAT et son équipe.

Francis CINCOTTA
Président des Amateurs d'Automobiles Anciennes

Collection de l'historien automobile Lucien LOREILLE, Officier des Arts et des Lettres



Les mascottes automobiles appartiennent toutes au mythe du beau. Signe de richesse le plus souvent, l'objet est la marque d'une élite et destiné à personnaliser son véhicule. Véritable porte-bonheur et marque personnelle, elle se charge de contenus artistiques et symboliques.

De la cigogne au lion, une foule d'animaux divers et de personnages miniaturisés, réels ou imaginaires, ornent les bouchons de radiateurs des voitures de luxe. Ces symboles incarnent toutes les aspirations, les superstitions, les peurs, les prétentions et les obsessions de l'humanité, son sens de l'humour et sa fantaisie.

« *Je crois qu'en particulier le Packard, le Stutz et le Pierce Arrow ont fait beaucoup d'envieux dont Monsieur Malartre qui avait pourtant une imposante collection. Vers 1985/90 j'ai même reçu une offre alléchante mais à l'époque je ne souhaitais pas m'en séparer.* »

Lucien Loreille, octobre 2011.

1

2

3

4

5

6

9

1 **AUBURN 1935/36** Appelée « Flying Goddess », cette mascotte apparaît en 1935 sur le speedster. Elle est également reproduite sur les flancs de la carrosserie à l'arrière. Elle sera montée sur les autres modèles jusqu'à la disparition de la firme en 1936. 150 / 250 €

2 **DODGE** Appelé « Ram » (Bélier), ce motif est monté de 1932 à 1940 avec des socles différents. D'après WC Williams, celui-ci serait de 1935. Cette mascotte a été achetée par Lucien Loreille en 1977 à Hershey. 150 / 250 €

3 **IMPERIAL** L'Impérial 6 cylindres était le sommet de la gamme Chrysler, modèle de luxe le plus cher. En 1954 elle devient une marque séparée, voiture de prestige, semble-t-il pour concurrencer Lincoln et Cadillac. Dès lors elle adopte ce motif de capot durant plusieurs années et disparue en 1975. 50 / 80 €

4 **MERCURY** La gamme Mercury comprenait plusieurs modèles dont la « Cougar » à tendance plus sportive. Elle connut plusieurs motifs de capot tous différents dont celui-ci monté à partir de la gamme 1977, et retenu quelques années. Selon « Automotive News », la marque disparut en février 2008. 50 / 80 €

5 **PACKARD** Appelée « Goddess of speed » (Déesse de la vitesse), cette mascotte est rare et recherchée, en particulier par les membres du « Classic Cars club of America ». Selon Williams C Williams elle a été montée de 1932 à 1937 seulement sur les modèles haut de gamme de la 9e à la 15e série (Super 8 et V12 sauf sur les Super 8 de 1937 qui étaient différents). 300 / 400 €

6 **PONTIAC** Dans « Automobile Quarterly » (Vol 13 n° 3 p 305), ce motif Pontiac est donné comme étant de 1929. 200 / 300 €

7 **STUTZ** Appelée « Râ » (Dieu égyptien du soleil), cette mascotte a été montée dans le milieu des années 20 jusqu'à la fin de la marque. Il est rare car la marque en a produit très peu. Pour les américains, elle est la marque de prestige, après Duesenberg mais l'égale de Cadillac, Packard, Lincoln. Les modèles du début des années 30 étaient capables d'atteindre la vitesse de 160 km/h, ces mascottes sont très recherchées par les collectionneurs. Créée en 1911 à Indianapolis, la marque disparut en 1935. 200 / 300 €

8 **PIERCE ARROW** Très rare. Ce superbe archer lancé sur les modèles 1931 est le plus recherché par les collectionneurs (*ornament most sought after by collectors)* d'après l'histoire de Pierce Arrow par Marc Ralston en 1980. 400 / 600€

9 **CADILLAC** Cet insigne était monté sur le modèle « Eldorado »1971. Il semble qu'il était un peu différent sur les autres modèles de la gamme et non mis sur le capot mais juste au dessus de la grille et sans les 2 lauriers, il est peu courant. 50 / 80 €

10 **BUICK** Cet insigne était monté en 1976 sur les modèles « Le Sabre », « Electra », « Skylark ». 50 / 80 €

11 **OLDSMOBILE** Cet insigne était fixé à l'avant du capot au dessus de la grille chromée sur les modèles de la gamme 1948. 50 / 80 €

7

8

12 **ISOTTA–FRASCHINI** Triomphe signé Bazin, France Bronze argenté, modèle adopté par les automobiles (Italie). Cette mascotte reçut l'assentiment du public, elle restera référencée dans les catalogues des accessoires de 1920 à 1935. Ref 530 du livre de M Legrand. 600 / 900 €

12

13

10

11

14

15

16

17

18

19

20

21

22

13 **AVIONS VOISIN,** « La mascotte traditionnelle des automobiles « Avions Voisin », surnommée ironiquement « la Cocotte », serait due au dessinateur Lejeune, ami du constructeur et fidèle à sa philosophie : réduire le poids. D'où le choix d'une pièce en feuilles d'aluminium découpée et rivetée correspondant parfaitement à cet objectif. Ce qui allait devenir l'emblème de la marque fut présenté pour la première fois au Salon de l'Auto 1923. Pendant toute cette période, elle fit partie intégrante et fonctionnelle du bouchon de radiateur…De 1923 à 1938, elle exista en plusieurs versions différentes de hauteur, d'inclinaison et d'épaisseur de feuille d'aluminium ». Michel Legrand « Mascottes Automobiles » Editions EPA. Ref 951. Modèle coulé. 600 / 900 €

14 **MINERVA**, Belgique, Modèle 12 cv six, 1922/32, signé P. de Soete. Estampillé P.d.S., bronze argenté, haut 145 mm. Michel Legrand « Mascottes Automobiles » Editions EPA. Ref 515D. 150 / 250 €

15 **LORRAINE-DIETRICH** Lévrier « Greyhound », signé C. Brau, France 1925-1930, Bronze, haut 100 mm long 230 mm. Modèle adopté « Automobiles Lorraine Dietrich », Ref 762 M L. 350 / 500 €

16 **HISPANO-SUIZA** Cigogne, « sculptée en 1919 par Frédérick Bazin. Bronze argenté ou nickelé. La « Cigogne » d'Hispano Suiza est destinée à une automobile de grand luxe et dégage une impression de grande beauté, de finesse et d'élégance. Le dessin original évoque un vol imaginaire, puissant et gracieux. La cigogne d'Alsace fut le symbole du retour de cette province à la France en 1918. La cigogne adoptée par Hispano-Suiza est celle de la SPAD 3, escadrille de Georges Guynemer qui formait le groupe de chasse des Cigognes. Ref 888 ML. 600 / 900 €

17 **SLIM (SOCIÉTÉ LYONNAISE D'INDUSTRIE MÉCANIQUE),** Aigle, France 1920-1925 Bronze nickelé, haut 75 mm, larg 150 mm. Cette mascotte était montée sur les automobiles SLIM . Livre M Legrand Ref 914. 150 / 250 €

18 **Mascotte** inspirée de la Spirit of Ectasy Rolls Royce création originale des années 1970 150 / 200 €

19 **CHENARD & WALCKER,** Aigle type 10cv 1925/30. Cette mascotte a une particularité puisqu'elle se fixe sur l'avant de la calandre radiateur, métal composé chromé, long 175 mm, accompagnée de badges. 150 / 200 €

20 **MINERVA**, Belgique, Modèle Minerve 12 cv six, 1922/32, signé P. de Soete. Estampillé P.d.S., bronze chromé, haut 145 mm. Michel Legrand « Mascottes Automobiles » Editions EPA. Réf 515D. 150 / 250 €

21 **PEUGEOT**, Mascotte modèle 203 en métal composé et chromé (Réf 705 ML), avec son badge émaillé et le museau de calandre. 80 / 120 €

22 **PEUGEOT**, Mascotte modèle 402, 1936 en métal composé et chromé (Réf 703 ML). 50 / 80 €

23 **BENTLEY**, insigne avec la lettre B ailée, avec son bouchon. 80 / 120 €

24 **CITROËN** Thermomètre Boyce-Moto Meter avec son bouchon en bakélite 150 / 200 €

25 **MAYBACH**, insigne sur bouchon chromé. 50 / 80 €

26 **MERCEDES-BENZ**, insigne représentant l'étoile de Daimler-Benz (la terre, la mer et l'air). 50 / 80 €

23

24

25

26

Et à divers...

27

28

29

30

37

31

32

33

34

35

36

27 **BUGATTI,** bouchon de radiateur, diamètre 70 mm, pour type 40 ou autre. Très rare, en bon état d'origine. 500 / 700 €

28 **Mascotte automobile** représentant une plongeuse signée AEL, en bronze argenté dans sa patine d'origine, haut. 180 mm. 150 / 250 €

29 **Mascotte automobile** représentant Guignol signée H. Payen, en bronze argenté dans sa patine d'origine, H. 120 mm. 400 / 600 €

30 **Mascotte automobile** représentant un original perroquet stylisé "Art Déco" signé Louis Mathey, en bronze, patine d'origine, haut. 110 mm. 600 / 700 €

31 **DELAGE** Mascotte automobile représentant un Lévrier grand modèle signée C. Brau, en bronze argenté, patine d'origine, adopté sur les Delage, longueur 230 mm. 500 / 700 €

32 **Mascotte automobile** représentant un Lapin signée AC Ireland, longueur 160 mm. 200 / 250 €

33 **Mascotte automobile** représentant un cupidon, "Dinkie Doc", hauteur 130 mm. 300 / 500 €

34 **Mascotte automobile** représentant un éléphant trompe en l'air, symbole du bonheur, signée Frécourt, petit modèle, haut. 100 mm. 200 / 250 €

35 **Mascotte automobile** représentant The Kid, signée J. Verschneider, c1925, en bronze, modèle luxe avec tête en ivoire, hauteur 155 mm. 500 / 700 €

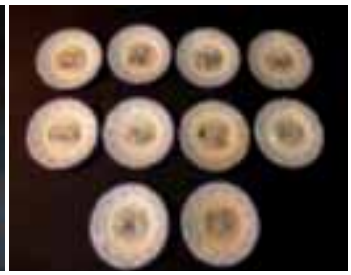
36 **Mascotte** représentant un coq en bronze, non signée, haut. 100 mm. 80 / 120 €

37 **Mascotte** représentant une danseuse égyptienne, hauteur 155 mm. 80 / 120 €

38

39

40


41

42

43

44

45

46

47

48

49

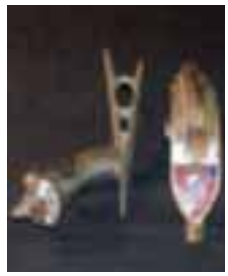
50

51

52

53

54


55

56

38 **De DION-BOUTON**, réduction du monocylindre par les Alliages Cothias, célèbre le 50 000e moteur. **BAYARD**, superbe miniature du moteur Bayard par la Fonderie de Puteaux. 150 / 250 €

39 **Très beau plumier** avec son encrier à décoration Automobile début XXe siècle. 150 / 200 €

40 **Intéressant lot** comprenant un encrier "Oriflamme", cendriers ou vide-poches. 80 / 120 €

41 **Lot de 10 assiettes** "Les Automobiles" décoration bleue, début XXe. 100 / 150 €

42 **Lot de 6 assiettes** "Les Automobiles" décoration rouge, début XXe, et une bouteille en faïence en forme de bougie. 60 / 90 €

43 **Lot de 2 voitures** début de siècle en opaline avec couvercle, et deux petites faïences. 50 / 80 €

44 **Très belle plaque** "Saint Christophe" en bronze argenté, début XXe, 60 x 55 mm. 60 / 90 €

45 **De Dion-Bouton**, très joli lot comprenant un coupe-papier, un insigne en broche et deux médailles, début XXe. 150 / 200 €

46 **Exceptionnelle plaque** "Saint Christophe" signée G. Berger, polychrome argent, vermeil et émail, 70 x 60 mm. 200 / 300 €

47 **Belle plaque** en bronze représentant une automobile et un moteur, signée L. Coudray, 65 x 45 mm. 50 / 80 €

48 **Très belle paire de porte-bouquets** avec les supports. 150 / 200 €

49 **Lot de divers** supports et porte-bouquets. 50 /80 €

50 **Lot d'insignes de boutonnière** (Berliet et Hotchkiss) et une broche du Touring Club de France. 40 / 60 €

51 **Lot de trois "Saint-Christophe"**, le protecteur des voyageurs. 30 / 50 €

52 **Dunlop**, plaquette commémorative pour le 40e anniversaire de la fondation de l'industrie du pneumatique 1888/1928, 60 x 50 mm, en bronze dans son étui. 50 / 80 €

53 **Belle plaque en bronze** "Navigation Aérienne", "le Rêve conçoit, la science réalise", dans son étui, signée A. Morlon. 80 x 60 mm. 50 / 80 €

54 **Très élégants boutons de manchettes** représentant un "ancêtre" dans un étui, une médaille "l'as du volant" et un insigne de calandre de l'ACIF. 70 / 90 €

55 **Lot de deux insignes de capot** Matford & Rosengart. 30 / 50 €

56 **Lot comprenant des insignes** : Léon Paulet, Dansk Automobil Klub, et broches "Fonck" avion et cigogne. 50 / 80 €

57 **Belle montre** de tableau de bord, diamètre 60 mm. 100 / 150 €

58 **Exceptionnelle broche en or** avec chevrons type Citroën. 1 200 / 1 500 €

59 **Intéressant lot** de 12 titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Sizaire et Naudin 7hp, De Dion Bouton DV (11hp), Peugeot 144 (14hp) et 146 (18hp), Hotchkiss AL (20hp), Renault FE (22hp), Panhard K15 (17hp)… 50 / 80 €

60 **Intéressant lot** de 12 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Hispano Suiza H6B 32cv, Delaunay Belleville HB6 (19cv), Sizaire et Naudin 13hp, Sigma R 6hp, Brasier 11hp, Peugeot type VC… 50 / 80 €

57

58

59

60

61

62

63

64

61 **Intéressant lot** de 12 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Peugeot BP1 (une BéBé en Indochine !), Charron X 12hp, Darracq 20hp, De Dion Bouton CR, Violet Cyclecar 5cv, De Dion Bouton KB, Renaul EV, 15hp... 50 / 80 €

62 **Intéressant lot** de 12 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Renault X1 14hp, Peugeot 144 (15cv), Brasier R (18hp), Amilcar C4 (6cv), Brasier 20hp, Dietrich 10hp… 50 / 80 €

63 **Intéressant lot** de 12 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Brillié 38hp, Renault DG 12hp, DU 11hp et EG 27cv, Ford T 14hp, La Buire 10hp, Peugeot V2C2 8hp, De Dion DV 14hp…. 50 / 80 €

64 **Intéressant lot** de 12 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Panhard type E 15hp, de dion Bouton type G, Renault AG17hp et 8hp, Ford 14hp, Renault EU 15hp, Peugeot type VA 6hp,… 50 / 80 €

65 **Intéressant lot** de 4 Titres de circulation Français d'avant-guerre **à usage exclusivement décoratif** comprenant notamment Panhard type D, Renault type ED 21hp et EK 7hp, "garage" en W1. 50 / 80 €

65

Bibliothèque Lucien LOREILLE (1re partie)

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

66 **Lot de 4 fanions** Automobile Club par H. Giotti & Cie à Nice, Ardèche, Alsace, Var, Marseille-Provence. 30 / 50 €

67 **Automobile Club du Rhône**, les années 1930 à 1939 en 5 volumes, et un lot de 1940 à 1944. 50 / 80 €

68 **Auto Sport**, revue Lyonnaise hebdomadaire illustrée, lot de 17 numéros non reliés entre 1927 à 1929. 30 / 50 €

69 **Auto et Moto,** revue Lyonnaise mensuelle, lot comprenant tous les numéros de mars 1929 à avril 1933. 50 / 80 €

70 **Action Automobile et Touristique**, revue mensuelle, lot de 33 numéros non reliés entre 1947 et 1950. 30 / 50 €

71 **Auto Italiana**, revue mensuelle italienne, lot de 54 numéros non reliés entre 1949 et 1956. 50 / 80 €

72 **Auto Journal**, "Spécial Salon", lot de 15 numéros non reliés de 1950 à 1964 et le numéro spécial "voitures d'occasion". 80 / 120 €

73 **Automobilia**, revue mensuelle, lot de 98 numéros entre 1919 et 1939 y compris 7 numéros "Salon". 100 / 150 €

74 **Automobilia**, revue mensuelle, lot de 50 numéros non reliés entre 1949 et 1953 y compris 3 numéros "Salon". 50 / 80 €

75 **La France Automobile**, revue hebdomadaire, lot comprenant les numéros non reliés du 27 au 48 de l'année 1896 (août à décembre). 60 / 90 €

76 **La Locomotion Automobile**, revue hebdomadaire, les 4 numéros non reliés de décembre 1902 plus 22 autres revues de 1899 à 1913. 60 / 90 €

77 **La Vie au Grand Air**, revue hebdomadaire, l'année 1905 complète reliée en un volume et le second semestre 1903 en un volume. 150 / 200 €

78 **La Vie Automobile**, revue hebdomadaire, lot comprenant 95 numéros non reliés dont une douzaine "Salon". 100 / 150 €

79 **L'Automobile**, revue hebdomadaire, lot comprenant 37 numéros non reliés entre 1906 et 1910. 50 / 80 €

80 **Monde Illustré et l'Officiel de la Route**, lot de 5 Revues " Salon de l'Auto", 1946 à 1950. 30 / 50 €

81 "**Spécial Salon de l'Auto**", lot comprenant 10 revues des Salons 1929 à 1936. 50 / 80 €

82 **Omnia**, revue hebdomadaire, important lot comprenant 397 numéros non reliés de 1906 à 1914. 400 / 500 €

83 **Omnia**, revue hebdomadaire, lot comprenant 76 numéros entre 1920 et 1933. 80 / 120 €

84 **Lot** comprenant 9 livres sur les automobiles en anglais. 30 / 50 €

85 **L'Automobile aux Armées**, lot comprenant 15 numéros non reliés de cette revue entre 1915 et 1917. 30 / 50 €

86 **Citroën 2 CV**, exceptionnel et extrêmement rare exemplaire de la première brochure, ramenée du Salon de Paris 1948 par Lucien Loreille lui-même (c'est donc une première main !) 100 / 150 €

87 **Automobilia**, revue mensuelle, collection complète de janvier 1946 à décembre 1949 soit 4 années avec numéros "Salon" manque 1 numéro de 1948. 100 / 150 €

88 **Automobilia**, revue mensuelle, collection complète de janvier 1950 à décembre 1956 soit 7 années avec numéros "Salon". 200 / 250 €

89 **L'Année Automobile**, livre à parution annuelle, lot comprenant les 6 premiers numéros de 1953 à 1958/59. 350 / 500 €

76

77

78

79

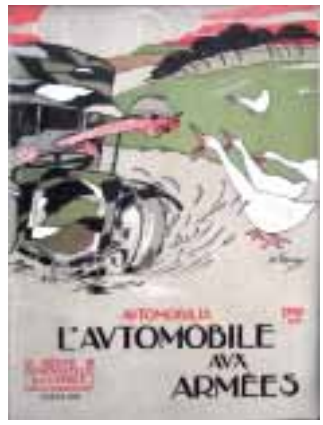
80

81

82

83

84



85

86

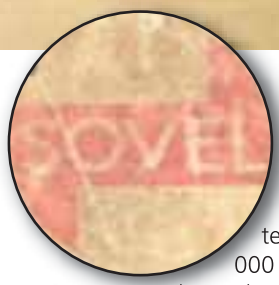
87

88

89

90

91



La **SOVEL**, Société des Véhicules Electriques, est originaire de Saint-Etienne. En 1925, sort le premier châssis avec deux moteurs électriques pour une charge utile de 3 000 kg et un poids à vide de 4 600 kg. Le silence, l'économie d'utilisation et la propreté sont les principaux arguments en faveur de la propulsion électrique. En 1929, la Sovel est numéro 1 de la production des camions lourds à accumulateurs. Devant l'affluence des commandes et la nécessité d'un nouvel atelier, la marque s'installe à Villeurbanne et peut produire une quarantaine de châssis par an. Début 1933, c'est 16 municipalités qui utilisent des camions Sovel, ce chiffre grimpe à 40 en 1939, année où 567 Sovel sont officiellement en circulation.

La **SLEVE** est la Société Lyonnaise pour l'Exploitation des Véhicules Electriques. Le parc composé uniquement de Sovel comptait en 1932, 60 camions puis 200 en 1938 et 500 en 1946. Au début des années 60, c'est le déclin malgré une reconversion dans les électrobus, mais avec seulement une petite douzaine d'exemplaires. La société fut finalement dissoute en 1977.

Sovel est l'une des grandes marques originales et Lyonnaise de la locomotion qui a fortement marqué son époque. Aujourd'hui l'électricité revient en force comme moyen de locomotion, comme si c'était une énergie nouvelle….Les meilleures collections d'aujourd'hui sont celles créées à une époque où personne ne s'y intéressait…

Les archives photographiques présentées ont été sauvées d'une destruction certaine, ayant été récupérées dans les bennes qui servaient à débarrasser l'usine… dans les années 60 ! Témoignage exceptionnel de cette épopée Lyonnaise dans le domaine du véhicule électrique, les lots suivants représentent un total exceptionnel de plus de 1 000 photographies professionnelles.

90 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur n° I, contient 116 photographies, la très grande majorité en 16,5 x 23 cm. 100 / 150 €

91 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur n° II, contient 108 photographies, en 17 x 23 cm. 100 / 150 €

92 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur n° III, contient 142 photographies, la très grande majorité en 13 x 18 cm. 100 / 150 €

93 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur n° IV, contient 214 photographies, la très grande majorité en 13 x 18 cm. 150 / 200 €

94 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur n° V, contient 290 photographies, la très grande majorité en 12 x 17 cm. 150 / 20 €0

95 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur "CORBILLARDS", contient 45 photographies, 17 x 23 cm et 13 x 17 cm. 50 / 80 €

96 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur "SLEVE", contient 81 photographies, en 17 x 23 cm. 80 / 120 €

97 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur "PARIS", contient 134 photographies, 18 x 23 cm et 13 x 17 cm. 100 / 150 €

98 **SOVEL**, Archives d'usine, Album-Classeur "DIVERS", contient 32 photographies, 18 x 23 cm et 13 x 17 cm. 50 / 80 €

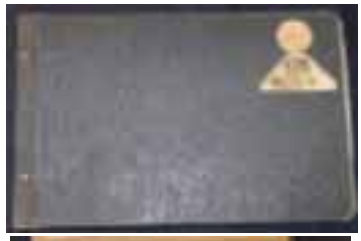
93

94

95

92

96



97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

Le « ***Sport et le Tourisme Automobile*** » est une rarissime revue de Grand Luxe. Elle est composée essentiellement de photographies de grande qualité sur les courses avec peu de texte qui rapporte objectivement et simplement les faits. La seconde partie représente une jolie région touristique.
Comme il est clairement indiqué : « *Le Sport et le Tourisme Automobile, n'est pas une revue banale, que l'on jette après l'avoir parcouru. C'est un document artistique, que l'on conserve, que l'on montre et qui, de ce fait, a un grand nombre de lecteurs* ».
Très beau document authentique et d'époque, avec de très belles photos, pour la plupart inédites.

99 **Sport et Tourisme Automobile**, Juillet 1925, "Spécial Le Mans", 80 / 120 €

100 **Sport et Tourisme Automobile**, Juillet 1926, "Spécial 24H du Mans et de Spa" 80 / 120 €

101 **Sport et Tourisme Automobile**, Novembre 1925, "Course de Côte de Gaillon", Voiture AS, BNC, Ballot... 50 / 80 €

102 **Sport et Tourisme Automobile**, Octobre 1925, "Grand semaine Automobile de Boulogne-sur-Mer", "les Routes Pavées", "les 200 miles Brooklands". 60 / 80 €

103 **Sport et Tourisme Automobile**, Août 1925, "les Grands Prix de l'ACF". 50 / 80 €

104 **Sport et Tourisme Automobile**, Juin 1925, "la Coupe et la Targa Florio", "Grand Prix d'Ouverture Autodrome Parisien", "Course de côte des 17 tournants", le "Bol d'Or". 60 / 80 €

105 **Sport et Tourisme Automobile**, Mai 1925, "Course de Côte de Château-Thierry","Tour de France Automobile". 50 / 80 €

106 **Sport et Tourisme Automobile**, Noël 1926, Salon de Paris, Course de Gometz-le-Chatel. 50 / 80 €

107 **Sport et Tourisme Automobile**, Octobre 1926, "Meeting des Routes Pavées", 11cv Georges Irat, Pneus Dunlop, ... 50 / 80 €

108 **Sport et Tourisme Automobile**, Juin 1926, "La Targa Florio", le " Bol d'Or". 50 / 80 €

109 **Sport et Tourisme Automobile**, Mai 1926, "Tour de France", "Course de côte de Château-Thierry". 50 / 80 €

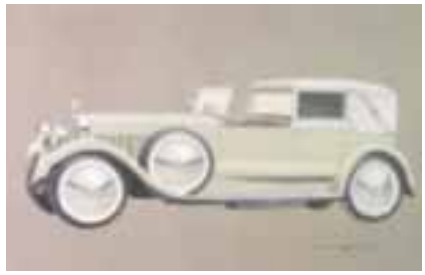
110 **Sport et Tourisme Automobile**, Mars 1926, "Paris-Nice et Meetings Côte d'Azur". 50 / 80 €

111

112

113

114


115

116

117

118

119

120

121

122

111 **Paul Bracq,** Voisin 12 cylindres 1930, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

112 **Paul Bracq**, Hispano Suiza H6B torpédo Binder 1929, par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

113 **Paul Bracq**, Bugatti Royale type 41 coach Weymann 1929, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

114 **Paul Bracq**, Delage D8 - 23cv en coach Letourneur & Marchand 1932, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

115 **Paul Bracq**, Hispano Suiza H6C 46cv carrosserie transformable Binder 1930, par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

116 **Paul Bracq**, Renault 40cv en coupé de ville 1926, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

117 **Paul Bracq**, Peugeot 18cv Sans Soupapes Faux Cabriolet 1928, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

118 **Paul Bracq**, Panhard & Levassor 6DS 1930, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

119 **Paul Bracq**, Isotta Fraschini 8A 1930, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

120 **Paul Bracq**, Rolls Royce Phantom I coupé chauffeur 1928, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

121 **Paul Bracq**, Mercedes-Benz SS cabriolet 1928, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

122 **Paul Bracq**, Cadillac V12 roadster 1930, affiche par les ateliers Graphiques de Neuilly, 52 x 43 cm. 40 / 60 €

123

124

125

126

127

128

129

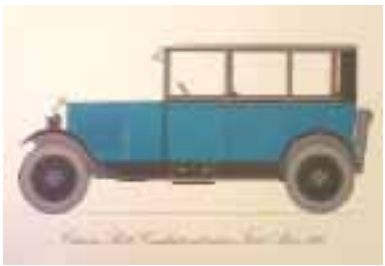
130

131

132

133

134


135

136

137

138

123 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une De Dion Bouton Vis-à-Vis de 1901, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

124 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Pope de 1907, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

125 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant la Ford "999" course de 1902, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

126 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Alfa Romeo 6c1750 de 1933, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

127 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Peugeot type 63 de 1904, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

128 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Bianchi 15/20 HP de 1906, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

129 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Fiat Grand Prix de 1907, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

130 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Lancia Theta 1913, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

131 **Edition Pininfarina 1967**, affiche représentant une Austin 15 HP de 1910, 49 x 34 cm. 40 / 60 €

132 **Affiche** représentant une Citroën 5 CV de 1922, éditée par le service Relations Publiques de la marque dans les années 70, 49 x 32 cm. 40 / 60 €

133 **Affiche** représentant une Citroën C 6 Familiale de 1931, éditée par le service Relations Publiques de la marque dans les années 70, 49 x 32 cm. 40 / 60 €

134 **Affiche** représentant une Citroën type A de 1919, éditée par le service Relations Publiques de la marque dans les années 70, 49 x 32 cm. 40 / 60 €

135 **Affiche** représentant une Citroën B12 de 1926, éditée par le Service Relations Publiques de la marque dans les années 70, 49 x 32 cm. 40 / 60 €

136 **Affiche** représentant une Citroën "Traction Avant" de 1934, éditée par le service Relation Publique de la marque dans les années 70, 49 x 32 cm. 40 / 60 €

137 **Grand Prix de Lyon**, bel exemplaire de la Rétrospective de 1974 pour le cinquantenaire de l'apparition de la Bugatti 35 lors de ce Grand Prix, 40 x 53 cm. 40 / 60 €

138 **Amusant dessin** non signé représentant un couple d'amoureux sur le chemin du bonheur, vers 1912, 27 x 36 cm. 80 / 120 €

139 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une Alfa Roméo aux 24H du Mans, 70 x 100 cm. 40 / 60 €

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

140 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une Lorraine-Dietrich, une Chenard & Walcker aux 24H du Mans, 70 x 100 cm. 40 / 60 €

141 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une voiture de course en pleine vitesse 70 x 100 cm 40 / 50 €

142 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une voiture de course type Gordini avec représentation des principaux Grands Prix Français, 70 x 100 cm. 40 / 60 €

143 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une Bugatti 57G, une Gordini, une Delage, une Alfa Romeo aux 24 H du Mans, 70 x 100 cm. 40 / 60 €

144 **Affiche** décorative de Géo HAM représentant une Bugatti 35 en course rattrapant une Delage en 1926, contresignée par Maurice Trintignant, 70 x 100 cm. 40 / 60 €

145 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction de l'affiche originale de Falcucci, représentant une Renault genre 40cv, éditée pour le service Relations Publiques de Renault, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

146 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction d'une affiche originale représentant une Renault genre 40 cv, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

147 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction de l'affiche originale de Falcucci, représentant une Renault 40 cv Sport, éditée pour le service Relations Publiques de Renault, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

148 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction d'une affiche originale représentant la gamme Renault, éditée pour le service Relations Publiques de Renault, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

149 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction de l'affiche originale de Falcucci, représentant une Renault genre 40 cv, éditée pour le service Relations Publiques de Renault, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

150 **Affiche** numérotée 281/1000, reproduction de l'affiche originale de Falcucci, représentant une Renault genre 40 cv, éditée pour le service Relations Publiques de Renault, 50 x 75 cm. 40 / 60 €

151 **De Dion-Bouton**, superbe et exceptionnelle photographie encadrée montrant le Tracteur De Dion à vapeur avec sa remorque et le Marquis De Dion à l'arrivée du Paris-Rouen en 1894, considérée comme la première course automobile au monde, 60 x 33 cm. 150 / 200 €

152 **COGNÉE DE SEINE**, très rare marque automobile Lyonnaise, un radiateur avec son badge émaillé. 100 / 150 €

153 **PHILOS**, célèbre marque automobile Lyonnaise, un radiateur avec son badge émaillé. 100 / 150 €

154 **CHENARD & WALCKER**, radiateur. 150 / 200 €

151

152

153

154

Osenat 6 novembre 2011

AUTOMOBILES
de Collection

Osenat 6 novembre 2011

201
1938 SIMCA Cinq Découvrable
€ 6 000 / 8 000

N° de châssis 32149
Carte grise française

L'année 1936 n'est pas seulement cellle de la création des « Congés Payés ». C'est aussi cette année là qu'une merveilleuse petite voiture voit le jour.

La Simca Cinq est officiellement présentée le 10 mars 1936 à l'usine de Nanterre. Il s'agit de la version française de la première Fiat 500 qui restera dans les annales comme la « Topolino ».

C'est le génial Dante Giacosa qui est le « père » de cette voiture. L'ingénieur Giacosa, qui a fait toute sa carrière chez Fiat, est considéré comme l'un des plus importants concepteurs d'automobiles. Bien qu'étudié et mise au point en Italie par Fiat, c'est la version française qui fut présentée en premier près de trois mois avant le lancement de son équivalent en Italie.

L'objectif de cette voiture était simple : transporter deux personnes pour un tout petit prix. Pour cela une petite voiture suffit, les dimensions sont donc très contenues et le poids est faible. La voiture mesure 3,21 m pour 1,27 m de largeur et pèse simplement 535 kg. Le moteur est un petit 4 cylindres de 569cc à soupapes latérales développant 13cv, la boîte de vitesses a quatre rapports.

Economique, c'est sous le contrôle de l'Automobile Club de France que le trajet Paris-Madrid et retour (2 500 km) est effectué avec une consommation de 3,624 litres d'essence par 100 km. A l'épreuve du "Bidon de 5 litres", elle effectue 160,460 km à la moyenne de 55 km/h soit une consommation de 3,1 litres d'essence par 100 km. Un slogan publicitaire logique apparait : "La Simca 5, un appétit d'oiseau".

Lors de son lancement, il n'existait qu'une version entièrement tôlée, mais dès le Salon de Paris 1936, une version « Luxe » découvrable avec finitions améliorées est présentée. La voiture est bien née avec ses suspensions avant indépendantes, ses freins hydrauliques et son équipement électrique en 12 volts. Elle a tout d'une grande !

Amédée Gordini s'est penché sur cette intéressante petite voiture pour la faire courir. Il développa une version compétition qui s'imposa notamment 3 fois de suite dans sa catégorie aux 24h du Mans en 1937, 1938 et 1939.

Unanimement reconnue comme très mignonne, fiable et confortable, cette jolie petite voiture eut un succès européen important.

L'exemplaire de la vente est une « Luxe Découvrable », la plus désirable des deux versions disponibles. Cette Simca 5 a été repeinte il y a une dizaine d'années. Le carburateur et le radiateur ont été récemment changés. L'intérieur est comme on l'aime, dans son jus d'origine. Les intérieurs bien conservés sont souvent le signe d'une voiture qui fut appréciée et soignée. Intéressante petite voiture, avec une bouille inimitable, les Simca cinq sont très attachantes. S'il faut en avoir qu'une seule, alors la découvrable est la plus agréable.

202
1914 ULTIMA-LYON Type A
€ 9 000 / 12 000

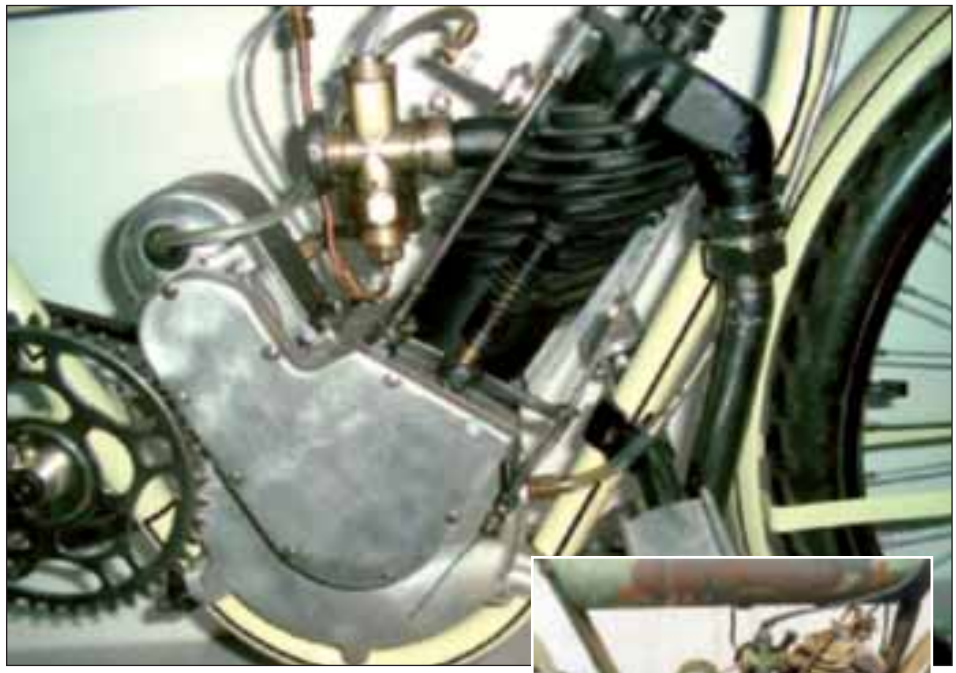
N° moteur 349
Carte grise française

C'est un artisan mécanicien de la Croix Rousse, Monsieur Deronzière, qui est à l'origine de la marque Ultima-Lyon. Il dépose son brevet de moteur pour bicyclette, le 6 avril 1906. Deux ans plus tard, il vend son brevet à Eugene Billion. Ce dernier y apportera des améliorations et fondera finalement la marque Ultima en 1914. A part la fonderie, la magnéto, des accessoires et les pneus, Ultima construisait tout. Cadre, usinage, tout était fait à Lyon, Ultima n'était pas un assembleur quelconque mais un vrai constructeur. Le premier modèle, le type A, sans boîte à vitesse, est équipé d'un monocylindre à soupape d'admission en tête avec allumage par magnéto.

L'exceptionnel exemplaire de la vente est un des très rares exemplaires survivants. Entièrement restauré, il a excessivement peu servi, car il est positionné en bonne place dans le salon du propriétaire depuis qu'il est terminé.

Récupéré complet, il a été entièrement démonté et tout a été révisé ou refait. Lors du démontage, le vilebrequin a dévoilé ses marquages internes comme EB Lyon, EB comme Eugène Billion. Avec son réservoir « entre-tube » et ses pneus à talons, c'est un témoin de l'époque avec une très belle mécanique.

En excellent état de présentation, ce type A est une rareté lyonnaise qu'il convient de réserver à un amateur.



L'état de la motocyclette avant restauration

203
1924 HOTCHKISS 12 CV Type AM
€ 40 000 / 55 000

A l'origine fabriquant d'armes et de munitions avec notamment le canon de 75, la société Hotchkiss a dignement représenté la France dans la construction de voitures de qualité de 1904 à 1955. La marque aux canons croisés est reconnue pour la robustesse et la fiabilité de ses mécaniques. L'usine était basée à Saint-Denis, dans le nord de Paris.

Après la grande guerre, Hotchkiss va intelligemment se positionner dans un créneau peu fréquenté. Il faut savoir que la plupart des marques fournissaient ou des voitures de 8 à 10 cv ou des 15 à 20 cv. C'est presque pour combler un vide qu'Hotchkiss prend d'assaut les 12-13 cv avec son modèle baptisé AM et obtiendra un énorme succès commercial. Son moteur quatre cylindres à soupapes latérales de 2 413 cc est réputé « increvable » et très vaillant, « avalant » les km sans aucune souffrance.

La 12cv Hotchkiss est devenue en très peu de temps une référence. La clientèle, plutôt bourgeoise, aimera surtout sa qualité de construction, son confort et sa discrétion. Le modèle AM sera la voiture phare de la marque de 1923 à 1925 et l'AM2 lui succèdera de 1926 à 1933.

C'est au modèle AM que l'on doit le célèbre slogan « la marque du juste milieu » qui ne quittera plus Hotchkiss jusqu'à l'arrêt de la production des voitures de tourisme. Sportivement, le modèle s'est imposé lors de nombreuses épreuves routières en 1924 et 1925.

Le châssis numéro 9 058 a appartenu durant plus de 40 ans à la célèbre collection suisse de Jean Tua. Cette importante collection fut longtemps exposée dans un musée situé dans le centre de Genève. Lorsque nous avons vendu cette collection, elle retourna en France.

Notre voiture est équipée d'une très belle carrosserie d'origine en torpédo « usine ». Cette carrosserie présente de bonnes dimensions avec un double pare brise et deux strapontins à l'arrière. Robuste est bien construit, le châssis est équipé de quatre gros freins et de roues à rayons type RAF en 820 x 120. La sellerie est en bon état de conservation d'origine, le capotage a été refait. Le tableau de bord est splendide et complet. Le volant et les pédales ne sont pas usés par les seuls 15 000 kilomètres que la voiture semble avoir réellement parcouru depuis sa sortie d'usine.

Ce modèle représente une des valeurs sûres des années 20/25. C'est un modèle qui a fait ses preuves et qui ne déçoit pas. Agréable et confortable, une Hotchkiss AM est une voiture puissante qui invite à voyager, quelque soit la distance. Très spacieuse, la voiture ne sera jamais avare de place pour les bagages ou les amis. C'est certainement la voiture idéale pour les rallyes.

N° de châssis 9 058
Carte grise française

204

1937 RENAULT Primaquatre Ex-Robert Avignon

€ 5 000 / 7 000

N° de châssis 808 026
Carte grise française

Le nouveau modèle Renault Primaquatre est présenté au printemps 1931, après le Salon de Paris qui ne fut qu'un rendez vous manqué car la nouvelle voiture 11cv n'était pas encore prête. Jusqu'à sa présentation, la gamme 4 cylindres se limitait à un seul modèle. La Primaquatre est aussi la première de sa gamme à porter un vrai nom, les 6 et 8 cylindres en portaient déjà un. En 1936, le châssis s'allonge avec un empattement qui passe de 2,65 m à 2,86 m.

Notre Renault Primaquatre est un modèle 1937, elle possède la très aérodynamique calandre en V, la malle bombée, les roue à voile ajouré « petits trous » et le moteur « 85 » de 2,4 litres, caractéristiques lancées au salon 1936. La publicité était sans équivoque : « les nouvelles 4 cylindres Renault 1937, sont supérieures à toutes les voitures du même prix et coûtent moins cher que toutes les voitures de même classe ». La Prima, c'est le confort et une vitesse annoncée de 120 km/h.

Cette Primaquatre possède plusieurs particularités dont la première est d'avoir été achetée neuve par le célèbre artiste Robert Avignon ami personnel de Louis Renault. Peu utilisée, son état d'origine est incroyable avec un intérieur, sellerie et moquettes, non seulement de grande qualité mais également très bien conservé. La conduite est à droite avec le volant en décoration faux bois comme le tableau de bord, une demande spéciale de monsieur Avignon. L'usure des caoutchoucs de pédales et des tapis montre un faible kilométrage d'origine, d'où le très bon état général de cette « conduite intérieure grand luxe ». Classique berline avec malle de la fin des années 30, ayant succombée à la mode aérodynamique, notre Primaquatre est historique et demande une remise en route mais n'est surtout pas à restaurer, c'est une voiture émouvante et très attirante.

205
1931 BSA S 31-10 Sloper 500
€ 14 000 / 16 000

N° Y72471
Carte grise française

La Birmingham Small Arms Company (BSA) a été fondée en 1861 comme une manufacture d'armes et se lança dans la fabrication de vélos dès 1880. Elle fabriqua sa première moto en 1903 et sa première voiture en 1907. En peu de temps elle est devenue la plus célèbre marque mondiale de motos anglaises.

L'exemplaire présenté est une des plus célèbres motos des années 30. Il s'agit d'un modèle S31-10 avec son très beau moteur de 493 cc à soupapes en tête et échappement double. Le positionnement incliné du moteur vers l'avant est appelé « Sloper », il permet d'avoir une position de pilotage surbaissé. Parmi les 18 modèles de la gamme BSA en 1931, seuls 6 sont des « Sloper ».

L'exemplaire proposé a été entièrement restauré, son état de fonctionnement et de présentation est décrit comme parfait par son actuel propriétaire.

C'est une machine emblématique des années 30', une sportive incontournable au design particulièrement réussi.

206

1923 BERLIET 12 CV Type VH " Le Mans"

€ 20 000 / 25 000

La première édition des 24 Heures du Mans eut lieu en 1923. C'est la voiture Chenard & Walcker 3 litres qui établit le premier record de la distance sur ce circuit en parcourant 2 209,536 km.

Parmi les engagés se trouvait une Berliet 12 CV du type VH portant le numéro 12, immatriculée 5456-C-4 et pilotée par le suisse Edouard Probst et le français « Redon ». Cette voiture se comporta brillamment, terminant à la 19e place, à égalité avec la Lorraine-Dietrich B3/6 de Bloch-« Stalter », dans le classement à la distance en parcourant 1519,056 km et apparemment sans changer de pneus. Pour l'anecdote, cette Berliet termina devant la Bugatti pilotée par Louis Pichard et René Marie. Les voitures classées furent au nombre de 30. Une autre Berliet 12 CV type VH avec le numéro 13 participait à cette même édition, pilotée par l'équipage Jacquot et Ribail, mais abandonna après 44 tours.

Le numéro 5456 C4 a été attribué dans le département du Rhône en 1923, l'autre Berliet était immatriculée 5455 C4, on peut donc supposer que c'est la marque qui participait officiellement.

La Berliet type VH est équipée d'un moteur de quatre cylindres de 2 617 cc. La course du piston assez longue, 130 mm, lui donnait un couple intéressant et de bonnes reprises sans changer de vitesse. La boite comportait quatre rapports et la MA. Les jantes à voile plein sont des Michelin détachables avec des pneus à talons, pour le Mans des roues à rayons furent montées, il s'agissait sans doute d'un supplément au catalogue. La Berliet type VH est le seul modèle de la marque qui peut être appelé Berliet type « Le Mans » !

Photos d'époque des BERLIET 12 CV type VH aux 24 Heures du Mans 1923

L'exemplaire présenté est l'un des rares torpédos Berliet 12cv type VH existant. Cette Berliet porte une robe rouge du plus bel effet avec sa sellerie noire. Elle se trouve en bon état de présentation et de fonctionnement. Conforme au type qui participa à la mythique course d'endurance, cette Berliet VH est à ce titre éligible pour la prestigieuse commémoration « Le Mans Classic » organisée par Peter Auto et qui se tiendra les 6/7 et 8 juillet 2012. Y verra t on la seule possibilité d'une voiture originaire de Lyon ? Nous vous offrons la possibilité d'y répondre par l'affirmative...

N° de châssis : 3964

Carte grise française

La seule voiture lyonnaise éligible pour "Le Mans Classic"

207

1931 FORD Modèle A Roadster

€ 18 000 / 24 000

N° de série 4 103 576
Carte grise française

Après l'incroyable succès du modèle T, plus de 16 000 000 d'exemplaires en 20 ans, Ford lance fin 1927 une toute nouvelle voiture en fabrication baptisée : Modèle A. Ce sera le second énorme succès pour la marque avec près de 5 000 000 de voitures produites. Elle devait être plus moderne et moins chère à fabriquer que le modèle T. Il n'y a rien de commun entre la A et la T sinon la marque. Le châssis est différent tout comme l'ensemble moteur – boite. La boite de vitesses est devenue conventionnelle avec son levier central et ses quatre rapports, y compris la marche arrière. La qualité de fabrication et la robustesse mécanique ont contribué à l'excellente réputation du modèle A. Le moteur est un 4 cylindres de 3,3 litres réputé indestructible, infatigable et vaillant. Voilà les trois qualités essentielles de ce moteur pour faire de la route sans problème. Un moteur unique, un châssis unique et une gamme très complète de carrosseries, tous les besoins étaient comblés : il y avait une Ford A pour chacun.

Il existait en France une version avec un moteur réduit à 2 litres, fiscalement étudiée pour annoncer 12 cv. Ce type A devenait alors le type AF, F comme France. Cette version est finalement bien moins plaisante à utiliser, la puissance développée étant assez faible comparée à celle du 3,3 litres.

Le modèle présenté est le plus désirable pour les amateurs, il s'agit d'un Roadster 19 cv qui a été restauré il y a quelques années. Son numéro de série indique une fabrication de novembre 1930, c'est donc bien un modèle 1931. La ligne de ce roadster est d'une grande beauté, c'est l'archétype du roadster américain des années 30'. Simple et réussie, ce design a aussi été utilisé en France comme sur certaines Bugatti.

De nos jours, le grand intérêt d'une Ford A, outre son indiscutable beauté et son aspect historique important, c'est la fiabilité du modèle et la grande disponibilité des pièces. La maintenance est facile et comme tout le monde peut le remarquer dans les rallyes : « *une Ford A, ça marche bien* »

208

1926 TERROT 250 Type M

€ 5 000 / 7 000

Cadre N° 38465
Moteur Terrot-Jap monocylindre à 4 temps de 250 cc
N° BT56415/U
A immatriculer en collection

C'est en 1887, que Charles Terrot s'installe à Dijon. Au fil des années, la marque Terrot produit des bicyclettes, des voiturettes, et bien sûr des motocyclettes. C'est dans ce dernier domaine qu'elle est entrée au firmament des marques françaises, devenant même la plus importante entreprise nationale dans ce domaine.

En 1926, Terrot est la plus grande marque française de motos. Beaucoup de machines produites étaient équipées d'un moteur 2 temps plutôt économique et pour le haut de gamme (à partir de 350 cc) d'un moteur à soupapes latérales ou culbutées. Le type M se positionne entre ces deux gammes, c'est une 250 cc à 4 temps. Trop petite pour le haut de gamme et trop mécanique pour être vraiment économique, elle n'a pas obtenu le succès escompté. Le manque de publicité à l'époque engendrera une très faible production et qui rend ce modèle introuvable aujourd'hui.

La faute en revient à son prix de vente trop élevé et aussi au manque de publicité. Et pourtant Terrot venait de remporter le championnat de France 1925 des 250 cc !

La Terrot 250 type M de la vente se présente dans un état absolument exceptionnel d'origine. Ayant certainement été très peu utilisée, elle ne présente pas d'usure notable et la compression du moteur est bonne. Mais le plus beau, reste la qualité de sa préservation. Elle a toujours été respectée et choyée. Rien ne manque, tout est d'origine : c'est fabuleux. On y voit très bien le décalcomanie de l'agent qui l'a livrée neuve, il s'agit du garage Paris-Motos Georges Fèvre situé au 79 avenue des Ternes à Paris.

Cette Terrot est une machine rarissime dans un état incroyablement émouvant. Parfaitement bien conservée, elle doit être considérée comme une œuvre d'art.

Document d'époque

209

1927 DE DION-BOUTON Type IW

€ 20 000 / 25 000

Le Comte De Dion fait la rencontre de Georges Bouton un hiver, grâce à une machine à vapeur. Ensemble ils vont fonder la marque qui allait devenir une des plus célèbres de l'histoire de l'automobile. Dès la mise au point du fabuleux petit moteur monocylindre, en 1895, la marque va prendre son essor et devenir une des références de la période fin XIX début XX^{e}. La première voiturette voit le jour mi 1899, ensuite les modèles vont s'enchainer. Après la Grande Guerre, la reprise se fait avec une gamme assez complète de 10 à 18 HP. Dès 1923, la marque présente son premier modèle équipé d'un moteur avec soupapes en tête et freins sur les quatre roues, c'est le type IW. En 1925, c'est l'apparition des « Pneu-Confort » toujours à talons mais avec un « diamètre de pneus plus important. Le radiateur devient plat et perd sa forme « coupe-vent » en 1926.

La marque n'ayant su prendre le virage de la fabrication en très grande série, comme Peugeot, Citroën ou Renault, perdra ses parts de marché et fermera définitivement la branche automobile au début des années 30.

Notre De Dion Bouton est une 10 CV équipée du moteur avec soupapes en haut, technique évoluée pour l'époque. Sa carrosserie est une élégante conduite intérieure six glaces, représentative de l'époque 1920/1930. La peinture est du plus bel effet sur cette carrosserie de luxe avec sa teinte bleu foncée. L'intérieur a aussi eu droit aux plus grands égards avec une sellerie de très belle facture en drap de laine très conforme à l'origine. De petits rideaux agrémentent les vitres pour créer une intimité quelques fois utile. Les boiseries ont été restaurées et le tableau de bord complet et d'origine possède un « Nivex », pour le niveau d'essence dans le réservoir. La voiture possède toujours ses six roues avec pneus « Confort » en 745 x 145. En supplément au catalogue, il s'agit de roues à raies bois avec montage amovible type Rudge-Withworth. Des pare-chocs, accessoires d'époque, sont aussi installés. Le bouchon de radiateur est surmonté d'une mascotte décorative.

Pour l'anecdote, cette voiture a été exposée en Corée du Sud lors de la première exposition de voitures anciennes organisée par le pays en décembre 2004. Cette manifestation est restée un excellent souvenir pour tous ceux qui ont eu la chance d'y participer.

Entièrement restaurée à partir du châssis, tout a été revu, révisé, refait ou changé, il y a quelques années au cours de sa grande remise en état, ce type

La voiture de la vente exposée en Corée du Sud en 2004

IW est resté très conforme à l'origine. Il se trouve sans conteste dans un très bel état général de fonctionnement et de présentation.

Marque prestigieuse, modèle très intéressant, carrosserie confortable et représentative de l'époque, superbe état général, notre De Dion Bouton est une voiture qui mérite assurément une place de choix dans une belle collection.

N° de série 14 225

Carte grise française

210
c1927 DELAGE type DI
€ 12 000 / 18 000

N° de châssis 19535
Carte grise de collection

Louis Delage, ingénieur des Arts et Métiers, se lance dès 1905 dans la fabrication d'automobiles en utilisant le moteur De Dion comme tant d'autres. Dès le début, il s'oriente vers la compétition et se forge une belle réputation en très peu de temps. L'apparition des 6 cylindres, la qualité de fabrication et le positionnement commercial de la marque tirent Delage vers le haut de gamme.

En 1921, c'est l'ingénieur Charles Planchon, un Gad'zart d'Angers, qui étudiera la toute nouvelle 11HP Delage, le type DE. C'est une voiture bien née, avec ses quatre roues freinées et sa boîte à vitesses à 4 rapports + MA accolée au moteur, elle a tout des grandes voitures ! En 1923, on la verra même au départ de la première édition des 24 Heures du Mans.

Mais dès le 8 août 1923, Louis Delage annonce à tout son réseau qu'il ne prendra plus de commandes de la 11 HP type DE car sa remplaçante est opérationnelle et plus moderne, c'est la DI. La Delage 11HP type DI châssis n°12226 venait juste d'être réceptionnée par le service des mines.

Ce nouveau modèle présente un moteur avec les soupapes en tête et un vilebrequin sur cinq paliers au lieu des soupapes latérales et des trois paliers.

Plus coupleux, plus puissant, il est plus agréable à utiliser.

Le moteur présentait à ses débuts quelques tares qui ont été vite corrigées et le modèle DI deviendra un très grand succès pour la marque. Sa production fut la plus importante de toute l'histoire Delage. Fin 1924, Henri Petit pour La Vie Automobile fit un essai remarquable parcourant les 800 km d'un Paris-Aubusson et retour. Sa vitesse maximum sur l'essai ressortait à 93 km/h et sa consommation n'était que de 13,5 l/100 km.

Il atteignit une moyenne de 70 km par heure entre Paris et Montargis ce qui est tout simplement remarquable pour l'époque et encore plus remarquable aujourd'hui par la même route même avec une voiture moderne !

Comme on pouvait le lire dans la Pratique Automobile « acheter une Delage, c'est prendre une espèce d'assurance contre toute espèce d'ennui ».

L'exemplaire présenté appartient à la même collection depuis plus de 20 ans.

Cette belle Delage a été restaurée et se présente dans un bel état général. A

l'intérieur la sellerie en drap de laine a été entièrement refaite. Le moteur a lui aussi été entièrement refait et son rodage n'est pas encore terminé. Sa carrosserie « conduite intérieure » est bien équilibrée et comporte quatre places. Sa principale originalité est l'inclinaison importante de son pare-brise lui donnant un côté très « sport ». Il faut aussi souligner la présence de deux roues de secours. Les voitures fermées permettent de voyager plus confortablement et sans fatigue. Plus difficile à construire, les berlines étaient aussi plus chères que les torpédos.

La direction est positionnée à gauche, ce qui est plutôt rare, la plupart des Delage ont la direction à droite mais en fait c'était au choix du client et sans supplément.

Sur les 9 284 exemplaires fabriqués entre 1923 et 1928, il en survivrait environ 250. La Delage de la vente n'est pas seulement une très élégante voiture, c'est aussi une rareté.

Une Delage est une voiture bien construite et de grande qualité, en posséder une est un privilège.

211
1922 CITROËN Type B2 Luxe
€ 15 000 / 18 000

N° de châssis 62 371
Carte grise française

Dès la fin de la guerre, en avril 1919, l'industriel André Citroën annonce dans la presse sa première voiture. C'est une 10 HP économique mais elle est vendue complète avec éclairage et démarrage électrique, une première à l'époque. C'est l'ingénieur Jules Salomon qui est à l'origine de ce modèle, ce n'est pas un inconnu puisqu'on lui doit aussi la célèbre voiture Le Zèbre. Mais c'est en 1920 que l'aventure industrielle prend son réel envol avec ce type A qui est selon la publicité « *la première voiture française de grande série* ». Dès 1921, la relève est assurée par un nouveau modèle, la B2. Très similaire au type A, ce nouveau modèle est plus puissante et un ventilateur améliore le refroidissement. Les angles du bas des portes sont adoucis. La carrosserie torpédo est disponible en quatre versions : le modèle « série », la version « Luxe » respectivement proposées à 13 900 et 15 500 francs. En haut de la gamme, les versions « Sport » et « Tourisme Luxe » sont vendus au même prix à 17 000 francs. Le succès sera énorme avec près de 100 000 exemplaires toutes carrosseries confondues.

La Citroën B2 de la vente est un modèle haut de gamme, une torpédo « Tourisme Luxe », équipé d'un avertisseur sonore électrique et du pare brise à double articulation avec montants nickelés. Entièrement restaurée à partir du châssis, cette B2 de luxe se présente dans un excellent état général. Toute la sellerie, y compris la capote, est classiquement noire et présente une belle qualité. Les roues sont conformes à l'origine avec des pneumatiques à talons en 710 x 90. Deux roues de secours sont positionnées à l'arrière. Tous les pneus, des Michelin « gamme collection », sont récents. Tout le nickelage a été refait. La mécanique a bien sûr subi les mêmes attentions. Le fonctionnement est simple et fiable quelque soit la saison. Il est très rare de trouver une telle qualité de restauration sur une B2. La disponibilité des pièces et la simplicité de sa construction sont deux excellents arguments pour porter son choix sur cette voiture. La réputation des Citroën B2 n'est plus à faire et comme à l'époque, on peut dire du modèle qu'il est robuste, vaillant, infatigable et économique à l'usage et à l'entretien.

Maniaque, l'actuel propriétaire a prodigué de très bons soins à sa voiture, ce qui nous permet de vous présenter cette torpédo « Tourisme Luxe » dans un excellent état général.

212

1924 BERLIET type VTB « électrique » 39 volts

€ 6 000 / 9 000

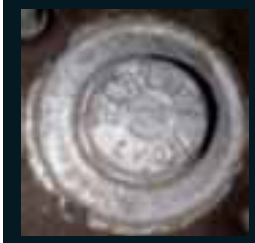
Camille Jenatzi fut le premier homme reconnu pour avoir dépassé le 100 km/h en 1899, cet exploit fut réalisé avec un véhicule électrique baptisé la « Jamais Contente ».

La maison lyonnaise SOVEL (société des véhicules électriques) s'était fait une spécialité de ce type d'énergie. Des années 20' aux années 60', elle réussit à vendre un grand nombre de véhicules avant de fermer définitivement ses portes.

Très peu de gens savent que la grande firme lyonnaise Berliet a construit des véhicules propulsés par un moteur électrique, excessivement peu d'après les informations. Cette énergie qui est redevenue à la mode propose quelques avantages intéressants comme le silence de fonctionnement, la non émission de gaz d'échappement, la considération pour le véhicule d'être considéré comme propre et écologique,… En vérité, ce qui se dit aujourd'hui se disait déjà dans les temps anciens.

L'exemplaire présenté est un rarissime petit utilitaire équipé d'un moteur électrique à courant continu de 39 volts. La carrosserie de corbillard ou fourgon mortuaire qui équipe ce châssis est parfaitement bien réussie et fort élégante. En fait, elle ne manque pas de charme du tout. Sa charge utile de 300 Kg lui permettait d'emmener un cercueil sans problème et dans un grand silence. Le cortège qui suivait le plus souvent à pied ne prenait aucun gaz d'échappement, ce qui était plutôt bien. La vitesse maximale de 22 km/h était largement suffisante pour l'utilisation demandée, la documentation annonçait une autonomie de 80 km.

Totalement d'origine et jamais modifié depuis sa sortie d'usine, ce fourgon a été commandé et livré neuf à la ville de Villeurbanne dans la proche ban-



À immatriculer
en collection

Deux exemplaires
connus

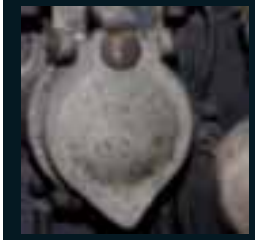
lieue Lyonnaise comme en témoignent les armes de cette ville apposées sur les deux faces latérales.

Les batteries sont absentes, les coffres devant les contenir sont situés de chaque coté sous les marche-pieds, dans la partie arrière et sous le capot avant. Tout le système électrique semble bien complet. Une petite plaque émaillée située sur le tableau de bord indique le numéro 2. Il subsiste une partie de la décoration d'origine. Des porte-bouquets ou couronnes se trouvent de chaque coté à l'arrière et quatre porte plumeaux sont situés sur le toit. Très émouvant, c'est un véhicule très sain et bien conservé qui invite tout un chacun au recueillement.

Il existe un autre exemplaire totalement identique mais complètement restauré, il se trouve dans la collection de la fondation Berliet. Un badge émaillé et un monogramme Berliet semble avoir été ajoutés pendant la restauration, il n'apparaissent pas sur la photo d'avant restauration. Notre exemplaire est dépourvu de marque apparente. Il est vrai que dans les instants de l'utilisation de ce fourgon, la discrétion se veut absolue.

Nous savons donc qu'au moins deux exemplaires ont été fabriqués. Notre exemplaire est l'un des très rare véhicules électriques d'avant guerre entre des mains privées.

L'électricité est une énergie présentée comme étant nouvelle, c'est l'avenir ! Et comme toujours, l'avenir a aussi son histoire !



213

c1935 PANHARD & LEVASSOR 16 CV X73 CS Special " Vulus "

€ 15 000 / 20 000

N° de châssis 98.892
Carte gris française

Panhard & Levassor, la doyenne des marques françaises s'est établit à Ivry à la fin XIXe. Synonyme de grand luxe, la marque reste fidèle au moteur sans soupapes à l'aube des années 30 et conserve le moteur 6 cylindres présenté au Salon de 1926. En revanche, le châssis contre-coudé à l'avant et à l'arrière, permet de surbaisser les carrosseries. Le nouveau modèle s'avère souple et silencieux en utilisant un système de roue libre.
Henri Bidon la décrivait : « Il est des automobiles émouvantes à regarder, avec leur museau long, leur dessin équilibré et ces lignes fuyantes qui, au repos sont déjà de la vitesse».
Les Panhard avec leurs petites glaces bombées sur chaque côté du pare-brise ont assuré à Panhard de 1930 à 1936 un des plus grands succès de son histoire. Elles ont été primées dans de nombreux concours d'élégance (Deauville, La Baule, Biarritz, Le Touquet…). Grâce à ses vitres latérales, Panhard soutenait que la vision était panoramique sans angles morts d'où le nom de « Panoramic ».
Ces modèles étaient utilisés par le Roi du Maroc, Léon Blum, l'actrice Marie Dubois…
Le modèle présenté est l'une des rares « Panoramic » qui soit arrivée jusqu'à nous. Le type mines du châssis est X73, c'est donc le modèle catalogué CS Spécial avec un moteur six cylindres de 2 861 cc et une distribution par chemises louvoyantes. Les avantages de ce type de moteur sont principalement le silence de fonctionnement et le couple disponible dès les plus bas régimes d'où une grande souplesse. La fabrication du châssis X73 s'est étalée de septembre 1934 à juin 1938, mais avec 91% de la fabrication en 1935/1936.

Exceptionnel : 18 ballerines sur le toit d'une "Vulus"

La chanteuse, Marie Dubas, avec sa "Vulus" et ses bagages

Sa carrosserie est la spacieuse conduite intérieure quatre portes et six glaces qui peut accueillir confortablement sept personnes, dont deux sur strapontins. Le nom de code de cette carrosserie est « Vulus ». C'est la Maison Delaugère à Orléans qui se chargeait de la fabrication des carrosseries selon une technique innovante du « tout acier ». Les plaques du carrossier sont situées de chaque côté de la voiture. Cette carrosserie a équipé seulement 278 châssis soit environ 17 % du total. Elle est beaucoup plus rare que la berline 4 glaces.

Les plaques d'immatriculation de la voiture datent de 1954 et il est probable que peu de personnes l'ont possédée. Cette « Vulus » a été repeinte, suite à une restauration qui a été entreprise mais qui n'est pas encore terminée (cause décès). La sellerie a été refaite et est très conforme à l'origine tout comme les moquettes arrière. Il reste le ciel de toit et les garnitures latérales à finir. En ce qui concerne la carrosserie, il reste du remontage à faire. La mécanique n'est pas bloquée et semble ne jamais avoir été touchée, ce qui est un bon signe. La peinture est à reprendre sur certaines parties des ailes. C'est une voiture éminemment intéressante, prestigieuse et rarissime. Le fonctionnement des ces Panhard & Levassor sans soupapes est très envoûtant.

Quelques fois au rallye de l'association des clubs de marques, il est possible d'en voir rouler. La voie arrière large et une hauteur totale finalement faible donnent une bonne assise, un côté « trapu » et finalement assez moderne que les autres marques ne proposaient pas. Très douces, elles se contrôlent facilement et une fois au point se révèle d'une fiabilité exemplaire. C'est une voiture hors norme.

214

1934 BENTLEY 3,5 L Cabriolet

€ 60 000 / 70 000

Walter Owen Bentley présenta son premier châssis, une belle et sportive 3 litres, en 1919. L'histoire de la marque s'écrivit surtout sur les circuits grâce aux Bentley Boys qui donnèrent à la marque une image sportive de première importance. Bentley remporta toutes les éditions des 24 heures du Mans entre 1927 et 1930 avec un formidable tir groupé aux 4 premières places en 1929. Durant cette première période, les modèles, tous réussis, furent peu nombreux : les 3 et 4 ½ litres avec un moteur à 4 cylindres, et les 6 cylindres de 4, 6 ½ et 8 litres. Hélas, les retombées du Krach de Wall Street de 1929 vont plonger l'Europe dans une crise et WO Bentley sera contraint de vendre sa marque à Rolls Royce à la fin de l'année 31. C'est fin 1933 que la première Bentley construite à Derby voit le jour, c'est la 3 ½ Litres. Basé sur la Rolls Royce 20/25, le moteur est plus puissant et alimenté par deux carburateurs. Les accélérations et la vitesse de pointe sont supérieures à celles de la Rolls. WO Bentley, resté comme pilote-essayeur de prestige, donnera même son aval sur ce nouveau modèle. C'est à la 3 ½ L que l'on doit le célèbre slogan « The Silent Sport Car », « la voiture de sport silencieuse ».

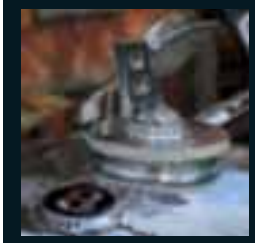
1 177 châssis furent construits jusqu'à son remplacement par la 4 ¼ Litres en 1936 alors que la production de la Rolls Royce 20/25 atteignit les 3 827 exemplaires.

Quelques succès sportifs ont émaillé la carrière de la 3 ½ L comme la seconde place de Mr Hall au Tourist Trophy en 1934 à 17 secondes du vainqueur, exploit réédité en 1935. Hall s'inscrivit aussi aux Mille Miglia mais ne pris pas le départ. La Bentley 3 ½ est de ce fait éligible à la commémoration annuelle de cette course mondialement célèbre qui se court sur route ouverte. La Bentley 3 ½ L est l'une des plus sportives des voitures de luxe.

Notre Bentley 3 ½ L fut commandée par le Major Burman de Kensington et carrossée par Hooper en « conduite intérieure sport ». Livrée en août 1934, la voiture est très vite envoyée aux Indes. Après la guerre, cette Bentley est rapatriée en Angleterre et envoyée à la fin des années 40 chez Swallow Coachbuilding Company. C'est ce carrossier qui l'équipa de la très belle carrosserie Cabriolet 3 positions qui est toujours sur le châssis. La peinture, en deux tons Bordeaux et noire, se marie très bien avec la sellerie en cuir rouge d'origine agréablement patinée. La capote a été remplacée, il y a quelques années et se trouve en très bel état. Certains chromes comme les pare-chocs viennent d'être refaits. En 2002, le moteur a subi une très importante révision incluant le changement des pistons et des soupapes, la rectification du vilebrequin, etc… Le dossier contient toutes les factures. Détail intéressant, la voiture porte toujours son numéro d'immatriculation d'origine !

C'est assurément un très élégant cabriolet Bentley avec son long capot et son coffre très pratique. Il se trouve entre les mains du même amateur depuis une vingtaine d'années et a régulièrement participé à des rallyes notamment en France et toujours par la route.

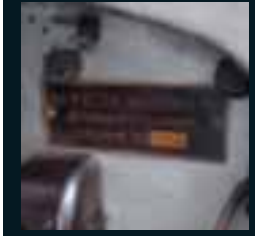
Cette Bentley 3 ½ L respire le bon état de santé et donnera du plaisir à son prochain propriétaire qui pourra l'utiliser selon les circonstances avec sa capote fermée tel un coupé, en Milord comme lors des concours d'élégance ou ouverte en cabriolet. Fiables, rapides et confortables, les Bentley 3 ½ L sont d'excellentes voitures.



N° de série B-97-BL

Titre de Circulation Communautaire

Intérieur d'origine
Carrosserie Cabriolet
Mécanique refaite
Capote récente
Fiable et agréable



215
c1922 SCAP Type Y Sport
€ 23 000 / 28 000

La SCAP n° 15 aux 24 Heures de Mans 1927

Moteur n° 829
Carte grise française

La **S.C.A.P.** est une création des Messieurs Launay et Margaria dès 1912. Derrière ce sigle se cache la Société de Construction Automobile Parisienne. En se fournissant chez les meilleurs fabricants pour chaque élément constitutif d'une voiture, la marque était en mesure de produire une automobile de qualité. Avec sept modèles en 1914, la gamme était plutôt large et comprenait des modèles de 8 à 15 HP tous équipés de moteur Ballot.

Pendant la grande guerre, SCAP fabriqua des moteurs d'avions sous licence Hispano-Suiza. La fabrication des automobiles se poursuivait avec en parallèle la fourniture de moteurs « maison » à d'autres firmes comme BNC, Rally, Tracta, Ryjan,… D'ailleurs la marque est bien plus célèbre pour ses moteurs que pour ses voitures même si elle participa aux 24 heures du Mans en 1927 terminant à une excellente 4ème au général et 1ère de la catégorie 1 500cc. Lors de l'édition suivante les deux voitures engagées abandonnèrent. On vit aussi les SCAP aux 24 Heures de Montlhéry (1re en 1500), au Bol d'Or ou encore aux 24 heures de Spa.

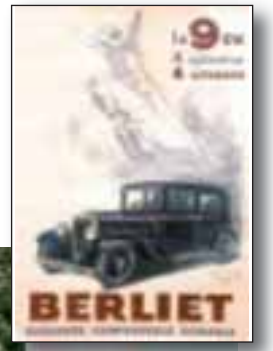
Le modèle présenté est équipé d'un très beau moteur à arbre à cames et soupapes en haut comme on le disait à l'époque. Le châssis est léger tout comme la carrosserie qui est très sport avec simplement deux places sans porte. La structure entoilée de la carrosserie est typique de la recherche de performances. Le réservoir à essence est positionné à l'arrière ainsi que les deux roues de secours. L'absence de freins sur l'essieu avant et les leviers de freins à main et de changement de vitesses décalés à droite du châssis nous permettent de dater cette voiture du tout début des années 20, certainement 1919/1923. Les roues fils sont démontables avec des moyeux Rudge et les pneus Michelin sont à talons.

Avec une restauration d'il y a quelques années, son état général est toujours très satisfaisant. Propriété d'un mécanicien spécialisé dans les voitures sportives allemandes, cette SCAP est bien au point et régulièrement entretenue. Fréquemment utilisée, on a pu voir ses prestations sur plusieurs manifestations commémoratives de courses de côte.

L'actuel propriétaire ayant découvert qu'une SCAP avait participé aux 24 Heures du Mans à l'époque, il demanda à l'organisateur si sa voiture pouvait participer à l'exceptionnelle commémoration bi-annuelle « Le Mans Classic », il eut le plaisir de recevoir une réponse affirmative.

La marque est rare : très peu de voitures sont connues, cet exemplaire est rapide car très léger, le moteur est noble avec son arbre à cames en tête. Il n'y a pas de doute on est bien en présence d'une sportive qui, de part sa bonne condition physique, fera plaisir à son prochain propriétaire.

216
1930 BERLIET Type V I L
€ 5 000 / 7 000



N° de série 37439

Voiture légère, la publicité indiquait que la Berliet 9 CV était la plus élégante et la plus confortable. Toute une gamme de carrosseries confortables et bien finies était disponible de la familiale berline 4 portes au léger roadster 2 places. La faible consommation et le confort étaient les deux autres arguments de vente.

La Berliet 9cv présentée provient du département du Rhône. Ce qui est superbe sur cette Berliet est son état de conservation d'origine. Toujours soignée, elle a traversé les années pour arriver jusqu'à nous avec son intérieur, sa mécanique et sa peinture d'époque. Pare-brise et radiateur sont encore verticaux, et donnent tout son aspect classique à cette carrosserie. Avec son moteur quatre cylindres de 1500 cc, cette Berliet représente le modèle phare des années 30 de la marque de Vénissieux. Bien construite, fiable et robuste, la mise en route du moteur avec une dynastar est totalement silencieuse. Ce système de mise en route était l'apanage des prestigieuses Voisin et des Panhard & Levassor.

L'intérieur est très bien conservé et ne nécessite pas d'intervention tout comme la carrosserie. Ce qui est difficile, avec une voiture non restaurée, c'est de trouver un état de conservation qui permet de le conserver tel qu'il se trouve. Cet exemplaire le permet et est une belle pièce de collection notamment pour son état général.

217
1912 AUTOBOOT

Bateau construit par le chantier naval LEEMANN en Suisse.
Le moteur est un 3 cylindres diesel et a été entièrement restauré.

218

1930 COTTIN & DESGOUTTES 14 CV Type V « Sans Secousse »

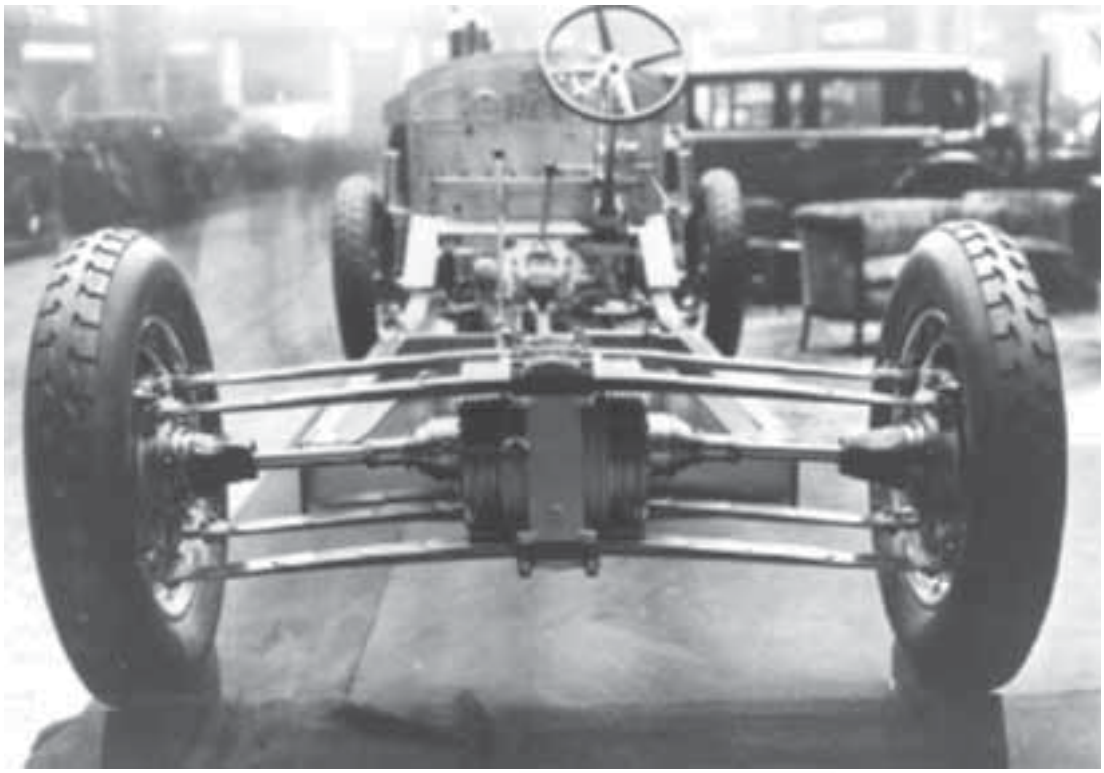
€ 15 000 / 20 000

C'est en 1904 que Pierre Desgouttes, lyonnais et ancien ingénieur chez Berliet, se lance dans la fabrication d'une automobile portant son nom. Après le salon de Paris 1905, durant lequel il remporte un beau succès, il s'associe à Cyrille Cottin, un riche industriel, et la société prend le nom de « Automobiles Cottin & Desgouttes ». Les réussites sportives en compétition entrainent un succès commercial avec un carnet de commandes plein. La qualité de la fabrication, la robustesse des mécaniques et les innovations créent une excellente image à la marque Lyonnaise. Orientée plutôt vers le haut de gamme et le sport, la marque devient très importante avec une usine comptant 300 employés en 1913.

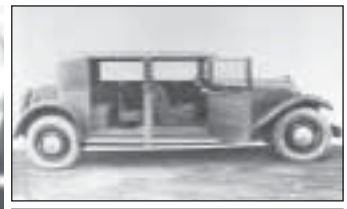
Cottin & Desgouttes participe à l'effort de guerre en fabriquant des moteurs de locotracteurs et des camionnettes. Après la guerre la marque présente, dès 1922 une des premières voitures avec freins sur les quatre roues. Les succès en compétition continuent avec notamment une victoire de classe au Grand Prix Tourisme de l'ACF 1924.

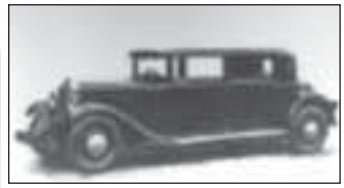
Le premier châssis de la marque lyonnaise avec quatre roues indépendantes est lancé en 1925 sous le nom de « Sans Secousse ». C'est une voiture « révolutionnaire » à l'époque. La suspension est assurée à l'avant par un ressort transversal à lames et des amortisseurs hydrauliques et quatre ressorts transversaux à lames à l'arrière avec une transmission par deux demi cardans. Au Salon de Paris, lors de sa présentation, le président de la république, Gaston Doumergue, félicita la marque lyonnaise de son invention historique. Ce à quoi Cyrille Cottin aurait répondu que le mérite de la voiture revenait principalement à l'Etat vu le mauvais état des routes françaises !

Les qualités routières de cette nouvelle voiture sont exceptionnelles en termes de confort et de sécurité. Nous pouvons souligner également une place au Rallye de Monte-Carlo de 1927. En 1929, au salon de Paris, le type V est présenté, c'est la nouvelle « Sans Secousse » avec un moteur 6 cylindres de 2 614 cc, distribution à soupapes en tête et freins assistés. La publicité indiquait clairement « le sleeping de la route » ou encore « aucun moyen de transport ne réalise le confort d'un voyage dans une Cottin Desgouttes 14 CV ».

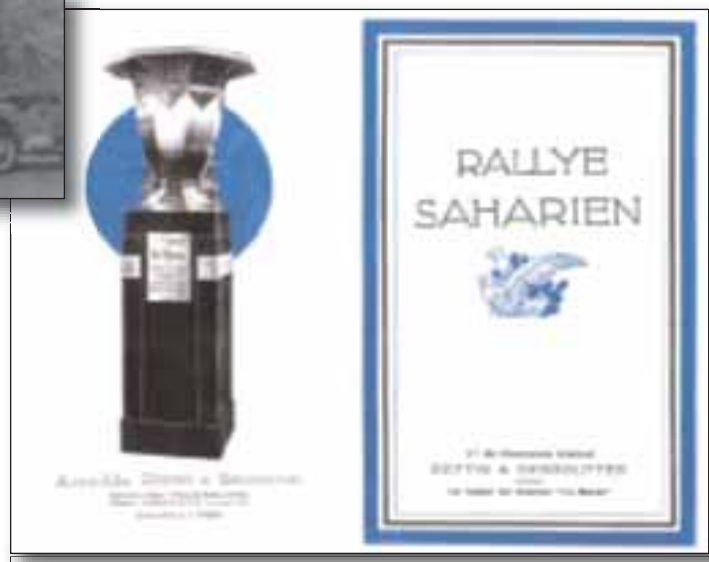


Un châssis identique au Salon de l'automobile





Des exemples de carrosseries



N° 57 117
Carte grise française
Dans la même famille depuis 40 ans

En 1930, le modèle V signera un retentissant coup d'éclat en remportant le « Rallye Saharien », organisé pour le centenaire de l'Algérie Française. 7 000 km dans le désert d'un parcours extrêmement difficile reliant Alger à Gao et retour, voilà ce qui attendait les 44 équipages concurrents. Bugatti, Delage, Chenard & Walcker, Hotchkiss, Delaunay, et Voisin sont notamment présents. Mais c'est la lyonnaise Cottin & Desgouttes 14 CV 6 cylindres « sans secousse », conduite par des amateurs, qui s'impose battant tous les grands constructeurs présents. L'équipe Cottin était composée au total de quatre roadsters 14 CV 6 cylindres « Sans Secousse ».

La Cottin & Desgouttes de la vente se présente comme un client de l'époque pouvait l'acquérir : en châssis « usine ». Aves ses quatre roues indépendantes, c'est une merveille de la technique lyonnaise des années 30. Depuis les années '70, cette « Sans Secousse » est la propriété d'une famille de connaisseurs et d'amateurs de belles mécaniques. A grands frais, ce châssis complet fut entièrement restauré au début des années '80 par les établissements J.Y. Bonvouloir à Yvry-la-Bataille dans l'Eure. Le moteur a été entièrement revu, tout comme la boîte et le pont. Il a été remis en route sans effort il y a quelques années. Tout comme dans les années 30, il appartiendra au prochain propriétaire de faire le choix d'un carrossier et d'une carrosserie. Celle-ci pourra être une conduite intérieure deux ou quatre portes ou bien une carrosserie ouverte. Classique ou sportive, discrète ou extravagante, le choix ne sera pas facile mais tout est permis. Un autre choix serait de conserver cette rarissime Cottin Desgouttes en châssis, et d'y installer deux baquets pour faire comme à l'époque un châssis d'essais.

Il survit très peu d'exemplaires de « Sans Secousse », un dans la famille Cottin, un à la fondation Berliet, un en Hollande, celui ci et peut-être quelques autres.

Avec son moteur 6 cylindres, soupapes en tête, et ses 4 roues indépendantes on est bien en présence d'un modèle des années '30 hors du commun. Le prestige de la marque, celui du modèle, ainsi que la qualité de sa fabrication et de sa technologie, font de ce châssis Cottin & Desgouttes « Sans Secousse », livré avec son capot et sa roue de secours, une pièce de choix pour un connaisseur de l'histoire de l'automobile et amateur avisé.

BUIRE AUTOMOBILES

BUIRE AUTOS
LYON

219
1926 LA BUIRE 14 CV Type 12
€ 15 000 / 20 000

Châssis n° 1494
Moteur n° 1506
A immatriculer en collection
Dans la même famille depuis l'origine
Remisée depuis 1953

C'est en 1847 que monsieur Frossard de Saugy créa à Lyon les chantiers de La Buire, dans le quartier du même nom. La société est dédiée à la construction mécanique et plus spécialement au matériel roulant pour les chemins ferrés. Innovant en permanence, sa réputation surpasse rapidement les frontières.

La diversification vers l'automobile est entreprise dès le tout début du XXe siècle. Après avoir présenté les premiers châssis en 1904, c'est le 6 mai 1905 que la Société Anonyme des Automobiles La Buire est fondée. Le directeur commercial est monsieur Audibert, l'ancien associé de monsieur Lavirote et le directeur technique est monsieur Berthier, qui vient de chez Rochet-Schneider. Ces deux personnages ont donc déjà une solide expérience dans le domaine.

La marque se bâtit rapidement une solide et excellente réputation aussi bien en compétition en remportant de très belles victoires que sur la qualité de ses fabrications. Silencieuses, robustes et infatigables, les La Buire sont régulièrement récompensées lors des concours notamment pour leur innovation. La gamme s'étoffe, les commandes vont bien et un magasin parisien est implanté sur les Champs Elysées.

Mais la faillite de la maison mère fin 1909 entraine celle des automobiles qui pourtant se portaient bien. En 1910, la Société nouvelle des Automobiles La Buire voit le jour et continue la fabrication. Les voitures sont toujours innovantes et en 1913 elles reçoivent le démarreur électrique. Après la grande guerre, les usines s'agrandissent et déménagent dans la Grande Rue de Montplaisir à Lyon. Les modèles principaux et les plus connus sont ceux équipés du radiateur en coupe vent. Le type 11 est le premier avec ce radiateur, c'est une 12 CV. Le type 12 avec son moteur 14 CV est imbattable en course de côte et remporte beaucoup de victoires, cc Limonest, cc Planfoy, cc des Alpilles,… Pour compléter la gamme, en 1923 un nouveau modèle 10 CV remplace la 12 CV et les freins avant apparaissent de série sur toutes les voitures. La marque ne réussira pas à traverser la grande crise de 1930.

L'exemplaire présenté a vécu une vie sereine. Son premier propriétaire, un important industriel du tissage de coton dans les Vosges, l'a immatriculée en 1926. Il s'agit d'un type 12, le modèle haut de gamme de la marque, catalogué pour 14 CV.

La carrosserie « usine » est une impressionnante limousine avec une belle séparation à vitres arrondies sur les cotés et coulissantes dans la partie centrale. La légèreté de la caisse est confirmée par le choix d'une construction souple type placage bois recouvert de moleskine. Mise à part la partie basse de la porte avant gauche très légèrement abimée, la carrosserie se trouve dans un superbe état général d'origine avec sa peinture deux tons vert foncé et noir. Les six roues en 6,00 x 21 sont à moyeux Rudge et raies bois. A l'arrière on trouve des supports pour une malle de voyage. En supplément, la voiture fut équipée de pare-chocs MJ-Paris montés avec un astucieux système d'amortissement. Les très beaux phares à montage par fourches ainsi que tout le système électrique proviennent de l'excellente maison Ducellier. Les outils présents comprennent notamment la clé pour les roues, et un très complet nécessaire à réparation Michelin dans son joli coffret d'origine en bois. Le grand radiateur en coupe-vent donne beaucoup d'allure à cette limousine de prestige. Le pare-brise, un Duvivier, s'ouvre dans sa moitié supérieure. Pour une raison inconnue, il manque les amortisseurs avant. L'essieu avant est équipé d'immenses freins de la meilleure qualité brevetés par Perrot.

Le moteur de cette La Buire est un 4 cylindres de presque 3 litres avec soupapes en tête. Sa longue course le rend extérieurement imposant. Très bien dessiné, il remplit bien le capot. Pour alimenter le carburateur horizontal Zénith de 36, un élévateur d'essence OS est installé. Les fils de bougies venant de la magnéto atteignent discrètement les bougies derrière un cache en aluminium bouchonné. Une prise en porcelaine est montée sur la cloison par feux, certainement pour y brancher une baladeuse électrique. C'est assurément un moteur de qualité, mais qu'il faudra démonter pour une révision après 58 ans de stockage.

Le compartiment avant, réservé au chauffeur, possède des boiseries et une sellerie en cuir superbement bien conservées. Les portes sont équipées de poches aumônières. A part le compteur de vitesses, le tableau de bord est complet et possède son « Saint-Christophe » au nom du premier propriétaire ainsi qu'une pression d'huile, un ampèremètre, une montre et un Nivex. Le chauffeur pouvait corner de deux façons avec une poire pour la ville et plus puissamment sur la route avec un avertisseur sonore électrique de marque Cicca. En cas de pluie, c'est un moteur américain Trico à dépression qui est chargé de commander l'essuie-glace. Un extincteur fait aussi partie de l'équipement intérieur.

Le compartiment arrière est tendu d'un superbe tissu bleu à rayures entièrement recouvert de housses, elles aussi en tissu bleu et blanc. Cette sellerie se trouve dans un exceptionnel état d'origine. A l'arrière toutes les zones découvertes derrière les housses montrent un état très proche du neuf, c'est incroyable et cela s'explique très bien par le fait que jamais personne n'a utilisé cette sellerie. Deux strapontins sont présents et portent à sept le nombre de places assises. Les six glaces latérales et la lunette arrière sont équipées de rideaux automatiques. Les places de « Monsieur » et de « Madame » sont équipées de plafonniers orientables de lecture, de brassières et de cantines sans oublier le cornet pour communiquer avec le chauffeur. Le luxe de ce compartiment se veut discret, chaleureux et raffiné.

Régulièrement utilisée jusqu'à la guerre, cette splendide La Buire n'a jamais changé de famille. Elle servit encore un peu après la guerre mais fut définitivement remisée en 1953 et n'a plus bougé depuis.

Cette La Buire type 12 est née à Lyon mais à vécu toute sa vie dans les Vosges. Après 85 ans, elle est pour la première fois à vendre et cela de nouveau dans son pays natal.

Cette voiture de maître se caractérise par sa marque, sa rareté, sa qualité de fabrication et surtout par son état exceptionnel de conservation d'origine. Les amateurs et les connaisseurs ne s'y tromperont pas.

220

1923 PEUGEOT 10 CV Sport Type 173 S

€ 15 000 / 20 000

N° châssis 46 177
Carte grise française

C'est fin 1922, que Peugeot présente ses premières voitures de série équipées d'un moteur avec les soupapes en tête. Il s'agit du nouveau modèle Sport type 173 S, une superbe 10 CV fiscaux. Un haut de gamme bénéficiait aussi de cette technologie, c'était le type 175 Sport.

La Peugeot 10 CV Sport type 173 S était construite dans l'usine de Beaulieu. Elle est équipée d'un tout nouveau et très moderne moteur de 1525 cc développant une trentaine de chevaux. Très joliment dessiné, ce moteur possède même un cache culbuteurs en aluminium bouchonné. Les fils de bougies sont canalisés derrière une goulotte en aluminium. La boîte à vitesses est à 4 rapports et marche arrière. L'empattement de 2,67 m permettait de l'équiper d'une carrosserie torpédo 4 places avec une pointe sport. Le châssis est équipé de roues à rayons à moyeux Rudge. C'est aussi l'une des premières Peugeot disponible avec les freins avant, contre un supplément de prix. La rareté est aussi au rendez-vous, car Peugeot n'a construit qu'une série limitée à 1002 exemplaires du type 173 S.

C'est une voiture innovante et très intéressante comparativement à ses concurrentes qui proposaient pour la plupart un moteur à soupapes latérales, une boîte 3 et pas de freins à l'avant.

La Peugeot 173 S présentée est entre les mains du même amateur depuis plus de 30 ans. La carrosserie est un superbe torpédo sport avec portes inclinées une pointe sport signée par Crouzier Frères, carrossiers à Moulins dans l'Allier. Cette caisse est très réussie, elle évoque très bien la vitesse comme à la manière de Kelsch par exemple. Cela montre que le premier propriétaire avait commandé un châssis nu mais il prit en supplément l'essieu avant freiné. Cette Peugeot Sport a été entièrement démontée pour être restaurée à partir du châssis. Toute la mécanique a été revue et fonctionne bien. Le moteur

démarre sur les compressions à la manivelle ou avec le démarreur. La carrosserie et la peinture ont été refaites, tout comme la sellerie et l'électricité. Le tableau de bord est bouchonné, conforme et d'origine.

Les roues fils à moyeux Rudge sont d'origine avec ses pneus à talons. La restauration a été menée dans le respect total de l'origine. Elle se présente dans un superbe état général.

On est en présence d'une authentique, belle et rarissime Peugeot type Sport avec beaucoup d'allure et qui ne laisse pas indifférent.

221
1929 SAROLEA Type 25-O 350 cm³
€ 4 500 / 5 500

N° de série : 46893
Carte grise française

Fondé par Joseph SAROLEA, cette société commença par la fabrication de pièces d'armes en 1850 puis se diversifia vers les bicyclettes en 1892. Ses fils prennent la suite en 1894 et développent la société. Ils se lancent dès 1901 dans les bicyclettes à moteur, ancêtres des motocyclettes. Vers 1907, la société emploie quelques 200 ouvriers dans une grande usine de 4 000 m².

Installée à Herstal en Belgique, la firme rencontrera de grands succès dans tous les domaines : technique, commercial et en compétition. Fabriquant toutes les pièces principales, Sarolea s'est très vite forgée une très bonne image de qualité et exportait un peu partout en Europe. En 1927 l'usine est capable d'entièrement fabriquer tous les composants de la moto. Le modèle 25-O est une 350 à soupapes latérales de tourisme. La moto a été restaurée, il manque néanmoins les filets de décoration sur le réservoir. La peinture et la révision mécanique sont récentes. Un léger problème de chaine primaire reste à résoudre d'après le propriétaire.

C'est une rare machine classique de tourisme provenant d'une grande marque belge.

222

1944 N.S.U type HK 101 « Kettenkrad »

€ Estimation sur demande

N° de série 114934

Certains engins à vocation militaire présentent des caractéristiques que l'on ne trouve pas dans le civil. Le NSU HK101, plus connu sous le surnom de « Kettenkrad » est l'un des engins les plus célèbres de la second guerre mondiale avec la Jeep américaine ou la « Schwimmwagen ». Les engins chenillés sont les plus emblématiques. Le HK 101 est un "Sonderkraftfahrzeug" (SdKfz) ce qui veut dire « véhicule spécial à moteur », et c'est le moins que l'on puisse dire. Avec sa roue directrice à l'avant et ses chenilles de propulsion à l'arrière, cet engin ne ressemble à aucun autre. Développé et étudié comme un engin capable de transporter 3 hommes quelques soient les conditions, il est peu encombrant et mesure 1,00 m de large et 3,00 m de long. Le moteur est un Opel de 1 500 cc avec soupapes en tête. Très rapide, sa vitesse maximale est de 70 à 80 km/h. Destiné au départ aux troupes aéroportées, le « Kenttenkrad » s'est révélé d'une grande polyvalence. Utilisé comme dépanneuse, tracteur d'artillerie, déroulage de câbles ou bien d'autres missions, sa conduite est simple et se fait avec un guidon comme une moto mais lorsque l'on tourne plus fortement cela agit automatiquement sur les chenilles qui se freinent d'un coté ou de l'autre pour pouvoir tourner. Brevetée en 1939, sa première utilisation correspond à l'invasion de la Russie en 1941.

L'exemplaire présenté a été entièrement restauré aux meilleurs standards de qualité par un spécialiste français. Avec son numéro d'identification 114934 et sachant que les numéros des NSU HK101 commencent par 11, c'est donc le 4934ème sur les 7571 fabriqués. Avec les chiffres de fabrication suivants : 1940 : 142 unités ; 1941 : 419 u ; 1942 : 967 u ; 1943 : 2440 u ; 1944 : 3315 u ; 1945 : 288 u, on peut raisonnablement estimer sa date de fabrication au début de l'année 1944.

Le moteur Opel ainsi que toute la mécanique (boite, différentiel,…) sont conformes et ont été entièrement démontés et vérifiés, l'embrayage est neuf. Rares et efficaces, ces engins passent absolument partout et sont sans équivalent. Légers et peu encombrants, ils se transportent facilement. Les plaques d'immatriculations portent des numéros fantaisistes pris sur des photos d'époque. Historiquement très importants, les « Kenttenkrad » sont de vraies et importantes pièces de collection. Les très beaux exemplaires en parfait état, comme celui de la vente, sont évidemment ceux à privilégier.

Comme le disait un très grand collectionneur français : « *j'aime les engins de guerre et les voitures de course car ce sont les seuls domaines où l'argent ne compte pas !* »

223

1935 GEORGES IRAT 6 CV Sport type MDS

€ 30 000 / 35 000

Georges Irat présente au début des années 20' une très belle voiture, avec un moteur deux litres étudié par l'ancien ingénieur de Delage, Maurice Gaultier. Cette voiture est moderne et remportera un très beau succès.

En 1935, Georges Irat s'associe avec la maison Godefroy et Lévêque, les fabricants du célèbre moteur Ruby. Cette belle marque s'est taillée une place de choix dans la fourniture de moteurs jusqu'à 1100cc pour les cyclecars et autres petites voitures. C'est au salon de Paris 1935 que Georges Irat dévoile sa nouveauté qui n'a rien à voir avec ses fabrications précédentes.

La nouvelle Georges Irat est une voiture sport très surbaissée, avec la traction avant et les quatre roues indépendantes. La suspension indépendante permettait d'obtenir un grand confort. La traction avant apportait légèreté et tenue de route.

Equipées d'un moteur Ruby à soupapes en tête, deux versions sont disponibles. Le type MDS, la 6 CV, avec le moteur type DS de 1 100 cc, homologué par le service des mines en juillet 1935 et le type MM avec le 950 cc de 5 CV fiscaux, réceptionné en septembre de la même année. Les carrosseries étaient au nombre de deux, le très sportif roadster avec une seule porte et une ligne fabuleuse et le cabriolet, plus lourd, car équipé de portes avec vitres.

Sur le catalogue du salon, la 5 CV est donnée pour 100 km/h alors que la version avec le moteur DS de 1100 cc est appelée « super-sport » et atteint le 120 km/h. Avec un compresseur, disponible en supplément, le catalogue annonçait le 150 km/h.

L'historique de notre roadster Georges Irat 6 CV Sport est limpide sur les 60 dernières années puisqu'il était localisé sous le soleil de la Côte d'Azur en 1951 avant de rejoindre celui de la Haute Garonne dès 1966. L'actuel propriétaire se porte acquéreur de sa voiture en 1979, c'était il y a plus de 30 ans.

Maître-mécanicien, cet amateur éclairé, a régulièrement utilisé son roadster aussi bien en concours d'élégance qu'en roulage personnel ou pendant les rallyes. Pour les concours d'élégance, c'est surtout son épouse qui s'occupait de remporter les coupes. Les contrôles techniques montrent que la voiture a parcouru environ 11 000 km en 20 ans. Le moteur est toujours celui d'origine et a été entièrement refait avec pistons et régule neufs par les excellents établissements Beauzon, les phases de démontage, remontage et mise au point étant la chasse gardée du propriétaire. Le radiateur et la magnéto ont aussi été refaits. Une pompe à eau à commande électrique et un ventilateur ont été ajoutés, ils peuvent être considérés comme des améliorations. La sellerie a été refaite en cuir marron foncé tout comme le cache bagage. Le capotage est complet avec couvre tonneau, capote et côtés. Le tableau de bord est « super sport ». Sans doute modifié dans les années 50, il est complet avec compte tours, compteur, pression d'huile, température d'eau et ampèremètre. La peinture et la carrosserie se présentent en très bon état avec une légère patine.

Notre Georges Irat Sport a la particularité d'être l'un des tous premiers fabriqués construits et sans doute le plus ancien roulant. A ce titre, il possède les ailes plates et pas de bas volets. Conforme, le moteur est l'un des rares à être encore équipé de sa magnéto. Le fonctionnement est sans soucis, l'état général est splendide.

Avec sa ligne générale très surbaissée, son immense capot, son pare brise très bas et sa belle et large calandre inclinée, c'est assurément l'un des plus envoutants roadsters 6 CV sport de son époque, et chose rare, il est aussi très beau avec la capote installée. Avec ses quatre roues indépendantes et sa traction avant, c'est aussi l'un des plus confortable. Il est à noter que les personnes de bonne stature trouveront, comme l'actuel propriétaire, suffisamment de place pour s'y loger.

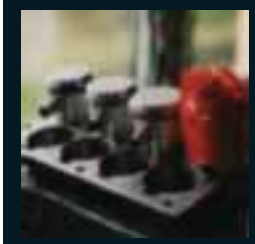
Ces merveilleuses et très attachantes voitures sont rarement proposées à la vente. Notre roadster #1025 est un excellent exemplaire, réellement prêt à donner du plaisir, c'est une opportunité à ne pas laisser passer.

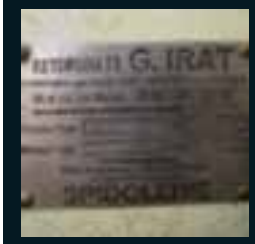
GEORGES IRAT

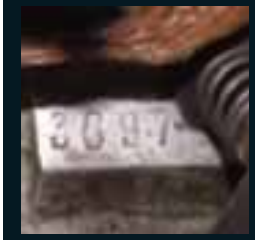
Châssis n° 1025
Moteur n° DS 3097
Carte grise française

Même famille
depuis 32 ans

"Les propriétaires sont sans doute ceux qui font le plus de kilomètres par an avec une Georges IRAT."
Michel PIAT
Président du Club Georges Irat







224

1929 RALLY type ABC 1100 « Sport »

€ 100 000 / 130 000

Châssis n° 490 K
Moteur SCAP n° T11 8645 SGS
Carte grise française

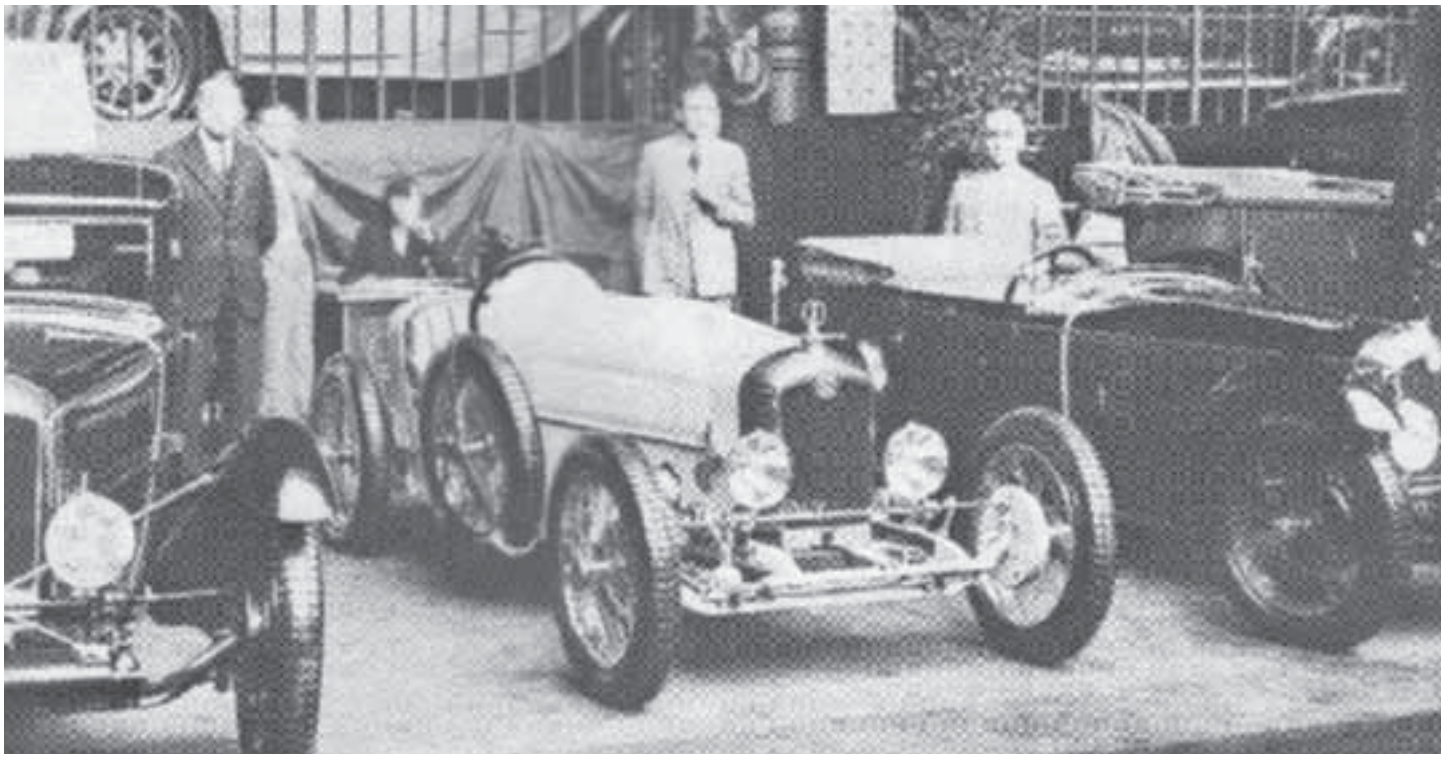
Sur le stand de Salon de l'Auto, en octobre 1927, Rally dévoile un nouveau et sublime modèle : le type ABC. Derrière ces trois lettres, il faut comprendre le mot « abaissé ». Ce jeu de mot était parfaitement justifié tellement le châssis de ce nouveau modèle était surbaissé. La marque d'Oscar Leblanc, basée à Colombes près de Paris, venait de frapper un grand coup.

Suspendu par quatre ressorts semi elliptiques, ce châssis ABC voyait son pont arrière passer au dessus du châssis contre-coudé. Les freins avant étaient d'un type spécifique à la marque. Le réservoir d'essence en charge était positionné sous l'auvent très long. Le premier moteur monté était un 4 cylindres Chapuis Dornier, en supplément il était possible d'obtenir le modèle avec 12 soupapes ou d'y adjoindre un compresseur. Un radiateur-réservoir d'huile est positionné entre les mains avant du châssis. Ce nouveau type ABC remporte un beau succès commercial.

En course l'une d'elles finit 4e au Bol d'Or. Après un abandon au GP de l'ACF en 1928 c'est une 5e place au GP de la Marne et une 3e et 4e au GP de San Sebastian.

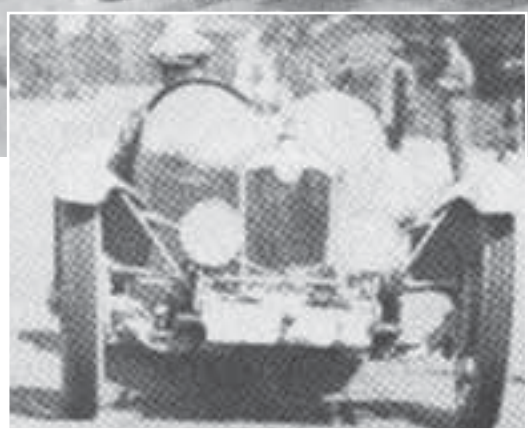
Au salon de Paris 1928, Rally ne propose que le modèle ABC avec de nouveaux freins avant type Perrot. Seuls les moteurs 1100 Scap sont disponibles dans les versions T11 ou X11, le 11 symbolisant une cylindrée de 1100 cc.

En 1929, au Paris-Saint Raphaël et au Paris-Nice, ce sont deux victoires en catégorie 1100. Au Tour de France Automobile, sur trois 1100 à l'arrivée deux sont des Rally ABC qui terminent sans pénalités. Au Bol d'Or, c'est une belle 3e place. Aux 2 x 12H de Brooklands, c'est l'abandon. Les Rally participent aux GP de Bordeaux, GP de Bourgogne, aux courses de côtes de Fontainebleau, des dix-sept tournants, Le Camp, etc… A noter au GP du Comminges 1100, une belle troisième place pour Anne-Cécile Rose-Itier sur sa Rally Scap personnelle, derrière deux Amilcar C6 !



Salon de Paris 1929, le stand Rally

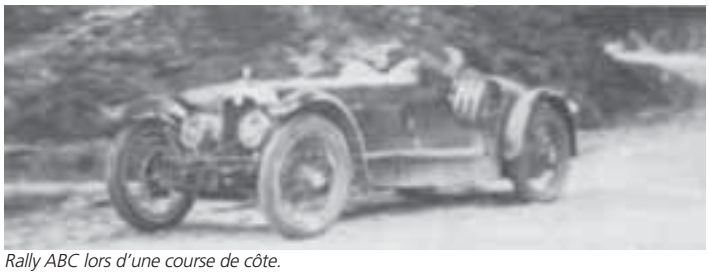
Paris-San-Raphaël 1929, la Rally ABC de Mme Leblanc



Une Rally ABC à l'arrivée d'une épreuve

Le stand Rally au salon de l'auto 1929 expose une Rally type ABC en version Grand Prix sans ailes. Le changement de catégorie de « sport » en « course » pour une même voiture se faisait en ôtant les ailes et les phares tout simplement. La saison 1930 est aussi émaillée des victoires et de bonnes prestations, comme au circuit de l'Aisne, de l'Ouest, de Péronne ainsi qu'en courses de côtes. Au Grand Prix du Maroc, une Rally s'offre une belle 4e place.

Il faut noter qu'aux Mille Miglia 1930, l'équipage Conconi/Carnavelli termina à la 71e place au général et 16e dans la catégorie et pilotait une Rally ABC à moteur SCAP.



Rally ABC lors d'une course de côte.

Rally ABC au départ d'une compétition.

Rally ABC au Bol d'Or 1928.

Anne-Cécile Rose-Itier devant sa Rally ABC avant une épreuve.

Tour de France Automobile, deux Rally ABC au départ.

La Rally ABC est, avec la Lombard AL3, considérée comme la plus belle des 1100 sport/course de l'époque. Racée, surbaissée, fine, large et trapue, elle est une vraie réussite stylistique. Elégante, elle est une merveilleuse expression du bon gout en matière de voiture de sport durant cette riche époque 1927/1930. Monsieur Lopez, un des spécialistes reconnus de la marque, nous indique qu'à son avis près de 180 voitures sont sorties des usines de Colombes et qu'aujourd'hui une vingtaine de survivantes sont connues.

L'exemplaire présenté est l'un des très rares survivants de ce type ABC. Avec son très long capot, son radiateur à la hauteur des roues et son extrême surbaissement, c'est réellement une très belle voiture de sport.

Authentique, cette Rally ABC porte le numéro de série 490K et est toujours équipée de son moteur Scap type T11 d'origine. Ce moteur avec soupapes en tête vient d'être entièrement refait à neuf et est à roder. La boite de vitesses et le pont arrière ont été changés, les pièces d'origine accompagnent la voiture ainsi qu'un stock de pièces moteur Scap type T11. L'état général est excellent et sa présentation, légèrement patinée, est une pure invitation au plaisir. S'installer à bord est un moment d'exaltation et de fierté qui permet de profiter pleinement d'une très bonne tenue de route et d'un freinage à la hauteur des performances. L'image historique qui se dégage de cette voiture de sport est excellente. Sa beauté est sublime et symbolise bien cette glorieuse période.

Eligible à l'exceptionnelle commémoration annuelle des Mille Miglia et à bien d'autres manifestations, cet excellent exemplaire est une opportunité rarissime. Les quelques rares possesseurs de ce modèle ne s'en défont pas facilement, à noter que l'avant dernier propriétaire avait conservé 490K près de trente ans.

Voiture de course, voiture de sport, voiture de promenade, voiture de rallyes ou encore voiture « jouet pour les grands », une Rally ABC est évidemment une des icônes incontournables d'une époque bénie mais pas révolue…

AUTOMOBILES
RALLY
CHASSIS
MOTEUR

T.11.3645

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions imprimé es 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.
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.
OSENAT précise qu'elle agit en principe, dans la présente vente, en tant que mandataire et pour le compte exclusif du vendeur. Tout contrat de vente est conclu directement et exclusivement entre le vendeur et l'acheteur.
Les ventes aux enchères se déroulent selon les conditions et modalités suivantes qui sont acceptées par tout enchérisseur et participant aux ventes :
La vente sera faite au comptant et conduite en €.
L'acheteur paiera au profit de la SOCIÉTÉ OSENAT, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16 % du prix d'adjudication sur une première tranche jusqu'à 100 000 euros et de 11 % sur la tranche supérieure à 10O 000 €, la TVA au taux en vigueur étant en sus
* : ce signe signifie que le lot appartient à une personne de la Société.

GARANTIES

Aucun employé de la SOCIÉTÉ OSENAT n'est autorisé à donner une quelconque garantie. La SOCIÉTÉ OSENAT et le vendeur n'assument aucune responsabilité eu égard aux défauts éventuels des objets mis en vente, pas plus qu'ils ne garantissent l'exactitude des indications relatives à l'auteur, l'origine, la date de facture, l'attribution, la provenance, ou l'état matériel des objets, des automobiles et des bateaux. Les photographies du catalogue n'ont pas de valeur contractuelle.
Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur.
A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la SOCIÉTÉ OSENAT, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admis aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. 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, manques 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.
La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de transport.
Soucieuse de votre sécurité, la SOCIÉTÉ OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par la personnel de la SOCIÉTÉ OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés.

ENCHÈRES

Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. La SOCIÉTÉ OSENAT est libre de fixer l'ordre de progression des enchères et les enchérisseurs sont tenus de s'y conformer.
Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par la SOCIÉTÉ OSENAT, l'objet, l'automobile ou le bateau sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.
À titre purement indicatif, un convertisseur de change fonctionnera lors de cette vente.

ENREGISTREMENT DES ENCHÉRISSEURS

Afin de se conformer aux prescriptions légales en la matière et d'empêcher, dans la mesure du possible, toute erreur lors de l'adjudication des objets et des automobiles, les personnes ayant l'intention d'enchérir lors des ventes sont priées de se présenter avant chaque vente au bureau d'enregistrement sur place. Moyennant présentation d'une pièce d'identité s'agissant d'une personne physique ou d'un extrait du Registre du Commerce ou document équivalent s'agissant d'une personne morale et de garanties financières adéquates, les acheteurs potentiels rempliront une carte d'enregistrement mentionnant leur nom et adresse et se verront remettre un numéro qui leur permettra de participer à la vente.
L'acheteur est réputé agir pour son compte, à moins que la SOCIÉTÉ OSENAT n'ait accepté par écrit, avant la date de la vente, qu'il agisse en qualité de représentant d'un tiers dont l'identité aura été préalablement révélée. La SOCIÉTÉ OSENAT attire l'attention de l'acheteur potentiel sur le fait qu'il est nécessaire de vérifier l'identité de ce dernier, sur la base soit d'une pièce d'identité (personne physique), soit d'un extrait du Registre de Commerce ou de tout autre document équivalent (personne morale).
Si les informations et documents mentionnés ci-dessus relatifs à l'identité de l'acheteur se révèlent faux, l'adjudication sera annulée d'office par la SOCIÉTÉ OSENAT.

ORDRE D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Tout enchérisseur qui souhaite faire une offre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire sur demande auprès de l'Etude. Ce formulaire doit parvenir à la SOCIÉTÉ OSENAT, au plus tard deux jours avant la vente, accompagné d'une copie de passeport et des coordonnées bancaires de l'enchérisseur. Les enchères par téléphonesont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas, la SOCIÉTÉ OSENAT ne pourra être tenue responsable d'un problème de liaison téléphonique.
Si deux ordres d'achat identiques devaient s'avérer être les plus élevés lors de la vente, l'objet sera attribué à l'acheteur dont l'offre est parvenue en premier à la SOCIÉTÉ OSENAT.

PAIEMENT

La vente étant faite au comptant, le paiement des achats devra se faire sans délai.
Le règlement des achats, ainsi que celui des éventuelles taxes s'y appliquant, pourra être effectué en € à : SOCIÉTÉ OSENAT
Coordonnées bancaires : HSBC FRANCE

Titulaire du compte :
JEAN-PIERRE OSENAT FONTAINEBLEAU - 5, RUE ROYALE - 7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale : FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
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.
Le règlement par chèque ne sera accepté qu'après accord préalable de la SOCIÉTÉ OSENAT.
Pour cela, il est demandé que les acheteurs obtiennent, avant la vente, une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat, qu'ils transmettront à la SOCIÉTÉ OSENAT.
En cas de défaut de paiement de l'intégralité du prix par l'Acheteur dans un délai de 30 jours à compter de la vente, la SOCIÉTÉ OSENAT se conformera aux instructions du Vendeur et l'assistera dans la mesure du possible dans l'exécution de ses instructions, soit plus particulièrement le recouvrement du prix d'achat ou l'annulation de la vente.
A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec accusé de réception. A l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement, un honoraire complémentaire de 10 % avec un minimum de 250 euros. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire.

RETRAIT DES ACHATS

Aucun objet ou automobile ne sera remis à son Acheteur avant paiement total du prix de vente, comprenant la prime à la charge de l'Acheteur et la TVA, et remise des informations et documents nécessaires selon le paragraphe ci-dessus.
En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets ou des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement. L'objet, l'automobile ou le bateau sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et la SOCIÉTÉ OSENAT décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet, l'automobile ou le bateau pourrait encourir. Toutes formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.
Les lots doivent être enlevés le soir à la fin de la vente dans la limite des horaires d'ouverture du salon ou le lundi 7 novembre dans la journée. A partir du lundi 7 novembre 18h00, les objets ou automobiles seront déposés (à la charge de l'acheteur) dans un garde-meuble (objets et motos) ou dans un parking (automobiles). Ces frais de gardiennage et d'assurance seront à la charge de l'acheteur jusqu'à la date d'enlèvement de ceux-ci.
Si un objet, une automobile ou un bateau n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, la SOCIÉTÉ OSENAT pourra, après avoir adressé une mise en demeure à cet effet à l'Acheteur, consigner l'objet ou l'automobile en question, aux frais, risques et périls de l'Acheteur.

APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente
Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente :
SOCIÉTÉ OSENAT à FONTAINEBLEAU
Tél. 00 33 (O)1 64 22 27 62 - Fax O0 33 (O)1 64 22 38 94
ou bien par : **vvww.osenat.com**

PAYMENT

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 as listed at the front of this catalogue under Sales. Enquiries and information will be happy to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The buyer shall pay to OSENAT SAS shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal ta 16 % on the first tranche up to 100 O00 euros and equal to 11 % on the tranche exceeding 100 001 euros, plus any applicable VAT at the applicable rate.

VAT RULES

VAT registered buyers from other European Union [EU] countries may have the VAT on the hammer price with their VAT registration number and evidence that the property has been removed from France to the another country of the EU within a month of the date of sale.

Réalisation :
eyesstudio contact@eyes-studio.com

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. +33 (01) 64 22 27 62 ■ FAX +33 (0)1 64 22 38 94
69 AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS ■ TEL. +33 (0)1 80 81 90 11 ■ FAX +33 (0)1 47 23 39 64
107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TÉL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com
JEAN-PIERRE OSENAT. FONTAINEBLEAU. SA. SU. MAISON DE VENTES VOLONTAIRES DE MEUBLES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES AGRÉÉE EN DATE DU 4 AVRIL 2002 SOUS LE NUMÉRO 2002 135 RCS MELUN 442614384