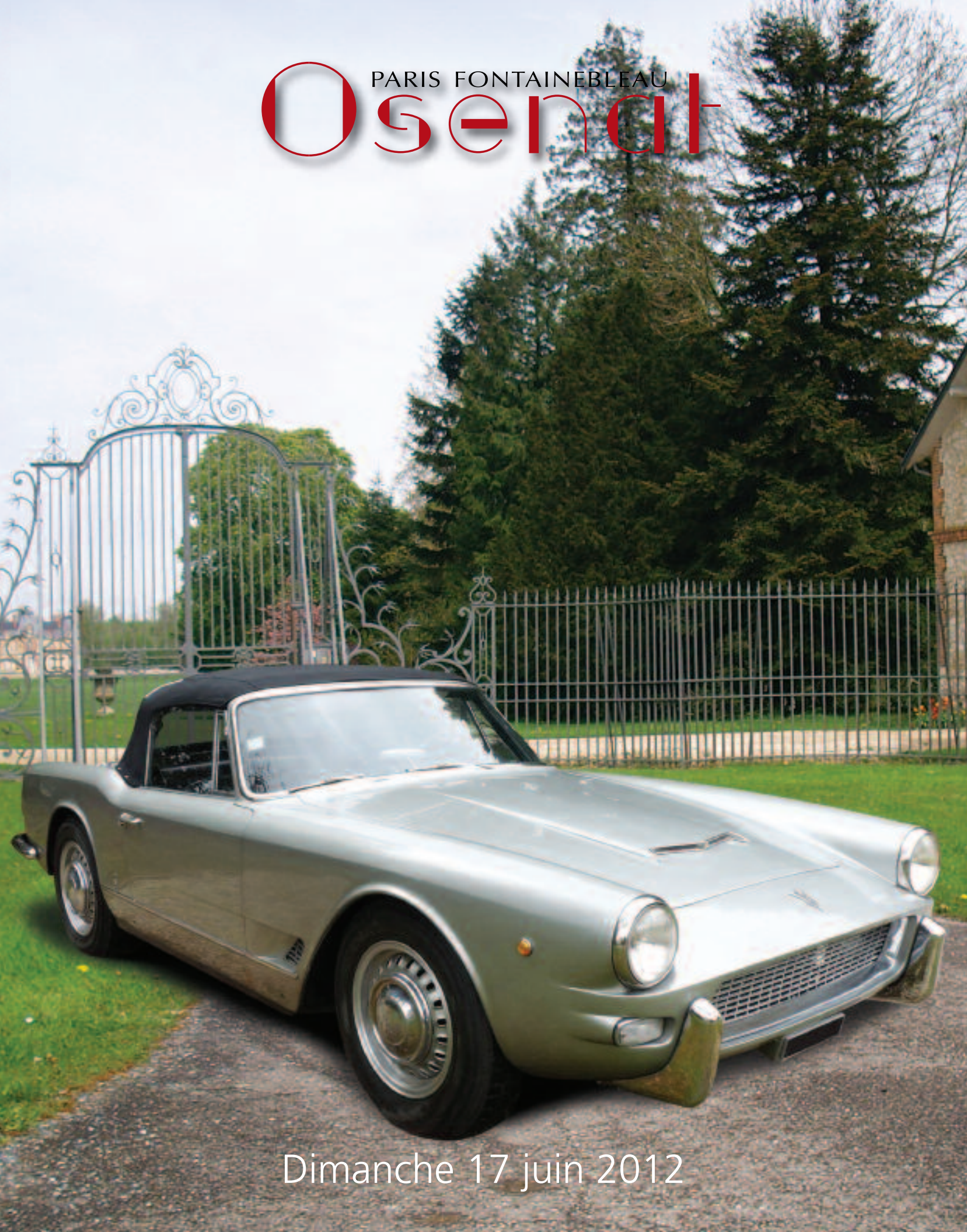

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
Dimanche 17 juin 2012

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

VENTE
5, rue Royale - 77300 Fontainebleau

# Automobiles de Collection
# Canots Automobiles de Collection

## Dimanche 17 juin 2012 à 14 heures 30

EXPOSITIONS
Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau - 77250 MORET-SUR-LOING Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Du jeudi 14 au samedi 16 juin de 10 h à 19 h
Dimanche 17 juin de 9 h à 12 h


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

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

***Canots Automobiles***
Patrick DEVILLARS
+33 (0)6 13 33 33 47

**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

Catalogue sur **www.osenat.com**

# Automobilia

1. **Plaque émaillée** Goodyear, double faces, 182 x 30 cm, Pyro email. 60 / 90 €
2. **Plaque émaillée** Pneu Englebert, double-face ; 55 x 40 cm, marquage Emaillerie Alsacienne Strasbourg. 50 / 80 €
3. **Plaque sérigraphiée** Michelin Bibendum, 80 x 80 cm. 30 / 50 €
4. **Plaque émaillée** Mobiloil, 290 x 145 cm, marquage en bas à droite : Art France Luynes. 80 / 120 €

5 **Plaque émaillée** V10 Kléber, 40 / 60 €

6. **Plaque émaillée** Fulmen, 30 / 50 €
7. **Plaque émaillée** Huiles Labo, 40 / 60 €
8. **Enseigne lumineuse** Batteries Steco, 46 x 46 cm. 50 / 80 €
9. **Plaque émaillée** Renault, 79 x118 cm. 60 / 90 €
10. **Plaque** Kléber, 30 / 50 €
11. **Plaque** Duco, atelier de fabrication, double-face, 66 x 50 cm. 40 / 60 €
12. **Plaque** Opel, double-face, 100 x 100 cm. 40 / 60 €
13. **Plaque émaillée** LABO Marine, 70 x 70 cm. 40 / 60 €
14. **Plaque émaillée** Kervoline, double-face, 39 x 61 cm. 40 / 60 €
15. **Lot** comprenant une plaque de signalisation de rue (50 x 30 cm) et une plaque de signalisation de direction (63 x 56 cm). 40 / 60 €
16. **Plaque** Michelin Peugeot, 30 / 50 €
17. **Lot de 2 plaques** Firestone et Goodyear, 100 x 40 cm. 40 / 60 €
18. **Enseigne lumineuse** Peugeot Frères, double-face, 37 x 75 cm. 80 / 120 €
19. **Enseigne lumineuse** Veedol, 63 x 70 cm. 50 / 80 €
20. **Plaque** Labo, 30 / 50 €
21. **Plaque** Gustin Fils, 38 x 79 cm. 30 / 50 €
22. **Enseigne lumineuse** Valvoline, 80 x 80 cm 50 / 80 €
23. **Plaque** de signalisation "Interdiction de stationner". 30 / 50 €
24. **Horodateur** en francs avec sa clé. 50 / 80 €
25. **Automobile mécanique** André Citroën, long 38 cm. 100 / 150 €
26. **Camion** Renault de marque CIJ, long 32 cm. 50 / 80 €
27. **Mercedes Benz 230 SL** de marque Allemande Gama, long 32 cm. 40 / 60 €
28. **Camion Renault** de marque CIJ, Les Jouets Renault, long 43.5 cm. 50 / 80 €
29. **Citroën Rosalie des Records**, Les Jouets Citroën, long 31.52 cm. 40 / 60 €
30. **Renault Juvaquatre** de marque CIJ, long 12,5 cm. 40 / 60 €
31. **Peugeot 404 cabriolet** électrique avec chauffeur au téléphone, avec mécanisme et son, long 30 cm, Jouet Joutra 1963. 50 / 80 €
32. **Lot** comprenant une Porsche 906 Carrera GT Joustra Police à friction et une voiture américaine avec phares éclairants et personnages animés. 50 / 80 €
33. **Lot** comprenant 2 automobiles, une voiture américaine des années 60', de marque Joustra, long 30 cm, et une voiture américaine, long 32 cm. 50 / 80 €
34. **Lot** comprenant 2 automobiles, une Citroën Ami 6 Joustra, long 20 cm, et une Matra Bagheera, long 28.5 cm. 40 / 60 €
35. **Lot** comprenant 2 automobiles, un camion de pompier ancien de marque Joustra, long 33 cm, et un autobus Renault TN6C en kit, monté (Très difficile de montage et surtout assez lourd une fois terminé), long 23 cm. 40 / 60 €
36. **Jouet moderne** avec sa boîte représentant la Renault 40 cv. 40 / 60 €

37 Camion Transport routier Calberson de marque Rollet, long 50 cm, avec sa boîte. 40 / 60 €

38. **Jouet Barkas B 1000** avec sa boîte d'origine, et un scooter Vespa. 40 / 60 €
39. **Lot** comprenant un camion de chantier et un bulldozer fabrication allemande. 40 / 60 €
40. **Automobile** en tôle DBS, fabrication allemande, long 33 cm. 40 / 60 €
41. DINKY SUPERTOYS 1958
Réf. : 36-B. Echelle 1/43e. Tracteur Willème Savoyard et semi-remorque bachée. Le tracteur est rouge avec sa roue de secours amovible et la semi-remorque Fruehauf est orange, avec 2 portes latérales ouvrantes, ainsi que les 2 portes arrière. 40 / 60 €

25

26

27

28

29

30

31

32

1

2

3

7

5

6

4

9

11

15

13

14

16

17

17

19

10

18

21

22

24

42. DINKY SUPERTOYS 1956
Réf.: 36-A. Échelle: 1/43e. Tracteur Willeme avec semi-remorque Fardier. Le tracteur est orange et la remorque jaune. Possède également sa roue de secours. Avec sa boîte d'origine en très bel état couleurs bien brillantes. 50 / 80 Réf.: 33. Benne basculante Simca «Cargo» - Benne lisse pas de support de crochet, possède sa roue de secours. La benne et le hayon fonctionnent parfaitement 40 / 60 €

43. DINKY TOYS 1958
Réf.: 32-E. Échelle: 1/43e. Le fourgon Berliet double-cabine premier secours de 1954 reproduit ici par Dinky Toys est une version pompe tonne 2 500 litres FPT porte échelle de type GLA ou GLB. Une miniature réalisée en zamac avec une échelle et deux dévidoirs amovibles. Ce modèle réduit est presque juste dans ses lignes, le dessous de la cabine non vitrée est toujours quadrillé, avec cette fois ci un renfort de solidité en V. La gravure est fine, en creux ou en relief, elle fait bien ressortir les détails captés. Le pare choc avant, les phares, les dessus de coffres latéraux, les détails en reliefs de la pompe arrière et la calandre sont peints de couleur aluminium, les roues en métal recouvertes de rouge reçoivent des pneus blancs cylindriques sans striures. 60 / 90 €

44. DINKY TOYS 1959
Réf.: 32-D. Échelle : 1/43e. L'auto Delahaye 119 grande échelle de Dinky Toys est un modèle de 1939 type 103 des sapeurs-pompiers de Paris. Ce modèle réduit est porteur d'une tourelle porte échelle métallique Magirus de 36 mètres. Un superbe modèle reconnaissable entre tous avec sa cabine torpédo, il est réalisé en zamac de couleur rouge et son échelle métallique. Ce fut le premiers "Supertoys" Français avec de nombreux de détails captés et reproduits. Le volant de couleur noir est là, correct dans ses proportions tout comme les grilles et le galbe de la calandre peinte de couleur argent. Les jantes bombées sont en métal, elles sont chaussées de pneus blancs toujours lisses. L'échelle pivotante en tôle nickelée est en deux parties coulissantes, elle mesure prés de 25 cm déployée et se relève ou s'abaisse grâce à un système à crémaillère brut de métal sans méplat, l'ensemble est mû par une manivelle. La boîte en carton est siglée Dinky Supertoys. 60 / 90 €

45. Lot comprenant 4 DINKY TOYS : Berliet Benne Carrières, réf 34A. Une De Soto « Diplomat » avec suspension et glaces, réf 545. Une Renault Floride avec suspension et glaces, réf 543. Un engin blindé de reconnaissance Panhard, réf 80A. 50 / 80 €

46. Lot comprenant 2 DINKY TOYS : une grue « Salev » Crane, réf 50 de 1958. La miniature réalisée au 1/43, chaussée de pneus moyens noirs, est dotée des mêmes mouvements que l'original, grâce à deux manivelles faisant fonctionner la grue : l'une commande l'inclinaison de la flèche et l'autre la montée ou la descente du crochet.
Par une légère traction exercée sur les roues avant, on peut faire basculer le plancher, sous lequel figurent toutes les inscriptions. Ainsi qu'un engin blindé de reconnaissance Panhard, réf 815 80A. 60 / 90 €

47. DINKY SUPERTOYS
Super G Constellation Lockheed Air France, réf 60 C. Ainsi qu'un Noratlas CIJ et un Fouga Magister Solido. 40 / 60 €

48 DINKY SUPERTOYS Tracteur Berliet (avec glaces) et semi-remorque Porte-Char, réf 890. 40 / 60 €

49. Lot comprenant 7 automobiles au 1/43e commémorant le Dakar. Marque Norev. 40 / 60 €

50. NOREV - Lot comprenant 5 automobiles au 1/43e : Simca Marly Ambulance avec amortisseurs ; Simca Versailles ; Renault Floride ; Citroën 2 cv commerciale ; Simca Chambord et caravane Henon. 50 / 80 €

51. Lot comprenant 5 miniatures au 1/43e : un Dodge Militaire 6/6 Radar (FJ), un camion Dodge 6/6 Lance-fusées (FJ), un Dodge ambulance (FJ), un Berliet Tous Terrains (Dinky Toys réf 80D) ainsi qu'un obusier (Dinky Toys réf 155). 40 / 60 €

52. DINKY TOYS - Lot comprenant 8 miniatures au 1/43e : Grue Salev (réf 50) ; Citroën 23 dépanneuse (réf 35A) ; Berliet 34 avec son container ; Simca Cargo (réf 33) ; Tracteur Panhard ; Citroën 1200 K (réf 25C) ; Citroën 23 dépanneuse (réf 35A) ; une remorque bâchée (réf 70). 100 / 150 €

53. DINKY TOYS - Lot comprenant 7 miniatures au 1/43e : Citroën DS 19 (réf 24C) ; Citroën 11BL (réf 24 N) ; Renault Floride (réf 543) ; Peugeot D.3.A. (réf 25B) ; Studebaker Commander (réf 24 Y) ; Chrysler New Yorker (réf 24 A). 60 / 90 €

54. Lot comprenant 5 miniatures au 1/43e : Citroën 2 cv (JRD) ; Renault Frégate ; Chrysler Windsor (CIJ) ; Car Renault (CIJ) ; Renault 1 000 kg (CIJ). 40 / 60 €

55. Lot de 3 miniatures au 1/43e : Aston Martin DB3S (Crescent Toy) ; Maserati 250 (Solido) ; Connaught G Prix (Crescent Toy). 30 / 50 €

56. Lot de diverses miniatures. 40 / 60 €

57. Lot comprenant 15 miniatures au 1/43e de marque Solido. 40 / 60 €

58. Lot comprenant 6 jouets anciens en tôle de marque Joustra, ML, et autres. 40 / 60 €

59. Lot de 29 jouets modernes en tôle. 40 / 60 €

60. Maquette des années 50' qui servait à l'éducation routière des auto-écoles de cette époque. Elle mesure 1,20 m. Toutes les fonctions d'un véhicule sont représentées (feux de stationnement, de stop, de positions, codes, phares, clignotants, embrayage et boite de vitesse, freins,…). Le moteur s'anime avec l'ordre d'allumage réel. 300 / 400 €

61. Casque de pilote de marque AGV, Italie. 100 / 150 €

62. Combinaison (Pantalon et blouson) de pilote de marque NANKAI de taille 58 avec sponsor Marlboro (Yamaha). 300 / 400 €

63. Volant LOTUS de Mika HAKKINEN 1994, signé par le pilote (sous-vitrine). 250 / 350 €

64. FERRARI. Diorama au 1/43e représentant Michael Schumacher et sa Formule 1 en plein ravitaillement avec 23 mécaniciens. 100 / 150 €

33

34

38

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

55

65. **FERRARI**. Diorama au 1/43e représentant Michael Schumacher et sa Formule 1 en plein ravitaillement avec 19 mécaniciens devant le stand. 100 / 150 €

66. **FERRARI**. Lot comprenant 5 miniatures Ferrari 333 SP Racing au 1/43e. Avec une plaque commémorative « Ferrari 333 SP Racing for Belgium Le Mans 1996, Eric Bachelart. Marc Goossens. Eric van de Poele. » Edition limitée n° 26/43. 150 / 250 €

67. **FERRARI**. Maquette de Formule 1 de 2001 de Michael Schumacher au 1/12e en configuration GP de Hongrie, châssis n° 1, avec inscriptions Marlboro par MG Model Plus. Modèle en résine et white métal. 200 / 300 €

68. **FERRARI**. Maquette de 312 PB Le Mans 1973, au 1/12e par MG Model Plus. Version 1973 pour la course des 24 Heures du Mans, numéro 16, long tail. La très grande échelle du 1/12e permet une reproduction très fidèle avec une longueur de la maquette d'environ 36 cm.
Ce modèle de la série Model Plus, aux détails de moteur et d'aménagement intérieur très fidèles était livré en kit. 200 / 300 €

69. **FERRARI. Maquette** de 512 S NART au 1/12e dans sa configuration des 24 Heures du Mans 1970. 150 / 250 €

70. **FERRARI. Lot** comprenant 25 miniatures au 1/43e de marque Brumm, série oro. 200 / 300 €

71. **FERRARI. Lot** comprenant 15 miniatures au 1/43e de Formule 1, dont 2 BBR. 250 / 350 €

72. **FERRARI. Lot** comprenant 25 miniatures au 1/43e. 100 / 150 €

73. **FERRARI. Lot** comprenant 17 miniatures au 1/43e de marque Best Models. 200 / 300 €

74. **FERRARI. Lot** comprenant 20 miniatures au 1/43e dont un diorama. 150 / 250 €

75. **FERRARI. Lot** comprenant 18 miniatures au 1/43e de marque Bang et Art Model. 150 / 200 €

76. **FERRARI. Lot** comprenant 19 miniatures au 1/43e de marque Brumm. 150 / 250 €

77. **FERRARI. Lot** comprenant 14 miniatures Formule 1 au 1/43e ainsi que le camion Ferrari Iveco Transport de Formule 1 de marque Old Cars. 200 / 300 €

78. **FERRARI. Lot** comprenant 5 miniatures au 1/43e de marque Bang et Red Line Models 150 / 200 €

79. **FERRARI. Lot** comprenant 3 miniatures au 1/43e 512S de marque Ilario, et 2 La Storia. 150 / 250 €

80. **Lot** comprenant 8 miniatures formule 1 au 1/43e 50 / 80 €

81. **FERRARI. Lot** comprenant 8 miniatures au 1/43e de marques Solido, Mercury et Corgi Toys. 30 / 50 €

82. **Lot** comprenant 24 miniatures au 1/43e de marques diverses.` 80 / 120 €

83. **Lot** comprenant 5 casques miniatures, 2 figurines et une pompe à essence. 30 / 50 €

84. **FERRARI. Lot** comprenant 7 miniatures au 1/18e et une Audi. 30 / 50 €

85. **FERRARI**. Miniature au 1/18e représentant la Ferrari F1 2000 de Rubens Barrichello avec le bruit de sa formule 1. 50 / 80 €

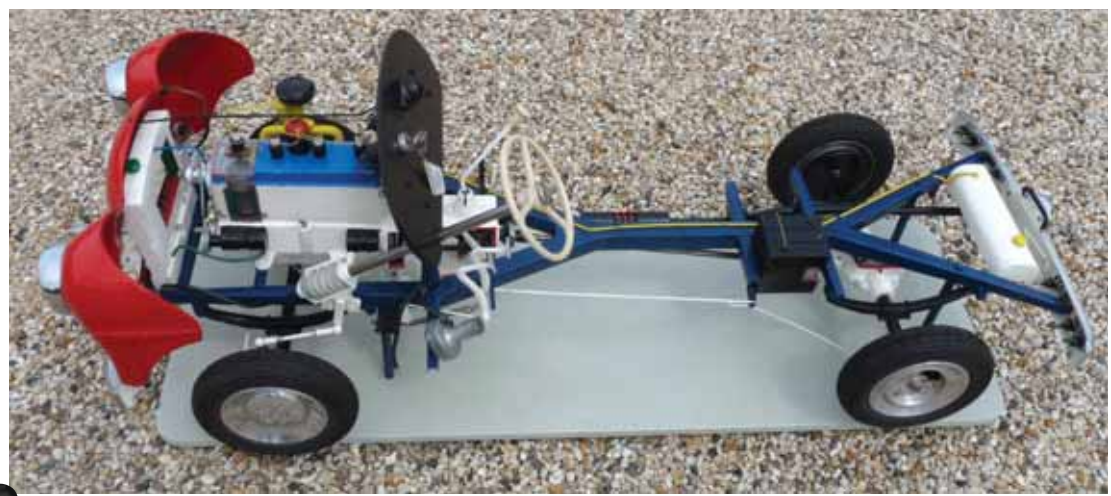
86. **Rare compteur de Taxi** pour Taxi BB par la Société Générale des compteurs de voitures. Le Taximètre BB (dans sa configuration poignée de commande) devait équiper le célèbre taxi Renault KZ11 de la Compagnie Française des Automobilistes de place. 100 / 150 €

87. **Machine à vapeur** de marque Wilesco (Allemagne) sur son présentoir avec Monomètre. Dim 44 x 34 cm. 100 / 150 €

88. **Garage Shell**, dim 25 x 18 cm. 30 / 50 €

89. **Lot** de plaques de cadres de vélos. 30 / 50 €

63


60

64

65

66

67

68

69

71

85

70

72

73

74

75

76

77

78

81

79

83

87

88

90

91

92

89

93

94

95

96

97

98

99

100

101

90. **Ernest MONTAUT**. Lithographie « Magneto Lavalette Eismann » représentant une voiture de course stylisée avec une magnéto à la place du radiateur. 33 x 21,5 cm. 100 / 150 €

91. **Illustration** de Craig Warwick représentant Michael Schumacher, contresignée par l'artiste et numérotée 100/500. 40 / 60 €

92. **Lithographie** Challenge Mercedes 1977, signée Paul Luth numérotée 73/100. 50 / 80 €

93. **A.C.F. Grands Prix de France 1906- 1981**. Editions de L'automobiliste. Ce lot comprend 19 dessins de JP Boivent (encadrés) issus du porte-folio reproduits en phototypie et tiré à 500 exemplaires. Ce portefolio porte le numéro 17. Ces dessins reproduisent les Grands-Prix de France de 1906 à 1981 : les victoires françaises. 250 / 350 €

94. « **La Perse en Automobile à travers la Russie et le Caucase** » par Claude Anet. 30 / 50 €

95. **Lot** comprenant « *Le Miroir des Sports* » de 1927, « *La Vie heureuse* » de 1906, « *Le Miroir du monde* » de 1932. 80 / 120 €

96. **Lot** comprenant le catalogue Mestre & Blatgé de 1913, le catalogue Esbin de 1914, le catalogue Kahn de 1928 et le catalogue Jullien. 80 / 120 €

97. « **L'Automobile, théorique et pratique, Traité élémentaire de locomotion à moteur mécanique** » par L. Baudry de Saunier. 30 / 50 €

98. **Lot** comprenant 42 bulletins d'information édités par le Service de Presse de la Société CITROËN. 50 / 80 €

99. **Lot** comprenant une collection de Sport-Auto de 1964 à 1985 (manques). 60 / 90 €

100. **Lot** de documents (éclaté, menus, programmes, tarifs) du paquebot « France ». 80 / 120 €

101. **Lot** de diverses « revues techniques automobiles » et cartes Michelin. 30 / 50 €

## ANTOINE DUFILHO

Architecte de formation passionné par le "Futurisme", petit neveu de Jacques Dufilho, célèbre acteur, lui même peintre, sculpteur, esthète et amoureux de Bugatti, Antoine est également un Sculpteur imprégné depuis mon plus jeune âge de l'amour de l'automobile et de la beauté mécanique.

Il a commencé son art de sculpteur il y a un an et demi en autodidacte par la création d'une Bugatti 59 pour l'anniversaire de son père. Son choix est de travailler sur l'épuration de différents modèles automobiles mythiques et exclusifs et d'en décliner pour chacun une « série » de réalisations différentes.

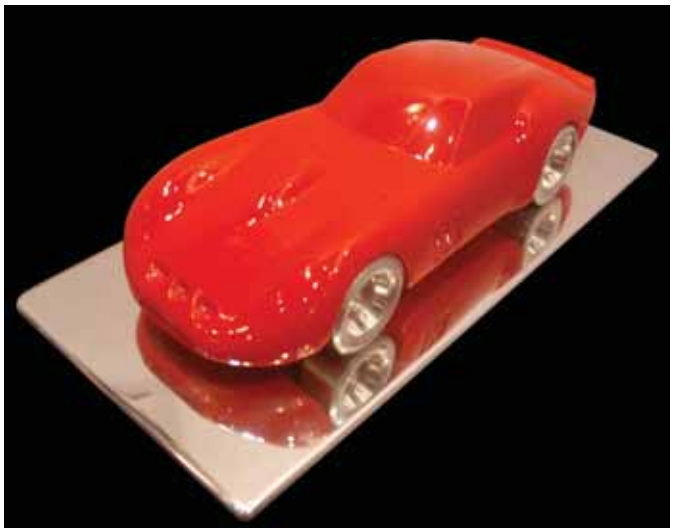
- La première série de modèles au nombre de 3 que j'ai réalisée fut basée sur la Bugatti type 59 présentées à Rétromobile 2011 à Paris. Ces modèles, confectionnés en plaques d'aluminium martelées et soudées, habillées de peintures personnalisées, sont dévolues à la vitesse, avec des roues ovalisées comparables à l'effet généré par un obturateur photographique ancien (retrouvé dans quelques merveilleux clichés de Robert Doisneau).
- La deuxième série fut basée sur la mythique monoplace Mercedes w196, basé sur les thèmes de la déconstruction ou de la mise en valeur de la structure

Une première représente une épuration du modèle légèrement allongé accentuant l'aérodynamisme, aux roues tournées dans des blocs d'aluminium massif.

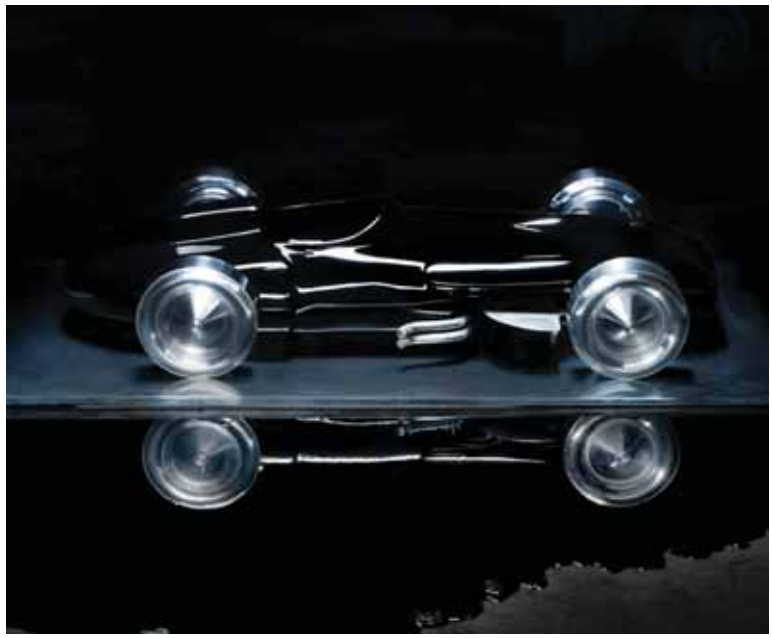
La deuxième est représentée par une série de plaques et de vides intermittents, aux roues tournées dans des blocs de bronze massif. Cette représentation visant à alléger le modèles tout en conservant la morphologie globale de l'automobile complexifie sa vision d'une multitude de courbes nouvelles. Ce mode de représentation rappelant l'art mécanique d'un moteur ou d'une calandre automobile offre une perception différente du modèle en fonction de son point d'observation.

Il a ensuite réalisé un autre modèle inspiré de la Ferrari 250 GTO, exposé et vendu mi-avril à l'exposition Lille ART-FAIR dont s'en suivra une série de réalisations basées sur la déconstruction.

Dans ses créations artistiques, il cherche à intégrer tous les aspects de la modernité et notamment dans le choix des matériaux.



102



103

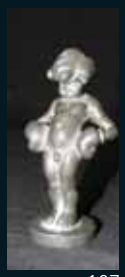
102. **FERRARI 250 GTO.** 3 000 / 4 000 €

103. **MERCEDES BENZ W196.** 3 000 / 4 000 €

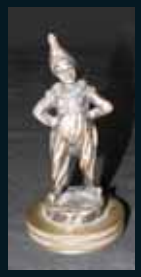
# Mascottes

105

106


107

110



114

115

116

117

118

119

120

121

122

124

105. **ATLANTA**. Mascotte. Bronze signée Darel, France, 1925-1930, Haut 130 mm, Larg 130 mm. (Réf 136 Livre de Michel Legrand). 200 / 300 €

106. **DANSEUSE ROMAINE** 1915-1920. Mascotte. Bronze signée A. RENEVEY. Haut 115 mm. (Réf 41 Livre de M L) 150 / 200 €

107. **L'AMOUR BOUDEUR**. Mascotte en métallo-bronze signée Emile Monnier, Edition Generes. Haut 120 mm. (Réf 359 livre de ML). 200 / 300 €

108. **FEMME AU VOILE**. Mascotte en bronze signée Leverrier, France 1925. Haut 175 mm. (Réf 169 livre de ML). 120 / 180 €

109. **MERCURE**. Mascotte non signée. Haut 230 mm. 30 / 50 €

110. **BALLERINE**. Mascotte en bronze signée Charles, France 1930-1935. Haut 120 mm. (Réf 6 Livre de ML). 200 / 300 €

111. **BUSTE** Féminin, non signé. Haut 135 mm. 30 / 50 €

112. **PETIT CLOWN**. Mascotte en bronze signée C. Omerth, France 1915. Haut 120 mm. (Réf 387 dans livre de ML). 250 / 300 €

113. **LUTIN**. Mascotte (coupée) en bronze signée J.Dunach. Haut 80 mm. 30 / 50 €

114. **PÉGASE**. Mascotte en bronze signée Binmoran. Haut : 165 mm. 60 / 90 €

115. **AUTOMOBILES STUTZ DÉESSE** « RA ». Mascotte en métal composé nickelé. Fondeur SMCCO of America/ Indianapolis USA. Haut 70 mm. Larg 87 mm. (Réf 245 livre de ML). 150 / 200 €

116. **AUTOMOBILES BUICK**. Mascotte en métal composé, USA 1928. Haut 80 mm, Larg 115 mm. (Réf 244 livre de ML). 200 / 300 €

117. **AIGLE**. Mascotte en bronze signé A.E.L (Lejeune ?), Haut 80 mm, enverg 170 mm. 100 / 150 €

118. **PIGEON VOYAGEUR**. Mascotte en bronze signée Darel, France 1925. Haut 165 mm. (Réf 949 livre de ML). 250 / 300 €

119. **ÉGYPTIENNE AILÉE**. Mascotte en bronze, non signée, dans le style de Bonnot. Haut 175 mm. 80 / 120 €

120. **HIRONDELLE**. Mascotte en bronze, France. Mascotte de Bazin ( piétement découpé). (Réf 940 livre de ML). 40 / 60 €

121. **Mascotte** automobile américaine, long 310 mm, larg 105 mm. 30 / 50 €

122. **ÉLAN**. Mascotte en bronze signée J.A.Bébin. France 1925. Haut 140 mm. (Réf 669 livre ML). 100 / 150 €

123. **POUSSIN**. Mascotte non signée. Haut 870 mm. 30 / 50 €

124. **CYGNE**. Mascotte en bronze signée Géona, France. Haut 125 mm. 150 / 200 €

125. **OIE SAUVAGE**. Mascotte en bronze attribuée au Comptoir d'art français, 1930. Haut 100 mm. Larg 140 mm. (Réf 866 livre de ML). 50 / 80 €

126. **CHANTECLER**. Mascotte publicitaire des huiles et lubrifiants « *Carburants industriels du Nord, France* ». Mascotte distribuée auprès des garagistes jusqu'aux années 50'. Haut 135 mm. (Réf 841 livre de ML) 60 / 90 €

127. **CHEVAL CABRÉ**. Mascotte non signée. Haut 140 mm. 30 / 50 €

129. **Lot** comprenant un étau tout acier, une perceuse sur colonne d'établi de marque Valdor, une pompe à main de gonfage en cuivre, et d'un cric hydraulique 3 T Rasssaut. 150 / 250 €

# MOTOS
## de Collection

## 200
## 2007 COLNAGO-FERRARI "60e anniversaire"
€ 12 000 / 18 000

Cadre n° PWA865
Nombre d'exemplaires : 60
Etat : comme neuf, jamais utilisé
Nombre de vitesses : 20

Autrefois, le roi Léopold de Belgique appelait Ernesto Colnago "la Ferrari des bicyclettes". La collaboration entre Colnago et Ferrari, les deux meilleurs italiens dans leurs domaines respectifs était inévitable.

Ernesto Colnago et Enzo Ferrari se sont rencontrés fin 1986. De cette relation, sont nés plusieurs vélos véritablement révolutionnaires. Le premier vélo, tout simplement nommé "Concept", en était le premier et avait des années d'avance sur son temps. Il avait un cadre en carbone, une fourche droite, des freins hydrauliques et un système de vitesses intégré au pédalier. Le cadre Concept inaugurait des idées toujours d'actualité avec notamment des tubes en fibre de carbone à haut compactage, façonnés à la main, ainsi que des raccords moulés sous haute température et haute pression.

Ce cadre a rapidement conduit au premier vélo en carbone de production, le C35 en 1989.

Le premier vélo produit en série limitée et qui portait les logos et de Colnago et de Ferrari était le CF-1. Seulement 500 modèles furent construits, achetés par des athlètes de haut niveau tel Carl Lewis et des acteurs connus comme Robin Williams et Tom Cruise.

Aucun de ces vélos n'aurait pu être réalisés sans la coopération de Ferrari, dont l'ingénierie a fourni une technologique que la conception de vélos ne connaissait pas auparavant.

Ernesto Colnago est toujours ami avec le président de Ferrari actuel, Luca Cordero di Montezemolo.

L'année 2007 marque les soixante ans de la marque au Cheval Cabré. Pour cette occasion, Colnago, en association avec Ferrari, crée un vélo commémoratif en version limitée. Le magnifique Colnago-Ferrari, exposé dans les plus grands salons internationaux de l'automne, a fait sensation.

L'union des deux marques prestigieuses a donné naissance à un modèle construit à seulement soixante unités.

L'esprit de compétition qui unit les deux firmes italiennes a engendré ce vélo unique, après cinq ans de recherche entre les deux marques.

Le Colnago-Ferrari est né sur la base du Colnago Extrême Power, qui représente déjà le point de référence technologique de la gamme 2008. Le cadre en carbone monocoque avoisine les 1 000 g. Il possède pour particularité des renforts carbone directement dans le cadre (+30% en rigidité). D'un poids total de 6,4 kg, le Colnago Ferrari de la vente est équipé de roues à jante carbone avec des boyaux Vittoria. Le tout est monté en Campagnolo Record Titanium, la selle est une Prologo en carbone.

La magnifique peinture de ce vélo est bien sûr aux couleurs italiennes.

Le Colanago-Ferrari représente tout le savoir-faire de la grande marque italienne, qui a réussi avec ce modèle un vélo aussi performant qu'esthétique.

Jamais utilisé mais pieusement conservé, notre exceptionnel Colango-Ferrari « 60e anniversaire » est le premier des 60 fabriqués. Il convient de le réserver à un connaisseur ou à un amateur averti.

## 201
## TRIUMPH Raleigh City Vélo de dame style années 50'
€ 100 / 150

La marque TRIUMPH (Raleigh city) est "*le Vélo de ville*" par excellence. Le modèle présenté et pour femme de type hollandais, dans un style ancien, pour un pédalage tout en douceur et ravira celle qui voudra aller faire ses courses en ville sans avoir à prendre son automobile.

# Collection de Monsieur B.

## 202
## 1934 ZÜNDAPP K 800
€ 10 000 / 12 000

Cadre N° 180 353
Moteur N° 163 430
Carte grise française

Zündapp présente au salon de Berlin 1933 six nouveaux modèles. L'auteur de cet exploit est le célèbre ingénieur Ruchard Küchen. La nouvelle série K, avec ses cadres en acier embouti et sa transmission à cardan, se composent de deux monocylindres 175 et 200 cm³ à deux temps, les K400 et K500 sont des bicylindres quant aux K600 et K800, ce sont des quatre cylindres à plat. La rationalisation fera rapidement abandonner les modèles 400 et 600. La K500 sera un très grand succès.

L'Allemagne de cette époque est en plein développement, les autorités veulent des autoroutes et un véhicule pour chaque habitant. La NSU, fondée à Nüremberg en 1917, fête sa 100 000e motos en1933 et en fabriquera 100 000 autres jusqu'en fin 1938. Les commandes de l'armée aideront aussi grandement au développement des fabrications.

La série K se distingue par des particularités mécaniques. Pour plus de fiabilité et moins d'entretien, la transmission finale se fait par arbre et cardans, c'est le pourquoi du K dans le nom du type. La boîte de vitesses possède quatre chaines et c'est une 5e qui entraine l'arbre à cames. Très bien construite, cette machine est réputée pour sa robustesse. Coté pratique, le marchepied gauche sert de béquille latérale. La boîte de vitesses comprend 4 rapports et une commande manuelle.

Le moteur de la K800 est d'une réalisation très soignée avec un vilebrequin forgé en une seule pièce. Avec son 791 cc à soupapes latérales et ses 22 CV, la souplesse est telle que cette machine reprend sur un filet de gaz en 4e.

L'exemplaire présenté a été entièrement restauré. Le numéro frappé sur le cadre est le 180353, d'après les recherches effectuées, ce numéro appartiendrait à la série des K500 de l'année 1938. Depuis sa totale restauration, cette machine n'a parcouru que 527 km d'après son compteur. Un siège d'appoint permet de transporter confortablement un passager. La carte grise indique trois places et un side car. Il est donc facile et légal d'atteler cette Zundapp si on le désire. Techniquement intéressante et d'une beauté intemporelle, la K800 est comme une sculpture sur roues.

## 203
## 1938 NSU OSL 501
€ 7 000 / 9 000

Cadre N° 1 079 467
Moteur N° 327 763
Carte grise française

En 1929, l'ingénieur anglais Walter William Moore entre chez NSU. Il dessine un nouveau moteur à ACT très inspiré de celui qu'il vient de faire chez Norton, son ancien employeur. Cette 500 de compétition s'impose rapidement et remporte notamment les GP d'Allemagne, d'Autriche ou encore le GP des Nations à Monza. A partir de cette formidable 500 SS, NSU va développer des versions « compétition-client ».

Les modèles OS et OSL (L pour Luxe à partir de 1934) sont les modèles « supersport » de route. Le moteur est un splendide 494 cc avec les soupapes en tête développant 22 cv à 5500 tr/mn. La vitesse maximum atteinte frôle les 130 km/h. La transmission se fait par une chaine qui est entièrement carénée. La 501 OSL est l'une des plus rapides machines de route de son époque. Très onéreuse, sa production fut limitée à 7 997 exemplaires entre 1932 et 1939.

L'exemplaire présenté a été entièrement restauré. Son compteur, remis à 0, affiche un tout petit 291 km. Il appartient à la seconde série avec la boite à quatre rapports. Sa carte grise indique que cette machine était attelée à un side car. Il est donc facile et légal d'en réinstaller un, si tel est le désir du futur propriétaire.

Très chère à l'époque, elle était la « superbike » des fortunés. Son look ravageur fait de la 501 OSL une des plus belles machines allemandes de l'entre deux guerre. Aujourd'hui, c'est une machine de collection rare, belle et fortement désirable.

## 204
## c1938 NSU ZDB 201
€ 3 000 / 5 000

Moteur N° 238232
Carte grise française

Les NSU de la série Z sont nées en 1930, les prototypes remontant à l'année 1928. Il s'agissait de machines avec un moteur à deux temps. En Allemagne, les machines jusqu'à 200 cc étaient exonérées de taxes et de permis de conduire. Les premiers modèles se faisaient en 175 cc et 200 cc. Le modèle Z évolua continuellement au cours des années. Le premier moteur Z avait un seul échappement. Le type suivant sorti en 1933 et baptisé ZD, avait deux sorties d'échappement.

Ce moteur permettait d'atteindre 70/75 km par h pour une consommation de 3,3 à 3,5 L/100 km.

A l'époque, la NSU 200 cc était l'une des meilleures motos dans sa catégorie.

Cette machine, comme les autres motos de la collection, a été entièrement restaurée. A partir de 1937, ce modèle ne comporte plus de compteur de vitesse monté en série. Il n'est donc pas possible de connaître précisément la distance parcourue depuis, mais il est probable que celui ci doit se situer aux environs de 500/700 km. Bien que la carte grise indique 1937, il semble qu'il faille dater cette NSU ZDB 201 de la fin 1938/1939 notamment à cause de sa fourche. Globalement en très bel état, cette machine fera le bonheur de son prochain propriétaire qui procèdera à une remise en route facile.

## 205
## 1953 NSU Max 251 OSB
€ 2 000 / 4 000

Cadre N° 1 245 959
Carte grise française

Présentée en 1952, la célèbre NSU Max est une superbe 250 cc à arbre à cames en tête. Le cadre est formé par un châssis « monocoque » en acier embouti avec une suspension arrière centrale. C'est le génial Albert Roder, l'ingénieur en chef, qui est le créateur de cette machine à succès. Il est même possible qu'en 1955 NSU fut le premier constructeur mondial. Durant cette période, NSU s'octroie même 4 records du monde de vitesses en 1951, 1953, 1954 et 1955.

La Max aura une longue carrière qui se terminera en 1963. Les années de sa grande gloire sont 1953/1955 quand la fabrication atteignait plus de deux mille machines par mois. Elle est considérée comme l'une des meilleures 250 de route de son époque.

Le modèle présenté a été entièrement restauré il y a une quinzaine d'années et n'a parcouru que 810 km d'après son compteur. Elle est à remettre en route après une immobilisation de quatre années. Sa carte grise indique le 7 juillet 1953 comme date de sa première immatriculation. Peu utilisée, cette belle machine présente simplement quelques défauts de peinture sur son carter chaine. Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir l'une des meilleures 250 de route.

## 206
## 1951 NSU 251 OSL
€ 3 000 / 5 000

Cadre N° 1 225 181
Moteur N° 661 823
A immatriculer en collection

C'est en 1933 que NSU lance les nouvelles 250 et 350 cc équipées d'une très belle mécanique monocylindre à arbre à cames en tête. Ce type de moteur présente l'avantage de permettre le réglage du jeu aux soupapes par l'extérieur sans démontage. Le bloc-moteur forme un réservoir dans sa partie avant qui lui donne une forme si caractéristique. Pour plus de propreté les chaînes primaire et secondaire sont entièrement enfermées dans un carter étanche.

Le créateur de cette belle machine est l'anglais Walter William Moore, un ancien ingénieur de chez Norton. Elle était donnée pour une vitesse maximale de 95 à 100 km/h.

Seule la 250 survivra à la guerre sous une forme pratiquement inchangée jusqu'en 1952. Sur ses vingt ans de carrière, seuls quelques détails changèrent. C'est dire la qualité de cette 250 qui sera remplacée par la non moins intéressante Max.

L'exemplaire présenté est complet et se trouve dans un très bel état général. Son compteur indique 328 km parcourus depuis sa restauration. Il manque la batterie et une remise en route sera nécessaire après une immobilisation d'environ quatre années. Grand succès à l'époque et très jolie machine, la 251 OSL est une machine sportive, performante et très fiable.

## 207
## 1955 NSU Max 251 OSB
€ 1 000 / 1 500

Cadre N° 1 276 802
Moteur N° 3 224 772
Carte grise française

Modèle identique au précédent mais datant d'avril 1955. Légèrement accidenté lors de sa dernière utilisation, cette Max 251 OSB, qui avait été entièrement restaurée, est à réparer. Il faut prévoir la remise en route et de redresser le garde-boue et de changer une jante et un phare.

## 208
## 1972 SUZUKI T350 Rebel Model J
€ 2 500 / 3 500

N° de cadre 36 786
Carte grise française

Les Suzuki de la série T ont écrit une grande page de l'histoire de la marque. Fabriquées de 1963 à 1977, les cylindrées variaient de 90 à 500 cc. Le moteur était un bicylindre à deux temps. A partir de 1973, les modèles supérieurs à 250 cc ont le frein avant qui passe du tambour au disque. Très belle routière, la T350 Rebel est équipée d'un moteur de 315 cc développant 39 cv à 7 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à six rapports, une première sur une moto de route à grande diffusion. Son poids contenu la rendait maniable. Sa ligne est élégante et sombre.

Française d'origine et livrée par les établissements Pierre Bonnet l'importateur de l'époque, cette belle T350 orange a une peinture candy neuve et un moteur entièrement refait par S Moret (o km). La selle a également été refaite. Avec sa belle couleur très « seventie's », elle symbolise bien toute cette époque.

## 209
## 1971 SUZUKI T350 Rebel Model R
€ 2 500 / 3 500

N° de cadre 29600
Carte grise française

Les Suzuki de la série T ont écrit une grande page de l'histoire de la marque. Fabriquées de 1963 à 1977, les cylindrées variaient de 90 à 500 cc. Le moteur était un bicylindre à deux temps. A partir de 1973, les modèles supérieurs à 250 cc ont le frein avant qui passe du tambour au disque. Très belle routière, la T350 Rebel est équipée d'un moteur de 315 cc développant 39 cv à 7 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à six rapports, une première sur une moto de route à grande diffusion. Son poids contenu la rendait maniable. Sa ligne est élégante et sombre.

Ce modèle R est à culasses droites, ce qui en fait un modèle rare. Elle a été restaurée, la peinture est récente, le moteur a été révisé et les pneus sont neufs.

# AUTOS
## de Collection

# Collection de TAXIS de Monsieur V.

Lequel d'entre nous n'a jamais emprunté de taxi ? Lequel d'entre nous n'a jamais rencontré un de ces chauffeurs au langage imagé, au verbe haut et fort comme nous l'aimions tant ?

Lequel d'entre nous n'a jamais enfin jeté un regard inquiet sur les chiffres du compteur qui tournent bien trop vite à notre goût ?

Noirs comme ceux de Londres, de la Marne ou d'ailleurs : les Taxis appartiennent à notre imaginaire. Ils sont une référence dans le temps et l'histoire de tous les pays.

Ils sont l'indispensable relais d'un authentique lieu de débat, transformant leur habitacle en un lieu de discutions et d'échanges, perpétuant ainsi la tradition d'une certaine liberté d'expression.

Cette collection est un « *Tour du Monde* » laissant découvrir quelques artistes !

## 210 Triporteur asiatique

(certainement Indonésie)
Décoré de paysages et fleurs.
Roues de 64,5 cm. de diamètre.

€ 250 / 300

## 211 Tricycle asiatique

Avec son panier arrière en bois sculpté,
et son ombrelle.
Roues de 64,5 cm. de diamètre.

€ 250 / 300

## 212 Tricycle asiatique

Avec son panier arrière en bois décoré,
et sa capote.
Roues de 64,5 cm. de diamètre.

€ 250 / 300

## 213 1973 TUK TUK thaïlandais.

Ce véhicule à 3 roues est muni d'un moteur 2 temps. C'est d'ailleurs du bruit du moteur à 2 temps que lui vient son nom. "*tuk tuk tuk tuk*".

Du rouge, du jaune, du bleu, du vert, les "*tuk-tuk*" thaïlandais en mettent plein les yeux. Ces taxis à trois roues, sont très prisés par la population locale et par les touristes étrangers.

Vous ne passerez plus inaperçu !

Cylindrée de 350 cm³
2 cylindres 2 temps
Graissage séparé
Allumage par rupteur
Transmission classique
Freins à tambours
sur les roues AR
Long 2,80 Larg 1,26 et
Haut 1,80 m

à immatriculer
en collection

€ 1 200 / 1 800

## 214 c1970 « JEEPNEY » des Philippines

Les Jeepneys étaient un moyen de transport en commun très populaire aux Philippines. Ce sont à l'origine des Jeeps abandonnées par l'armée américaine à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, réputées pour leurs décorations flamboyantes et le nombre impressionnant de passagers qu'elles peuvent transporter.

La pratique du jeepney reste un élément très folklorique des Philippines, surtout à Manille, le passager hèle le véhicule au passage, il n'y a pas vraiment d'arrêts fixes. Pour descendre, il frappe sur le toit et le prix de la course passe de main en main jusqu'au conducteur qui vérifie, rend la monnaie, tout en gardant un œil sur la route. Les conducteurs rivalisent de virtuosité pour se faufiler dans la circulation, tout cela au son d'une sono montée à fond dans le véhicule.

Le modèle présenté est à reprendre en mécanique (moteur Toyota BJ40), il comporte toutes ces décorations d'origine et la carte grise française indique Toyota fourgon, type CMCL APPAR. Il est idéal pour les promenades en famille !

Taxi collectif de Manille
Base TOYOTA BJ40
Carte grise française
de 1983 (certainement
la date d'importation)

€ 2 500 / 3 500

## 215 1970 AUSTIN « Taxi londonien »

La seconde guerre mondiale a dévasté le secteur des taxis en Angleterre. En 1947, Mann & Overton, Carbodies, et Austin s'associent pour produire un nouveau taxi : le « FX3 ». D'abord livré avec un moteur à essence, il reçoit en 1952 un moteur diesel Ferguson. En 1954, Austin développe son propre moteur diesel de 2,2 litres.

Comme ses prédécesseurs, il est caractérisé par un espace confortable réservé aux passagers et isolé du conducteur. Les bagages prennent place à la gauche du poste de conduite.

Le « FX4 » fait ses débuts en 1958. Il prend la succession du FX3, mais garde en grande partie les particularités du FX3 (et des taxis d'avant-guerre) : un châssis séparé, un « compartiment à bagages » à gauche du chauffeur, un important volume accueillant les clients, des portes arrières « suicide » s'ouvrant à 90°, le fameux rayon de braquage de 25 pieds, etc.. Parmi les nouveautés, citons des freins hydrauliques, des strapontins pour deux passagers additionnels, et des commandes séparées (avant/arrière) de chauffage et d'éclairage. Ce sont toujours Mann & Overton, Carbodies, et Austin qui sont à l'origine du projet.

Sa longévité en a fait « LE » taxi anglais. Construit pendant 39 ans sans changement esthétique, le FX4 bénéficie toutefois au fur et à mesure de « petites » transformations. À l'origine livré avec un moteur diesel 2.2, il est proposé avec une option d'essence en 1961.

Cependant, presque tous les FX4 taxis ont été équipés d'un moteur diesel et, jusqu'au milieu des années 1970 la plupart avaient une transmission manuelle.

Le taxi londonien présenté, véritable symbole britannique est à réviser.

Châssis n° FX4D14427
Carte grise française

€ 1 500 / 2 000

## 216 1973 AUSTIN « Taxi londonien »

Historique du modèle (cf lot prédédent)
Le taxi londonien présenté, véritable symbole britannique, est à réviser.

Châssis n° FX423743
Carte grise française

€ 1 500 / 2 000

## 217 1955 TAXI Beardmore

Châssis n° 1688
Titre de circulation européen.
A remettre en route

William Beardmore avait créé la Bearmore Company, qui était une entreprise de construction mécanique écossaise. Entre 1887 et 1967 elle a produit dans la région de Glasgow des navires, puis des locomotives, avant de s'intéresser à l'aviation et enfin de produire des véhicules automobiles. En 1919 Beardmore annonça la sortie d'une gamme de véhicules produits en divers sites de la banlieue de Glasgow.

Les Taxis Beardmore ont connu un succès considérable. La production cessa en Écosse en 1929, alors que le modèle avait été définitivement adopté par la ville de Londres. Une chaine de montage fut donc installée dans les locaux servant à l'entretien des Taxis en service dans la capitale anglaise, chaine qui a fonctionné jusqu'en 1967.

Le Taxi présenté a été livré neuf à Monsieur Henry Howard Chessis, 16 Duncan Court Green Lane, Winchmore Hill. Il possède son moteur Ford d'origine.

€ 4 500 / 5 000

## 218 1997 TAXI « Le 5e Elément »

Œuvre d'art, Sculpture, Monument de l'histoire du cinéma, …le TAXI le plus connu du Monde, celui de Bruce Willis alias *Korben Dallas* !

***Le Cinquième Élément*** est un film réalisé par Luc Besson, sorti en 1997 en France et présenté au Festival de Cannes. Il a fait 7 699 038 entrées en France et 13 904 200 entrées aux États-Unis. C'est le plus grand succès d'un film français avec 43,4 millions d'entrées dans le monde, dont 7,7 millions d'entrées en France et 35,7 millions à l'international.

Il y a longtemps, dans une galaxie pas très lointaine, Luc Besson imaginait l'histoire du Cinquième élément. Un rêve de film pour lequel il s'est assuré la collaboration de deux maîtres de la bande dessinée : Moebius et Jean-Claude Mézières. Ce dernier vient de publier Mon cinquième élément, recueil de ses croquis réalisés pour Besson. Le petit prince du cinéma français qui, un jour, a demandé à Mézières: « Dessine-moi un taxi... »

« *En dessinant un décor du Cinquième élément, pour boucher des espaces, j'avais mis des petits taxis... Quand Luc les a vus, il les a trouvés marrants, et il m'a demandé d'en redessiner d'autres... Quand la production du film a repris (après un arrêt durant lequel Besson a tourné Léon), Dan Weil (Chef Décorateur) m'a rappelé pour finaliser quelques dessins. J'ai reçu un nouveau scénario dans lequel Korben Dallas (Bruce Willis) était devenu chauffeur de taxi ! Luc avait dû se dire que ce n'était pas une mauvaise idée !* » Jean Claude Mézières.

« *J'ai été invité sur le tournage dans les Studios de Pinewood à Londres, mais ce n'est qu'à l'avant-première du film que j'ai découvert l'importance de mes taxis dans l'histoire !*

*Les taxis volants étaient une bonne idée !* »

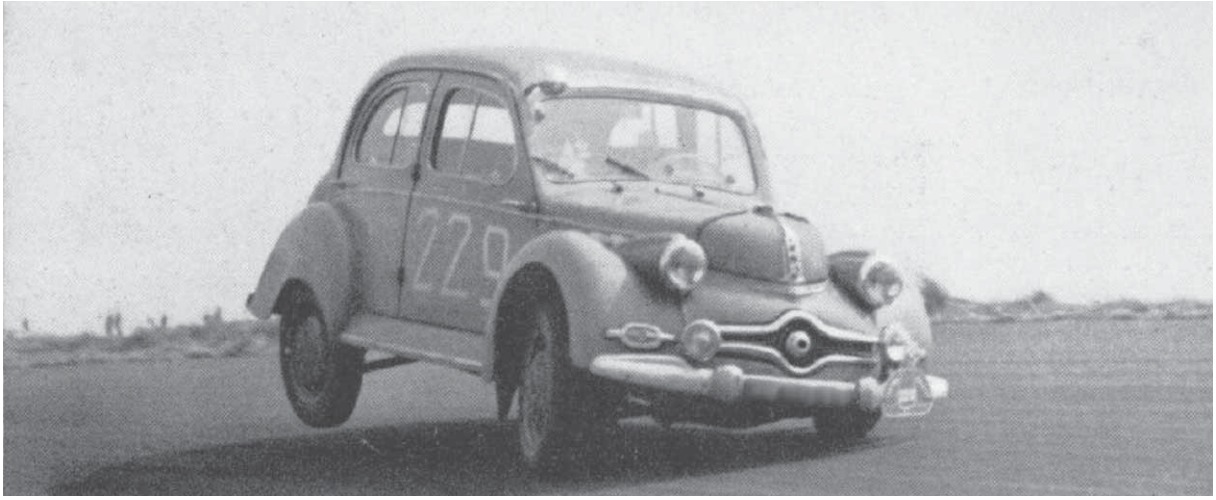
Ce Taxi futuriste du XXIIIe siècle (clin d'œil également à l'univers de Bilal) a été acheté à la production Europa Corp.

€ 5 000 / 7 000

Osenat 17 juin 2012

# Collection de Panhard de Monsieur M.

## 219 1952 PANHARD Dyna X 86



La Dyna X est présentée au Salon de Paris en 1946, le premier de l'après guerre. C'est la première voiture de grande série avec une carrosserie entièrement en aluminium. Le moteur est un intéressant bicylindre à plat à refroidissement par air avec un rappel de soupapes par barres de torsion. La boîte comporte quatre rapports avant. La suspension est à quatre roues indépendantes avec un ressort transversal à l'avant et barres de torsion à l'arrière.

La production démarre fin 1947, la fabrication des carrosseries est confiée à Facel Metallon à Colombes.

Le salon 1948 est marqué par l'exposition de l'extraordinaire prototype Dynavia, une étude aérodynamique exceptionnelle avec des solutions techniques très intéressantes.

Fin 1948, sur la Dyna de série, les phares sont profilés et mieux intégrés à la carrosserie. Les modèles 1950 sont enjolivés avec l'adoption de plusieurs baguettes de décoration en aluminium poli sur la carrosserie et d'une nouvelle calandre à motif rond central. En avril, le moteur 4 CV de 745 cm³ développant 33 CV fait son apparition. En 1951, le tableau de bord évolue et devient à cadran unique. L'année 1952 voit le lancement du roadster Junior et d'un nouveau moteur de 851 cc de 5 CV. Fin 1953, le modèle X est supprimé et replacé. Au cours de sa carrière, la Dyna X ou son moteur aura connu un nombre enviable de succès en compétition.

L'unique Dyna X de la vente est un modèle de juillet 1952. Elle se présente dans un état cosmétique et mécanique très satisfaisant. L'intérieur se trouve dans un état d'origine à conserver absolument.

Doté d'un style très particulier avec des formes rebondies et sensuelles, les Dyna X ne peuvent être confondues avec aucune autre voiture. Elles sont très attachantes et représentent le renouveau de la « *doyenne* » dans l'immédiat après-guerre.

Châssis n° 245 204
Carte grise française

Eligible aux :
Tour Auto,
Monte-Carlo Historique
Mille Miglia.

€ 8 000 / 10 000

## 220 1957 PANHARD Dyna Z 12 Berline Grand Luxe

Le projet VLL (voiture large et légère) est lancé par Panhard en 1950 pour prévoir le remplacement de la Dyna X. La VLL doit être légère pour transporter en toute sécurité dans un grand confort 6 personnes et leurs bagages. Elle doit tenir une moyenne à 130 km/h avec le même moteur bicylindre à air de la Dyna X.

Commercialement dénommée Dyna Z, cette toute nouvelle voiture est présentée à la presse le 17 juin 1953 qui s'enthousiasme. Car la nouvelle est belle, spacieuse, confortable, économique et performante. De plus sa conception est révolutionnaire, son châssis est une plateforme avec deux traverses tubulaires reliées par des longerons, le tout en Duralinox. Un tube supplémentaire, en acier, situé à l'avant tient toute la mécanique. La carrosserie très légère et fabriquée chez Chausson est simplement posée et n'apporte aucune rigidité à l'ensemble. L'accessibilité mécanique est extraordinaire avec toute la partie avant qui se lève. Les pare-chocs sont en aluminium. Cette berline moderne est très réussie et pèse environ 700 kg soit 30% de moins que ses concurrentes.

La forme générale, tout en rondeur, est très aérodynamique avec un Cx de 0,26. Son aspect attire tout de suite la sympathie. A l'intérieur deux larges et confortables banquettes accueillent les passagers. Le conducteur a le tableau de bord directement sur la colonne avec toutes les indications nécessaires à la bonne marche.

La gamme Z de Panhard s'est étalée sur la période de 1954 à 1959.

L'exemplaire présenté est sorti en 1957 et appartient à la gamme Z12 fabriquée d'aout 1956 à octobre 1958. C'est une Berline Grand Luxe qui se présente dans un très bel état d'origine. La mécanique est très correcte. La plupart de ces berlines ont été détruites, elles ne sont pas très faciles à trouver de nos jours.

Châssis n° 1 036 797
Carte grise française

€ 4 000 / 6 000

# 221 1964 PANHARD 17 B Break

Le prototype du break Panhard PL17 est exposé au Salon de l'Automobile de Paris en 1962. Il vient compléter la gamme existante qui ne comportait plus de break depuis des années. Réceptionné par le service des mines sous le type L9, le break n'est mis en fabrication qu'en juin 1963. Cette année là, sur les 31844 voitures de tourisme fabriquées seules 649 sont des breaks. Pour l'année 1964, c'est environ 2 000 breaks qui trouveront un client.

Le rare break de la vente est un modèle 1964 dont le moteur et la boite de vitesses ont été refaits. La voiture porte toujours sa première immatriculation nordiste. L'intérieur en simili rouge est en bon état général. La carrosserie est peinte en deux tons. Parfaitement utilisable, ce spacieux break est un modèle peu commun. Utilitaire ou familiale, un break en collection est toujours un choix judicieux car en plus de la rareté, le coté original et sympathique de ce type de carrosserie ne laisse pas indifférent !

Châssis n° 2 116 811
Carte grise française

€ 5 000 / 7 000

# 222 1965 PANHARD 24 BT

Châssis n°
Carte grise française

Le dernier modèle d'une grande marque est toujours quelque chose d'émouvant, surtout quand il s'agit de la doyenne des françaises. Quand on regarde une « 24 », on ne peut s'empêcher de se demander pourquoi il n'y a pas eu de suite du moins dans l'automobile civile.

La Panhard 24 est présentée à la presse le 24 juin 1963. Le type 24 provient du nombre de victoire de la marque aux 24 Heures du Mans du moins en ce qui concerne le moteur. Cette nouvelle voiture est basse, anguleuse et se présente sous la forme d'un coupé deux portes quatre glaces. Avec sa façade si caractéristique et son toit plat, elle a réellement de l'allure. La surface vitrée est impressionnante avec les fins montants qui soutiennent le pavillon. Le moteur est le prestigieux bicylindre à plat refroidi par air.

Les premiers exemplaires sortiront des chaînes à la fin 1963. Pour le millésime 1965, la plus importante modification est l'adoption de nouveaux freins à disques à l'avant. Le freinage est d'un seul coup amélioré.

L'exemplaire présenté a été restauré en carrosserie et peinture. L'intérieur a été refait. Le fonctionnement et l'état général font de cette 24 un exemplaire intéressant. Les 24 sont des voitures qui tiennent très bien la route, les performances sont d'un excellent niveau et l'économie est réelle. Ce dernier modèle est techniquement réussi. Mais la firme est très malade et la vie de la Panhard 24 s'achève en septembre 1967. La marque se consacrera dès lors aux véhicules militaires, mais c'est une autre histoire…

€ 6 000 / 8 000

# 223 1954 PANHARD Dyna « Junior » X 87

Châssis n° 856 607
Carte grise française

Elligible au Tour Auto

Au Salon de Paris 1951, Panhard, la doyenne, fait la preuve qu'elle a envie de s'occuper des jeunes en présentant un très joli roadster à 2/3 places. Cette nouveauté est présentée comme « *une voiture jeune à la portée des jeunes* ».

L'idée de départ est celle d'une société américaine Fergus voulant concurrencer les roadsters anglais qui se vendaient très bien avec une voiture européenne simple et peu chère. Panhard se met au travail et conçoit, sur la base de la Dyna X, la petite Junior. C'est le carrossier Di Rosa qui s'occupe des prototypes. Le projet n'aboutit pas mais la voiture sera tout de même commercialisée.

La fabrication débute en avril 1952. L'équipement est minimaliste, le confort est plutôt spartiate. La capote est symbolique par contre les performances sont d'un très bon niveau et le modèle plait énormément.

Ce joli roadster est proposé à un tarif inférieur à celui de la berline à mécanique équivalente en 4 ou 5 CV respectivement le 745 cc ou le 851 cc. La première année se solde par une fabrication de 681 voitures. Ses performances lui permettent de se retrouver en compétition avec de jeunes pilotes.

En 1953, un cabriolet avec des vitres latérales descendantes vient épauler le roadster et le cadre du châssis est écarté pour permettre à trois personnes de s'installer. En juin, la calandre héritée de la Dyna X est remplacée par une très simplifiée avec une seule grosse barre horizontale. Le modèle 4 CV ne se vend plus du tout, la clientèle se concentre sur la version la plus puissante. 18 unités de la 4 CV trouvent preneurs contre 2 793 modèles 5 CV. La Junior est le modèle de Panhard le plus vendu en 1953 !

Le millésime 1954 a trouvé 791 clients. 378 Junior seront fabriquées en 1955 et la fabrication s'arrêtera en avril 1956 après les 48 derniers exemplaires.

La Junior aura été un modèle éphémère qui a marqué de son empreinte toute une époque. Amusante et facile à conduire, elle tient très bien la route. Ses performances approchent le 125-130 km/h. Ses formes simplifiées et son style dépouillé donnent à cette « sportive » au moteur performant un coté inoubliable. Ce qui est sûr, c'est qu'elle ne laisse personne indifférent.

L'exemplaire présenté est un cabriolet de couleur or décrit par le propriétaire comme étant en parfait état de fonctionnement et entièrement révisé. Cette Junior appartient à une importante collection de Panhard « Twin ». La sellerie noire est en très bel état. Les ailes sont équipées de sabots en aluminium du plus bel effet. Sous le capot, la dynamo a troqué sa place pour un alternateur plus efficace. Avec moins de 5 000 exemplaires construits toutes versions confondues, la Junior est une voiture rare. Elle est toujours aussi amusante à utiliser 60 ans après la sortie du premier modèle.

Avec sa bouille inimitable et insouciante, la Junior a fait rêver toute une génération.

€ 15 000 / 18 000

# 224 1953 PANHARD Dyna « Junior » X 87

*Historique : cf lot 223*

L'exemplaire présenté est à l'origine un roadster dont le pare-brise et les portes ont été changés pour améliorer son confort d'utilisation. Il est devenu un cabriolet. La mécanique a été révisée et la sellerie a été est refaite. La carrosserie est en très bon état tout comme la peinture. Cette belle Junior de 1953 possède sur la cloison pare feu une petite plaque ronde en aluminium avec le numéro 2 318. C'est sans doute la 2 318e Junior sur un total de 4 691. Les premiers modèles à calandre Dyna X, comme celui ci, ont un charme supplémentaire pour certains amateurs.

Avec sa bouille inimitable et insouciante, la Junior a fait rêver toute une génération à son époque et continue toujours aujourd'hui.

Châssis n° 855 942
Carte grise française

Elligible au Tour Auto

€ 15 000 / 20 000

# 225 1961 D.B. Type Le Mans Cabriolet “ Luxe ”

Châssis n° 5095
Carte grise française

Prestigieuse et célèbre marque sportive française, DB doit sa réussite à deux associés passionnés et complémentaires. L’autodidacte René Bonnet et l’ingénieur polytechnicien Charles Deutsch. Après des débuts dès 1936/1937 avec des voitures à mécanique Citroën, les deux compères se tournent fin 1949 vers les bicylindres Panhard. Attirée par la compétition depuis toujours, la marque se construira un palmarès de tout premier plan en s’accaparant des victoires sur les plus prestigieux circuits du monde ou dans les rallyes. La fabrication du modèle HBR 5 en série permettra à la marque d’avoir une audience internationale. Innovante, cette voiture possédait un châssis poutre et carrosserie polyester. Elle était particulièrement performante.

Le cabriolet DB Le Mans a été présenté au Salon de Paris de 1959. Comme le Coach HBR5, la carrosserie est en polyester. Le châssis est constitué non plus par une poutre mais par une plateforme. La ligne surbaissée est très réussie et dans le style de l’époque. Avec ses petits phares ronds et ses ailes arrière en pointe à l’américaine, ce modèle ne manque pas de charme. Stricte deux places, le tableau de bord est résolu sportif tout comme son tempérament. Comme le coach, la mécanique est de provenance Panhard PL 17, ce qui ne pose pas de problème d’entretien et de pièces.

En fait c’est l’importateur américain de la marque qui poussa René Bonnet vers la fabrication d’un cabriolet. Baptisé Le Mans, ce modèle rappelle les nombreuses participations et victoires de la marque dans l’épreuve reine d’endurance.

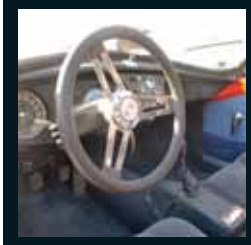
Notre cabriolet Le Mans est un modèle « Luxe » et représentait la version intermédiaire. Le modèle « Racing » proposait une finition inférieure tandis qu’il existait aussi la version « Super Luxe » reconnaissable aux phares Mégalux.

La voiture n° 5095 a été livrée avec le hard top mais sans la capote optionnelle. Blanche depuis sa sortie d’usine, elle fut immatriculée la première fois le 10/03/1961 en pays « Ch’ti ». Un an et demi plus tard, elle se retrouve dans le département de la Seine. En 1985, elle est toujours blanche mais gagne des bandes bleu qui soulignent un peu plus son coté « sport ».

Le propriétaire actuel, collectionneur émérite de Panhard, nous confirme le parfait état de fonctionnement de ce cabriolet avec une mécanique révisée. L’intérieur avec une sellerie roue est dans un très bel état et conforme à sa sortie d’usine. Rare quelque soit la version, le cabriolet *Le Mans* n’a été fabriqué qu’à environ 300 exemplaires jusqu’à la disparition de la marque en 1962.

**€ 25 000 / 30 000**

# 226 1960 D.B. Type HBR 5



Châssis n° 1224
Carte grise française

Éligible aux :
Tour Auto
Monte-Carlo
Historique
Mille Miglia

L'association entre Charles Deutsch, l'ingénieur polytechnicien / aérodynamicien, et René Bonnet, le mécanicien installé de Champigny sur Marne débute avant la guerre. Les premières DB sont des voitures de course animées par un moteur de Citroën Traction. Seuls quelques exemplaires seront fabriqués, la firme Citroën ne souhaite pas être associée de près ou de loin à la compétition automobile.

Fin 1949, DB présente un Racer 500 au salon de Paris motorisé par un bicylindre Panhard. Dès lors, Charles Deustch restera fidèle à la mécanique refroidi par air.

Berlinettes ou barquettes, les DB prennent part aux plus grandes compétitions d'endurance comme les 12 Heures de Sebring, les 24 Heures du Mans ou les 1000 Miglia. Elles remportent souvent la catégorie ou l'indice de performance.

L'idée de construire une petite GT française, qui profiterait de la notoriété acquise sur les circuits par la marque de Champigny, commence à faire son chemin. Et c'est ainsi que naît le coach HBR5, présenté au salon de Paris de 1954 et qui sera produite jusqu'au terme de l'association Deutsch et Bonnet en 1961.

La HBR5 bénéficie de l'excellente mécanique Panhard. Emprunté à la Dyna Z, son flat-twin de 850 cm³ refroidi par air a été retravaillé par René Bonnet. Ce dernier l'a doté de tubulures d'admission spéciales, d'un arbre à cames plus performant, de ressorts de soupapes renforcés et d'un nouvel échappement. Avec un taux de compression plus élevé et un carburateur double corps Zénith, il développe 58 CV contre 42 CV dans la berline de série. La boîte de vitesses à quatre rapports a la même provenance.

Le coach HBR5 est d'une grande agilité et possède une tenue de route remarquable grâce à la traction avant. Elle doit aussi ses qualités à son châssis à poutre centrale, prolongée par un berceau tubulaire qui porte le moteur. La carrosserie en polyester totalement innovante contribue à sa légèreté (environ 640 kg).

Très pure, cette superbe berlinette sportive à deux places présente un dessin et des courbes d'une grande élégance. En 1956, les phares escamotables de la première version sont remplacés par des optiques carénés. La HBR5 sera également épaulée par une version plus poussée, la « Super Rallye », avec un bicylindre poussé à 954 cm³ donnant 72 CV.

Le Coach HBR5 remportera de nombreuses victoires de catégorie dans la plupart des grandes épreuves comme le Tour de France automobile, la Targa Florio, les Mille Milles, le rallye de Monte-Carlo, Liège-Rome-Liège, etc.

Notre exemplaire porte le numéro de série 1224. Il a été immatriculé la première fois le 21 juin 1960. Bleu à l'origine, notre Coach DB HBR5 est devenu rouge au début des années 1980. Il est équipé du pavillon panoramique « Vistadome », un supplément très agréable. Les sièges ont été modernisés et il conviendrait de les faire reconstruire pour retrouver l'esprit original de la voiture. Eligible par exemple aux 1000 Miglia, au Tour Auto ou encore aux 24 Heures du Mans Classic, le coach DB est une véritable voiture de course qui peut rouler sur la route.

Avec une production limitée à seulement 660 exemplaires, les coach DB HBR5 sont rarement proposés à la vente. Symbole d'une époque révolue où quelques artisans pouvaient encore faire quelque chose de significatif, l'HBR5 est une vraie GT française originale qui plus est avec un palmarès des plus prestigieux.

€ 15 000 / 20 000

# 227 1964 PANHARD Type CD Grand Tourisme

« La beauté ne se discute pas ; elle règne de droit divin. Elle fait prince quiconque la possède » Oscar Wilde. Cette très belle phrase avait été choisie pour définir la Panhard type CD sur la brochure commerciale de l'époque.

Parmi la production française d'automobile, les voitures conçues par l'ingénieur polytechnicien Charles Deutsch ont une place à part. Avec son associé René Bonnet, il se lance des 1937 dans la fabrication de voitures de courses avec mécanique Citroën Traction Avant. Essentiellement connu pour la compétition, la marque DB pour Deutsch & Bonnet participe à toutes sortes d'épreuves. Fin 1949, Citroën ne souhaite plus être représenté dans les courses. Les deux compères se tournent alors vers Panhard et adoptent le bicylindre en aluminium à refroidissement par air.

Aux débuts des années 60', Charles Deutsch et René Bonnet se séparent. Fidèle à Panhard, Deutsch va créer une nouvelle voiture de course pour la vénérable marque pour les 24 Heures du Mans. Ce sera la Panhard type CD.

Malgré la faiblesse de la puissance du petit moteur Panhard, la voiture s'avère très performante. La légèreté de l'ensemble a été particulièrement soignée. Le châssis en acier est composé d'une poutre qui se termine à l'avant par quatre tubes sup- portant le moteur et les suspensions. A l'arrière une traverse supporte les barres de torsion. C'est simple, léger et efficace. La carrosserie est en polyester d'un aérodynamique très poussé. La ligne est épurée et fort réussie. Le coefficient Cx annoncé à 0,13 laisse rêveur encore aujourd'hui. Les porte-à-faux avant et arrière sont importants, les flancs et l'aspect général très étudié est tout en rondeur y compris le double bulbe sur le pavillon. La forme fuselée de la voiture est étudiée jusqu'à la voie arrière qui est plus étroite que celle de l'avant. Au niveau des freins, il y a une nouveauté baptisée ETA pour Evacuation Thermique Accélérée. Il s'agissait de tambour en aluminium à ailettes qui se retrouveront plus tard sur les berlines de série de Panhard. Comme quoi la compétition fait toujours du bien aux voitures « normales ». Les prototypes en polyester portent les numéros de châssis 102 à 105. Le premier était en acier. Trois voitures se présentent au départ des 24 Heures en juin. Finalement et sans connaître de problèmes, c'est le châssis n°1 03 avec le numéro de course 53 qui s'impose et remporte la victoire à l'indice de performance grâce à l'équipage Guilhaudin-Bertaut.

Au salon de Paris, fin 1962, la CD-Panhard est exposée. Elle se distingue en recevant le Grand Prix de l'Art et de l'Industrie Automobile Française (catégorie Sport et Grand Tourisme). L'étude pour la fabrication en série prit un peu de temps, et la clientèle patienta la fin 1963 pour être livrée. La brochure commerciale l'indiquait très clairement, la CD Panhard de « série » est construite sur le modèle de la voiture gagnante des 24 Heures 1962. Les acheteurs se retrouvaient alors propriétaires d'une voiture de course aux performances de tout premier plan et à l'allure unique. Fleuron de la gamme Panhard, cette CD a connu une diffusion assez confidentielle avec une production de seulement 161 voitures, certainement à cause de son tarif très élevé. Si une berline PL 17 coutait environ 10 000 francs, il fallait 50 % de plus pour acquitter la facture d'une berlinette CD.

Notre Panhard CD est donc une rareté absolue. Cet exemplaire porte le n° de châssis 169. Il appartient au même amateur depuis 1979 qui la gardait précieusement pour sa retraite. Aujourd'hui ses projets ont changé et la voiture est enfin disponible à la vente. Il est vrai que la voiture est à restaurer entièrement mais elle est assez complète. A l'intérieur le siège conducteur a été remplacé par un baquet « compétition », le tableau de bord est complet. Sa carrosserie a été successivement bleue puis rouge, elle fut mise sous apprêt au tout début des années 80 et n'a plus jamais été touchée. Le pare choc arrière en quatre parties est dans le coffre avec un entourage de phare. La mécanique semble complète. Une découverte de cette qualité est toujours un moment émouvant, nous sommes heureux de vous proposer cette très rare CD Panhard. Cette icône de l'automobile française représente un projet de grande qualité pour un amateur éclairé.

Châssis n° 169
Carte grise française

Éligible aux :
Le Mans Classic
Tour Auto

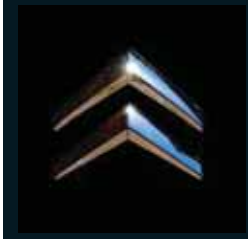
Très belle découverte
161 exemplaires
GT française
et prestigieuse
Même propriétaire
depuis 1979
Superbe projet

€ 14 000 / 18 000

# Collection de Monsieur H.

*(228 À 232)*

## 228 1974 CITROËN DS 23 IE Pallas



Châssis n° 02 FG 2802
Carte grise française

La Citroën DS est une merveilleuse voiture. Elle a réellement révolutionné son époque. D'ailleurs, certains érudits parlent même de 2 époques: Celle d'avant la DS et celle d'après. Rien d'autre ne lui ressemble.

Fabriquée durant près de 20 ans, plus qu'une voiture à succès, la DS est une voiture historique et mythique. Lancée au salon de Paris 1955, c'est une débauche de technologie. Son confort royal, son freinage impérial et sa ligne majestueuse étaient autant d'avantages qui faisaient de l'ombre à toutes ses concurrentes.

L'exemplaire présenté appartient à la série la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme: la DS 23 IE. Avec le moteur porté à 2,3 L avec l'injection référencée DX5, la Citroën DS avait enfin un moteur performant avec 141 CV. La boîte à vitesses est douce et reposante avec sa commande hydraulique. Le freinage est l'un des meilleurs de son époque sinon le meilleur. Il reste très efficace même sans ABS.

Avec la finition Pallas, c'est une voiture de grand luxe équipée d'une très belle sellerie en cuir havane. Le confort des sièges est légendaire sur la DS, ceux ci sont équipés de grands appuis tête à l'avant. Des ceintures de sécurité à enrouleurs sont installées. Les moquettes sur Dunlopillo sont grises et ont dû être changées. Le compteur indique 78 500 km. La peinture noire est conforme à la plaque « couleur » de la voiture qui porte la référence AC 200 ME. Optionnelles, les vitres teintées qui équipent notre DS sont du plus bel effet et améliore le confort.

Les DS ont écumé les routes françaises pendant plus d'une trentaine d'années, elles appartiennent à la mémoire collective. Aujourd'hui, les belles Citroën DS ne sont pas si courantes que cela, avec ses vitres teintées et son élégante couleur noire, notre 23IE se présente dans un très bel état général.
À ne pas manquer....

€ 15 000 / 20 000

# 229 1948 BUICK Roadmaster Sedan

Le nom Roadmaster est apparu pour la première fois en 1936 comme une célébration des avancées en termes de technique et de design. Les Roadmaster étaient construites sur le châssis le plus long de la gamme Buick. De plus en 1946 et 1958, elles représentaient le très haut de gamme, les Buick les plus élégantes et les plus prestigieuses.

Entre 1936 et 1948, les Roadmaster étaient disponibles avec les carrosseries berlines en 2 et 4 portes, en cabriolet ou en break. En 1948, le moteur de la Roadmaster était le 8 cylindres en ligne à soupapes en tête dénommé « Fireball Dynaflash ».

La discrétion est de mise, en 1948, le nom Roadmaster apparaît seulement sur le centre du volant et sur les barres supérieures des pare-chocs. A l'intérieur la finition est à la hauteur avec une planche de bord peinte en gris et des jolis compteurs couleur argent. Un poste de radio et une montre faisant face au passager complètent l'équipement. Le pare brise en deux parties rappelle que l'on est encore dans les années 40. Les roues apparaissent comme complètement chromées. Le dessin de la carrosserie notamment dans sa partie avant est superbe.

Notre Buick 1948 est une berline 6 places Roadmaster, le modèle haut de gamme. Sa couleur verte appelée Aztec Green correspond bien à celle d'origine. Le beau moteur est accouplé à la boite de vitesses automatique « Dynaflow ». Cette boîte n'a été disponible qu'à partir de 1948 comme une option et seulement sur la Roadmaster. Auparavant, elle avait subi de sévères tests sur les chars M18 fabriqués par Buick. Cette boite devient de série en 1949 sur les Roadmaster et en option sur les modèles inférieurs.

Cette roadmaster a été restaurée il y a quelques années et se présente dans un superbe état. La sellerie en velours en très soignée tout comme la peinture. La mécanique démarre sur la première sollicitation et tourne très bien, c'est très onctueux.

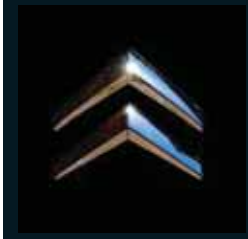
Cet exemplaire a été fabriqué chez General Motors dans l'usine Californienne située à South Gate à 11 km de Los Angeles. Cette usine a ouvert ses portes en 1936 pour la fabrication des voitures Buick, Oldsmobile et Pontiac destinées à être vendues sur la cote ouest.

Super Rare, cette magnifique Roadmaster est spacieuse, confortable et facile à utiliser, de plus elle possède la plus belle des options 1948 : la boîte automatique.

Châssis n° 25 001 923
Carte grise française

€ 14 000 / 18 000

# 230 1973 CITROËN DS 23 IE Pallas



Châssis n° 01 FG 4675
Carte grise française

Avec la DS 19, c'est une véritable bombe qui s'abattait sur le Salon de Paris 1955. Cette voiture, ou plutôt cette soucoupe roulante résolument futuriste remplaçait une voiture sortie 20 ans auparavant : la « Traction avant ». Son fantastique dessin et sa technicité d'avant-garde lui ont valu une durée de vie identique à celle qu'elle remplaçait. La finesse et les courbes de cette voiture magique sont dues à l'artiste italien Flaminio Bertoni, auteur des non moins mythiques Traction avant et 2 CV ! Pour des coups d'essais ce furent des coups de maître !

La douceur de ses commandes, le confort de ses suspensions, sa tenue de route ahurissante et la très haute puissance de son freinage sont les principales qualités de la DS. Qualités qui aujourd'hui encore ne sont pas désuètes, la DS reste une voiture facile d'utilisation dans la circulation moderne.

Mais il y a presque 60 ans, cette voiture possédait une avance considérable sur tous les constructeurs mondiaux. De son lancement en 1955 au milieu des années '70, la voiture n'a jamais cessé d'évoluer, s'améliorant au fil des années.

Cette voiture est à regarder comme une « Déesse », car c'est ce qu'elle fut à la route pendant près de 30 ans et c'est exactement ce qu'elle redevient maintenant après être passée à la postérité.

L'exemplaire proposé est la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme: la DS 23 IE. La finition Pallas apporte une touche de luxe avec notamment l'intérieur en cuir havane. Moquette et sellerie sont en bon état de présentation. Le tableau de bord est équipé du poste radio « Continental Edison » d'origine avec la FM. Le compteur indique 60 680 km, il est tout à fait possible que ce kilométrage soit celui que la voiture a parcouru depuis sa sortie d'usine. L'ensemble carrosserie/peinture/châssis est très sain et ne présente pas de défauts esthétiques. La référence AC 85 de la teinte est un beige métallisé baptisé « Tholonet ». C'est une élégante couleur, disponible sur les deux dernières années de fabrication 1973/1975, qui n'apparaît le plus souvent qu'avec la finition Pallas. Le moteur est bien le DX5 et l'ensemble mécanique est lui aussi très propre. La boite « hydraulique » est reposante et agréable, avec l'agrément et la simplicité d'une boîte manuelle sans l'obligation d'embrayer.

Pour beaucoup d'amateurs, une voiture en superbe état d'origine sera toujours supérieure au même modèle complètement restauré. En effet il est facile de comprendre que pour restaurer une voiture il suffit de mettre du temps et de l'argent alors que pour trouver une belle voiture d'origine, il faut beaucoup de chance…

€ 15 000 / 20 000

# 231 1951 CITROËN 15 Six « Traction Avant »

Lors de sa présentation en 1934, la Citroen « Traction Avant » a révolutionné le monde de l'automobile. Carrosserie monocoque, quatre roues indépendantes, moteur chemisé, tenue de route extraordinaire, ligne surbaissée et aérodynamique, roues avant motrices, freins hydrauliques, toute la concurrence se trouvait reléguée à des années lumières !

D'ailleurs depuis 1925, le Tout Paris pouvait voir la nuit la Tour Eiffel s'illuminer au nom de Citroën.

Mais si la Traction restera le chef d'œuvre d'André Citroën, il doit ce succès à l'ingénieur André Lefebvre, un ancien d'Avions Voisin, qui conçut la voiture. Tout au long de sa carrière, la traction n'a jamais cessé d'évoluer mais en gardant toujours son aspect originel.

Le coup de poker d'André Citroën aura connu un vrai succès, mais le très joueur fondateur n'aura pas connu le succès. Il venait de perdre sa société au profit de Michelin la veille du lancement de ce modèle hautement symbolique et décédera le 3 juillet 1935 d'un cancer de l'estomac.

La Traction a existé dans plusieurs versions et en plusieurs carrosseries. Les modèles ont été les quatre cylindres 7 cv et 11CV et le haut de gamme la 15 CV six cylindres. Les carrosseries disponibles étaient le coupé le cabriolet, la berline, la limousine et la commerciale.

En ce qui concerne la 15 Six, il n'y a pas eu de coupés ni de cabriolets fabriqués en série. Madame aura son propre cabriolet 15 CV mais c'était la femme du patron !

Les 15 Six, présentées en 1938, ont donc toutes été des berlines avec 4 ou 6 glaces, cette dernière était appelée berline longue, limousine ou familiale. La carrosserie berline 4 glaces est bien plus équilibrée avec un capot plus long que sur les quatre cylindres. Son confort et sa vitesse de pointe de 135 km/h lui permettent d'être très vite surnommée la « reine de la route ».

Notre Citroën 15 six est un modèle de 1951 avec les pare chocs droits et la malle « plate ». Elle se présente dans un superbe état. Son intérieur en drap de laine est quasi parfait. Les pneus, des Michelin X en 185x400, sont neufs. Le moteur a été entièrement refait et tourne très bien. La peinture et les chromes ne nécessitent pas d'intervention. Les ailes sont équipées de sabots Robri en aluminium. Sur le tableau de bord, des manomètres de température d'eau et de pression d'huile ont été ajoutés pour mieux surveiller la mécanique. Le compteur affiche 78 300 km. C'est assurément un très bel exemplaire de la fameuse « 15 », il est utilisable immédiatement. Elle est en pleine forme à 60 ans, quoi de plus normal !

Châssis n° 710 494
Carte grise française

€ 25 000 / 30 000

## 232 1990 CADILLAC Allanté by Pininfarina

Châssis n°
1G6VR3389LU150011
Carte grise française

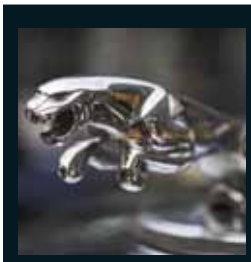
La Cadillac Allanté est un cabriolet haut de gamme présenté en 1987. C'était le modèle le plus cher de la marque. C'est la maison de haute couture automobile Pininfarina qui s'occupa du dessin de la carrosserie et de l'intérieur. Ces carrosseries étaient produites en Italie dans une usine près de Turin. Elles étaient ensuite envoyées par avion aux USA à destination de l'usine Cadillac près de Detroit pour y recevoir toutes les parties mécaniques.

Pour la première fois, Cadillac proposait dans son catalogue un vrai cabriolet deux places à traction avant. Le hard top était en aluminium ainsi que les capots tandis que le reste de la carrosserie était en acier galvanisé. L'empattement de l'Allanté est 213 mm plus court que sur une Eldorado. La suspension est à quatre roues indépendantes. Les feins à disques avec l'ABS étaient montés de série. En 1990 le moteur était le V8 de 4,5 litres développant 200 CV et seule la boîte automatique était disponible. La radio avec CD et la sellerie cuir étaient montées en série. La vraie rivale de la Cadillac Allanté était la non moins très belle Mercedes-Benz 560 SL.

L'exemplaire présenté a parcouru 110 000 km en un peu plus de vingt ans. Peu utilisée, cette Cadillac n'a accompli qu'une moyenne de 5,000 km par an. La dernière vidange remonte à août 2010 à 103000 km. Le hard top est présent. Le tableau de bord est moderne et très classiquement dessiné avec toutes les commandes de confort regroupées sur une console. En superbe état général de présentation et de fonctionnement, cette Cadillac Allanté rouge est un modèle unique dans l'histoire de la marque.

€ 5 000 / 8 000

## 233 1963 JAGUAR Mk II 3,8 L RHD

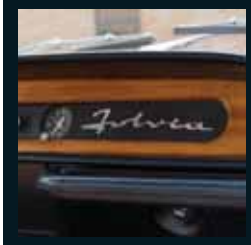


Châssis n° 200511DN
Carte grise française

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

Le modèle présenté est à restaurer.

# 234 1975 LANCIA Fulvia 3



Châssis n° 74 037
Carte grise française

En 1965, la Lancia Fulvia succède à l'Appia et apparaît comme le modèle le plus célèbre et le plus réussi de la période Lancia inaugurée par la reprise de la marque par Carlo Pesenti. Avec ce dernier est arrivé au sein de la direction technique l'ingénieur Antonio Fessia.

Trois modèles sont au programme, une berline et deux coupés. Le coupé usine est considéré comme un produit spécifique, sa forte personnalité en fait une voiture à part.

Le coupé est présenté au printemps 1965. Son dessin très particulier est l'œuvre de Piero Castagnero. Cette luxueuse berlinette 2+2 à la ligne très réussie connaîtra une brillante carrière sur plus de dix ans sans prendre retouches notables. Mais il est vrai que les coups de crayon heureux font souvent une belle carrière.

Ses prestations élevées pour son petit moteur de 1200 puis 1300 en font une vraie sportive. D'ailleurs la compétition sera sa meilleure promotion avec un nombre de victoires impressionnant dans les rallyes internationaux et un titre de champion du monde en 1972.

Le modèle présenté est une Lancia Fulvia de la 3e série de 1975. Cette série se distingue par calandre et son volant noir et n'était disponible qu'avec le moteur 1300 de 90 CV et la boîte 5. Elle se trouve depuis vingt ans dans la même famille. La vidange vient être faite avec le changement de la batterie. Le contrôle technique indique quelques défauts classiques dus à une faible utilisation mais rien en contre visite. Le compteur affiche 91 000 km, il n'est pas illogique de penser qu'il soit d'origine. Le poids total ressort à 1 000 kg comme à l'origine donc pas d'embonpoint à signaler. La carrosserie, classiquement argent métallisé, nécessiterait quelques soins. A l'intérieur, la sellerie est verte avec ce tissu fin si particulier que Lancia utilisait à l'époque.

Les Fulvia sont d'extraordinaires voitures. Très techniques, elles n'en sont pas moins raffinées, élégantes et sportives. C'est sans doute la dernière « vraie » Lancia avant la reprise de la marque par Fiat qui va rationnaliser les fabrications.

€ 4 000 / 6 000

## 235 1965 PEUGEOT 404 Cabriolet

Châssis n° 4595341
Titre de circulation
Européen

Présentée en mai 1960, la 404 Peugeot entre dans la catégorie des 9 CV (1,6 litre), soit un cran au-dessus de la 403 qu'elle a vocation à remplacer. La montée en gamme des Peugeot se poursuit donc, accompagnant l'évolution du niveau de vie des Français en cette période heureuse de croissance forte.

Lors du salon de Paris 1961, qui se tient pour la dernière fois au Grand Palais (il s'installera l'année suivante à la Porte de Versailles), Peugeot révèle le cabriolet 404. Egalement dessinée par Pinin Farina, dont elle est la première Peugeot à porter le logo, la voiture est assemblée dans les ateliers du carrossier à Turin. Superbe, sa silhouette rappelle fort le cabriolet Fiat 1500 et 1600 S. Contrairement à son homologue 403, le cabriolet 404 ne présente aucun embouti commun avec la berline. Dès le salon de Genève 1962, il recevra le 1,6 litre à injection Kügelfischer révélé au même salon un an plus tôt et qui offre 13 ch supplémentaires (160 km/h).

Le modèle présenté a appartenu au célèbre Axel Springer, le magnat de la presse allemande. La carrosserie est à reprendre, le moteur a été refait.

Icône de l'élégance française, la 404 cabriolet est une des seules populaires françaises à proposer 4 vraies places, une mécanique fiable et une ligne à l'élégance rare.

€ 5 000 / 8 000

## 236 1985 PORSCHE 944

Châssis n°
WPOAA0948FN450692
Carte grise française

Véritable succès commercial dans le prolongement de celui de la 924, la Porsche 944 n'en demeure pas moins une vraie Porsche à part entière dont les qualités avaient alors séduit de nombreux clients. Sa gamme vaste et complète, ainsi que sa grande diffusion, permet aujourd'hui aux passionnés de GT d'accéder au mythe Porsche pour un prix d'achat abordable et profiter pleinement de ses qualités.

Reprenant l'aspect général de la 924 Carrera GT, la 944 possède des ailes arrière toujours élargies, mais mieux intégrées à la ligne générale. L'intérieur est identique à celui de la 924, la structure de caisse étant la même, seules les garnitures changent.

Véritable moteur Porsche (un demi-V8 de 928, excusez du peu !), il présente en outre l'attrait d'avoir des arbres d'équilibrages tournant à contre-sens offrant à l'usage, une souplesse remarquable pour un 4 cylindres valant celle de certains 6 cylindres concurrents. Avec une puissance de 163 CV à 5 800 tr/mn et 205 Nm de couple à 3 000 tr/mn, la 944 s'autorisait tout de même 220 km/h en pointe et 29 s au kilomètre D.A. En juin 1981, la voiture est présentée au public, la production démarre en novembre et sa commercialisation a lieu fin 81. Dès le mois d'avril et mai 1982, les marchés américains et anglais reçoivent à leur tour la 944.

L'année suivante, la 50 000ème 944 sort des usines, démontrant ainsi l'attrait de ce véhicule auprès du public.

En 1991, après 10 ans de production et 176 126 exemplaires vendus à travers le monde, les 944 voient leur production s'arrêter et laisser la place aux nouvelles 968, basées sur les 944

A n'en pas douter il s'agit d'une vraie Porsche, facile à vivre.

€ 6 000 / 8 000

## 237 1958 RENAULT Dauphine

En cette année 1956, les événements se bousculent et l'histoire s'accélère. La quatrième République vit ses dernières années, la guerre d'Algérie échauffe les esprits, le président Nasser nationalise le canal de Suez et les chars Soviétiques pénètrent dans Budapest.

Cette actualité morose n'empêche pas les Français de se divertir en plongeant dans "Le Monde du Silence" que présente le Commandant Cousteau ou en applaudissant Jacques Anquetil qui bat le record de l'heure. Sur les écrans, Brigitte Bardot joue son propre rôle dans "Et Dieu créa la femme" et Marilyn Monroe fait chavirer les cœurs lors de la projection de "Sept ans de réflexion". Pendant que Grace Kelly devient princesse de Monaco, Elvis Presley déchaîne les passions en Amérique tandis que Jaguar gagne à Francorchamps. A l'heure où le Franc n'est pas encore ancien, une 4CV Renault coûte 424 000 francs et une Frégate presque le double. Il y a donc une place à prendre entre les deux, c'est ce que va faire la Dauphine, dernière née de la Régie.

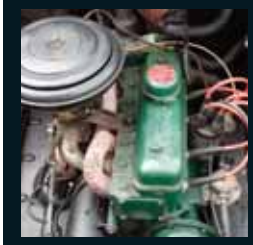
4 février 1956 : Robert Sicot, responsable du service des relations extérieures prépare en secret la campagne d'essais destinée aux journalistes de la presse française et étrangère. Six Dauphine attendent dans un garage d'Ajaccio. Elles sont arrivées la veille depuis le port de Marseille dans six grosses caisses à bord du Cyrnos.

La veille, la neige est tombée sur la Corse. Après un déjeuner convivial de spécialités locales, les journalistes de toute l'Europe prennent possessions des véhicules. Chacun est libre de son itinéraire mais doit respecter un contrat : ne rien publier avant la date du 1er mars. Chacun se lance à son volant sur les petites routes corses à travers les cols enneigés.

La Régie profite des paysages corses pour effectuer quelques clichés officiels, reproduits plus tard sur cartes postales et distribuées aux concessionnaires pour la présentation de la Dauphine

Dès sa commercialisation, la Dauphine connaît un immense succès et en 1957, elle représente les deux tiers des 270 000 voitures construites par Renault. Le 22 février 1960 la millionième Dauphine sort de l'usine de Flins.

Le modèle présenté a été restaurée en 1992 (carrosserie, sellerie, ciel de toit, tapis, démarreur, dynamo,…), et n'a effectué que quelques centaines de km depuis. Les 46 000 km au compteur semblent être d'origines.



Châssis n° 5069862
Carte grise française

€ 4 000 / 5 000

## 238 1961 RENAULT 4 CV Sport

La célébrissime 4 CV Renault fut conçue par Fernand Picard et Edmond Serre en secret et clandestinement pendant la guerre. Elle est officiellement présentée en octobre 1946 pendant le 33ème Salon de l'automobile de Paris. Le manque de matière première n'autorise la fabrication qu'à partir d'août 1947.

C'est une petite voiture dans l'absolu mais son intérieur est spacieux. La publicité de l'époque rendait cette voiture attractive et abordable :

« 4 CV, 4 portes, 4 places, 444 000 francs ».

Construite jusqu'en 1961 avec des évolutions mécaniques et esthétiques, elle est la première voiture française à dépasser le million d'exemplaires.

Emblématique de la « France sur 4 roues », la 4cv fait partie de l'Histoire.

L'exemplaire présenté est un type R1062 immatriculé le 06/07/1961. Le numéro de sa plaque ovale est le 937 011. Il s'agit d'une version Sport, appellation qui se voulait luxueuse. On trouve dans la Sport les sièges avant sur glissière et les garnitures de portes en simili cuir. Le tableau de bord est la dernière version sortie en 1956. L'intérieur est sous housse. Les parties visibles en dessous montrent une sellerie d'origine, le modèle quadrillé, dans un état proche du neuf, c'est superbe.

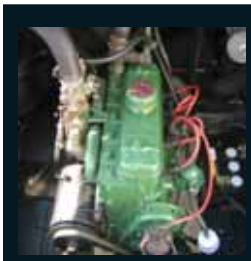
Le moteur porte la référence 662-2 et le numéro 939 669. Il s'agit sans doute du moteur d'origine de 21 CV pour 750 cm³.

La tôlerie est très saine et présente très bien. Les pneus sont récents. La peinture a été refaite il y a de nombreuses années et possède une très belle patine que seul le temps qui passe peut apporter. Sa teinte référencée 920 est celle d'origine et s'appelait « vert Ségur ».

Le compteur indique 90 460 km, il est probable au vu de l'état général que ce soit son kilométrage d'origine.

Elle fut livrée neuve à Cherbourg au garage R. DIVETAIN. C'est Lucien Caillot qui en prend livraison de Cherbourg, la voiture est alors immatriculée 886 EV 50. Les brochures commerciales, la carte de garantie la notice d'entretien et la revue technique sont dans le dossier qui accompagne la voiture.

Notre très belle 4 cv, l'une des dernières construites, a fait le plaisir de son propriétaire pendant 13 ans. Très attirante, elle est maintenant disponible pour trouver une nouvelle famille.

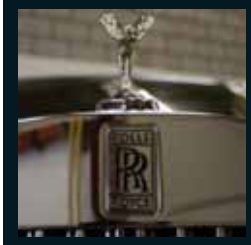


Châssis n° 3.654.403
Carte grise française

€ 4 000 / 6 000

# 239 1975 ROLLS ROYCE Silver Shadow

Présentée en octobre 1965, la Silver Shadow, première Rolls Royce monocoque, tranchait résolument sur les plans techniques et esthétiques avec les générations précédentes sans rien renier de ce qui avait fait sa réputation de la marque : extrême qualité de construction, fiabilité, esthétique, raffinée, finitions de très haut niveau, silence et souplesse encore améliorés par le moteur V8 en alliage léger. Le modèle présenté est en parfait état de fonctionnement.



Chassis n° SRX18941
Carrosserie :
Berline 4 portes
Moteur : 8 cylindres en V de 6 745 cm³
Puissance :
200 CV à 4 500 tr/mn
Distribution
par soupapes en tête
Alimentation
par 2 carburateurs
Boîte de vitesses
automatique
à 4 rapports + MA
Freins à disques
hydrauliques

Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

# 240 1932 CHRYSLER Eight CP

Cette voiture a été importée des USA en avril 1932. Elle fut acquise par le grand père de l'actuel propriétaire en 1936. Après avoir sillonné l'Europe d'avant-guerre à son volant, en tant que Directeur de l'Hôtel de Ville de Paris, chargé du ravitaillement en eau de la ville, put pendant la Seconde Guerre Mondiale, conserver sa voiture pour effectuer des missions relatives à ses responsabilités. Le grand père se servit de sa Chrysler jusqu'à son décès en 1957. A cette date la voiture reprise par le fils, le célèbre Historien de l'Automobile Jacques ROUSSEAU, devint, en compagnie de la Lorraine B3-6 Le Mans de son ami Serge Pozzoli, le point de départ de la collection de l'AAHA, sous l'Autodrome de Montlhéry, qui devait réunir quelques 400 véhicules et qui fut, avec entre autres la collection Henri Malartre à Rochetaillée-sur-Saône, l'un des principaux points de départ du mouvement de l'Automobile Ancienne en France.

Aujourd'hui cette voiture est conservée en état de marche avec un moteur refait :

- Réalésage des cylindres
- Pistons, segments et joints neufs
- Réfection de la ligne d'arbre

Les chromes ont été refaits, les pneus à flanc blanc sont neufs. Cette carrosserie tout acier préfigure les 1ers signes d'aérodynamisme avec un pare-brise en V en 2 parties et une calandre chromée en coupe-vent, inspirée des Cord et Dusenberg J.

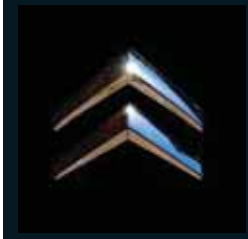
Châssis n° 7524947
Limousine d'usine
tout acier licence Budd
Moteur 8 cylindres
en ligne à soupapes
latérales
Cylindrée : 4.9 L
Puissance : 100 CV
Freins hydrauliques
Roues à rayons
métalliques avec l'option
2 roues de secours
dans les ailes
Garnissage intérieur
d'origine en drap gris
3 modèles survivants
en Europe

Carte grise française

Même famille
depuis 1936 !

€ 25 000 / 30 000

# 241 1982 CITROËN Méhari 4 x 4



Châssis n° 00CE0259
Carte grise française

La Méhari est une voiture pour le loisir, les balades en famille. En rabattant la banquette arrière optionnelle dans la bassine, elle se transforme en une deux places pour un usage utilitaire. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2 CV. La carrosserie, qui est en résine plastique emboutie à chaud et colorée dans la masse, peut reprendre sa forme initiale après un léger choc. Elle est soutenue par un treillis tubulaire. La première série ne dure qu'une année. En effet, pour les modèles 1970, la carrosserie est légèrement modifiée. En 1978, la Méhari s'équipe de freins à disques et d'une calandre démontable. La direction est adoucie avec un volant plus petit. En 1979, un combiné à deux cadrans issu de la LN prend place sur la planche de bord et la puissance passe de 26 à 29 CV DIN grâce à un carburateur double-corps. En 1979, la Méhari 4 x 4 apparaît avec la roue de secours sur le capot moteur et des freins à disques à l'arrière. Chère à l'achat, les ventes sont difficiles et la fabrication de la « 4 x 4 » s'arrête en 1983 après seulement 1 300 exemplaires. Les Méhari sont des Citroën très amusantes, la « 4 x 4 » représente la version la plus rare et la plus désirable.

Après examen du modèle présenté, le châssis est en très bon état, la carrosserie également.

La boîte de transfert fonctionne. Les bâches et les freins sont en bon état. La voiture totalise 48 000 km d'origine.

€ 12 000 / 18 000

# 242 1991 ALFA ROMEO 2000 Spider Pininfarina

La vénérable maison Pininfarina, un des plus talentueux carrossier italien, est l'auteur de ce cabriolet Alfa Romeo dont les origines remontent à mars 1966. A l'époque, ce cabriolet fut surnommé « *Osso di Sepia* » ou « Os de seiche » à cause de sa forme arrière effilée terminant en pointe.

En 1970, un premier restylage touche surtout l'arrière de la voiture qui perd son arrière spécifique pour une « Coda tronca » plus moderne qui peut se traduire par « queue tronquée ».

Dix ans auparavant, une autre Alfa Romeo avait subit le même sort, il s'agissait de la très sportive berlinette SZ.

Les mécaniques disponibles étaient les excellents quatre cylindres à double ACT accouplés à une boite à cinq rapports. Tout d'abord disponible en 1,3 L et 1,6 L, fin 1967 un nouveau moteur 1, 8 L est ajouté à la gamme, c'est la 1750. Le moteur le plus puissant de la gamme fait son apparition sur le cabriolet en 1971 il s'agit de la 2,0 L. Le caractère sportif de ces moteurs est bien connu et le « plaisir de conduire » prend un sens très latin.

Deux petites places d'appoints ont été ajoutées en 1975 pour permettre d'installer deux enfants. D'autres retouches importantes ont touché le Spider en 1983 avec l'apparition d'un becquet et de pare-chocs noirs en caoutchouc. C'est sans doute la moins appréciée des différentes versions. Les dernières retouches ont lieu en 1990. La modernisation de la ligne originale est parfaitement réussie avec l'intégration des boucliers à la carrosserie, de nouveaux feux arrière. S'il n'est pas facile de réussir un restylage sur une icône de l'Automobile, cette dernière version est une belle expression du talent de Pininfarina.

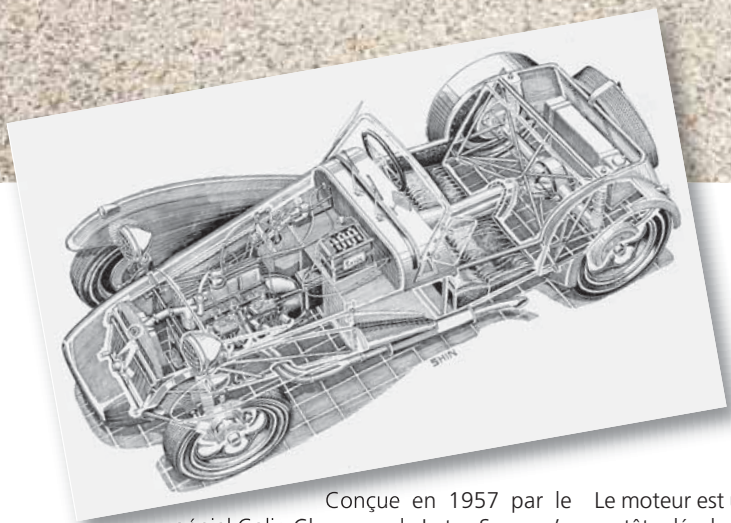
Les cabriolets Alfa de la période 1966/1993 ont dans l'histoire de la marque une place à part. La beauté intemporelle du dessin, la fiabilité et la rage des mécaniques sont ses principaux atouts.

L'exemplaire présenté date du 30/10/1990 c'est donc un modèle 1991. Son compteur indique un tout petit 32 900 km. Le hard top est présent. Le manuel d'utilisation de la voiture est dans sa pochette d'origine. Une radio Pioneer avec lecteur de cassettes et un chargeur de CD sont des éléments appréciés. Le contrôle technique ne souligne pas de défauts et confirme l'état général de cette bien jolie Alfa Romeo Spider 2000.

Châssis n°
ZAR11500006005751
Carte grise française

€ 6 500 / 8 500

# 243 1981 « LOTUS SEVEN Replica »



Châssis n° n°159
A immatriculer
en collection

Conçue en 1957 par le génial Colin Chapman, la Lotus Seven n'a jamais vu ni sa fabrication s'arrêter, ni sa constante amélioration stoppée. C'est la société Catherham qui continue de façon « officielle » de faire vivre le mythe.

A l'origine, il s'agissait d'une voiture livrée en kit à monter soi même. Les versions les plus abouties sont de redoutables voitures de courses encore aujourd'hui.

Strict roadster deux places positionné au ras du sol, la finition est des plus sommaires. Il s'agit en fait d'une vraie voiture de sport avec un rapport poids/puissance très favorable. Sa bouille inimitable et son aura internationale ont engendré un nombre considérable de passionnés. Depuis les années 75, le marché de la réplique s'est alors fortement développé et continue toujours de vivre.

L'exemplaire présenté est l'une de ses répliques. La base d'origine de cette voiture est l'excellente Donkenvoort type S8 dont les qualités sont reconnues. La plaque de châssis indique Schmitt avec le numéro de châssis 159, il doit s'agir d'un des assembleurs français de l'époque.

Le moteur est un Ford « Pinto » de 1 991cc avec arbre à cames en tête développant 110 à 120 CV. L'alimentation se fait par un carburateur et l'échappement est du type sport 4 en 1. La boite de vitesses est à 5 rapports plus la marche arrière. Les roues en aluminium sont des Révolution équipées de pneus 195/70x14. Les triangles avant sont montés sur rotules réglables. A l'arrière le coffre est généreux grâce au positionnement des deux réservoirs d'essence, il sont installés très bas et de chaque coté du pont rigide. La sellerie est composée de deux baquets « sport » assurant un excellent maintien latéral. Le tableau de bord est très complet. Pour la sécurité, un arceau chromé de gros diamètre a été monté. Les dimensions de cette réplique sont plus généreuses que l'original ce qui entraine une agressivité supérieure.

On est bien en présence d'une voiture de qualité supérieure et non d'une réplique quelconque de base. Inutilisée depuis plusieurs années, elle nécessitera une petite révision avec notamment une vidange et le changement de sa courroie de distribution très accessible. Ensuite notre réplique sera de nouveau opérationnelle.

€ 10 000 / 15 000

# 244 1961 MERCEDES-BENZ 220 SE Cabriolet

Les premières vraies nouvelles Mercedes-Benz de l'après-guerre apparaissent en juillet 1953. Surnommée « Ponton », cette Mercedes intègre ailes et capot dans une forme quasi continue, avec alignement latéral des ailes et des portes. Le succès ne se démentira pas jusqu'à son remplacement. Disponible dans un premier temps en quatre cylindres dont découlera la célèbre 190 SL, la gamme s'enrichit d'un six cylindres de 2,2 litres dès 1954. Mais c'est avril 1956 que sort les versions en deux portes, le coupé et la décapotable. La 220S sera fabriquée jusqu'en septembre 1959.

En ce qui concerne la 220 SE, il s'agit de la dernière évolution, la plus puissante avec les 115 CV d'un nouveau moteur doté d'une culasse en aluminium et équipé de l'injection en remplacement des deux carburateurs de la 220S. La 220 SE est la première Mercedes-Benz sans connotation sportive à être équipée de l'injection Bosch. Sa production s'est étalée de juillet 1958 à novembre 1960.

Elégante et raffinée, la version cabriolet est aussi la plus agréable et la plus désirable dans les deux versions 220S ou 220SE, cette dernière étant deux fois plus rare, plus puissante et plus nerveuse !

Notre 220 SE Cabriolet noir se présente avec un intérieur en cuir noir d'origine et patiné. Les boiseries sont belles. La capote est récente ainsi que la peinture. Très saine, la carrosserie a simplement été repeinte. Sous le capot, il faut noter quelques manques comme le filtre à air d'origine. La mécanique a été révisée pour « rouler ».

La référence du moteur M 127.983, correspond bien à un moteur de 220 SE Cabriolet, il est certainement d'origine. Ses compressions sont bonnes et bien équilibrées. Les freins et la boite de vitesses ont été révisés, les rotules, la pompes à injection, la pompe à essence, le réservoir, le radiateur, la pompe à eau, les flectors et les supports moteurs ont notamment été remplacés.

Ce très rare cabriolet a parcouru sans aucun effort les plus de 400 km séparant son ancien garage et Moret-sur-Loing conduite par son propriétaire, le second sur les trente dernières années.

Mercedes-Benz n'a fabriqué que 1.112 cabriolets 220SE. Celui-ci, un des tous derniers, a été immatriculé en France le 25 aout 1961. La plupart de ces voitures sont aux USA ou en Allemagne, les cotations actuelles sont très importantes, il est probable que notre 220SE, sera une excellente opportunité.

Châssis n°
128 030 100 003 393
Carte grise de collection

€ 45 000 / 65 000

# 245 1960 MORGAN Plus 4 Drop Head Coupe

La première Morgan avec 4 roues a été lancée en 1936. Depuis la ligne générale est restée figée. C'est un cas unique dans l'histoire de l'automobile. Une longévité pareille, personne d'autre ne l'a réussie.

Historiquement le premier quatre roues de Morgan s'appelait 4/4 pour 4 roues et moteur 4 cylindres. L'appellation devenant Plus 4 avec l'installation d'un moteur avec soupapes en tête de 2088 cm³ en 1950.

En 1950, Morgan propose le modèle « Plus 4 » Drop Head Coupé ou Cabriolet avec une carrosserie très luxueuse permettant une protection efficace contre les intempéries. Morgan avait déjà proposée ce type de carrosserie en 1938 mais l'avait abandonné pour se concentrer sur la production des tourers et des roadsters.

Le « Drop Head Coupe » est une variante très rare dans la gamme des Plus 4 produites entre 1950 et 1968. Seuls 433 exemplaires ont été produits durant cette période.

La fabrication étant plus complexe, le prix de vente s'en ressentait fortement et le succès commercial ne fut pas réellement au rendez vous. C'est aujourd'hui une Morgan extrêmement peu courante. Avec les portières plus hautes et dans la droite lignée du capot vers l'arrière, une fois capotée, cette version s'avère très élégante, plus « tenue de soirée » que les roadsters.

La protection supplémentaire est réelle et efficace. Les vitres latérales restent amovibles comme sur le roadster. Le pare-brise est très différent et la finition nettement supérieure, elle comprend notamment des boiseries sur les portes et des baguettes latérales. Pour une Morgan, c'est une carrosserie haut gamme !

Les Morgan montées avec un moteur de Triumph TR3 porte un numéro de série compris entre 3421 et 5574. Il n'y eu que 1808 exemplaires équipés de ce moteur entre février 1956 et février 1964. Parmi ceux ci, il n'y aurait eu qu'une centaine de cabriolets.

Notre Morgan Drop Head Coupe est donc une véritable rareté. L'image sportive de la Plus 4 est sauvegardée avec cette version « haute couture » bien plus élégante qu'un roadster. La sellerie est en cuir rouge et se présente en très bon état. Le propriétaire nous confirme que cet exemplaire a été restauré en 1998 et que le moteur est sans soucis.

Ce beau cabriolet est une monture idéale pour surprendre au volant d'une Morgan !

Châssis n° 4512
Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

# 246 1960 MG A

Depuis 1945 et l'immédiat après-guerre, les MG de la série T ont marqué toute une génération de jeunes et remporté un immense succès commercial. Bien qu'évoluant au cours des années, le style général commençait à être démodé au milieu des années 50. La firme à l'octogone réagit et en 1955 aux 24 Heures du Mans, on vit courir deux « barquettes » MG, des prototypes à carrosserie spéciale désignés EX 182.

Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client: la MGA était née. Le nom MGA fut donné pour bien symboliser qu'il s'agissait de la première avec une réelle nouvelle ligne. Le dessin de cette voiture est absolument magique, c'est une voiture de course sur la route. Son style est beaucoup plus moderne que les voitures de la série T qui deviennent du jour au lendemain des antiquités. Le moteur est lui aussi un nouveau 1500 avec soupapes en tête et deux carburateurs qui ne doit rien au fameux XPAG.

En 1956, la gamme est complétée par une sublime version fermée, la ligne du pavillon ne laissant personne indifférent. Des vitres descendantes et des déflecteurs font partie des portes. Le coupé est confortable et très lumineux avec une grande lunette arrière. En mai 1959, c'est l'apparition de la version 1600 avec un moteur plus puissant et des freins avant à disques. La production du coupé 1600 s'est élevée à 1 730 exemplaires avec la conduite à gauche entre 1959 et 1961. Sur la même période, MG fabriqua un total de 27 313 roadsters. On peut facilement déduire que seul 6,3 % des MGA 1600 « conduite à gauche » sont des coupés. Autant dire que c'est quasiment introuvable.

Le modèle présenté a été modifié aux Etats-Unis par un fils et son père désirant courir avec la voiture. Le moteur est un Lotus Twin Cam et un réservoir de course de 10 litres a été installé. Ensuite elle fut vendue en Hollande où elle fut entièrement restaurée. De très bel aspect elle ne présente aucune trace de corrosion, l'intérieur est irréprochable.

C'est une très belle et rare MGA prête à satisfaire son prochain propriétaire.

Châssis n° GHDL84166
Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

# 247 1990 PORSCHE 944 S2 3.0 Cabriolet

C'est au salon de Frankfurt que Porsche dévoile sa version "S" dans sa gamme 944. La nouveauté technique est évidemment située au niveau du moteur.

Car extérieurement, elle reprenait le look de la version de base, mais reprenait le châssis de la version Turbo avec les jantes de type "téléphone".

Si les améliorations sur la version Turbo étaient mineures et peu visibles, il n'en était pas de même pour la S2. Cette fois-ci, la S2 reprenait intégralement les artifices aérodynamiques et esthétiques de la 944 Turbo avec pèle mêle le bouclier avant, le déflecteur aérodynamique de la jupe arrière et les jantes alu au dessin nouveau.

Le quatre cylindres voit sa cylindrée augmenter pour être portée à 3 litres ! Pour un quatre cylindres c'est tout simplement énorme, mais cela a été rendu possible grâce au talent des motoristes de Porsche. Il faut donc compter sur 211 CV et 280 Nm de couple dès 4 000 tr/mn.

On peut réellement parler de nouvelle voiture et non plus de simple évolution.

Ce moteur est tellement onctueux et performant, qu'il fait oublier nombre de concurrentes dotées d'un 6 cylindres. Et pour que la réussite de cette auto soit complète, Porsche sort la version cabriolet qui avait été présentée depuis très longtemps en salon. Dotée des mêmes caractéristiques techniques que sa version couverte, la 944 S2 cabriolet offre une ligne à couper le souffle aussi bien capotée que découverte. Et comme toujours chez Porsche, c'est un cabriolet qui a conservé toute la rigidité du coupé préservant ainsi les qualités de tenue de route intactes.

Le modèle présente totalise 130 000 km, et possède son carnet. La dernière révision a été effectuée il y a un an. Les freins ont été refaits. Le moteur de capote défectueux a été changé. Le dossier de factures d'entretien sera remis à l'acquéreur.

Châssis n°
WPOZZZ94ZLN431495
Carte grise française

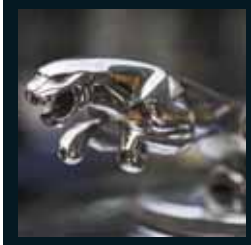
€ 17 000 / 23 000

# 248 1989 JAGUAR XJ-S HE Cabriolet

Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière «Grand Tourisme», le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe en 2+2. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents.

Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Le moteur V12 de 5,3 litres est amélioré dans deux directions. Il est plus puissant tout en consommant mois. Cette nouvelle version prend le nom de XJ-S HE. Une carrière aussi longue est exceptionnelle et ne se rencontre pratiquement jamais sur une Grand Tourisme. Ce n'est pas anodin. En 1983, la XJ-S est proposée dans une nouvelle version cabriolet mais avec arceau de sécurité qui vient se positionner à coté du coupé.

Cette Targa est remplacée par un vrai cabriolet en 1988. Notre cabriolet XJ-S HE est donc équipé du V12 économique et de la boîte automatique. Il se présente en excellent état avec seulement 56 000 km et l'essai effectué a été très concluant. Un dossier de factures d'entretien sera remis à l'acquéreur. La dernière révision a été effectuée en janvier 2012.



Châssis n°
SAJJNVDW4DB159014
Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

# 249 1972 VOLVO P1800 Break de Chasse

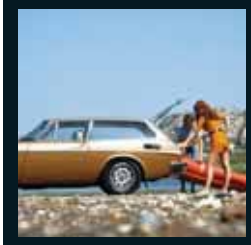
La première P 1800 fait son apparition en janvier 1960 dans le cadre du salon de Bruxelles.

Elle sera popularisée par la série télévisée « *Le Saint* », dont la vedette, Roger Moore, apporta à la voiture une publicité plus efficace que n'aurait pu le faire la marque par tout autre moyen. Au cours de sa longue carrière, le modèle connaîtra plusieurs évolutions, qui concernent essentiellement la mécanique. Celle-ci passera à 108 CV, puis à 115 CV, avant d'être remplacée en 1968 par le deux litres de 118 CV. L'année suivante, la voiture bénéficie de l'injection électronique Bosch et devient 1800 E (130 CV). Cette nouvelle mouture est reconnaissable à sa grille de calandre noir mat.

Pour relancer le modèle, Volvo lance en 1971 une nouvelle version, dont la partie arrière a été complètement redessinée en break de chasse par l'Italien Coggiola. Un traitement original qui offre à la voiture un charme singulier et très exclusif. Entièrement réalisé en verre, l'immense hayon arrière reçoit des charnières et une poignée directement montées sur la vitre. En outre, cette formule présente le grand avantage, pour une voiture de sport, de bénéficier d'un coffre de dimensions généreuses.

La carrière écourtée de la P 1800 ES ne durera que deux ans, la production s'arrêtant en juin 1973 avec seulement 8078 exemplaires fabriqués. Cette faible diffusion alliée au caractère très exclusif du modèle en a fait une voiture culte.

Le modèle présenté a appartenu au même propriétaire de 1972 à 2011. Il est très sain et possède les vitres teintées et les nouveaux sièges, plus luxueux, équipés d'un appui-tête intégré. Les dernières couleurs à être proposées sur ces derniers exemplaires de P1800E sont : le blanc californien, le rouge et l'or métallisé (modèle présenté). Les freins sont neufs ainsi que les pneus. Le moteur a été entièrement révisé, les durites ont été changées, l'overdrive fonctionne. La sellerie est d'origine et en parfait état.



Châssis n° 1834351W01022
Carte grise française

€ 12 000 / 18 000

# 250 1960 SINGER Gazelle

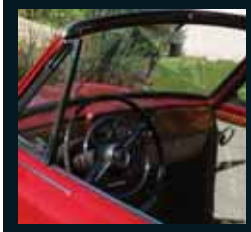
La société Singer a vu le jour comme de nombreux fabricants de bicyclettes à Coventry. En 1901, elle se lance dans des moteurs de bicycles et de tricycles. La fabrication de motocyclettes se poursuivra jusqu'au déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914. En 1905, elle fabrique son premier véhicule à quatre roues motorisé par un 3 cylindres de 1 400 cm³ sous licence Lea-Francis.

En 1911, le premier grand succès apparait avec le modèle Ten de 1 100 cm³ avec un moteur de conception Singer.

Après la Seconde Guerre mondiale, les modèles d'avant-guerre, la Nine, la Ten et la Twelve sont réintroduites mais avec peu de changements jusqu'en 1948.

En 1956, la prochaine voiture est une voiture sous licence Minx, la Gazelle avec moteur Singer à arbre à cames en tête.

La Gazelle présentée a été vendue neuve en France par le concessionnaire "Jacques SAVOYE". Le compteur est en km/h et la conduite à gauche. La restauration ancienne lui confère une certaine patine, la sellerie est correcte. Elle est équipée de 4 pneus neufs, radiaux, à flancs blancs.



Châssis n°B7010309LC0
Carte grise française

€ 7 500 / 9 500

# 251 1951 TALBOT T26 Lago Record « Surprofilé »

Tout comme la Renault 4 CV, la nouvelle Talbot 4,5 litres a été étudiée et conçue sous l'occupation allemande. Antony Lago et son équipe étudient un nouveau moteur à haut rendement. Original il comporte deux arbres à cames avec soupapes commandées par des culbuteurs. La cylindrée de 4,5 litres fut choisie pour correspondre à la cylindrée maximale autorisée pour la course. En 1940, il était prévu une nouvelle formule en 4,5 litres atmosphérique ou 1,5 litres avec compresseur. Le nouveau moteur devait pouvoir apporter d'excellentes performances à la nouvelle Talbot et en même temps devait pouvoir être adapté facilement à une voiture de course.

Ce moteur était opérationnel en fabrication dès la fin de la guerre. Noble et robuste, il possède six cylindres et un vilebrequin sur sept paliers. Les chambres de combustion sont hémisphériques avec les bougies au milieu et les soupapes inclinées à 45°. Le châssis surbaissé est classiquement constitué par deux longerons et des traverses. Robuste et extrêmement rigide, il a l'inconvénient de ses qualités, il est un peu lourd.

Les matières premières étaient contingentées. Mais Anthony Lago obtient de quoi construire les 125 premières voitures dès le début de 1946. En fait l'objectif était de vendre la nouvelle 4,5 litres Lago Record à l'exportation pour faire rentrer des devises en exportant le luxe français. En juin, le modèle est présenté à la presse. Contrairement à ses concurrents, quand Talbot dévoile la T 26 au Salon de l'Automobile de Paris en 1946, c'est un vrai nouveau modèle que le public découvre.

Le châssis et la mécanique évoluèrent excessivement peu entre 1946 et 1955. Cela montre la qualité de la voiture qui dès son premier exemplaire ne possédait pas de tares.

Le catalogue de la T 26 proposait le châssis nu ou la voiture complète. La gamme « usine » comprenait le cabriolet, le Coach, la berline et le Coach « Surprofilé ».

Puissante et rapide, les Talbot de route peuvent être considérées comme les GT françaises de l'époque. Avec 170 CV et au moins 170 km/h en vitesse de pointe, les T26 n'avaient d'ailleurs pas d'équivalent dans la production nationale voire mondiale.

Lors d'un essai avec une T 26 en 1951, André Costa, le journaliste essayeur de l'Auto Journal, rapportait des performances de tout premier plan comme Auxerre Joigny à 134 km/h de moyenne (pour mémoire il n'y avait pas d'autoroute l'époque). Il parlait aussi de la T26 comme *« d'une machine étudiée avant tout pour la vitesse »*. Lors de l'essai « *sur route glissante, bombée et sous une pluie battante agrémentée de rafales de vent, la voiture ne manifeste aucune tendance à se dérober à 160 km/h. Cette allure fut soutenue pendant plus de ¾ d'heure entre Meaux et Sainte Ménéhould ….entre Auxerre et la forêt de Fontainebleau nous accomplissons plusieurs rushs prolongés à plus de 170 km/h. Cette fois la route était sèche et plate.*» Qui oserait aujourd'hui ?

Monsieur Costa dans sa conclusion : « *D'un point de vue général, la Talbot Lago Record doit être considérée comme une réussite.* »

Côté exploit, Edmond Mouche et un Coach T26 parcoururent la distance Paris-Nice et retour en 21 h et 35 mn (sans autoroute).

Côté compétition, Louis Rosier remporte notamment le Grand Prix de Belgique 1949 et les 24 Heures du Mans 1950 avec une T26 version course. Avec une T 26 de série, il termine à la 8e place du difficile Rallye de Monte Carlo 1952.

Coté prestige, le président de la République française commande en 1950 une Talbot-Lago T 26 comme voiture officielle. Sur un châssis spécialement allongé, le carrossier Saoutchik réalise une torpédo de parade qui existe toujours en collection privée.

Sa construction s'étala sur presque dix ans, malgré cela la production fut très limitée, la faute à son prix de vente prohibitif : il fallait débourser 1,870,000 francs en 1950 pour une conduite intérieure T 26 Record quand une Citroën Traction coûtait 424 000 francs et une Renault 4 CV 288 000 francs. Même une Delahaye 135 M cabriolet Chapron représentait une valeur inférieure avec 1 839 000 francs.

La voiture de la vente porte le numéro de châssis 102031 et a été immatriculée la première fois le 26 février 1951. Il s'agit d'un coupé deux portes quatre glaces, dans la nomenclature de la marque, il est appelé « Coach Surprofilé ». Cette carrosserie possède un arrière aérodynamique et fuyant avec la roue de secours à l'intérieur du coffre. C'est très réussi et cela donne un côté plus sport que le coach standard.

Avec une instrumentation des plus complètes intégrant un compteur à 200 km/h, le tableau se veut ergonomique et sportif. La sellerie est en cuir rouge et a été entièrement refait à part la banquette arrière en très bel état d'origine. La carrosserie a été restaurée et la peinture est récente. Sa couleur bleu nuit lui va à ravir, l'ensemble dégage une grande élégance et impose le respect.

La mécanique a également été revue, elle démarre facilement et la voiture se comporte très bien sur la route, souplesse ou rage sont au choix de la pression sur la pédale de droite.

La Talbot T 26 n'est pas une simple voiture standard, c'est surtout le prestige à la française, la G.T. Sportive de son époque, la berline familiale des voyages rapides ou le cabriolet des concours d'élégance. Mais elle était aussi une voiture de rêve.

Châssis n° 102 031
Carte grise française

Moteur :
6 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 482 cm³
Alésage–course :
93 mm x 110 mm
Puissance : 170 CV
à 4200 tr/mn
Distribution :
soupapes en tête,
2 arbres à cames latéraux
Alimentation :
2 carburateurs Zénith
Stromberg
Puissance maximale :
170 CV à 4200 tr/mn

Boîte de vitesses :
préselective Wilson,
4 rapports + M.A
Direction :
boîtier à vis et écrou
Châssis : à longerons
et traverses
Empattement : 3 125 mm
Suspension avant :
roues indépendantes,
ressorts hélicoïdaux
Suspension arrière :
essieu rigide,
2 ressorts ½ elliptiques
Roues : à rayons,
Rudge–Witworth en 18"

Pneumatiques : 600 x 18
Freins : hydrauliques, à
tambours de 380 mm
Poids : 1 750 kg
Carrosserie : coach
« Surprofilé » 2 portes,
4 places
Nombre : env. 500 châssis.

**€ 50 000 / 70 000**

# 252 1938 PEUGEOT 202

Châssis n° n° 443 546
Carte grise française

C'est en janvier 1938 que Peugeot présente la « 202 » : une nouvelle 6 cv. C'est en fait une réduction du modèle « 402 ».

La mécanique est moderne avec un moteur de 1 133 cm³ à soupapes en tête. La suspension est assurée à l'avant par des barres de torsion et des triangles. Avec un empattement de 2,45m, les berlines emmènent quatre personnes sans problème. La vitesse de pointe est de 100 km/h et la consommation est contenue entre 7 et 8 litres au 100 km. D'ailleurs un raid routier de 7 850 km, en septembre 1938, sous contrôle de l'A.C.F. a montré une consommation moyenne de 7,03 litres. C'est en mars 38 que les jantes Michelin « Pilote » avec pneus en 145 x 400 sont montées en série, en remplacement des jantes en tôle ajourée.

La Peugeot 202 de la vente est un rare exemplaire d'avant guerre. L'intérieur a été refait par un professionnel en cuir crème avec des très belles moquettes bleues assorties à la carrosserie. Le coffre arrière est accessible de l'intérieur. La roue de secours est présente. Cet exemplaire est équipé d'une intéressante option pour les beaux jours qui arrivent : le toit ouvrant.

Le gros dossier qui accompagne la voiture comprend une copie de la Revue Technique, une copie du catalogue de pièces détachées et une copie de la notice d'entretien ainsi qu'une attestation de datation de Peugeot indiquant que cette voiture est sortie des usines le 30 septembre 1938 à destination de Châteaudun.

Le dossier de factures nous montre que le radiateur a été refait et que la mécanique a été revue (pistons, pompe à eau, embrayage, pont arrière, …).

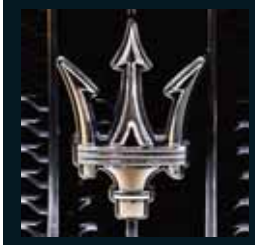
Les pneus et l'échappement sont très récents. L'électricité a été entièrement refaite.

Le moteur démarre donc facilement et la conduite est facile.

Le propriétaire a régulièrement utilisé son automobile ces dernières années, il est d'ailleurs venu par la route. C'est une voiture utilisable au quotidien.

€ 4 000 / 6 000

# 253 1973 MASERATI Bora 4,9 L



Châssis n° AM 11749556
Dédouanée,
à immatriculer
en collection

Le lancement de la Lamborghini Miura en 1966 a été une véritable bombe. Maserati se devait de réagir en proposant un modèle actualisé, plus moderne. Il a fallu attendre 1971 puisque ce n'est qu'au salon de Genève qu'est révélée la première Maserati de route à moteur central arrière, la Bora. Stricte deux places, elle a vocation à prendre la suite de la Ghibli.

Portant le nom d'un vent du Nord qui souffle sur l'Adriatique, la Bora est due au talent de Giorgietto Giugiaro, alors à la tête de sa propre entreprise, Italdesign, fondée en 1967. Une fois de plus, le maître a réussi une création magnifique. Synthèse d'un style plus anguleux, bien que n'excluant pas les lignes galbées, et d'exigences aérodynamiques, la Bora doit être considérée comme l'une des plus belles GT italiennes de la grande époque.

Sa silhouette trapue en forme d'obus fait de la Bora une voiture sauvage. Encore plus basse que la Ghibli (1,13 mètre), elle est habillée d'une carrosserie aux porte-à-faux réduits qui en accentuent l'esthétique ramassée. Très courte, la carrosserie autoportante ne mesure que 4,33 mètres malgré un long empattement de 2,60 mètres. Immense lunette arrière presque horizontale tombant sur un arrière tronqué, pavillon traité en inox, phares escamotables et étranges enjoliveurs de roues lisses, tout concourt à l'impression de fauve insoumis que dégage la Bora.

Giorgietto Giugiaro propose en 1971 une interprétation futuriste de la Bora, la Boomerang. On ne peut qu'admirer le futurisme épuré de ce magnifique exercice de style, caractérisé par son profil exceptionnel - la proue raccordée au pavillon par un plan unique englobant le pare-brise et la ligne du capot. Cette sculpture roulante est opérationnelle et fait le bonheur d'un collectionneur français.

La Bora est ainsi la Première Maserati de route ainsi équipée (moteur AR), elle est, du point de vue technologique, la plus moderne des GT au trident.

Seuls 495 exemplaires ont été produits, dont 235 à moteur cinq litres. Le modèle présenté est donc un 5L de 300 CV. La mécanique a été révisée et la carrosserie a été restaurée et la peinture est neuve.

Parmi les fidèles clients Maserati, nous pouvons citer Karim Aga Khan qui a compté au nombre des heureux propriétaires de la Bora, ainsi que le célèbre producteur de cinéma Carlo Ponti.

€ 45 000 / 55 000

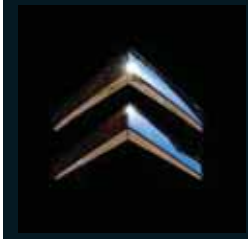
## 254 1983 CITROËN 2 CV Charleston

Le 12 septembre 1980, le service des relations publiques de Citroën annonce à grand renfort de communiqués et de conférences de presse, la série limitée « 2CV Charleston ». Sur le stand, au salon de Paris, Citroën positionne quelques mannequins habillés très court avec des robes de perles et une coupe de cheveux à la garçonne. C'est évidemment ce qui symbolise le mieux la période « Charleston ». Ce nom est celui d'une danse née dans la ville de Charleston en Caroline du Sud aux USA. Elle fut introduite en France en 1925 par la « Revue Nègre » menée par Joséphine Baker au Théâtre des Champs Elysées.

Prévue à l'origine pour une série limitée de 8 000 exemplaires, ce modèle connaitra un succès énorme. La base du modèle est la 2 CV 6 avec son moteur de 620 cm³ et 29 CV. A l'origine, le modèle n'est disponible qu'en Rouge Delage et Noir. La peinture est toujours en deux tons et va bien avec le nom, un clin d'œil rétro aux années 20'/30'. La Charleston, qui touche une clientèle « jeune », sera intégrée au catalogue de la marque en juillet 1981, millésime 1982. Les phares deviennent chromés et les sièges sont en tissu uni gris en remplacement du tissu pied de coq noir et blanc.

L'exemplaire de la vente est immatriculé pour la première fois le 20 mai 1983. En bon état d'origine, son compteur indique 38,000 km, il est donc probable que son kilométrage réel soit de 138 000.

La Citroën 2 cv est une voiture de légende. Une version spéciale comme notre Charleston est toujours plus intéressante qu'une version courante sans être un exemplaire de la série limitée, elle a néanmoins les couleurs celle ci. De plus, il faut savoir que c'est le modèle qui obligea la marque à prolonger la vie de ce mythe.



Châssis n°
VF7AZKA0089KA9020
Carte grise française

€ 4 000 / 6 000

## 255 1953 CITROËN 11B Performance

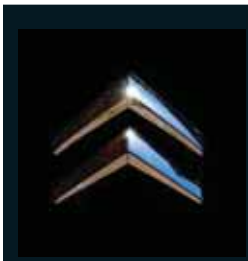
Révolutionnaire ! A l'époque, c'est la meilleure définition de la Citroën Traction Avant. Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën était partie avec une avancée technologique certaine. D'ailleurs sa fabrication s'est étalée sur plus de 20 ans.

C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia cet icône de l'histoire de l'automobile française. La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

Le 27 juillet 1957, la dernière 11 CV sort de l'usine avec le numéro 444 569, 23 ans après la première.

Mythe roulant et très confortable, la « traction » était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le « gang des traction avant ». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale. Elle s'acquitta fort bien de sa tache, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont fait plaisir à de nombreuses générations. Elle est depuis très longtemps fortement ancrée dans la mémoire collective. Sportive, le Rallye de Lyon-Charbonnières fut aussi remporté, à plusieurs reprises, par une « traction ».

L'exemplaire proposé est un modèle 1953, et n'a connu que deux propriétaires depuis 1976. Immatriculé dans les Bouches du Rhône à l'époque, elle quitte la France pour la Belgique en 1979 et revient maintenant sur sa terre natale. La sellerie d'origine est recouverte avec des housses. La peinture est patinée par le temps. La carrosserie est saine. Tous les chromes ont été changés ou refaits. Spacieuse à l'intérieur, la 11B est une grande voiture disposant d'une belle largeur et à l'arrière l'espace pour les jambes est largement prévu, c'est une des caractéristiques de la B (normale) par rapport à la BL (légère). Les freins sont à réviser, mais les pièces nécessaires sont présentes. La carrosserie nécessite des soins pour la rendre très belle. Cette Traction est un exemplaire intéressant et appartient à la dernière génération avec sa malle bombée. Une galerie de toit, accessoire d'époque, est livrée avec la voiture.



Châssis n° 245 204
Carte grise française

€ 6 000 / 8 000

# 256 1974 BMW 2002

Châssis n° 4 251 464
Carte grise française

Un nouveau coupé BMW fait son apparition publique à l'occasion du 50ème anniversaire de la marque en 1966. Il s'agit d'une élégante et moderne petite berline deux portes propulsée par un moteur à quatre cylindres de 1600 cm³. Les places arrière sont très petites, l'objectif de la voiture est de toucher une clientèle jeune et moderne. Une gamme complète sera tirée de cette première version.

En 1968, un modèle beaucoup plus puissant voit le jour sous la même carrosserie mais avec un moteur porté à 2 litres qui prend le nom de 2002. *02* comme 2 portes, les premiers chiffres symbolisant la cylindrée comme *20* pour 2,0 litres ou 18 pour 1,8 litres sur la 1802. La 2002 reçoit une calandre noire en remplacement de la chromée en 1973.

Léger et puissant (100 CV), le freinage assisté était à la hauteur avec des disques à l'avant. La 2002 pouvait voyager très vite au long cours tout en soutenant des moyennes que la maréchaussée d'aujourd'hui réprouverait.

Ces coupés ont activement participé à la création de l'image jeune et sportive de la marque bavaroise.

C'est à l'âge de quatre ans que notre BMW 2002 est rentrée dans la famille du vendeur.

Auparavant elle se trouvait dans le Calvados, elle est donc devenue parisienne en 1977.

Nous sommes donc en présence d'une voiture qui vient de passer 92% de sa vie dans la même famille. Cette BMW a été immatriculée début avril 1974 soit très peu de temps après sa sortie d'usine en février. Elle appartient à la série équipée de l'optionnelle boite automatique ZF et fabriquée de juillet 1973 à juin 1975.

En septembre 2000, la voiture a été complètement démontée pour recevoir une peinture de qualité dans sa teinte d'origine. Un vrai travail de professionnel avec facture à l'appui.

Entretenue et entre les mains d'un passionné, cette belle « 2002 » fera bientôt le bonheur de son prochain propriétaire. Incontournables dans l'histoire de BMW, les beaux exemplaires de 2002 à avoir survécu sont devenus rares voir introuvables.

€ 6 000 / 8 000

# 257 1959 MERCEDES-BENZ 220 SE Cabriolet

Châssis n°
128 030 100 002 453
Carte grise française

Les premières vraies nouvelles Mercedes-Benz de l'après guerre apparaissent en juillet 1953. Surnommée « Ponton », cette Mercedes intègre ailes et capot dans une forme quasi continue, avec alignement latéral des ailes et des portes. Le succès ne se démentira pas jusqu'à son remplacement. Disponible dans un premier temps en quatre cylindres dont découlera la célèbre 190 SL, la gamme s'enrichit d'un six cylindres de 2,2 litres dès 1954. Mais c'est avril 1956 que sort les versions en deux portes, le coupé et la décapotable. La 220S sera fabriquée jusqu'en septembre 1959.

En ce qui concerne la 220 SE, il s'agit de la dernière évolution, la plus puissante avec les 115 CVC d'un nouveau moteur doté d'une culasse en aluminium et équipé de l'injection en remplacement des deux carburateurs de la 220S. La 220 SE est la première Mercedes-Benz sans connotation sportive à être équipée de l'injection Bosch. Sa production s'est étalée de juillet 1958 à novembre 1960.

Elégante et raffinée, la version cabriolet est aussi la plus agréable et la plus désirable dans les deux versions 220S ou 220SE, cette dernière étant deux fois plus rare, plus puissante et plus nerveuse !

Notre 220 SE Cabriolet rouge se présente avec un intérieur en cuir noir. Les boiseries ont été restaurées et sont splendides. Sur le tableau de bord, le poste radio multi bandes Becker Europa est installé, option à l'époque, cet accessoire permettait de ne jamais être seul. La capote est en bon état. Très saine, la carrosserie a simplement été repeinte. Régulièrement entretenu, le moteur démarre facilement et tourne bien. L'essai n'a pas révélé de défauts tout comme le dernier contrôle technique.

Très chère à l'époque, le succès commerciale ne fut pas au rendez vous, la Mercedes-Benz 220 SE a vu sa production limitée à seulement 1 112 cabriolets.

Celui-ci a été vendu par Royal Elysées le garage importateur de la marque en France. Immatriculé en la première fois le 20 octobre 1959, notre Mercedes 220 SE cabriolet n'a connu que deux propriétaires sur les 40 dernières années. Ces cabriolets sont attachants, nerveux, fiables et confortables. Une relation passionnelle se fait jour et les heureux détenteurs de ce modèle ont du mal à s'en séparer…

€ 45 000 / 65 000

# 258 1968 FERRARI 365 GT 2+2

Avec la 250 GTE, Ferrari s'est lancé, dès 1960, dans la fabrication en série d'une nouvelle gamme de voiture de grand tourisme à caractère sportif avec des places arrière. Le succès est immédiat et important. Il ne se démentira pas avec la version suivante : la 330 GT 2+2, qui sera remplacée par la 365 GT 2+2. Par rapport à sa devancière, si l'empattement ne bougeait pas, la mécanique augmentait de 10 % en volume passant de 4 litres à 4,4 litres. Cette luxueuse voiture était livrée avec les vitres électriques, la climatisation, la direction assistée et une suspension arrière à niveau constant.

A l'intérieur, le cuir et le bois sont au rendez-vous avec une finition de très haut niveau. Le coffre est important, l'habitacle est spacieux et lumineux : c'est une vraie routière de voyage, une vraie " grand tourisme ". Le magnifique dessin de Pinin-Farina est une véritable prouesse esthétique.

La voiture est fluide, élancée et bien équilibrée. C'était la version luxe de la marque alors que la 365 GT/4 Daytona était la version sportive. Sa finition, son coût de revient en fabrication étaient supérieurs et son prix de vente s'en ressentait : elle était beaucoup plus chère que la Daytona.

Française d'origine, la voiture proposée se trouve entre les mains du même amateur depuis 1985. Il est membre du club Ferrari France depuis 1984. Le précédent propriétaire l'a détenait depuis 1975.

La carrosserie a été entièrement refaite en 1992 chez Maurice Sauzay. L'entretien très suivi a été réalisé par les soins de Calderoni à Lyon, l'échappement est en inox, les pneus sont des Michelin XWX.

La carrosserie Lecoq a procédé au rechromage des pare-chocs, ainsi que le changement des feux arrières.

La voiture possède toujours son bel intérieur en cuir noir d'origine ainsi que sa roue de secours, son cric et ses trousses à outils. L'ancien propriétaire l'utilisait régulièrement (env 40.000km entre 1989 et 2009). Il participa à son volant à nombre de manifestations et notamment plusieurs voyages à Maranello, le Rallye du Maroc, le Rallye du Mont Blanc, sans le moindre souci. C'est une Ferrari très confortable permettant de voyager dans de bonnes conditions avec un grand coffre. La voiture vient d'être entièrement révisée par des mains expertes dans les excellents établissements (L'atelier des sportives) de Bondoufle.

Châssis n° 11 905
Carrosserie : Coupé 2+2 par Pininfarina
Moteur 12 cylindres en V de 4 390 cm³
Puissance de 320 CV à 6 600 tr/mn
Distribution par 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres
Alimentation par 3 carburateurs Weber DF1/5
Boîte de vitesse à 5 rapports + MA
Freins à disques sur les 4 roues à commande hydraulique
Empattement : 2650 mm
Roues type 275GTB
Vitesse 245 km/h
Carte grise française

€ 60 000 / 70 000

Osenat 17 juin 2012

# 259 1985 PORSCHE 928 S

Châssis n°
WPOZZZ92ZFS841320
Carte grise française

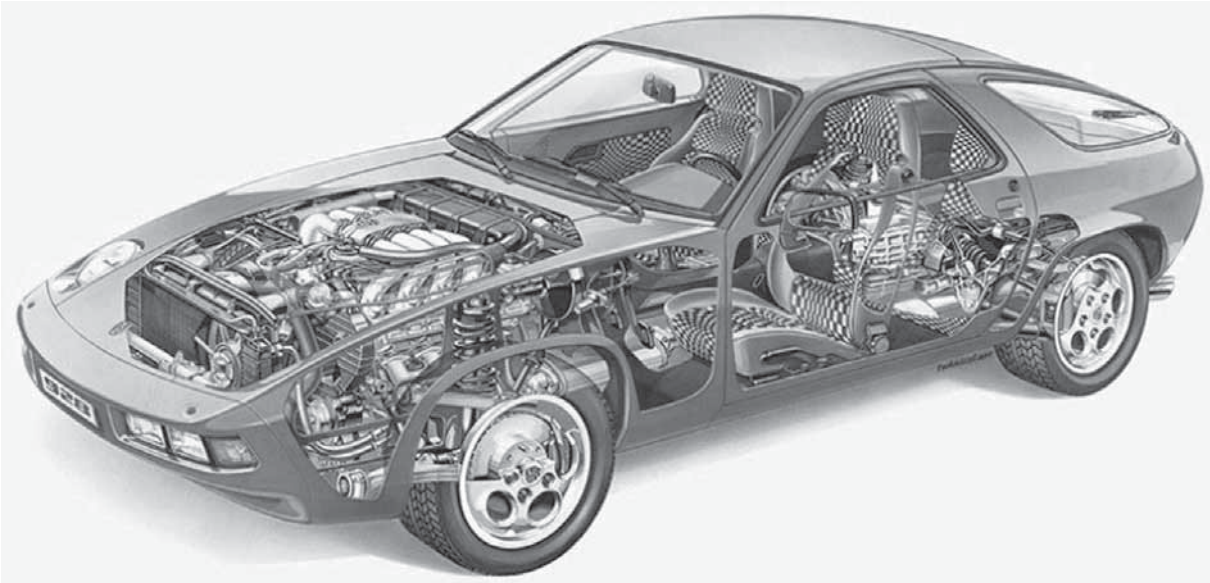
La Porsche 928 occupe une place à part dans le cœur des amateurs de sportives. Ce coupé GT à moteur avant, combinait des performances élevées à un confort à même de le rendre utilisable sur de longs parcours.

C'est en mars 1977, au salon de Genève, que la Porsche 928 fait ses grands débuts. Tout étonne en elle, à commencer par son look de soucoupe volante, son V8 de 4,5 litres et ses performances.

L'intérieur innove, à commencer par ce bloc instrument solidaire de la colonne de direction qui est réglable. Ainsi, il est enfin possible d'abaisser le volant sans que le compteur soit masqué par la jante du volant. L'intérieur en velours à damiers est bien dans le ton de la gamme Porsche 1977 et les jantes osent le style téléphone. Dès les premiers essais, la presse est dithyrambique, à tel point que l'année suivante, la Porsche 928 est élue voiture de l'année 1978. C'est la seule fois qu'une GT aura été élue jusqu'à ce jour voiture de l'année. En 1979, les crises pétrolières sont désormais loin et Porsche accède enfin à la demande de tous : donner plus de puissance à une GT qui en manque pour permettre à son châssis de se mettre pleinement en valeur.

La 928 S accueille donc un V8 à la cylindrée légèrement accrue (4,6 litres) et développe 300 CV. Les performances progressent évidemment de manières significatives puisque les 250 km/h en vitesse de pointe sont atteints et la borne kilométrique est franchie en moins de 26 secondes.

Le modèle présenté a toujours été parfaitement entretenu et est délivré avec ses carnets. Il s'agit d'une seconde main. Elle n'a que 35 000 km d'origines. Le dossier de factures d'entretien sera donné à l'acquéreur. La dernière facture indique le changement des courroies, du réglage des freins et du remplacement des durites de direction assistée.



€ 12 000 / 18 000

# 260 1926 HISPANO SUIZA type T 49

C'est l'ingénieur suisse Marc Birkigt et le financier Catalan Damian Mateù qui fondèrent la célèbre marque Hispano Suiza dès 1904 à Barcelone. Si l'argent était espagnol, la conception et la réalisation étaient d'une qualité helvétique.

Peu de temps après, Marc Birkigt s'installa définitivement en France. Malgré tout, il continua à concevoir les modèles pour l'usine Espagnol. C'est ainsi que naquit le type T49, étudié à Bois-Colombes mais fabriqué à Barcelone.

Le moteur de la T49 possède une culasse détachable en fonte (comme le bloc) et non plus un bloc borgne en aluminium comme sur les 32 ou 46 cv. Ce modèle était disponible en deux longueurs de châssis 3.37m ou 3.57m. La qualité de conception était identique et comparable aux modèles plus imposants et plus puissants fabriqués à Bois-Colombes.

La T49 est un modèle typiquement européen : étudié en France et fabriqué en Espagne. Mais c'est, avant toute autre chose, une HISPANO SUIZA. Il est intéressant de noter que ce modèle, sous le nom de 27 HP, s'est très bien vendu en Angleterre.

Fabriquée de 1924 à 1930, cette Hispano Suiza a eu un très beau succès commercial, dû en grande partie à ses qualités dynamiques.

L'exemplaire présenté est équipé d'une carrosserie cabriolet. La qualité générale des châssis Hispano Suiza a permis à ces voitures d'avoir plusieurs vies. La première vie, quand le châssis est neuf, correspond à la première carrosserie. Ensuite, le premier propriétaire ou les suivants pouvaient faire changer la carrosserie par gout personnel ou pour mettre la voiture au gout du jour. En tout état de cause, le dessin de la carrosserie cabriolet de notre châssis correspond à la période 1936/1939.

Cette voiture n'a connu que deux propriétaires français sur les 30 dernières années et l'actuel depuis 1986. Très attachantes, les Hispano Suiza sont pieusement et longuement conservées par leurs propriétaires. C'est pourquoi, elles sont rarement proposées sur le marché.

Châssis n° B10 803
Carte grise française

€ 40 000 / 60 000

# 261 1998 FERRARI F355

Commercialisée un an après les F355 berlinetta et GTS, la F355 Spider est la seconde version la plus attendue, notamment par la clientèle américaine. Rappelant à notre bon souvenir qu'historiquement la première Ferrari (125S) était déjà un roadster, la F355 Spider est une véritable symphonie à ciel ouvert. Une variante également plus lourde et moins rigide que les coupés et targa mais dont les performances restent exceptionnelles. Notons que pour la première fois sur une Ferrari, la capote est à commande électrique.

La 355 Berlinette affiche une prestance élégante et moderne. Alliant avec grâce galbes et rondeurs, elle est merveilleuse à regarder. Mais aussi à conduire. Formidablement souple, son V8 de 380 CV s'adapte à tous les types de conduite. En ville, sa souplesse permet de rouler tout à fait normalement dans la circulation. Très homogène, le châssis démontre un parfait équilibre et les suspensions se révèlent d'une redoutable efficacité. En toutes circonstances, la 355 fait preuve d'une grande stabilité et d'une vivacité exceptionnelle.

Le modèle présenté a été livré neuf à Monsieur Figesti à Monza. La voiture possède son carnet et a toujours été entretenue chez Ferrari et totalise 54 000 km.

Châssis n°
ZFFXR48B000109691
Titre de circulation
Européen

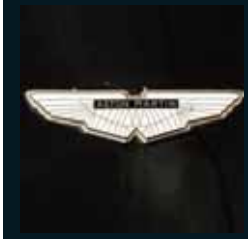
€ 55 000 / 65 000

# 262 1999 ASTON MARTIN V8 Volante LWB

La V8 Volante LWB est l'Aston Martin cabriolet présentée au Salon de Londres en 1997. Elle fut fabriquée jusqu'en 2000. Elle est directement issue de la version coupé qui la précédait d'une année dans la plus pure tradition de la marque et remplaçait la Virage Volante LWB tout comme le coupé V8 remplaçait la Virage. Le sigle LWB pour Long Wheel Base (châssis long) souligne le fait qu'il s'agit d'une 2+2 et non d'une stricte deux places. Par rapport à la Virage Volante, la place pour les jambes a été augmentée de 200 mm à l'arrière ce qui permettait de voyager confortablement en famille. A l'intérieur, la finition est d'une grande qualité avec cuir Connolly et boiseries précieuses.

Le moteur est le V8 de 5340 cm³ à 32 soupapes de la Virage mais poussé à 350 CV à 6 000 tr/mn. La boite de vitesse automatique à quatre rapports comporte les modes « sport » et « normal ». Les belles jantes en aluminium sont chaussées de Pirelli P Zero en 255/50 ZR 18.

L'exemplaire présenté est l'un des 63 fabriqués. Notre moteur a été construit par Terry Durston qui a signé par l'apposition d'une plaquette à son nom. Vendu neuve à Monaco, toujours entretenue et en superbe état, cette Aston Martin affiche un tout petit 31 500 km. La V8 Volante LWB est la plus récente des Aston Martin collectionnables. Elles sont sans doute les plus belles et les plus élégantes de toute la lignée des Volante mais aussi la plus lourde sur la bascule. Les cabriolets V8 Volante LWB resteront dans l'histoire comme les dernières Aston Martin Volante fabriquées à Newport Pagnell et aussi l'une des plus rares qui soit.



Châssis n°
SCFDAM2C6XBL89059
Carte grise française

€ 100 000 / 150 000

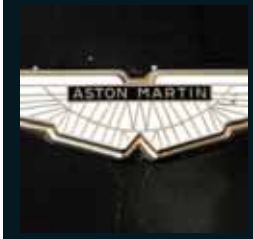
# 263 1959 AUSTIN HEALEY 3000 BN7.

L'histoire de l'AUSTIN HEALEY 100/4 débute en 1954 avec son moteur 4 cylindres de 100 CV. Rapidement, le beau roadster anglais s'illustre lors de célèbres compétitions, dont les 24 Heures du Mans. A cette première version succède un modèle un peu décevant par ses performances: la HEALEY 100/6. Effectivement, son lourd moteur 6 cylindres ne développe pas plus de 100 CV. Cette auto intermédiaire n'aura pas réellement de participations en compétition. Il faut attendre 1959 et l'apparition de la fameuse AUSTIN HEALEY 3000 MKI pour renouer avec le succès. Elle est dotée d'un 6 cylindres 3 litres beaucoup plus vif, plus puissant et plus souple. L'AUSTIN HEALEY est parvenue à sa pleine maturité. La conduite se fait sur le couple, dont l'excellente valeur de 23 m/kg s'exprime à 3 000 tr/mn. Sur la route, la voiture exprime la générosité de sa mécanique qui, pour être dépourvue de toute sophistication, n'en témoigne pas moins de remarquables qualités. Toujours prêt à reprendre sans broncher, ce six cylindres tout en rondeur s'affirme comme un parangon de souplesse et de disponibilité. Autre nouveauté, les freins à disques à l'avant, ainsi cette nouvelle version est en mesure de lutter efficacement sur les circuits.

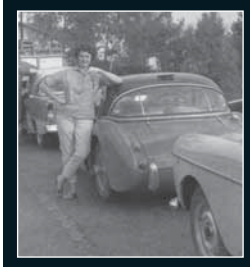
La MKI est d'ailleurs la seule AUSTIN HEALEY 3000 éligible en compétition historique. Produite de 1959 à 61, elle représente l'apogée des AUSTIN HEALEY en tant que voiture de sport de rallyes et d'endurance et a su capter l'attention et l'imagination des passionnés des voitures de sport dans le monde entier

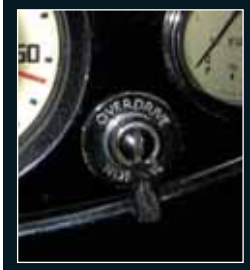
D'ailleurs les nombreux succès glanés en Coupe des Dames par la célèbre Pat Moss, les meilleurs résultats internationaux de la voiture sont deux victoires dans la coupe des Alpes et autant dans le Marathon de la Route (Liège-Sofia-Liège). Dans cette épreuve courue en grande partie sur les terribles routes des Balkans, en particulier en Yougoslavie, la victoire historique de Pat Moss en 1960 prend un caractère symbolique très fort. La sœur du grand champion britannique est alors la première femme à battre les hommes dans un rallye international. En 1964, Aaltonen offrira à Liège un second trophée à l'Austin Healey 3000. Sa ligne intemporelle, en fait l'une des plus belles voitures britanniques de l'après-guerre. Le roadster que nous avons le bonheur de proposer est une très rare BN7, c'est à dire la version 2 places. De 1959 à 1961, seulement 2085 HEALEY BN7 furent construites.

Cette AUSTIN HEALEY 3000 MKI à 2 places provient de Californie. Elle est « Matching Numbers » et possède un certificat du British Heritage Trust. Elle est en bon état général. Le moteur a été entièrement refait il y a 5 ans et possède une culasse sans plomb. Les pneus et jantes sont neufs. Les suspensions et la direction ont été refaites il y a 2 ans par un spécialiste. L'échappement a été remplacé par un échappement style 'rallye' il y 4 ans. Elle bénéfice de quelques améliorations pour la rendre plus fiable (alternateur, allumage électronique, vase d'expansion, coupe-circuit, etc). Un excellent choix pour ceux qui veulent un roadster HEALEY.




Châssis n° HBN7L-6483
Titre de circulation européen





# 264 1962 SIMCA Plein Ciel S

Simca 8 ou 9 sport, Week-End, Coupé de Ville, Océane ou Plein ciel, voilà les noms évocateurs pour les Simca en carrosserie cabriolet ou coupé. Ces voitures « hors série » avaient la particularité, d'être carrossées chez Facel.

Les modèles Océane et Plein ciel sont présentés au Salon de Paris d'octobre 1955. Avec le pare-brise « panoramique », l'américanisation est bien présente tout comme sur les Facel Vega à partir de la FV2 présentée sur le même salon.

La finesse de la ligne et son design moderne et flatteur ont grandement contribué au succès remporté par ses modèles auprès de la gente féminine.

D'ailleurs Henri Pigozzi le disait lui-même « Je vends mes voitures aux plus jolies femmes de Paris » !

Au cours de sa carrière, qui prit fin en juillet 1962, il y aura quelques évolutions au niveau de la carrosserie mais c'est surtout le moteur qui gagnera de la puissance passant de 57 à 70 CV. Les coupés et cabriolets Simca étaient très chers et peu furent vendus, ils sont aujourd'hui très recherchés. Capable d'atteindre la vitesse d'environ 145 km/h, elles étaient performantes en ce début des années 60'.

Pour l'anecdote, c'est à ce modèle que l'on doit le nom du plus grand réseau de papeteries et fournitures de bureau en France. Créée en 1956, l'enseigne a pris le nom de Plein Ciel lorsque les fondateurs se sont arrêtés devant une Simca Plein Ciel, le nom sonne bien et ils baptisent aussitôt leur affaire de ce nom magique.

L'exemplaire proposé a été immatriculé pour la première fois le 9 mars 1962. Entièrement restauré depuis la coque par un professionnel spécialiste de la marque, il est équipé de la plus belle des options, les roues fils.

Le moteur, un Rush super M a été complètement refait y compris un arbre à cames neuf. Le radiateur, les chromes, les roulements, les suspensions sont également refaits. Sa couleur, un bleu foncé très profond, se marrie très bien avec son magnifique intérieur rouge tout en cuir Cartier.

Son propriétaire a parfaitement entretenu sa belle Simca Plein Ciel. Le prochain propriétaire profitera pleinement de ce joyau.

Châssis n° 1 760 251
Carte grise française

€ 18 000 / 22 000

## 265 2000 FERRARI F355

Châssis n°
ZFFXR48B000106215
Carte grise française

Commercialisée un an après les F355 berlinetta et GTS, la F355 Spider est la seconde version la plus attendue, notamment par la clientèle américaine. Rappelant à notre bon souvenir qu'historiquement la première Ferrari (125S) était déjà un roadster, la F355 Spider est une véritable symphonie à ciel ouvert. Une variante également plus lourde et moins rigide que les coupés et targa mais dont les performances restent exceptionnelles. Notons que pour la première fois sur une Ferrari, la capote est à commande électrique.

La 355 Berlinette affiche une prestance élégante et moderne. Alliant avec grâce galbes et rondeurs, elle est merveilleuse à regarder. Mais aussi à conduire. Formidablement souple, son V8 de 380 CV s'adapte à tous les types de conduite. En ville, sa souplesse permet de rouler tout à fait normalement dans la circulation. Très homogène, le châssis démontre un parfait équilibre et les suspensions se révèlent d'une redoutable efficacité. En toutes circonstances, la 355 fait preuve d'une grande stabilité et d'une vivacité exceptionnelle.

Le modèle présenté totalise 70 740 km et la dernière révision a été effectuée en 2008 chez Ferrari à Londres.

€ 42 000 / 52 000

# 266 1969 MASERATI Ghibli 4.7

Châssis n° 115 884
Carte grise française

Au salon de Turin 1966, sur le stand Ghia est présentée une toute nouvelle Maserati, le tipo 115, connue sous le nom Ghibli. C'est le talentueux Giorgietto Giugiaro qui signa ce chef d'œuvre. Ce magnifique coupé deux places ou « berlinetta » offre une ligne tendue et agressive d'une grande pureté. L'installation du moteur V8 à carter sec a permis d'abaisser la ligne générale au maximum. Le moteur avant positionné très bas, le capot immense et plat, le poste de pilotage très reculé confère à la Ghibli un design d'une pureté unique et superbement réussi. Nous sommes en présence de l'aboutissement des grandes GT à moteur avant. Pour l'anecdote il faut savoir que le stand Ghia présentait aussi en avant première la De Tomaso Mangusta. Pour beaucoup, la pureté de sa ligne en fait une des plus belles berlinettes à moteur central sinon la plus belle. Sans discussion possible, Giugiaro, alors âgé de 28 ans, avait signé pour Ghia deux chefs d'œuvre de l'histoire du design automobile. La Ghibli était la berlinette la plus onéreuse de son temps, elle était plus chère que la Lamborghini Miura ou la Ferrari 275 GTB. L'aura de la marque, la qualité de fabrication et des finitions étaient aussi supérieures. Cela n'empêcha pas le modèle de remporter un grand succès commercial, puisque la fabrication de ce coupé atteint au total les 1 149 exemplaires, plus que ses deux principales concurrentes. Elle faisait aussi partie des voitures les plus rapides de la terre à l'époque. Son moteur est tout droit issu de la compétition, il descend de la 450S. La Maserati Ghibli présentée porte le numéro de châssis 884 et est équipée du puissant 4,7 litres. Elle fut immatriculée pour la première fois en septembre 1969. Nous avons un bon de commande aux Etablissements Thépenier - Maserati daté du 3 juillet 1969, signé par le baron Thierry de ZUYLEN et accompagné d'un chèque d'acompte sur la banque Rothschild. Nous avons son certificat de dédouanement (à l'époque il y avait de la douane entre l'Italie et la France) l'officine Alfiere Maserati facturait la Ghibli aux établissement Thépenier 6 240 000 £. Histroiquement, cette Ghibli 4,7 est la 27e importée en France sur un total de seulement 67.

M. Thierry de Zuylen, décédé l'année dernière, était le petit fils du célèbre Baron Etienne de Zuylen qui, avec Albert De Dion, fond l'Automobile Club de France.

Il changea les silencieux par des modèles en inox en 1977; les membranes des carburateurs en 1997, année où furent montés deux ventilateurs supplémentaires. La climatisation ainsi que le système de freinage et la peinture complète ont été les travaux de l'année 2000. Deux pneus neufs ont été montés en 2004. La mécanique vient d'être complètement révisée par des mains expertes à « l'atelier des sportives » de Bondoufle ! Cette Maserati possède toujours son superbe intérieur d'origine en cuir noir.

La Ghibli, considérée comme l'une des plus grandes réussites de lamarque, est une voiture rare, envoutante, d'un design fabuleux et restera à jamais comme l'une des plus belles GT italiennes de tous les temps. Aujourd'hui, rien n'explique la différence de valeur avec ses équivalentes Ferrari ou Lamborghini. La Ghibli est sous cotée comme l'étaient à une époque lesMiura, Daytona ou plus récemment les 300 SL. Pour être en avance sur les autres, il s'agit certainement du meilleur investissement aujourd'hui. Voiture de l'élite à l'époque, le modèle fut la monture de Jean Paul Belmondo, Claude François, Peter Sellers et bien d'autres personnalités. Elle est aujourd'hui encore accessible et incontournable pour qui aime les GT italiennes des années 60'/70'.

**€ 60 000 / 80 000**

## 267 1960 MASERATI 3500GT Spider Vignale « One off »

Si les A6 construites de 1947 à 1957 apparaissent comme les premières Maserati de production, la 3500 GT marque le passage de la marque à une période nouvelle de son histoire, celle de la construction en série. Lancée pour concurrencer Ferrari, en particulier sur le marché américain, la 3500 GT offre au constructeur son premier grand succès commercial. Son rôle historique apparaît d'autant plus grand qu'elle va permettre à la firme d'assurer sa survie à une époque où elle est une fois de plus menacée.

Dérivé de la mécanique de la Maserati 350 S - un modèle de compétition -, le six cylindres de 3,5 litres à deux arbres à cames en tête et double allumage a été étudié par Giulio Alfieri. Grâce à ses 220 ch, il offre à la 3500 GT une vitesse de pointe de l'ordre de 230 km/h. Rond et onctueux, ce moteur plein de ressources brille par sa souplesse. Favorisé par une longue course, son couple de 32 mkg lui offre une large plage d'utilisation. Cette excellente disponibilité participe grandement au plaisir que l'on éprouve au volant de la 3500 GT. Loin d'être une bête de course, elle apparaît comme une grande routière puissante, cossue et confortable sinon agile.

Nombreux sont les carrossiers qui exercent leur talent sur le châssis de la 3500 GT. Allemano, Bertone et Frua proposent leurs propres interprétations du coupé,

Frua, ainsi que Touring, font de même pour la version cabriolet - deux voitures très réussies. Toutefois, c'est Vignale qui se voit confier la fabrication du modèle que Maserati décide de produire en 1959. Baptisé Spyder et présenté au salon de Paris de 1960, il doit sa ligne à Giovanni Michelotti. Construit sur un empattement raccourci de dix centimètres (et doté de freins à disques à l'avant), il est considéré comme le précurseur d'une version plus sportive du coupé.

Tout aussi beau que le coupé, la 3500 GT Spider remporte de nombreux prix dont celui du prestigieux Concours d'élégance Amelia Island.

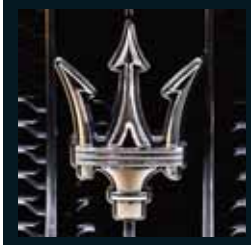
La voiture présentée est un des premiers tous 1er spiders construits. Une attestation d'Ermano Cozza « *La mémoire de Maserati* » sera délivrée à l'acquéreur.

La voiture a été livrée en châssis roulant par l'usine à la carrosserie Vignale, à la demande d'un ingénieur de Gênes qui souhaitait une voiture spéciale et unique. Il s'est adressé directement à Vignale qui lui a fait cete carrosserie sur mesure.

C'est d'après Ermano Cozza le deuxième cabriolet fabriqué. Ceci explique la particularité du numéro de châssis pair. Monsieur Cozza se rappelle qu'avant la fabrication du troisième spyder, la décision d'attribuer des numéros de châssis impairs aux cabriolets n'avait pas encore été prise et qu'en attendant la règle d'attribution des numéros de châssis 504 C avait été attribué à ce cabriolet.

Ce spyder resta en Italie jusque dans les années 80' lorsqu'elle fut achetée par le grand collectionneur Guido Bartolomeo auquel ne pouvait échapper les particularités de cette voiture. Guido n'était intéressé que par des automobiles offrant une singularité. S'il devait avoir une Maserati Vignale spyder, ce ne pouvait être que celle-ci.

À part un voile de peinture dans sa teinte d'origine « *Grigio Conchiglia* » et la capote qui a du être remplacée récemment, cette Maserati est parfaitement d'origine et émouvante. Elle a peu de kilomètres et fonctionne parfaitement. Sa sellerie d'origine est superbement patinée. Cette automobile complètera une collection de modèles uniques et permettra de concourir aux concours italiens réservés aux modèles uniques, ainsi qu'à Villa d'Este !



Châssis n° 101504 C
Carte grise française

€ *Estimation sur demande*

# 268 1965 CITROËN ID 19 Confort

La Citroën DS lancée au salon de Paris 1955 a fait le même effet qu'une bombe atomique : tout à été dévasté !

Dans le domaine de la voiture française d'après guerre, on peut distinguer deux périodes, celles d'avant et d'après la DS ! Tout est nouveau à part le moteur issu du modèle précédent, la « Traction ». La suspension est entièrement hydraulique, le confort est extraordinaire. Le freinage est surpuissant et d'un niveau jamais vu à l'époque. La commande hydraulique semi automatique des vitesses donne une douceur incroyable dans la conduite. Dessinée par l'extravagant Flaminio Bertoni, le style est sans comparaison avec ce qui se faisait. La disparition de la calandre, la voie arrière plus étroite, la ligne fuselée, le tableau de bord futuriste et son volant monobranche sont autant d'innovations qui déstabilisent la concurrence. D'ailleurs quelle concurrence, la DS n'en a jamais réellement connu, elle est unique. Envoutante, elle sut dès le premier jour trouvé son public : à l'ouverture du Salon, les commandes affluent. Dès le premier soir, c'est 12,000 voitures qui sont enregistrées. A la fin de ce premier salon un total de 80,000 commandes seront inscrits sur le tableau de fabrication qui devient en 10 jours plein pour 2 ans.

Un modèle dépouillé, moins onéreux et sans la boite à commande hydraulique est présenté au salon de Paris 1956, c'est le modèle ID 19. La direction n'est pas assistée, pour diminuer les efforts Citroën avait prévu un diamètre de volant plus important.

Il est amusant de constater qu'il existait deux finitions : Luxe ou confort. Dans le cas du modèle ID, il faut savoir que la finition « Luxe » est nettement inférieure en qualité à celle de la « Confort » ! C'est bizarre et un peu incompréhensible dans la terminologie, mais tout le monde sait que les Citroën sont des voitures différentes…

Notre ID 19 se présente dans un état d'origine remarquable. Il s'agit d'une voiture qui a connu dans toute sa vie simplement deux propriétaires et une seule immatriculation en pays nivernais. Sortie avant janvier 1965, notre ID possède encore les roues à écrou central et celle de secours est toujours dans la malle arrière.

Sa teinte, référencée AC 616, est le Bleu d'orient présent au catalogue entre 1965 et 1967. La peinture est celle d'origine très

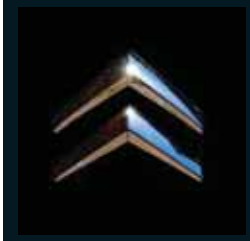
bien conservée. Un lustrage permettra de retrouver la profondeur originelle de cette magnifique et élégante couleur.

A l'intérieur la magnifique sellerie en jersey bleu est dans un état incroyable y compris les panneaux de porte et le ciel de toit. Un antivol de direction est installé sous le volant. Dans la boite à gants, on trouve la notice et la boite d'ampoules recommandées. Le tableau de bord est aussi dans une très bonne condition avec notamment sa radio d'origine.

Le compteur indique 15 419 km. Vu son extraordinaire état général, il est peu probable que notre ID 19 ait parcouru plus de 115 419 km. La carrosserie et le châssis sont parfaitement sains. Il est facile de se rendre compte que cette voiture fut aimée et choyée par ses deux propriétaires.

Le fonctionnement de la voiture est conforme à son état de présentation, elle démarre facilement et se lève vite. Avant de changer de propriétaire et pour venir à la vente, elle a fait son dernier voyage par la route. Un attelage de remorque est installé mais la boule est absente. Il faut noter un manque de liquide hydraulique auquel il sera très facile de remédier. On remarque une étiquette sous le capot qui indique que le moteur a été refait à 14,000 km ainsi que le graissage et la vidange. Il faudra donc prévoir une petite révision.

En fait, s'il ne fallait utiliser qu'un seul qualificatif pour définir au mieux notre ID 19, ce serait : « *EXCEPTIONNELLE* » !



Châssis n° 3 647 105
N° de caisse 119-141697
Carte grise française

Seconde main
Exceptionnel état d'origine
Superbe interieur

€ 6 000 / 8 000

Osenat 17 juin 2012

## 269 EVINRUDE Fastwind

Un moteur d'exception d'avant-guerre en état d'origine

Ce moteur et cette marque célèbre ont permis de remporter de nombreuses compétions dans le monde entier, grâce à une communication de qualité mise en place par Madame Olin Evinrude, femme du célèbre ingénieur de même nom.

Nous vous offrons une rare opportunité de mettre dans votre collection un moteur d'exception avec ces calques et peintures d'origines d'avant-guerre !

Puissance : 3 CV
Référence : 3013 € 750 / 950

## 271 EVINRUDE blanc
35 CV de type Lark

Le slogan publicitaire de la marque : « Toujours prêts ! Les moteurs hors bord Evinrude vous aideront à oublier les menus problèmes de la vie quotidienne ».

Ce sont d'efficaces moteurs à deux temps, à friction minime, comprenant moins d'un tiers des pièces qui composeraient un autre moteur à quatre temps de rendement équivalent. Ils peuvent maintenir indéfiniment leur puissance maxima... sans lubrification spéciale... sans chargement d'huile ... sans nettoyage de soupapes, ni réglage périodique, ni manutention particulière.

De vrais moteurs marins, construits par le plus grand des fabricants de moteurs hors-bord : qu'elle meilleure garantie de qualité et de durabilité ?

Beau slogan publicitaire, qui pour le modèle présenté est en bon état, lui suffisant d'une bonne révision pour permettre à son prochain propriétaire une nouvelle durable utilisation ou bien un superbe objet de décoration. € 450 / 650

## 273 1960 MERCURY 200

Une référence unique dans le monde du motonautisme et plus spécifiquement dans la propulsion des Hors-bords avec de nombreux résultats en compétition.

Le slogan de la marque était : « n° 1 en performance, n° 1 en sécurité absolue... et avec le nouveau 200 n° 1 en puissance dans sa catégorie ».

Leur accroche publicitaire était : « Il glisse doucement par dessus les mauvaises herbes et les obstacles grâce à son profil incliné ».

Le moteur présenté est à remettre en route dans son superbe état d'origine.

Puissance 22 CV - bi-cylindres
Transmission automatique à mono levier permettant marche avant et arrière et accélération. € 250 / 350

## 270 MOTOGODILLE (Hors-bord )
**Année de construction : 1904-1931.**

« La garantie de confiance avec une utilisation d'une grande simplicité », voila le slogan de ce fameux moteur Hors bord qui sera utilisé pendant 27 ans dans tous les pays du Monde,

Les Motogodilles ont pris part aux courses, croisières, meeting..., organisés dès 1905 et ont remporté de nombreux Premiers Prix et diplômes d'Honneur.

La " Motogodille ", a été ainsi dénommée parce qu'elle prend la place de la godille à main , pour commander une hélice propulsive, montée comme un aviron dans les branches de son rôlet.

L'hélice à profondeur variable permet de plonger l'hélice et de l'émerger et la déplacer de droite à gauche pour obtenir la direction souhaitée.

Le moteur présenté date de 1920 et se trouve en caisse d'origine.

Détails techniques : Moteur Monocylindre 2 temps
Puissance 4 CV, permettant une vitesse de 10 à 12 km/h
Pompe à eau à piston situé au bout de l'embase
Allumage par Magnéto à haute tension. € 800 / 900

## 272 MERCURY 350 blanc
de type 4 cylindres.

Le seul Hors bord américain à 4 cylindres en ligne ayant fait ses preuves d'endurance pendant plus de 10 ans et des millions de kilomètres.

« Doux.... aucun gros " 2 cylindres ", ne peut l'égaler. Et il vous économisera 25 % de carburant », voici le slogan d'époque.

Le moteur présenté est à réviser mais en bon état de présentation.

€ 480 / 680

## 274 GOIOT
de Type Super Monobloc

Une marque française de qualité avec sa particularité d'être ulta léger.

Le slogan publicitaire était: « *Créer pour satisfaire des amateurs éclairés et difficiles, ces moteurs ont été élaborés après de nombreuses études et d'essais. Il bénéficie de toute l'expérience acquise par Moteur GOIOT sur plus de dix mille propulseurs en fonctionnement sous les climats les plus divers* ».

Le modèle présenté est en bon état de présentation, lui suffisant d'une petite révision pour le voire fonctionner ou simplement en objet de décoration, avec son aluminium poli. € 250 / 350

€

## 275 BRITISH SEAGULLS, so British

En 1931, les premières Seagulls, vendus comme la Mouette de Marston, étaient en pleine essor, leurs conceptions modernes ont incorporé des idées novatrices comme des engrenages inversés refroidi à l'eau par les gaz d'échappement. Les moteurs étaient disponibles dans les modèles variés permettant une puissance élevée avec ces fameux arbres court et long. Le moteur en version-10 HP double-cylindres était capable d'alimenter des bateaux jusqu'à 30 pieds (9.1 m).

Le développement du moteur Seagull a été confié à John Way-Hope, qui avait travaillé pour Evinrude, et l'ingénieur Bill Pinniger. Ces deux compères œuvraient dans la division marine de la Sunbeam Motor Company. Après avoir acquis les droits de fabrication et brevets pour ces moteurs, ils ont créé la Bristol Motor Company à Bristol après avoir financé l'achat de brevets d'avions légers et des voitures de sport. En 1938, ils ont consolidé la conception du moteur et changé de nom de Marston Seagull a British Seagull, et le moteur a été proclamé comme « le moteur de l'année ».

Dans le milieu des années 50' British Seagull déménage dans de nouveaux locaux au Pont de flottes, sur Poole, où ils atteignent leur record de vente durant les années 60'.

En 1996 cessation de la production des moteurs hors-bord British Seagull, mais continuité des approvisionnements en pièces détachées contribuant à son image de marque et de fiabilité.

Le modèle présenté est en très bon état.

Puissance : 3 cv

€ 380 / 480

## 276 1975 YAMAHA 3CV

En 1955, la société Nippon Gakki est rebaptisée Yamaha en l'honneur de son fondateur et lance sa première motocyclette et ses premiers moteurs hors bord.

Le modèle présenté est un Yamaha de 3 cv de 1975.

Spécificité : Embrayage automatique

Très bon état de fonctionnement

Nous vous offrons une opportunité d'acquérir un moteur Hors bord de marque japonaise des années 75' avec un look particulièrement attrayant

€ 450 / 550

## 277 PERRISSOIRE Barque

La PERISSOIRE, cousine européenne du Kayak Inuit, est une petite embarcation de plaisance sportive généralement monoplace mue par pagaie et extrêmement en vogue durant la fin du 19e et début du 20e siècle.

Le peintre impressionniste Gustave CAILLEBOTE, très amateur de nautisme en a représenté à plusieurs reprises dans ses toiles peintes sur les bords de l'Yerre, affluent de la rive droite de la Seine.

La construction date de 1946 d'après le fils de l'ancien propriétaire.

Cette Périssoire est en très bon état d'origine.

Vraisemblablement un délice sur le Loing.

Dimensions : 3.60 m, larg 0.80 m.

€ 300 / 400

## 278 1938 NORVÉGIENNE Barque

Rare barque dans son état d'origine de 1938

Barque dont l'avant est courbe et relevé. Embarcation de service dans la marine commerciale des pays scandinaves, à clins et à marottes.

Construction : Teck triple bordées rivetés en cuivre.

Construite par un charpentier de talent.

Longueur : 5,60 m

Largeur : 1.60 m

Tirant d'eau : 0.20 m

€ 1 700 / 2 200

## 279 1920 VLEET Voilier Hollandais

Construction : 1920
Dimension :
Longueur : 2.60 m
Largeur : 1,30 m
Tirant d'eau : 0.12 m
Poids : 100 kg

Le modèle présenté a été entièrement restauré dans les règles de l'art par un passionné Hollandais comme à l'origine.

Ce canot est livré avec une remorque de type simple essieu de mise à l'eau, également en parfait état.

€ 4 000 / 5 000

## 280 PONCELET Mercury 45 CV

Bateau : Poncelet
Chantier : Belge
Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,80 m
Tirant d'eau : 0,30 m
Poids: 450 Kg
Moteur hors-bord
Mercury : 45 CV
Equipement :
remorque simple-essieu

Dès 1932 Paul Poncelet âgé de 42 ans crée la société anonyme Belge de construction Aéronautiques et plus spécifiquement dans le domaine des hélices en bois pour l'aviation Française et va élargir ses compétences dans le domaine nautique créant des bateaux en bois moulés.

Après-guerre ses fils développèrent la société en mettant en place des unités à fond plat puis coque en V de 4,50 à 6,20 m. Le chantier est toujours existant et continue de restaurer ces bateaux.

€ 4 500 / 5 500

# 281 1968 ROCCA

Longueur : 5,10 m

Largeur : 1,60 m

Poids : 250 kg

Moteur Mercury noir 500 CV

Vitesse : 95 Km/h

Palmarès : Exhibition sur le territoire germanique

Equipement : Remorque simple-essieu

Le chantier Rocca fut un célèbre chantier Français avec une palmarès tout à fait unique, remportant de nombreuses courses victorieuses, tant en endurance qu'en vitesse.

RECORDMAN du MONDE de VITESSE Classe X : novembre 1953

CHAMPION de FRANCE Classe C : 1953

RECORDMAN du MONDE de l'heure Classe CIU : juin 1955

CHAMPION de FRANCE Classe X : 1955

RECORDMAN du MONDE de VITESSE Classe C : novembre 1956

GRAND PRIX INTERNATIONAL de MONACO Classe DU : 1956

Les premières coques construites ne furent jamais commercialisées, mais furent utilisées pour des spectacles nautiques qui servaient de banc d'essai : saut de tremplin, traversée de flammes, échouage à pleine vitesse sur la rive, ... Ces coques supportèrent avec succès toutes ces rudes épreuves.

Un Dinghy de 500 cm³ participe au championnat de France, championnat qu'il remporta en 1955, cette victoire en appelant de nombreuses autres (environ 200 trophées).

€ 4 000 / 6 000

## 282 BATEAU Anne

Nom de baptême : Anne
Année : 1960
Longueur : 5,60 M
Largeur : 1,80 M
Moteur : Suzuki 55 CV
Type : Hors Bord DT 55 de 3 cylindres
Technique :
2 temps à graisseur séparé.
Equipement :
équipé de sa remorque freinée (à immatriculer) et d'une bâche neuve

Provenance Germanique construite en 1960 par un charpentier de marine.

Ce bateau après avoir navigué sur les fleuves et canots Allemands et Hollandais a été restauré il y a deux années par le même charpentier lui ayant donné vie.

Il s'agit d'un bateau pouvant aisément naviguer, tant sur rivière que sur fleuve, doté d'une étrave performante permettant d'affronter de bonnes vagues.

Sa mécanique est en bon état de fonctionnement et permettra à son prochain propriétaire de naviguer en toute sérénité.

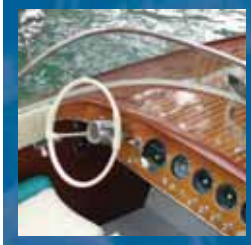
€ 6 500 / 7 500

## 283 1929 VEDETTE fluviale des chantiers WARD

Alfred G Ward, basé à Thorpe St Andrews près de Norwich au bord de la rivière Yare a établi sa compagnie en 1929. Le chantier produit une série de " cruisers" avec le préfixe " Sea" entre les années 1929 et 1951. Entre autres furent nommés Sea Hawk en 1929, Sea King en 1930, Sea Prince, en 1946. Il produit également quelques " launches" dont " Wet Dream" est probablement le dernier existant.

€ 26 000 / 36 000

# 284 1970 RIVA Runboat de type Olympic



Longueur : 6,55 m
Largeur : 2,25 m
Poids : 1 300 kg
Nombre de personnes : 5
Vitesse : 71 km/h

Les canots à moteurs de marque Riva ont été longtemps comparés aux Rolls Royce et Ferrari.

Nous présentons le type Olympic, sorti des chantiers à l'époque des jeux de 1970, un canot mono-moteur permettant une parfaite navigation tant en mer que sur lac.

Le Riva Olympic succéda aux célèbres Super Florida ayant permis au chantier d'être champion du Monde de ski nautique durant de nombreuses années permettant ainsi de battre de nombreux records.

C'est un runabout Riva construit à seulement 224 exemplaires de 1969 à 1980.

Le bateau présenté a été entièrement restauré (Fonds, peinture, vernis, chrome, sellerie), équipé d'un moteur V8 de 220 CV, entièrement révisé.

Il est livré sur son ber, avec des documents de navigation Française " Acte de Navigation - Carnet orange ".

Cet excellent bateau marin représente la perfection de Riva et la rareté de ce modèle vous permettra de participer à de nombreux rallyes nautiques et rassemblement RIVA !

€ 55 000 / 70 000

# 285 1972 FORD Capri 2600

Châssis n°
GCECMK79053
Moteur V6
Cylindrée 2 551 cm³
Puissance 125 CV
à 5 300 tr/mn
Boite de vîtesses
à 4 rapports + MA
Freins AV à disques
et AR à tambours
Vitesse maxi 183 km/h
Carte grise française

La Ford Capri a été présentée au Salon de Bruxelles en 1969. Dès son lancement, il est possible de choisir entre plusieurs moteurs. En Allemagne le client s'en voit proposer cinq : trois V4 (1300, 1500, 1700 cm³) et deux Moteur V6 (2000 ou 2300 cm³). Au Royaume-Uni, l'éventail se limite, dans un premier temps, à deux 4 cylindres en ligne (1300 ou 1600 cm³) et un V4 (2000 cm³). À partir de l'automne 1969, une nouvelle version 3000, équipée du V6 de l'ancienne Ford Zodiac, vient compléter la gamme britannique.

Le catalogue Ford ne propose pas moins de sept degrés de finition. En combinant les options et les moteurs - les versions 1700, 2000 et 2300 bénéficient d'office d'un équipement "GT" plus complet, tout en bas la Capri standard, dotée d'une présentation simplifiée.

Apparition, à l'automne 1970, de la 2600 GT, une version plus sportive équipée d'un moteur 2600 cm³ à injection développant 125 CV. À partir de la base RS 2600, Ford Cologne ainsi que plusieurs préparateurs français et allemands développent une voiture de course homologuée en groupe 2, se permettant de gagner deux fois le Championnat d'Europe des Groupe 2, deux fois les 24 Heures de Francorchamps et même remporter sa catégorie au Mans 1972.

Le modèle proposé a subi une préparation mécanique par les établissements *Passion'ailes*.

€ 5 000 / 8 000

# 286 1993 PORSCHE 911 Carrera 2 Cabriolet type 964

Icône mondiale de l'automobile sportive type GT, la Porsche 911 tient le haut de ce marché depuis plus de 45 ans. Elle sert de point de repère et est toujours comparée à toutes les autres GT comme l'étalon de référence.

La Porsche 911 Carrera, plus connue sous le diminutif « 911 3 litres 2 », est remplacée en 1989 par la 964 Carrera 4 après avoir été dévoilée au Salon de Paris en 1988. Ce nouveau modèle est uniquement disponible, dans un premier temps, en quatre roues motrices. La transmission intégrale est une grande première si l'on exclut la confidentielle 959. La tradition reprend vite le dessus avec la Carrera 2 aux roues arrière motrices. Dans la 964, le moteur est toujours le six cylindres à plat refroidi à air mais avec une cylindrée portée à 3,6 litres. La puissance est de 250 CV. Catalysé, le sans plomb est son carburant. La boite de vitesse G64 est une version améliorée de l'excellente G50 avec un étagement parfait, une grande précision et des verrouillages fermes.

En 1992, des évolutions sont intégrées au modèle avec de nouveaux rétroviseurs, un réservoir à essence plus important et l'airbag de série. Les trois carrosseries disponibles étaient le coupé, la targa et le cabriolet. Avec son moteur à « air », la 964 est considérée par les amateurs comme la dernière des « vraies » Porsche.

La Porsche 964 présentée est un cabriolet qui va fêter ses vingt ans l'année prochaine.

Son élégante couleur bleu nuit est des plus raffinées. A l'intérieur, la sellerie en cuir gris se présente en très bon état avec des sièges à réglage électrique. La climatisation et un poste radio de qualité font parties de l'équipement.

La dernière vidange remonte au 8 avril 2010 à 116 063 km, la voiture a aujourd'hui 123 354 km, ce qui montre une utilisation parcimonieuse, du type « seulement pour les grandes occasions ». Les belles jantes optionnelles sont équipées de pneus Pirelli P Zero en 205/50 ZR 17.

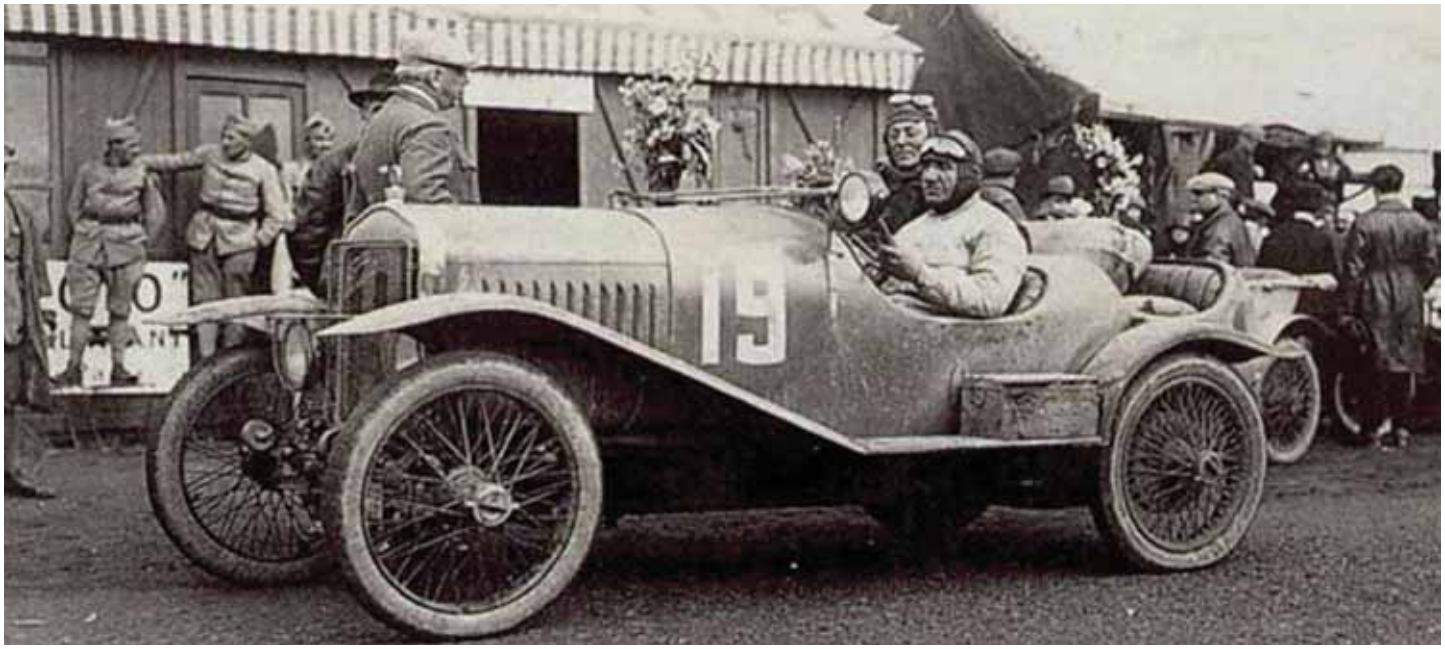
La voiture sera livrée avec son cache-capote, sa roue de secours spéciale avec le gonfleur et une housse de protection.

Cet exemplaire de la dernière « vraie » Porsche se trouve en très bel état général de présentation et de fonctionnement.

Châssis n°
WPOZZZ96ZPS451390
Carte grise française

€ 25 000 / 30 000

# 287 1923 FORD-MONTIER « Gaillon »



Il est bien inutile de présenter la plus célèbre voiture du monde. La Ford T a été fabriquée à plus de 15 000 000 d'exemplaires entre 1907 et 1927. Voiture totalement démocratique, il en roulait encore beaucoup dans les années 50. Fiable, rustique, robuste, endurante, infatigable, économique, … voilà une partie des qualificatifs qui peuvent définir ce monument de l'Automobile. Techniquement innovante sur plusieurs points, la Ford T est une voiture différente des autres.

Si Amédée Gordini a été le « sorcier » des Fiat et Simca, Charles Montier fut assurément celui de la Ford T.

Les débuts de Charles dans la mécanique commence à la fin du XIXe, en Touraine, lorsqu'il participa à la construction de l'unique voiture à vapeur que son père, un passionné de mécanique, fabriqua. Cette voiture n'eut pas de succès et Charles partit faire sa vie à Paris. En 1897, il entre chez les Ets Pinède et participe à la construction d'une voiturette. Peu de temps après, cette maison ferme ses portes et Charles s'installe dans un petit atelier pour y fabriquer sa propre voiturette. Il participe même aux courses d'automobiles dès 1900. Il vendait ses voitures, mais ne s'en sortait pas financièrement. Il stoppa son affaire et entra chez Darracq chez qui il fut affecté au service « courses ». En 1911, il repartit pour Tours afin d'y monter un garage de vente et de réparation. Il représente alors plusieurs marques dont Ford. Durant la guerre, il met au point les plans d'une transformation de la Ford T en tracteur qu'il envoi à son frère resté au garage. Les chevaux étant réquisitionnés par l'armée. Les premières Ford-Montier étaient donc des tracteurs qui connurent un petit succès.

A la démobilisation, il se retrouve à Paris et fonde une nouvelle affaire automobile avec son ancien lieutenant la Société Charles Montier et Cie. Un magasin d'exposition est ouvert au 67 rue Pierre Charron à Paris. Les ateliers furent installés à Courbevoie puis s'agrandirent en déménageant à Levallois puis à Asnières.

Charles Montier se met alors à modifier et à transformer des Ford T pour en améliorer les performances. Il surbaisse les châssis, améliore la tenue de route et gonfle le moteur. Le brevet n° 541,090 représente son système adapté à l'essieu avant pour surbaisser de 17 cm le châssis avec l'adoption d'un double triangle et de nouveaux points d'ancrage du ressort transversal. L'arrière du châssis est aussi surbaissé par deux nouvelles crosses rivetées. Des amortisseurs à friction sont installés et des roues à rayons étaient disponibles avec le changement des moyeux. Les carrosseries sont spécialement dessinées par Montier lui-même puis sous traitées. Un arbre à cames avec une meilleure levée, des pistons en aluminium, un échappement et un carburateur spéciaux ou une culasse avec soupapes en tête signée Montier étaient également proposés. La boite de vitesses de la Ford T devenait insuffisante, Montier proposa un système américain qui se montait sur le pont et permettait d'avoir deux rapports supplémentaires. La vitesse était nettement supérieure et atteignait les 100 km/h, les freins arrière ont été aussi augmentés. Une version fiscalement intéressante est développée avec un moteur de cylindrée réduite à deux litres au lieu des plus de trois litres.

Dès 1921, Montier s'inscrit dans des courses et remportent de très beaux succès. A la course de la Forest, il enfile les 3km à la moyenne de 128 km/h. A Gaillon, la cote est montée à 106 km/h. La voiture avec la carrosserie torpédo sport à 4 places et une porte est appelée « Gaillon » sur les publicités.

Châssis n° 11 555 189
Carte grise de collection

Participation
*Le Mans Classic*
2008 et 2010

La « Ford-Montier Spécial » se fait rapidement un nom chez les sportifs de l'époque. En 1923, la première édition des 24 heures du Mans est organisée. Montier s'y inscrit avec un type « Gaillon » dans la catégorie des deux litres. Il conduit lui même la voiture numéro 19 avec son beau-frère. Régulière et ne présentant pas de problème, ils terminent à une magnifique 14ème place à presque 70 km/h de moyenne.

La voiture de l'édition suivante est équipée de freins avant type Perrot mais abandonne sur casse. En 1925, c'est la dernière apparition d'une Montier Special « Ford T ». Hélas l'arrêt de la voiture est décidé au petit matin par les commissaires pour distance insuffisante, Montier avait perdu deux heures pour retrouver un écrou de roue qui était parti dans la nature.

Montier développe son affaire qui se porte bien, continue de glaner des lauriers sur les circuits et améliore encore ses voitures. Il s'intéressera aussi à la Ford A et à la V8. En 1934, après avoir donné ses lettres de noblesse sportive aux voitures Ford, Montier est simplement évincé du réseau des revendeurs Ford par le non renouvellement de son contrat. Charles Montier décèdera en 1952.

Notre Ford T est une « Montier Spécial », c'est à dire une rareté absolue. Sa carrosserie est du type « Gaillon », elle est magnifiquement équilibrée et complètement sportive dans la meilleure tradition des années 20. Elle est bien sûr surbaissée et possède ses gros freins arrière et le pont à deux rapports.

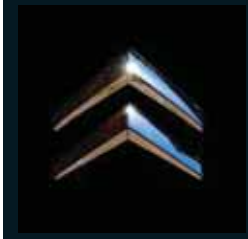
Entièrement restaurée et préparée par des spécialistes à grands frais, cette Montier a participé avec succès aux éditions 2008 et 2010 de l'extraordinaire manifestation commémorative « *Le Mans Classic* ». A chaque édition, c'est la marque Ford qu'elle représentait et non un simple participant. On peut donc la considérer aujourd'hui comme une voiture de course d'« Usine ».

Entretenue et performante, elle atteint facilement les 100 km/h comme à l'époque, cette voiture très connue est dorénavant unique de par son historique. C'est bien une opportunité que cette voiture soit proposée à votre convoitise, il ne faut jamais laisser passer une opportunité de cette qualité.

Le dossier qui accompagne la voiture comprend le passeport FFSA n°056998, un beau livre édité par Ford France à l'occasion du Mans Classic 2008 avec un CD, deux cartes postales, une brochure spécialement éditée pour Le Mans Classic 20010, les deux numéro du journal La Vie de l'Auto dans lesquels apparaissent la voiture et les quatre numéros du Fanatique de l'automobile relatant l'histoire de Charles Montier.

€ *Estimation sur demande*

# 288 1972 CITROEN DS 21 Pallas



Châssis n° 4 663 440
Carte grise française

Véritable bombe du salon de Paris 1955, la Citroën DS a révolutionné le monde de l'automobile.

A part le moteur repris de la Traction, la DS innove sur à peu près tout : le freinage haute pression, la suspension entièrement hydraulique, la direction assistée,…

Le dessin très particulier de sa carrosserie est dû au crayon du styliste maison, l'incroyable Flaminio Bertoni à qui l'on doit aussi la 2 CV, les « Belphégor », la Traction, …

Devenue intemporelle, la DS n'a jamais été réellement dépassée. Cette incroyable Citroën tient toujours aussi bien la route avec une technologie qui avoue plus d'un demi siècle. Son confort est encore surprenant tant au niveau de ses sièges que de sa suspension hydraulique. Le freinage, incroyable à l'époque, reste très efficace. Toutes ces qualités font que malgré son âge, la DS est toujours très à l'aise dans la circulation actuelle.

Notre DS 21 Pallas est équipée du moteur DX2 à carburateur. Facile à régler, il s'avère très fiable à l'utilisation. Ce moteur de 115cv était monté sur les DS 21 équipé de la boîte de vitesses à commande hydraulique entre 1969 et 1972. L'intérieur en bon état de conservation est en cuir havane avec la finition Pallas. Les vitres teintées étaient une option assez onéreuse. La teinte référencée AC 95 de la peinture correspond à la couleur très élégante dénommée « gris nacré métallisé ». Quelques points de rouille apparaissent notamment sur les bas de portes et la malle arrière, mais il n'y a rien d'alarmant. Notre « 21 Carbu » a été immatriculée le 19/6/72 et possède donc les spécifications sorties au salon de 1971 : les feux de recul, les poignées de portes encastrées, le siège conducteur réglable en hauteur, le nouveau volant.

Le fonctionnement général est tout à fait normal. C'est un exemplaire intéressant et bien équipé qui correspond de plus à l'un des tous derniers fabriqués.

€ 8 000 / 12 000

# 289 1985 FERRARI Mondial Quattrovalvole

Châssis n°
ZFFLD14B54585
Carte grise française

En 1973, Ferrari présente sa première voiture avec carrosserie 2+2 équipée d'un V8. Il s'agissait de la Ferrari Dino 308 GT4. C'est la Carrozzeria Bertone qui dessina cette nouveauté qui restera la seule Ferrari de série née sous son crayon. Avec son moteur central, ce modèle était la concurrente de la Lamborghini Urraco et de la Porsche 911.

En 1980, la 308 GT4 est remplacée par la toute nouvelle Mondial. La tradition reprend le dessus et le style en revient à Pininfarina. Confortable et spacieuse mais de dimensions contenues, la Ferrari Mondial permet le voyage au long cours avec bagages et enfants.

Fabriquée jusqu'en 1993, la Mondial n'a pas eu de descendance. Elle demeure donc la dernière 2+2 avec moteur V8 de la marque au cheval cabré.

Notre coupé Mondial est classiquement rouge. Il est équipé du moteur de la seconde génération avec les nouvelles culasses à quatre soupapes par cylindre. Le modèle est donc appelé Mondial Quattrovalvole, ce qui signifie quatre soupapes. La sellerie en cuir rouge montre un très bon état de conservation, sans trace d'usure notable. A 80 121 km, le moteur a été entièrement refait chez les Etablissements Supersport Tissier de Paley (77) il y a quelques années. La voiture n'a quasiment pas servi depuis cette réfection.

Historiquement, l'actuel propriétaire détient cet exemplaire depuis 15 ans. Seuls deux autres amateurs se sont partagés son volant depuis 1990. Notre Mondial est un coupé dont le compteur affichait 75 044 km en 1994. Aujourd'hui, il indique 81 800 km, ce qui ne fait pas une grande utilisation. Cette Ferrari est un modèle intéressant avec une «robe» sobre et classique signée Pininfarina. La voiture fonctionne correctement, il sera sage de prévoir une révision. Symbole d'une époque, le dessin de carrosserie a fêté ses 30 ans mais n'a pas pris une ride.

**€ 13 000 / 18 000**

# 290 1994 PORSCHE 968 Coupé

En 1975, Porsche se lance dans une nouvelle aventure, celle d'une GT à moteur avant avec la 928. Ce modèle est d'une totale innovation pour la marque car si le moteur se retrouve, il est entièrement nouveau et la boîte de vitesses est accouplée au pont arrière. Dans le style et le design de la carrosserie, là aussi c'est entièrement nouveau. Pour épauler la 928, Porsche lance dès l'année suivante, en collaboration avec Volkswagen, un modèle inférieur baptisé 924 qui ne connaitra pas un grand succès. Par contre la réussite sera au rendez avec la version intermédiaire présentée en 1981, la 944 et son vrai moteur Porsche. La remplaçante de la 944 arrive en 1991. Il y a tellement de modifications importantes que Porsche change le nom et présente sa nouveauté sous le nom de 968. D'un style général qui rappelle sa devancière, la 968 possède un moteur de 2990 $cm^3$ développant 240 CV avec une boîte à six rapports. Ce moteur est très coupleux avec sa levée de soupapes variable, il était aussi le plus gros du monde en quatre cylindres à essence. La vitesse de pointe atteint les 252 km/h. Le freinage est excellent et l'ABS de série ainsi que la direction assistée. Facile à conduire, la 968 est une voiture utilisable facilement au quotidien. Il a existé aussi une version cabriolet et quelques versions « super sport ».

Notre Porsche 968 a été livrée le 19 janvier 1994 chez Sonauto, l'importateur français. C'est l'antenne de Saint-Ouen qui en prit livraison et qui l'immatricula à son nom. Elle devient Bellifontaine en décembre de la même année. Cette 968 est donc une première main « privée » depuis le 28 décembre 1994. Son numéro de série nous indique qu'il s'agit de la 1706ème de l'année modèle 1992.

Notre Porsche 968 a été régulièrement et normalement utilisée. Entre d'excellentes mains, elle a été parfaitement entretenue dans le réseau de la marque et se présente dans une forme splendide alors qu'elle s'apprête à fêter ses vingt ans. Le compteur affiche 23 261 km auxquels il convient d'ajouter les 185 028 km du compteur d'origine. En effet et selon facture produite le compteur de vitesses a été changé le 23 septembre 2009. Le compteur d'origine accompagne la voiture avec le dossier complet contenant toutes les factures d'un entretien régulier et méticuleux depuis l'origine ainsi que la pochette cuir avec les manuels ou notices et le nécessaire carnet Porsche. Il faut noter que les pneus arrière viennent d'être changés et que les quatre jantes ont été sablées et repeintes.

Très soignée, cette 968 présente une sellerie cuir en superbe état avec sièges électriques. Lorsque l'on soulève le capot, on ne peut être que saisi par la propreté et l'état de l'ensemble. Pour information, tous les contrôles techniques depuis 1998 sont présents et sont vierges de tout défaut. Le toit ouvrant est une option confortable qui équipe notre exemplaire.

En résumé, nous vous proposons une Porsche 968 comme il faut la trouver c'est à dire non seulement en excellent état mais aussi avec un historique limpide et un entretien régulier et documenté.

Rares, les Porsche « 968 Coupe » ont eu une production hors USA limitée à 3868 exemplaires seulement (2177 pour les USA). Très réussi, le modèle est facile à conduire et propose une excellente tenue de route avec un moteur puissant. C'est certainement une GT et une Porsche parfaitement aboutie, la meilleure et la dernière de sa gamme puisqu'elle n'a pas eu de descendance.

Châssis n°
WPOZZZ96ZNS801706
Carte grise française

€ 10 000 / 15 000

# 291 1955 MERCEDES-BENZ 220A « Ponton »

Les nouvelles Mercedes-Benz d'après guerre changent radicalement de style au salon de Paris 1953 avec l'apparition des carrosseries dite « Ponton ». Ce surnom se veut la définition des carrosseries intégrant totalement les ailes. Pour la marque à l'étoile, il s'agissait d'une « première », c'est pourquoi dans l'histoire de Mercedes, ces modèles sont définis comme les « pontons ».

Mais ce n'est pas la seule nouveauté, la Mercedes-Benz type 180 est aussi la première monocoque de la marque. Confortable et spacieuse, cette berline de la gamme moyenne est hélas sous motorisée avec un petit quatre cylindres. La fabrication de ce modèle ira jusqu'en 1962 sous différentes versions y compris en diesel.

En mars 1954, Mercedes-Benz présente sa luxueuse 220a qui remportera un joli succès commercial. Confortable, Onctueuse et très vive, la 220 est sans aucun doute l'une des meilleures berlines de son époque dans la catégorie des 2 litres. Le tableau de bord est nouveau avec des boiseries de grande qualité. L'instrumentation est regroupée dans un combiné rectangulaire avec une indication horizontale de la vitesse. Il comprend aussi la température, la pression d'huile et le niveau d'essence ainsi que différents témoins. Plus loin on trouve une montre électrique.

Raffinée et très bien finie, la berline 220A est une discrète voiture de luxe pour connaisseurs. Le moteur de 92 CV s'avérait très agréable. La consommation d'essence était contenue et s'établissait à une moyenne de seulement 9,8 l/100km.

La vitesse de pointe atteignait les 150 km/h en quatrième. Avec une vitesse de croisière à 120-130 km/h, elle permettait de voyager très vite à l'époque. Ces performances sont même toujours d'actualité avec nos limitations de vitesses...

Historiquement, notre 220A a été immatriculée la première fois en France le 18 aout 1955. Elle appartient au même amateur depuis 1999 mais se trouve dans sa famille depuis toujours. En effet, le propriétaire nous indique qu'il s'agissait de la voiture de fonction de son père qui fut rachetée par la famille en 1961. Spacieuse et confortable, la carte grise indique qu'elle possède 5/6 places. Les feux longues portées étaient montés d'origine sur ce modèle.

La peinture, de très belle qualité, a été refaite et est conforme à la teinte d'origine de cette voiture. L'intérieur en cuir beige est récent tout comme le ciel de toit en tissu gris. Les boiseries sont splendides. A part les suintements d'huile normaux, le contrôle technique de janvier dernier ne présente aucun défaut. Les pneus sont comme neufs. La mécanique se présente en très bon état de fonctionnement.

En un mot, notre berline Mercedes-Benz type 220A se trouve dans un état absolument magnifique pour ne pas dire exceptionnel.

Châssis n°
180 010 55 10045
Carte grise française

Éligible aux Mille Miglia

€ 12 000 / 18 000

# 292 1971 RENAULT 12 Gordini type R1173

La Renault 12 est lancée en septembre 1969 en deux versions L et TL. Cette dernière dispose d'accoudoirs de portes, de sièges avant séparés inclinables avec un accoudoir central, d'un miroir de courtoisie et d'un éclairage de coffre. La calandre en plastique noir est une nouveauté. Au Salon de Paris les breaks L et TL rejoignent les berlines.

Pendant l'été 1971, la performante Renault 12 Gordini (185 km/h) entre en production régulière. La 12 G est dotée d'un moteur 1 565 cm3 type 807/20 issu de la Renault 16 TS revu par le « Sorcier », soit 113 CV DIN à 6 250 tr/min et 14,3 mkg de couple à 4 500 tr/min. Outre diverses modifications vilebrequin, admission, arbre à cames, ...), il est alimenté par deux carburateurs horizontaux double-corps Weber et refroidi par un radiateur d'huile. Ce moteur est servi par une boîte 5 vitesses. Le freinage est renforcé par des freins à disques ventilés à l'avant (pour la première fois sur une voiture française) et des freins à disques à l'arrière. Le réservoir d'essence de 89 litres avec remplissage sur le côté gauche (et non à l'arrière à droite de la plaque d'immatriculation comme sur les autres 12) était spécifique. L'extérieur se différencie aussi par la teinte bleu France, les bandes blanches, les projecteurs additionnels longue portée protégés par des petits butoirs, la prise d'air sur le capot, les jantes largeur 5 pouces ½ et la suppression des pare-chocs (sauf Gordini TL). Dans l'habitacle, on trouve un compte-tours, un volant 3 branches et des garnitures allégées.

Les R 12 G seront les actrices de la "*Coupe de France Renault Gordini*" Coupe Gordini de 1971 à 1974. En 1971, aux mains des frères Marreau, la Gordini établi le record sur le trajet Le Cap Alger.

Dans le film « *L'emmerdeur* » d'Edouard Molinaro (1973), Lino Ventura effectue « une petite balade » en R 12 G.

Il n'est pas évident de trouver une belle Renault 12 Gordini, car sur les 5188 exemplaires produits, beaucoup ont rendu leur dernier soupir en compétition, tandis qu'une autre partie ne s'est pas remise du passage dans sa période de disgrâce. Dans les années 80, beaucoup ont été peu entretenue et furent laissées à l'abandon. Véritable précurseur des GTI modernes la R 12 G est la dernière "vraie" Gordini.

Le modèle présenté est en parfait état après avoir subi une parfaite restauration.

Depuis quelques années, suivant la tendance de sa grande sœur la R8, la R 12 G suit la lignée des GORDINI !

Châssis n° 09800513
Carte grise française

€ 14 000 / 18 000

# 293 1967 FORD Mustang V8 « Eleanor évocation »

La Mustang en vedette au cinéma, c'est arrivé deux fois !

En 1968, Steeve Mac Queen est l'inspecteur Franck Bullit, sa voiture est une Mustang 1968 fastback. Le film doit sa notoriété en grande partie à la scène culte de la poursuite dans les rues de San Francisco entre une Dodge et la Mustang. Ce moment du film, de quasi 10 mn, est époustouflant de réalisme et a marqué de son empreinte toute une génération. Cette course poursuite est le symbole du film. Beaucoup de Mustang ont été « bullitisées » depuis.

En 2000, Nicolas Cage est un voleur d'envergure dans le film « 60 secondes chrono ». Il doit dérober 60 voitures de sport dans la nuit. La dernière est une Ford celle baptisé Eleanor. Cette voiture est présentée dans le film comme une SHELBY GT 500 de 1967. En fait il s'agissait d'une Ford Mustang fastback de 1967 très modifié dans son aspect et rappelait vaguement une Shelby GT500 de 1967, ou plutôt était comme une expression moderne de la version de 67 notamment au niveau des feux. Dessinée par un spécialiste reconnu en la matière, Eleanor a été imaginée pour être la vedette de l'incroyable course poursuite d'une dizaine de minutes, la scène culte du film. Avec sa peinture gris tungstène et ses deux bandes noires type Shelby, ses roues en aluminium avec des pneus énormes en 17 pouces, sa façade personnalisée et agressive, Eleanor possède un look ravageur qui lui est propre. Elle est devenue mythique du jour au lendemain. Depuis un grand nombre de Mustang Fastback 1967 ont été modifiées en « *Eleanor* », le succès ne se dément pas.

La voiture de la vente est l'une de ces évocations. La base est donc une Ford Mustang de 1967. La finition est très belle et la voiture est comme neuve. Les superbes roues en aluminium sont équipées de pneus en 245/40 ZR17. La sellerie est en cuir noir comme neuf. Pour plus de confort, une climatisation et une direction assistée sont installées. Le tableau de bord est équipé d'instruments modernes Auto Meter du type compétition. Le kilométrage indiqué est de seulement 3850 km ce qui doit correspondre à la distance parcouru par la voiture depuis sa restauration et sa préparation.

En ce qui concerne le moteur, c'est un V8 de 406 ci préparé avec un arbre à cames Holman & Moody il est accouplé à une boîte mécanique 5 vitesses. Le pont arrière est du type autobloquant. Pour arrêter cette débauche de puissance, les quatre roues sont équipées de freins à disques assistés. Une double ligne d'échappement a été montée. Les amortisseurs, le réservoir, le radiateur, la pompe à eau l'alternateur sont neufs. Les chromes sont splendides. Les capots sont en polyester comme sur la Shelby. La façade avant et certains détails ne correspondent pas à la vraie Eleanor, c'est pourquoi elle est présentée ici comme une évocation.

Châssis n° 7T02S191650
Carte grise de collection

€ 45 000 / 55 000

# 294 1972 PORSCHE 911 T Targa

Châssis n°
911 111 1504
Carte grise française

La Porsche 911 est reconnue comme une des plus illustres automobiles de l'histoire, et le modèle le plus célèbre de Porsche.

L'histoire des Porsche 911 débute au Salon automobile de Francfort, le12 septembre 1963, avec la présentation de ce qui sera la première génération de Porsche 911, la type 901. Elle aurait dû se nommer uniquement Porsche 901 cependant, le constructeur français Peugeot a déposé l'exclusivité des noms de domaine automobile de trois chiffres avec un zéro au milieu. Porsche décide alors le 10 novembre 1964 de remplacer le zéro par le chiffre qui succède, à savoir le 1.

La commercialisation de la première génération commence en 1964. Elle est alors la première intégralement conçue par la firme de Stuttgart.

Dès son lancement, le succès est au rendez-vous et la 911 remporte de nombreux succès en courses automobiles. Au fil des années, Porsche améliore le modèle et les 911 successives seront toute à la pointe de la technologie de leur époque. Chaque nouveau modèle créé de la 911 est plus puissant que le précédent.

En 1967 est introduite la 911 T (pour « Touring »), d'une puissance 110 CV.

Le modèle présenté ne possède plus sa carrosserie d'origine mais comme de nombreuses Porsche, a été modernisée.

€ 10 000 / 14 000

# 295 1956 SIMCA Coupé de ville

Châssis n° 700553
Carte grise française

Présentée sous le nom de Simca 9 Aronde le 31 mai 1951, elle fut fabriquée jusqu'en 1964 sous différentes formes et avec plusieurs évolutions mécaniques ou stylistiques. Simca devient le premier constructeur privé français en 1955 devant Peugeot, Citroën…

Enorme succès commercial, en 1956, l'Aronde est même la voiture la plus vendue en France.

Ses qualités font l'unanimité : direction précise et légère, moteur nerveux, bon freinage, entraînant une conduite sûre et très agréable.

En Août 1953, une Aronde de série se rend à Monthléry et pulvérise 31 records internationaux, dont le 100. 000 km à plus de 100 km/h. En septembre 1955, c'est la sortie du nouveau moteur « Flash » de 1300 cm³ pour 48 CV. En mai 1957, c'est un nouveau record pour le 100 000 km à 113 km/h.

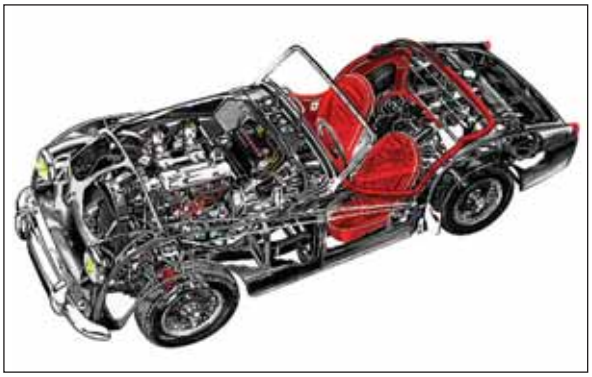
La gamme des carrosseries est très variée. Il y a une Aronde pour chacun. En 1955, le coupé Simca 8 sport puis 9 sport devient "Coupé de Ville". Ces carrosseries spéciales sont fabriquées chez FACEL. Avec une ligne de pavillon qui rappelle sans équivoque le prototype Véga de Facel, le style est élégant et très réussi.

€ 15 000 / 20 000

# 296 1959 TRIUMPH TR 3A

Châssis n° TS 5583310
Carte grise française

*Photo d'un modèle similaire*



La Triumph TR3 est l'un des modèles incontournables de la période fin 50/début 60. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, elle sait tout faire, elle peut tout vivre! Le plaisir recueilli est entier et total, la joie est au rendez-vous. Fiable et robuste, on dit de son moteur: « *c'est un vrai tracteur increvable* »! Pas d'électronique, pas d'ennuis, que demander de plus? Ses lignes sont sensuelles et réussies, la preuve: elle plait depuis qu'elle existe!

Lancée fin 55, la TR3 allonge son nom d'un A avec quelques améliorations fin 1957. Elles se reconnaissent avec les poignées de portes extérieures. Le moteur passe de 95 à 100 CV mais c'est toujours le quatre cylindre de 1991cm³. La publicité de l'époque définissait la voiture " *à son aise sur la route comme en ville, la Triumph TR 3 a tout ce qu'il faut pour satisfaire vos besoins quotidiens et pour répondre à vos moindres désirs* ". La publicité était vraie et est toujours d'actualité. Le modèle présenté est classiquement BRG.

Les TR3A sont notamment élligibles pour le Tour Auto et le Rallye Monte Carlo Historique.

€ 18 000 / 22 000

# 297 1956 SIMCA Aronde Grand Large

C'est au salon de Paris 1952, que Simca présente parmi d'autres nouveautés le coupé 2 portes Grand Large qui remporte un grand succès d'estime. La grande particularité est l'absence de montant entre les vitres avant et arrière. Les problèmes de rigidité engendrés ont été résolus par l'adoption de divers renforts. Les portes sont plus grandes et sans entourage de vitre. Les sièges ont des dossiers basculants. Les vitres arrière s'escamotent totalement et rappellent les coupés américains « sans montant ».

Fin 1953, la voiture est officiellement présentée à la presse pour sa future commercialisation avec les modèles 1954. Raffinée, la Grand Large reçoit sans supplément et d'origine une peinture de caisse différente du pavillon.

Notre Simca Grand Large est une première main. Elle se présente dans un superbe et exceptionnel état d'origine. C'est un modèle 1956, année exceptionnelle durant laquelle la Simca Aronde a été la voiture la plus produite en France.

Le moteur Flash d'origine ayant cassé à l'époque, fut avantageusement remplacé par un Rush à 5 paliers, plus puissant et plus nerveux mais sans modification de cylindrée. Cette voiture a été l'objet d'une commande spéciale en ce qui concerne sa sellerie. En effet, le propriétaire se souvient : « *je venais de me fiancer. Mes futurs beaux parents offrir à leur fille cette belle Simca Grand Large toute neuve. Mais ma belle mère n'aimait pas l'intérieur vert livré d'origine avec la peinture noire. Elle passa alors une commande spéciale pour avoir un intérieur bleu* ».

La voiture vient de subir une révision totale ainsi que le montage d'un échappement.

Châssis n° 451 623

Première main
Très bel état d'origine
Révisée
Echappement inox
Rare dans l'état
Carte grise française

€ 6 000 / 8 000

Dimanche 7 octobre 2012

# 5E PASSÉ O MOBILE DE NEMOURS

sur le Champ de Mars

**Manifestation champêtre**
**Rallye Promenade, Concours d'élégance**
**Bourse d'échange de pièces autos et motos**
**Village de professionnels**

Contact /inscriptions : Pascal MARTIN-LAVIGNE
06 80 70 76 26 / 01 64 28 46 75

# « AVANT-GUERRE ET PATRIMOINE LYONNAIS »

Durant le Salon EPOQU'AUTO 2012 à Lyon
(inscriptions ouvertes) Expositions les 8 et 9 novembre 2012

## VENTE LE SAMEDI 10 NOVEMBRE 2012 À 14 H 30


**Expert**

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

**Spécialistes**

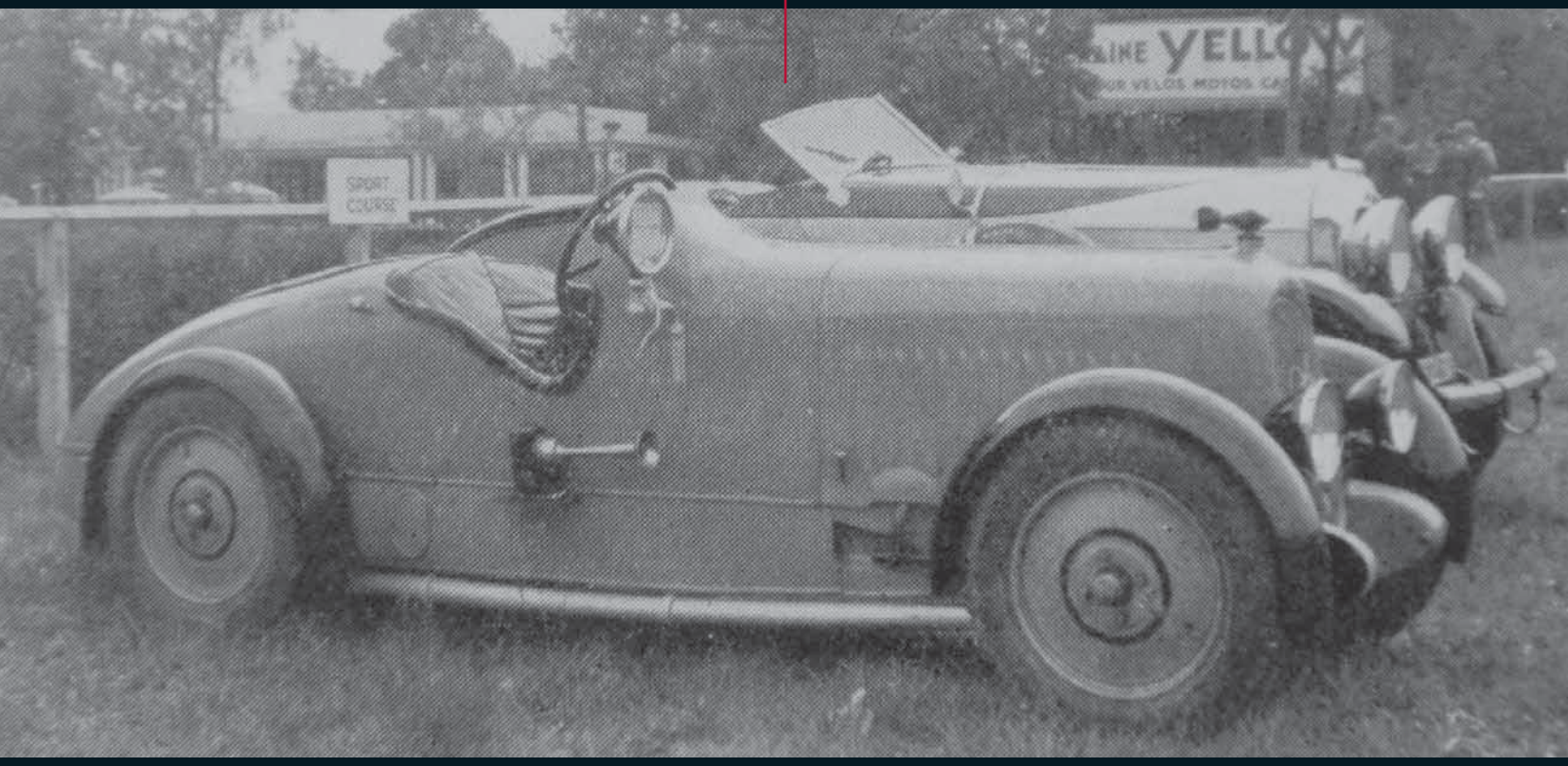
***Automobiles***
Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

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

***Miniatures***
Cédric CASUBOLO
+33 (0)6 63 14 51 52

**Directeur Département**

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

c1929 CHENARD & WALCKER 1500 Y7 " Torpille "


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

# INDEX

## Automobiles de collection


| Page | Lot | Année | Marque / Modèle |
|---|---|---|---|
| 43 | 242 | 1990 | ALFA ROMEO 2000 Spider |
| 63 | 262 | 1999 | ASTON MARTIN V8 Volante |
| 21 | 215 | 1970 | AUSTIN TAXI "London City" |
| 22 | 216 | 1973 | AUSTIN TAXI "London City" |
| 64 | 263 | 1959 | AUSTIN HEALEY 3000 MK I |
| 22 | 217 | 1955 | BEARDMORE TAXI "London City" |
| 57 | 256 | 1974 | BMW 2002 |
| 33 | 229 | 1948 | BUICK Roadmaster |
| 36 | 232 | 1992 | CADILLAC Allante |
| 41 | 240 | 1932 | CHRYSLER Eight Series CP |
| 35 | 231 | 1951 | CITROEN 15 SIX |
| 56 | 255 | 1953 | CITROEN 11 B |
| 71 | 268 | 1965 | CITROEN ID 19 P |
| 82 | 288 | 1972 | CITROEN DS 21 |
| 34 | 230 | 1973 | CITROEN DS 23 IE |
| 32 | 228 | 1974 | CITROEN DS 23 IE |
| 42 | 241 | 1982 | CITROEN Mehari 4x4 |
| 56 | 254 | 1983 | CITROEN 2 CV Charleston |
| 30 | 226 | 1960 | DB HBR 5 |
| 29 | 225 | 1961 | DB LE MANS |
| 59 | 258 | 1968 | FERRARI 365 GT 2+2 |
| 83 | 289 | 1985 | FERRARI Mondial |
| 62 | 261 | 1998 | FERRARI F 355 Spider |
| 66 | 265 | 2000 | FERRARI F 355 Spider |
| 87 | 293 | 1967 | FORD Mustang "Eleanor" |
| 78 | 285 | 1972 | FORD Capri 2600 |
| 80 | 287 | 1956 | FORD-MONTIER T "Gaillon" |
| 61 | 260 | 1926 | HISPANO SUIZA T 49 |
| 36 | 233 | 1963 | JAGUAR MMK II |
| 49 | 248 | 1989 | JAGUAR XJ-S HE |
| 21 | 214 | 1970 | JEEPNEY TAXI "Philippines" |
| 37 | 234 | 1975 | LANCIA FULVIA |
| 44 | 243 | 1981 | "LOTUS" 7 Réplica |
| 68 | 267 | 1960 | MASERATI 3500 GT Spider |
| 67 | 266 | 1969 | MASERATI Ghibli 4,7 |
| 55 | 253 | 1973 | MASERATI Bora 4,9 |
| 85 | 291 | 1955 | MERCEDES-BENZ 220A |
| 28 | 257 | 1960 | MERCEDES-BENZ 220 SE |
| 45 | 244 | 1961 | MERCEDES-BENZ 220 SE |
| 47 | 246 | 1960 | MG MGA Coupé |
| 46 | 245 | 1960 | MORGAN PLUS 4 |
| 24 | 219 | 1952 | PANHARD DYNA X 86 |
| 28 | 224 | 1953 | PANHARD X 87 |
| 27 | 223 | 1954 | PANHARD X 87 |
| 24 | 220 | 1957 | PANHARD Z 12 |
| 25 | 221 | 1964 | PANHARD 17 B |
| 31 | 227 | 1964 | PANHARD CD |
| 26 | 222 | 1965 | PANHARD 24 BT |
| 54 | 252 | 1938 | PEUGEOT 202 |
| 38 | 235 | 1965 | PEUGEOT 404 |
| 88 | 294 | 1972 | PORSCHE 911 T Targa |
| 38 | 236 | 1985 | PORSCHE 944 |
| 60 | 259 | 1985 | PORSCHE 928 S |
| 48 | 247 | 1990 | PORSCHE 944 S2 3,0 |
| 79 | 286 | 1993 | PORSCHE 911 Carrera 2 |
| 84 | 290 | 1994 | PORSCHE 968 |
| 39 | 237 | 1958 | RENAULT Dauphine |
| 39 | 238 | 1961 | RENAULT 4 CV Sport |
| 86 | 292 | 1971 | RENAULT 12 Gordini |
| 40 | 239 | 1975 | ROLLS ROYCE Silver Shadow |
| 89 | 295 | 1956 | SIMCA Coupé de Ville |
| 91 | 297 | 1956 | SIMCA Grand Large |
| 65 | 264 | 1962 | SIMCA Plein Ciel |
| 51 | 250 | 1960 | SINGER Gazelle |
| 52 | 251 | 1951 | TALBOT T 26 |
| 23 | 218 | 1997 | TAXI "5e Elément" |
| 90 | 296 | 1959 | TRIUMPH TR 3A |
| 50 | 249 | 1972 | VOLVO 1800 ES |


## Motos de collection


| Page | Lot | Année | Marque / Modèle |
|---|---|---|---|
| 17 | 206 | 1936 | NSU OSL 251 |
| 16 | 204 | 1937 | NSU ZDB 201 |
| 16 | 203 | 1938 | NSU OSL 501 |
| 17 | 205 | 1953 | NSU OSB 251 |
| 18 | 207 | 1955 | NSU OSB 251 |
| 18 | 208 | 1972 | SUZUKI 350 Rebel |
| 18 | 209 | 1971 | SUZUKI 350 Rebel |
| 15 | 202 | 1934 | ZUNDAPP K 800 |

VÉLOS

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14 | 200 | 2007 | COLNAGO FERRARI 60e |
| 14 | 201 | c1950 | TRIUMPH Raleigh Dame |


## Canots automobiles de collection


| Page | Lot | Marque / Modèle / Année |
|---|---|---|
| 76 | 282 | BATEAU Anne |
| 73 | 275 | BRITISH SEAGULLS, |
| 72 | 271 | EVINRUDE Blanc 35 CV de type Lark |
| 72 | 269 | EVINRUDE Fastwind |
| 72 | 274 | GOIOT de Type Super Monobloc |
| 72 | 270 | MOTOGODILLE (Hors-bord ) |
| 72 | 273 | MERCURY 200 1960 |
| 72 | 272 | MERCURY 350 Blanc |
| 73 | 278 | NORVÉGIENNE Barque 1938 |
| 73 | 277 | PERRISSOIRE Barque |
| 74 | 280 | PONCELET Mercury 45 CV |
| 77 | 284 | RIVA Runboat de Type Olympic 1970 |
| 75 | 281 | ROCCA 1968 |
| 76 | 283 | VEDETTE fluviale des chantiers WARD 1929 |
| 74 | 279 | VLEET Voilier Hollandais 1920 |
| 73 | 276 | YAMAHA 3CV 1975 |

# CONDITIONS DE VENTE

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

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 euros.

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 100 000 euros, la TVA au taux en vigueur étant en sus
o : 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 euros à :
SOCIÉTÉ OSENAT
Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
JEAN-PIERRE OSENAT FONTAINEBLEAU
5, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 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 au plus tard 8 jours après la vente aux frais et risques de l'acheteur. Au-delà de ce délai, des frais de gardiennage et d'assurance de 100 euros par jour vous seront comptés.
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 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou bien par :

www.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 100 000 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.*

Conception :
eyesstudio contact@eyes-studio.com

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
SOCIÉTÉ OSENAT FONTAINEBLEAU
5, rue Royale - 77300 FONTAINEBLEAU
Tél. : + 33 (0)1 64 22 27 62

# DIMANCHE 17 JUIN 2012 À 14 H 30

## & AUTOMOBILES DE COLLECTION
## CANOTS AUTOMOBILES DE COLLECTIONS

## ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

NOM / NAME (PLEASE PRINT OR TYPE)

ADRESSE / ADDRESS FOR INVOICING)

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TÉLÉPHONE / TELEPHONE

N° DE TÉLÉCOPIE / FAX

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

Formulaire à retourner au / *Please return to*
**Tél. : 00 33 (0)1 64 22 27 62**
**Fax : 00 33 (0)1 64 22 38 94**

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées.
Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.
Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement.
A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

*Subject to your Conditions of Sales which i have read and accept, please bid on my behalf for the following lot[s] up to the hammer price(s] mentioned on this form. These bids are to be executed as cheaply as is permitted by other bids. If any bid is successful, I agree to pay, addition to the hammer price, a buyers premium and VAT if applicable at the rates stated in the section Conditions of Sales, of this catalogue.*
*Please attach to the abstentee bid form a bank statement, a copy of a form of identification (identity card, passport...) or a certified copy of your registration in the register of companies.*
*Lots are sold in accordance with the Conditions of Sales printed in the catalogue. Prospective buyers are encouraged to attend the public presale viewing to carefully inspect the lots. Prospective buyers may contact the experts at the sale in order to obtain information on the condition of the lots.*

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

*No claim regarding the condition of the lots will be admissible after the sale.*

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients.La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

*The bid form are very easy to use for the costumers.*
*Osenat Fontainebleau Company isn't responsableto have missed to the accomplishment an order by error or for any other cause.*

SIGNATURE / SIGN

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