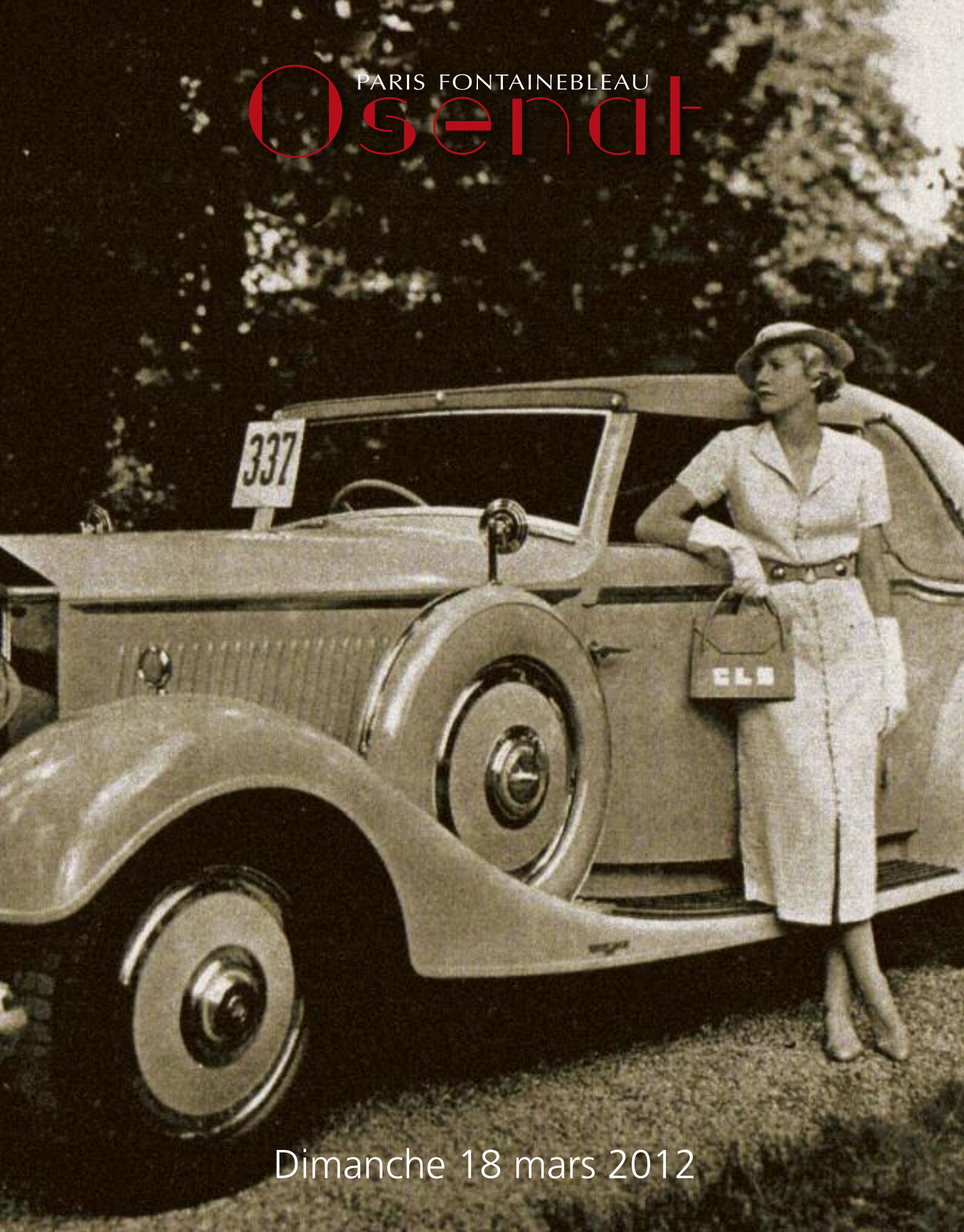
PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat



Dimanche 18 mars 2012

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

VENTE

5, rue Royale - 77300 Fontainebleau

Automobiles de Collection
Canots Automobiles de Collection

Dimanche 18 mars 2012 14 heures 30

EXPOSITIONS

Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau - 77250 MORET-SUR-LOING Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Du jeudi 15 mars au samedi 17 mars de 10 h à 19 h
Dimanche 18 mars 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 **« Triomphe » signé Bazin,** France Bronze argenté, modèle adopté par les automobiles Isotta-Fraschini (Italie). Cette mascotte reçut l'assentiment du public, elle restera référencée dans les catalogues des accessoires de 1920 à 1935. Réf. : 530 du livre de M. Legrand. (Grand modèle, haut. 200 mm, monté sur un bouchon Panhard). 600 / 900 €

2 **« Triomphe » signé Bazin,** France Bronze argenté, modèle adopté par les automobiles Isotta-Fraschini (Italie). 1920 à 1935. Réf. : 530 du livre de M Legrand (Petit modèle, haut. 170 mm) 250 / 350 €

3 **« Femme ailée » signé Kovats (Zoltan né à Katoua, Roumanie),** France Bronze chromé, 1925-1930. Long. 203 mm ; Larg. 270 mm. 350 / 450 €

4 **« Centauresse l'Eclair »** non signé, mascotte moderne dans le goût de Darel (Réf. : 142 du livre de M Legrand). Haut. 159 mm. 100 / 150 €

5 **« L'Essor »** signé Varnier, France 1930, Bronze doré. Haut. 129 mm. 150 / 250 €

6 **« Cygne »** Bronze non signé, dans le goût de Dian-Lli (Réf. : 856 livre de ML), Haut. 132 mm, Long. 200 mm 250 / 350 €

7 **« Oie sauvage »,** Bronze attribué au Comptoir d'art français, 1930, Haut. 114 mm, Long. 140 mm Sigle et numérotation entre les ailes et n° G4250 au bas / intérieur. Accessoires Ford A. Monté à Bordeaux. (Réf. : 866 livre ML). 150 / 250 €

8 **«Paire d'Aigles » serre-livres** cubistes par Max Le Verrier signé Janle. Haut. 109 mm, Long. 120 mm. 200 / 300 €

9 **« Hirondelle »** signé Ludes (?), Long. 159 mm, Haut. 71 mm. 150 / 250 €

10 **« Aigle Royal »** Bronze signé R.Richard, France 1930. Haut. 110 mm, Larg. 159 mm. (Réf. : 912 livre de ML). 200 / 300 €

11 **« Hirondelle sur cercle »,** Bronze signé Es Stonet (?), Haut. 85 mm, Larg. 152 mm. 150 / 250 €

12 **« Mercure »,** non signé, tenant la bourse dans la main droite mais manque le caducée. Haut. 170 mm, Larg. 150mm. 150 / 200 €

13 **« Chien policier »,** Bronze signé Charles, France 1925-1935, Haut. 116 mm. (Réf. : 729 livre de ML). 100 / 150 €

14 **« Oie sauvage»,** Bronze dans le style du Comptoir d'art français, France 1930, Haut. 102 mm. 80 / 120 €

15 **« Chien policier assis »,** Bronze non signé, haut 140 mm. 50 / 80 €

16 **« Cigogne »** en aluminium, stylisée Art Déco, Long. 205 mm, Larg. 100 mm. 50 / 80 €

17 **« Licorne »,** Bronze chromé signé Morante, Haut. 135 mm, Long. 140 mm. 50 / 80 €

18 **« Moineau »** non signé, Long. 155 mm, Larg. 135 mm. 50 / 80 €

19 **« Éléphant »** Mascotte moderne dans le genre Éléphant Bugatti Royale, haut 165 mm 50 / 80 €

20 **« Automobiles Citroën »** non signé, France 1932-1938, métal composé, Haut. 45 mm, diam. 100 mm. (Réf. : 986 livre ML) 50 / 80 €

21 **« Etoile »** Automobiles Mercedes Benz. Haut. 103 mm. 40 / 60 €

22 **Bouchon à branches à attache rapide,** Long. 230 mm, Haut. 130 mm. 100 / 150 €

23 **« Saint Christophe ailé »,** Bronze signé F.Bazin, France 1925-1935, Haut. 100 mm, Larg. 185 mm. Manque le sigle du Saint. (Réf. 324 Livre de ML) 60 / 90 €

24 **« Manneken Pis »,** Bronze non signé, Haut. 85 mm. 50 / 80 €

25 **« Sigle ailé »** signé H.Briand Paris, Haut. 120 mm, Larg. 152 mm. 50 / 80 €

26 **Lot de 2 bouchons** « Radiateur Lilor (Liotard Lorraine) Paris » et « Jauge Elgé Lyon ». 40 / 60 €

27 **« CNC »** Badge club nautique, Haut. 80 mm 80 / 120 €

28 **Lot de 3 insignes de capot.** 50 / 80 €

29 **DINKY TOYS 1959.** Réf.: 32-D. Échelle : 1/43. 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 €

30 **DINKY TOYS 1954.** Réf.: 32-C. Echelle: 1/60. Le tracteur Panhard Movic deux essieux reproduit par Dinky Toys France est attelé à une semi-remorque citerne de type titan corder aux armes du pétrolier "Esso".
Un beau duo en zamac de couleur rouge avec des marquages Esso réalisés en décalcomanie, les deux châssis sont en tôle, ils sont sertis. La cabine du Panhard avec son dessous de toit lisse, n'est pas vitrée et l'échelle de la remorque est en tôle emboutie. Les jantes concaves sont de couleur rouge, elles sont chaussées de pneus noirs de type caoutchouc. Avec sa boîte jaune en carton illustrée d'origine. 60 / 90 €

31 **DINKY TOYS 1958.** Réf.: 32-E. Échelle: 1/43. 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 €

32 **DINKY SUPERTOYS 1956.** Réf. : 36-A. Échelle : 1/43. 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 €

33 **DINKY TOYS 1956.** 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 €

34 **QUIRALU FABRICATION LOUIS SURBER,** années 1950. Échelle 1/43. Mercedes Benz 300 SL coupé, peinture d'origine moyenne, roues en métal impeccables, pneus d'origine. 40 / 60 €

35 **CITROËN TYPE H.** Jouet JRD en tôle avec publicité Energol-BP. Long. 34,5 cm ; larg. 16 cm ; haut 17,5 cm. 80 / 150 €

36 **RENAULT 5T.** Jouet CIJ en tôle représentant le camion laitier avec ses 6 bidons. Long. 42,5 cm ; Larg. 16,5 cm ; Haut. 18 cm. 200 / 300 €

37 **CITROËN 5HP.** Jouet Marco France avec sa boîte. Long. 32 cm. 80 / 120 €

1

3

4

6

8

14

22

27

38 **RENAULT Vivasport.** Jouet CIJ en tôle. Modèle luxe équipé de pare-chocs et phares éclairants. Long. 34 cm ; Larg. 13 cm. 80 / 120 €

39 **CITROËN 2CV.** Jouet JRD en tôle. Réf. 300, taille rare, livrée avec sa boîte d'origine. Long. 18,2 cm ; Larg. 7 cm. 60 / 90 €

40 **CADILLAC.** Jouet JOUSTRA en tôle. Joustra a utilisé un outillage GAMA pour réaliser une des plus belles réalisations de la firme de Strasbourg. Tous les détails y sont. Livré avec sa boîte d'origine. Long. 31,5 cm ; Larg. 12,5 cm. 50 / 80 €

41 **CITROEN TYPE H.** Jouet JRD en tôle. Avec benne basculante. Long. 45 cm ; Larg. 17 cm. 60 / 90 €

42 **CITROEN DS 19.** Jouet La Hotte Saint Nicolas. Jouet en tôle filoguidé, échelle 1/15. Long. 31 cm ; Larg. 12 cm. 50 / 80 €

43 **Lot de 2 RENAULT,** une Dauphine et une Frégate. Jouet Joustra (Dauphine) Long. 31,5 cm ; Larg. 11,5 cm. Jouet 1/10 CIJ (Frégate) Long. 31,5 cm ; Larg. 11,5 cm. 90 / 120 €

44 **RENAULT Camion 2.5 T dépanneuse.** Jouet CIJ en tôle. Long. 35 cm ; Larg. 13,5 cm. 60 / 90 €

45 **CITROEN Rosalie « coach ».** Jouet Citroën. Référence 537 de 1933, échelle 1/15ème. Les roues avant sont directrices avec le volant. Porte conducteur ouvrante avec son loquet. Système d'éclairage à pile sous le châssis. Particulièrement élégante avec ses très belles proportions, elle est de plus dans une magnifique livrée deux tons de vert et noir. 200 / 300 €

46 **CITROEN Rosalie Cabriolet.** Jouet Citroën. 1933, échelle 1/15e. Les roues avant sont directrices avec le volant. 150 / 250 €

47 **RENAULT 7 T.** Jouet CIJ en tôle. Camion Renault 7 tonnes avec benne basculante. Long. 36 cm, Larg. 15,5 cm. 150 / 250 €

48 **RENAULT 7 T.** Jouet CIJ en tôle. Camion Renault 7 tonnes avec plateau à ridelles. Long. 36 cm, Larg. 15,5 cm. 150 / 250 €

49 **FORD Vedette.** Jouet JRD en tôle. Long. 26 cm, Larg. 105 cm. 50 / 80 €

50 **MERCEDES BENZ CLK GTR FIA GT 1997 GT1** Champion. Avec la Mercedes Benz CLK-GTR, Auto Art signe son premier modèle au 1/12e. En même temps, il fait franchir un pas au modélisme automobile. La voiture peut s'enorgueillir d'un titre de championne du monde, acquis en championnat FIA-GT, à l'issue d'une saison ou chaque course a été âprement disputée. La plupart des pièces sont assemblées au moyen de minuscules vis. Le moteur V12 est à lui seul, une petite merveille: le vrai, dérivé du 6 litres utilise sur la Classe S. délivre 630 cv et on a presque l'impression que celui de la miniature peut en faire autant. Les tubes d'échappement, par exemple, présentent des réflets bleus à leur départ, exactement comme les vrais, la ou la chaleur est la plus forte. Ce n'est qu'un détail, mais il donne une idée de l'authenticité de l'ensemble de la mécanique. Tout y est, du harnais de sécurité en tissu et doté de ses boucles jusqu'au tableau de bord détaillé. Le volant est noir et gris clair, avec la même apparence que le vrai. Sur chacune des portes apparaissent les noms des trois pilotes qui se partagent le volant de cette CLK-GTR n° 11: Bernd Schneider, champion DTM 1995, Klaus Ludwig, champion DTM 1994, et Alexander Wurz. Livrée avec sa boîte d'origine et ses accessoires. 180 / 250 €

51 **FERRARI F50 au 1/12e par Tamyia,** « Semi-Assembled Die-Cast Model ». Série limitée réalisée en 1995. Tamiya présente un nouveau modèle révolutionnaire en combinant une variété de matériaux de haute qualité comprenant les capotages de résine d'ABS, le moteur coulé sous pression en métal, la grille métallique et les pneus en caoutchouc synthétique pour capturer entièrement le détail et l'atmosphère de la Ferrari F50. Le modèle comporte l'armature monocoque d'une seule pièce avec le moteur V12, le radiateur et la boîte de vitesse complexe et détaillée. Les bras de suspension coulés sous pression avec les amortisseurs et les stabilisateurs fonctionnent par pression comme sur la vraie suspension. Ce modèle est parfait pour des collectionneurs sur une grande échelle. Non montée, neuve en boîte. 200 / 300 €

52 **Lot comprenant 2 modèles réduits au 1/18e :**
- une SAUBER-MERCEDES C9. En 1989, Sauber remporte les titres de Champion du Monde pilotes et Constructeurs avec la C9, qui devient légendaire en s'adjugeant pas moins de 7 victoires sur 8 courses, dont 3 doublés ! Livrée avec sa boîte d'origine et ses accessoires (antennes,…) très détaillés.
- une PORSCHE 956 L Andretti/Andretti/Alliot Le Mans 1983. La Porsche 956 fut créée en 1981 pour concourir l'année suivante dans le nouveau championnat du monde Groupe C. Ce fut la première monocoque du constructeur allemand dans laquelle Porsche gréf :fa le moteur 6-cylindres à plat double turbo de la 936/81 (victorieuse des 24 Heures du Mans 1981). Elle réalisa un triplé au Mans 1982. En 1983, la 956 L sponsorisée par Kenwood et pilotée par les frères Andretti et Philippe Alliot termina 3e au classement général. Livrée avec sa boîte d'origine et ses accessoires très détaillés. 150 / 250 €

52bis **SAUBER-MERCEDES C9.** Exoto au 1/18e. Modèle dans sa version Kouros aux décorations des 1 000 km de Spa-Francorchamps en 1987 avec comme pilote Mike Thackwell.
Livrée avec sa boîte d'origine et ses accessoires (antennes…) très détaillés. 100 / 150 €

53 **Lot comprenant 2 modèles réduits au 1/18e :**
- une COBRA SHELBY 260 aluminium. Caroll Shelby était pilote de course dans les années 50. Contraint d'arrêter la compétition en 59, il décida de créer sa marque de véhicules pour construire les voitures les plus rapides au monde. La Cobra 260 fut créée par lui en 1962 sur la base d'une voiture Ace de la société AC, modifiée pour accueillir un moteur Ford 260, un 8 cylindres en V. Avec quelques autres améliorations de l'alimentation en air et de la compression, la Cobra 260 gagna en 1963 six courses sur 7 du championnat américain. En 1964 la Cobra 289 (nouveau moteur) remporta les 24h du Mans, puis en 1965 le championnat du Monde des constructeurs Grand Tourisme face à Ferrari. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FORD GT40 1966. Cette Ford GT40 MKII #8 appartenait à l'écurie Alan Man Racing et était pilotée par Whitmore et Gardner aux 24 Heures du Mans en 1966. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée. 200 / 350 €

53bis **Lot comprenant 2 modèles réduits au 1/18e :**
- une FORD GT 40 MKII. Exoto. Modèle dans sa version du Mans en 1966 avec comme pilotes Jerry Grant et Dan Gurney. Livrée avec sa boite d'origine et ses accessoires (antennes,…) très détaillés.
- une CHAPARRAL. Exoto. Modèle dans sa version des 24 Heures de Daytona en 1966 avec comme pilote Phil Hill. Livrée avec sa boîte d'origine et ses accessoires (antennes,…) très détaillés.
150 / 250 €

54 **Lot comprenant 2 modèles réduits au 1/18e :**
- une PORSCHE 935 1977. Cette Porsche 935 Turbo est celle pilotée aux 24 Heures du Mans en 1977 par Ballot-Léna / Gregg, JMS X-Ray. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée. Série limitée à 1977 pièces.
- une PORSCHE 917/20 Le Mans 1971. Cette Porsche Pink Pig n° 23 a été pilotée aux 24 Heures du Mans en 1971 par Joest / Kauhsen. La Porche 917 est considérée par beaucoup comme une des plus belles voitures de course. Cette version, qui n'apparut qu'une fois à l'occasion des 24 Heures du Mans. 1971 fût dès sa sortie la cible des autres compétiteurs et de la presse. Elle fût surnommée le paquebot, la grosse Bertha puis, une fois que Porsche l'eût peinte façon "boucherie-charcuterie", Pink pig, le cochon rose...
Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée. A l'ouverture de la boîte, il y a un bruit de cochon, qui se transforme en rugissement de moteur, pendant 15 secondes!
Coffret Racing Édition Limitée - 10.001 pièces. 150 / 250 €

55 **Lot de 7 modèles réduits au 1/18e :**
- une PORSCHE 917 K. The Steeve Mc Queen Collection, From the movie « Le Mans ».
Cette Porsche 917 K (pour Kurz, en français : « court ») n° 20 a été conduite par Steeve Mc Queen dans le film LE MANS sorti en 1971 retraçant l'épreuve des 24 Heures du Mans. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une BMW M3 GTR 2001. Conduite par JJ Lehto / Jörg Müller. Team BMW Motorsport.
Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une BUGATTI EB 16.4 Veyron. Modèle de production par Autoart. Série limitée et numérotée 2787. -

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

66

68

69

67

une LAMBORGHINI MURCIELAGO. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une PORSCHE 911 (996) GT2 2002. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FORD MUSTANG GT. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une PORSCHE 911 (993) GT2. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
250 / 350 €

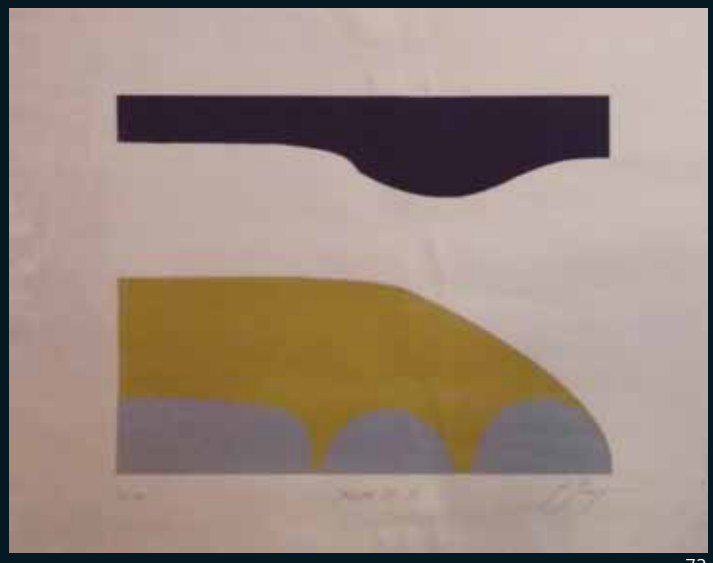
56 Lot de 8 modèles réduits au 1/18e et 1 modèle au 1/24e :
- une SUBARU IMPREZA WRC. Pilotée au Rallye Monte Carlo par Mäkinen / Lindström. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une MITSUBISHI Lancer Evolution VII WRC. Pilotée au Rallye Monte Carlo par Mc Rae / Senior. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une DODGE VIPER GTS Class Winner Le Mans 2000. Pilotée par Beretta/Dupuy/Wendlinger. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une MERCEDES BENZ AMG CLK DTM 2002. Pilotée par Jean Alési. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une MERCEDES BENZ CL55 AMG Safety Car. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FERRARI ENZO. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FERRARI Formule 1 F2002 avec son pilote Michael Schumacher. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FERRARI Formule 1 F2002 avec son pilote Michael Schumacher. Commémorant la 150e victoire de Ferrari en Formule 1. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FERRARI Formule 1 F2002 avec son pilote Michael Schumacher. Livrée neuve dans sa boîte d'origine avec un CD. 100 / 150 €

57 Lot de 7 modèles réduits au 1/18e :
- une LOTUS ESPRIT Turbo. Série 007 James Bond Collection, For your eyes only. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une LOTUS ESPRIT. Série 007 James Bond Collection, The spy who loved me. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une BMW Z8. Série 007 James Bond Collection, The world is not enough. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une ASTON MARTIN V12 VANQUISH. Série 007 James Bond Collection, Die another day. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une JAGUAR XKR. Série 007 James Bond Collection, Die another day. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une FORD THUNDERBIRD. Série 007 James Bond Collection, Die another day. Modèle de production par Autoart. Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
- une DELOREAN DMC 12. La voiture du film « Back to the Future ». Livrée neuve dans sa boîte d'origine et très détaillée.
150 / 200 €

57bis Lot de 4 modèles réduits au 1/18e :
- une TOYOTA GT1 TS020 dans sa configuration des 24 Heures du Mans 1999 pilotée par Martin Brundle, Emmanuel Collard et Vincenzo Sospiri.
- une AUDI R8 dans sa configuration des 24 Heures du Mans 2000 pilotée par F Biela, T Kristensen et E Pirro, vainqueurs. Audi Sport Team Joest.
- une SUBARU New Age Impreza WRX Sti.
- une FERRARI Challenge Stradale. 100 / 150 €

58 Plaque émaillée « Poste de secours », 90 x 60 cm 80 / 120 €

71



72

80

79

81

59 **Plaque MICHELIN,** 65 x 65 cm 60 / 90 €

60 **Lot de 5 panneaux de circulation** 50 / 80 €

61 **Plaque émaillée** Huiles Labo, 48 x 98 cm 50 / 80 €

62 **Panneau de signalisation** 50 / 80 €

63 **Plaque émaillée** Primagaz, 55 x 51 cm 50 / 80 €

64 **Plaque émaillée** Stelcyl, 27 x 55 cm 40 / 60

65 **Plaque émaillée** Titanic, 60 x 41 cm 40 / 60

66 **Affiche "Virages" 1969.** Affiche originale du film virage "Winning" de James Goldstone avec Paul Newman et Robert Wagner de 1969. Version française entoilée et encadrée, édition "Saint Martin". Dimensions 78 X 58 cm. 800 / 1 500

67 **Photographie Grand Prix Monaco 1937.**
Photographie de la montée du Casino du Grand Prix Monaco 1937 en noir et blanc. Tampon à froid de l'éditeur en bas à droite de l'épreuve. 59 X 49 cm 600 / 1 000 €

68 **Affiche de Géo Ham** représentant Maurice Trintignant vainqueur de l'épreuve des 24 Heures du Mans sur sa Ferrari, Affiche dédicacée par le pilote, 69 x 89 cm 200 / 300 €

69 **Affiche pédagogique d'atelier** pour école, 53 x 73 cm 80 / 100 €

70 **Lithographie de Craig Warwick** représentant JM Fangio, numérotée 237/499, 48 x 68 cm 80 / 120 €

71 **Lithographie de Giorgetto Giugiaro,** « Lancia Delta » numérotée 85/150, 52 x 72 cm 300 / 400 €

72 **Lithographie de Giorgetto Giugiaro,** « Jaguar XJ12 » numérotée 79/150, 52 x 72 cm 300 / 400 €

73 **Affiche entoilée de Dubout** « La rue sans loi », 53 x 35 cm 50 / 80 €

74 **Circuit « Virage relevé »** par Jouef 50 / 80 €

75 **Lot** comprenant 6 numéros de l'*Album du fanatique* et de nombreux numéros Le *Fanatique de l'automobile* 80 / 120 €

76 **Lot** comprenant diverses revues dont le *Fanatique de l'automobile, L'automobile, Christophorus…* 50 / 80 €

77 **Lot** comprenant diverses revues dédiées à la course automobile 50 / 80 €

78 **Lot** comprenant 9 livres sur la marque FERRARI 50 / 80 €

79 **Lot** comprenant un petit moteur De Dion « Cothias », le 50 000 avec sa queue et soupape (1900) et un moteur « encrier » Fonderie Janin (1905) 300 / 400 €

80 **Nécessaire pour réparation Magnéto Bosch** dans sa boîte d'origine « DU4 » (c1910) 200 / 300 €

81 **Maquette Renault type A 1899** fabriquée à 6 exemplaires dans les années 70', par un artisan horloger (dont 2 pour Renault RNUR), « Broual », état neuf. 1 000 / 1 500 €

91

94

89

90

92

82 **Fanion AGACI,** état neuf. 150 / 200 €

83 **Jeu « Loto Auto »** (c1920) avec 4 Citroën. 60 / 90 €

84 **Catalogue Citroën 1935** « Tout modèle ». 450 / 550 €

85 **Lot** comprenant 2 très beaux catalogues Citroën 5 HP, une notice 5HP éd. Automobiliste et 2 photos, ainsi qu'une affichette du garage Hinaux. 280 / 340 €

86 **Lot** comprenant 2 revues techniques Simca Aronde 55 et P60, ainsi qu'une affichette du garage Hinaux. 40 / 60 €

87 **Brochure Maserati** 4 feuillets et sa pochette. 40/ 60 €

88 **Chronomètre Heuer** « Auto Rallye », 60 mn au 1/5e s. 350 / 400 €

88bis **Très jolie radio Sonotra,** état neuf, jamais montée avec sa notice de montage, ref AR5970. 50 / 80 €

89 **Bibendum Michelin,** haut 48 cm 80 / 120 €

89bis **Paire de lanterne à broches** de marque Blériot, diam 25 cm. 250 / 350 €

90 **Feu de circulation "walk don't walk".** Origine USA 1960. Matériaux fonte, métal et verre. Ce feu a été complètement restauré.Feu de signalisation pour passage piétons; base en fonte, de couleur verte et feu en métal et verre. fonctionne en 220 volts.
Hauteur 2,20 m 1 800 / 2 500 €

91 **Pompe à essence "Bennett" pour Shell.** Authentique pompe à essence d'origine USA 1950 restaurée, base en fonte structure en métal peint de couleur rouge et jaune. Surmontée d'un globe à l'effigie de la marque "Shell". Système d'éclairage des deux compteurs et du globe en 220 volts.
Hauteur 1,90 m 4 000 / 5 000 €

92 **Pompe à essence "Gilbarco" pour Texaco.** Grande pompe à essence origine USA 1940 dans son exceptionnel état d'origine. Socle en fonte de couleur noir, structure métallique de couleur vert et rouge (peinture d'origine). Système d'éclairage des compteurs et de son globe fonctionnant en 220 volts.
Hauteur 2,40 m 3 500 / 4 500 €

93 **Malle de marque Louis VUITTON,** Haut 39.5 cm ; Larg 77 cm ; Prof 43,5 cm. 500 / 800 €

94 **Bibendum MICHELIN,** haut 1,81 m. 100 / 150 €

95 **Lot comprenant 3 vélos de course** dont un de marque PEUGEOT 100 / 150 €

96 **Lot comprenant 3 vélos** dont un vélo de dame de marque NILUOP (Sens) et 2 vélos d'enfants dont un AMPOR (Paris) 150 / 200 €

97 **Lot comprenant 4 vélos** de marque WILLIS (St-Etienne), AS (Châtellerault), MARS (Markenrad) et un MOTOCONFORT. 150 / 250 €

98 **Lot de divers jouets pour enfants** comprenant des trottinettes et des vélos. 100 / 150 €

93

95

96

97

98

99 **Très belle voiture à pédales** en tôle représentant la BUGATTI BRESCIA, superbes finitions, sièges en cuir, long 1.58 m, larg 58 cm. 4 000 / 6000 €

99

Les Établissements PINTEAU

Une saga familiale…

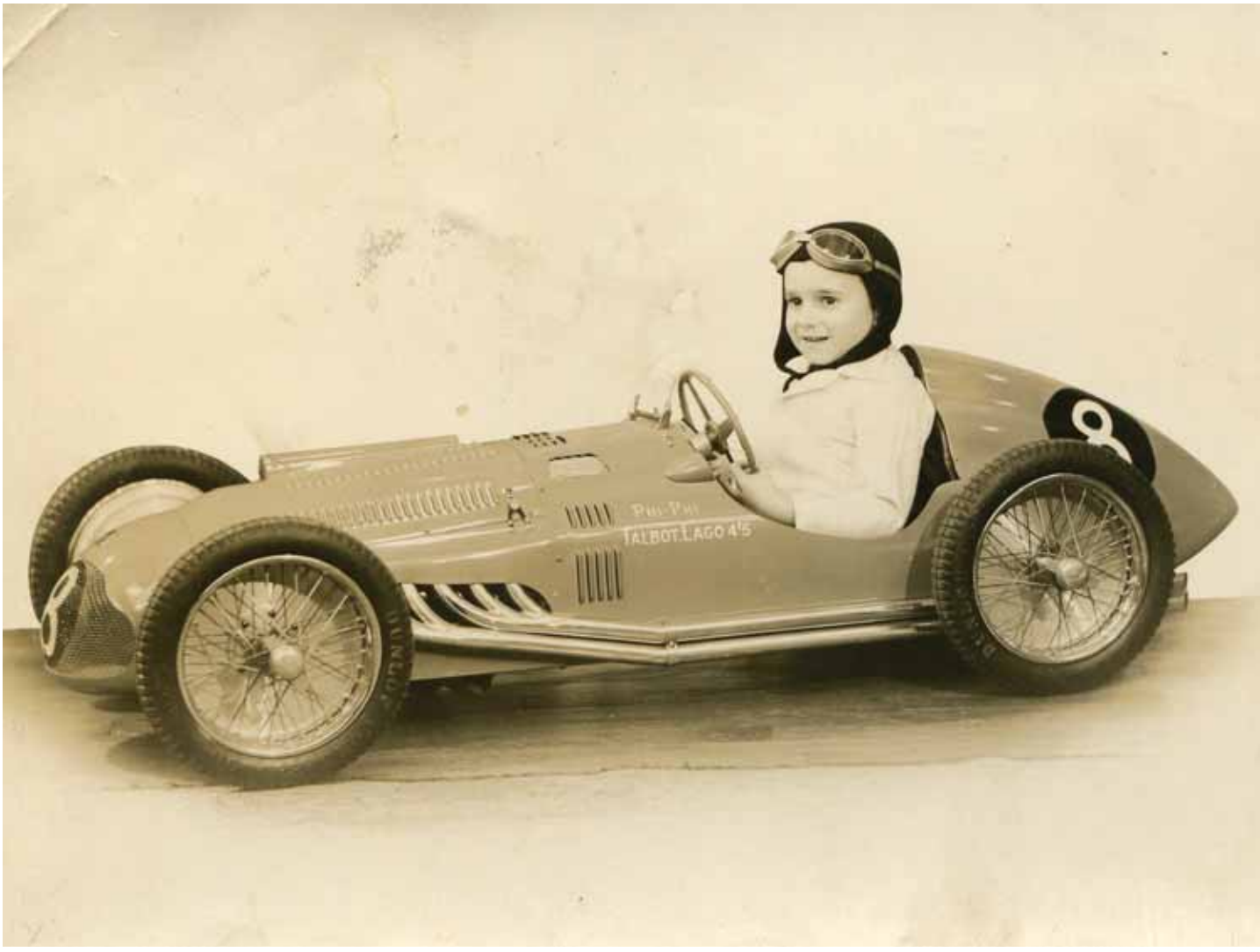
Le fondateur Léona PINTEAU (1878-1970), nait à Guesnain dans le nord en 1878 ; tout d'abord, mineur de charbon, il entre ensuite aux Établissements ARBEL à Douai, d'où il sortira quelques années plus tard comme chef d'atelier des presses. Entre temps il aura mis au point une presse pour former les longerons de wagons d'une grande longueur (24 mètres) afin de réduire considérablement les opérations de manutentions et d'assemblages par soudage.
Repéré par Monsieur LENOIR, fabricant de presse à Paris, Léona PINTEAU est embauché dans son entreprise. Après quelques années, Monsieur LENOIR pousse Léona à créer sa propre entreprise. C'est ainsi que naissent en 1909 les Établissements PINTEAU, au 53, rue de Villiers, côté Neuilly-sur- Seine.

La réussite de Léona réside dans les ouïes d'aérations et les charnières double-feuillure (diamètre 4 mm, 6 mm et 8 mm en longueur de 500 mm à 2000 mm) destinées à l'automobile et au mobilier de bureau. Très rapidement, quelques 350 outils de persiennes (ouïes ou louves de capots) sont créés (en différentes largeurs 7 mm, 14 mm, 22 mm, 35 mm, sur des longueurs allant de 25 mm à 650 mm). Ils font la renommée des Établissements PINTEAU, auprès des plus grands carrossiers de l'époque, mais aussi des tôliers plus modestes du milieu automobile, ainsi qu'auprès des façonniers de l'industrie pour qui l'apport de la ventilation naturelle était nécessaire. L'entreprise se retrouve rapidement à l'étroit et s'installe au 42, rue de Villiers, cette fois coté Levallois-Perret.

En 1936, c'est Robert PINTEAU (1910 – 1980), fils de Leona, qui prend en main la destinée de l'entreprise. Il modernise le matériel, avec des presses à très grand col de cygne, permettant d'emboutir des persiennes au milieu de panneaux de 1 250 mm de largeur ; L'évolution des outillages est telle qu'il est possible d'obtenir des persiennages dégradés droit-gauche, ainsi que des poinçonnages de diamètres 10 mm à 250 tous les mm de même que des trous oblongs. Se greffent sur ces réalisations, le découpage, l'emboutissage, la soudure, pour l'automobile et l'industrie en général.

En 1962, les Établissement PINTEAU s'installent à Nanterre, 60 rue Alfred Dequéant, l'atelier de Levallois- Perret étant devenu trop petit et mal adapté aux nouvelles fabrications.

En 1976, Robert PINTEAU passe la direction de l'entreprise à son fils Philippe, né en 1946. Celui-ci doit faire face à la première crise du pétrole, ainsi qu'au grand bouleversement dû à l'informatisation des machines pour fabriquer des produits manufacturés mettant à mal les opérations traditionnelles de découpage et d'emboutissage sur métal. Le développement des circuits intégrés amène, fin 1986, les Établissements à cesser leurs activités.



Les PINTEAU et l'automobile

Léona (1878-1970), Robert (1910-1980) et Philippe (1946-) PINTEAU, ont été chacun de grands passionnés de l'automobile tant pour les carrosseries que pour la mécanique.

Léona, par ses magnifiques réalisations d'ouïes en dégradé sur des capots-moteur d'une grande longueur, apportait une touche esthétique supplémentaire au magnifique coup de crayon des grands stylistes et carrossiers de l'époque, tout en contribuant au refroidissement du moteur. Léona commandait, pour ses propres voitures, des châssis nus qu'il faisait carrosser à sa demande, montrant là-aussi son savoir faire.

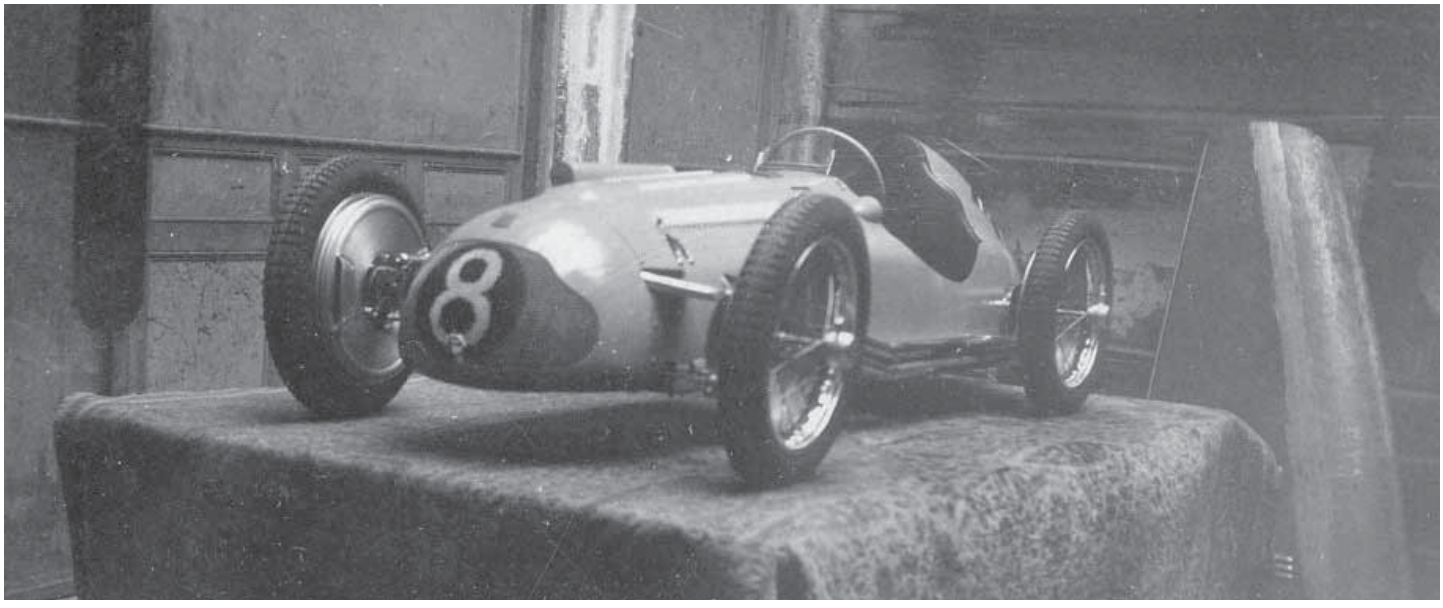
Robert, parfait autodidacte, mais aux mains d'or, avait le « ressenti » de l'acier au bout des doigts, lors des opérations de mise en forme. Extraordinaire tôlier formeur et outilleur de génie, de surcroit passionné de sports mécaniques (moto, side-car, tricycle, automobile) il construisit lui-même ses premiers châssis de moto avec deux emboutis, droite, gauche, ressoudés en pince, équipés d'un moteur 250 Gnome et Rhône.

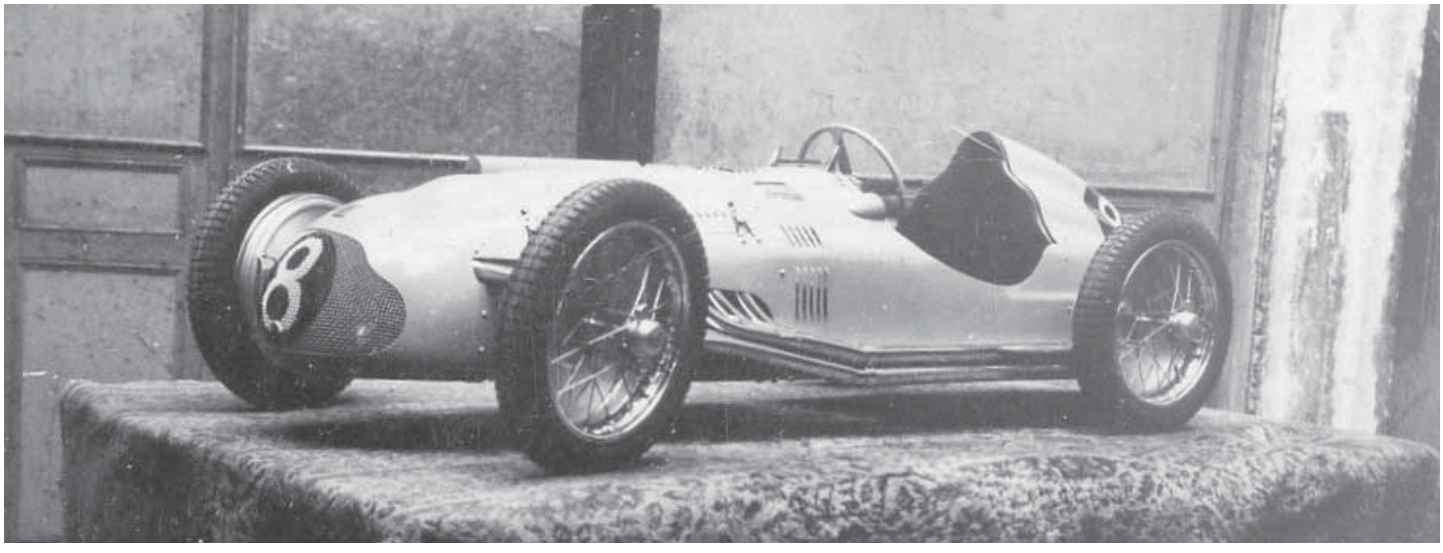
Très souvent sollicités par les constructeurs d'autos de courses, pour des persiennes, des pièces de tôleries ou des pièces mécaniques les Établissements PINTEAU accueillirent dans leurs ateliers de grands pilotes de l'époque comme CHIRON, ETANCELIN, ROSIER, GRIGNARD, SOMMER, entre autres.
En 1948 Georges GRIGNARD commanda à l'usine Talbot Lago à Suresnes, une T 26 C 4 L 5 ; elle lui fût livrée en 1949 sous le n° de châssis 110006.C. Germa alors dans l'esprit de Robert, l'idée de réaliser une réplique au tiers de cette auto.
Il la réalisa entre 1949 et 1950 et vous avez, sous les yeux, le résultat de son chef d'œuvre dont les détails sont poussés à l'extrême. Georges Grignard était devenu complice en laissant sa Talbot Chez PINTEAU afin que tous les relevés utiles puissent être faits. C'est ainsi que naquit ce jouet, si tant est que c'en fût un. En effet, Philippe, le destinataire, (d'où le sigle PHIPHI 4L5 sur les côtés de ce chef d'œuvre), n'eut le droit de mettre un pied à bord de cette auto que pour la photo souvenir et pour une sortie unique sur les trottoirs du boulevard Victor Hugo à Neuilly sur Seine !

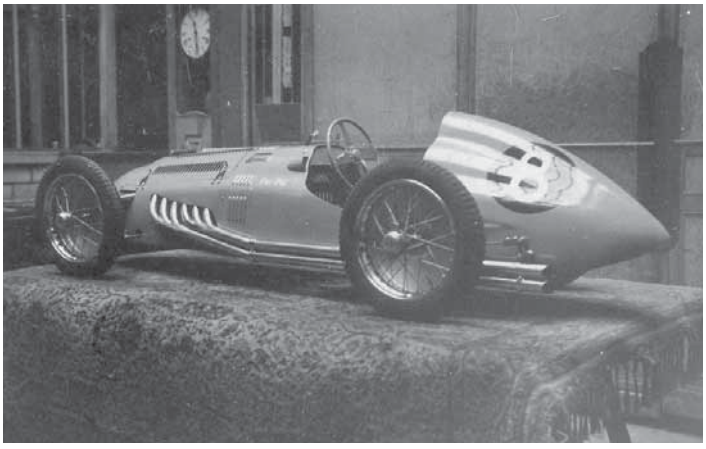
Cette auto a beaucoup plus servi comme vitrine du savoir faire de l'Entreprise PINTEAU. Ainsi la Talbot PHIPHI fut présentée, en 1950, au salon de l'auto à Paris après la victoire de Georges GRIGNARD au grand prix de Paris. Elle fut aussi exposée dans d'autres salons et au siège de l' A.G.A.C.I., Boulevard de la Somme, Paris 17e. Jusqu'en 1986, cette réplique au 1/3é fut en exposition dans le hall de l'Entreprise PINTEAU. Robert avait l'habitude de dire qu'avec les frais engagés pour la réalisation de la petite Talbot, matière première et temps passé, il aurait pu s'acheter deux Tractions-avant Citroën neuves de l'époque !

Quant à Philippe, élevé dans ce milieu de la mécanique automobile imprégné d'huile de ricin et spectateur assidu de courses à Monthléry avec son père ROBERT, il vint naturellement au sport mécanique. Ainsi, il réalisa tout d'abord plusieurs châssis de side-cars puis, en 1980, des barquettes pour la Coupe de l'Avenir, avec des moteurs boxers 1500 Alfa-Roméo, sous le sigle L.R.P. (Soit L pour Léona, R pour Robert et P pour Philippe). Une de ces barquettes fut, à plusieurs reprises, victorieuse de courses dans les années 80' et certaines peuvent encore être rencontrées sur des circuits.

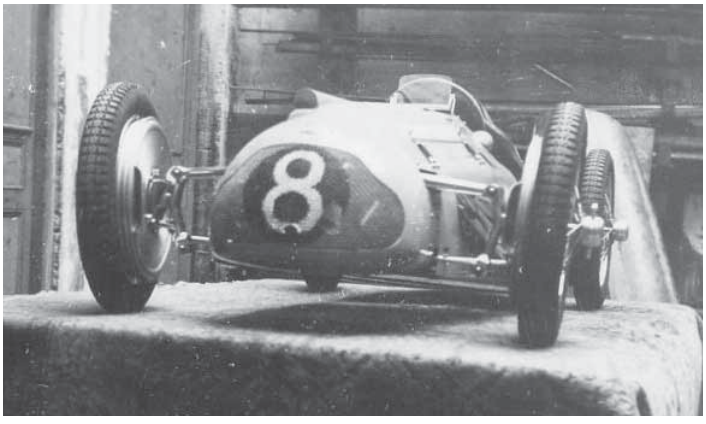
La petite Talbot PHIPHI 4L5, remisée pendant longtemps dans un grenier, refait surface. Elle témoigne, par la qualité de son exécution, à la fois de la







passion et du savoir-faire de trois générations d'une même famille passionnée d'automobile. Que cette voiture au 1/3 trouve, en fidélité avec cette tradition, un amoureux de belles pièces de collection.



100 Automobile PINTEAU
Talbot PHIPHI 4L5 à l'échelle 1/3e en tôle.
Long 1.79 m, Larg 75 cm.

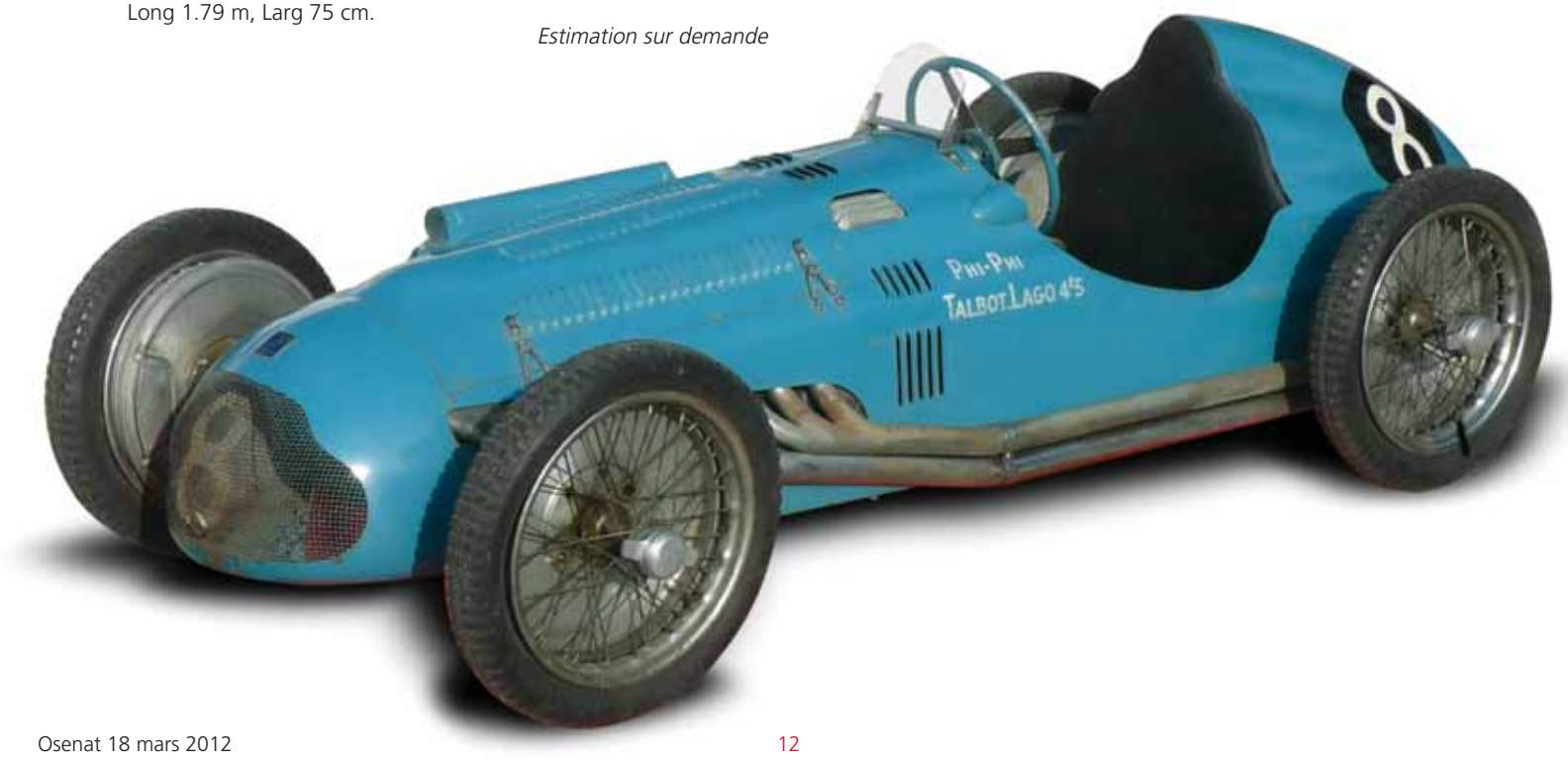
Estimation sur demande

Establishments PINTEAU a family saga

The founder Leona PINTEAU (1878-1970), is born in Guesnain in north of France in 1878; first of all, coal minor, it enters then to Establishments ARBEL to Douai, from where it will leave a few years later as foreman the presses. Meanwhile it will have developed a press to form the members of coaches a big length (24 meters) in order to reduce considerably the operations of handling operations and assemblies by welding. Located by Mr LENOIR, manufacturer of press in Paris, Leona PINTEAU is engaged in its company. After a few years, Mr LENOIR pushes Leona to create his own company. Thus into 1909 Establishments PINTEAU, with 53, rue de Villiers, with dimensions are born Neuilly-on the Seine. The success of Leona lies in hearing of ventilations and the hinges doubles rabbet (diameter 4 mm, 6 mm and 8 mm in length of 500 mm with 2000 mm) intended for the car and the office furniture. Very quickly, some 350 tools of shutters (hearing or shves-wolf of caps) are created (in various widths 7 mm, 14 mm, 22 mm, 35 mm, over lengths going of 25 mm with 650 mm). They make the fame of Establishments PINTEAU, near the largest carriage-builders of the time, but also of the more modest sheet-iron merchants of the automobile medium, as near the home-workers of the industry for which the contribution of natural ventilation was necessary. The company is found quickly with narrow and settles with 42, rue de Villiers, this time with dimensions Levallois-Perret. In 1936, it is Robert PINTEAU (1910 - 1980), wire of Leona, which takes in hand the destiny of the company. It modernizes the material, with presses with very large swan neck, making it possible to press shutters in the middle of panels of 1250 mm of width. The evolution of the tools is such as it is possible to obtain degraded shutterings right-left, as well as punchings of diameters 10 mm with the 250 all mm just as of the oblong holes. Are grafted on these achievements, cutting, stamping, the welding, for the car and industry in general.

In 1962, Establishment PINTEAU settle with Nanterre, 60 rue Alfred Dequéant, the workshop of Levallois-Perret having become too small and badly adapted to new manufacture. In 1976, Robert PINTEAU passes the management of the firm to his Philippe son, born in 1946. This one must face the 1st crisis of oil, like with the great upheaval due to the computerization of the machines to manufacture manufactured goods putting at evil the traditional operations of cutting and stamping on metal. The development of the integrated circuits brings, at the end of 1986, the Establishments to cease their activities. The PINTEAU and the car Léona (1878-1970), Robert (1910-1980) and Philippe (1946-) PINTEAU, each one of large were impassioned car both for the body mechanics. Léona, by its splendid achievements of hearing in range on cap-engine a big length, brought an additional aesthetic key to the splendid blow of pencil of the large designers and carriage-builders of the time, while contributing to the cooling of the engine. Léona ordered, for its own cars, of the naked frames which it made fit with body with its request, showing its knowledge to make. Robert, perfect self-educated, but with the gold hands, "had felt" with steel at the end of the fingers, at the time of the operations of working. Extraordinary sheet-iron merchant former and genious toolmaker, in addition impassioned mechanical sports (motor bike, motorcycle combination, tricycle, car) it built itself its first frames of motor bike with two pressings, right-hand side, left, resoldered out of grip, been driven by an engine 250 Gnome and the Rhone.

Very often solicited by the manufacturers of cars of races, for shutters, Small Talbot PHIPHI 4L5, garaged for a long time in an attic, remakes surface. It testifies, by the quality of its execution, at the same time of the passion and the know-how of three generations of the same impassioned family of car. That this car with the third finds, in fidelity with this tradition, in love with beautiful collector's items.



MOTOS
de Collection

©Senat 18 mars 2012

201
1947 NORTON 500 Type ES2
€ 5 000 / 7 000

N° cadre : B4 13147
N° moteur : B4 13147
Titre de circulation communautaire

produite à partir de 1948 sous le Type 7. Avec son tout nouvel ensemble moteur/boite, cette bicylindre devient le cheval de bataille de la marque. Lancée au Salon de Londres 1951, la Dominator devient le Type 88 en conservant le même ensemble mécanique mais installé dans le révolutionnaire cadre « Featherbed » issu de la Manx usine. La Norton 88 Dominator est remplacée par la 750 Atlas courant 1964. Une version Super Sport était disponible avec notamment 2 carburateurs. Modèle emblématique, la Dominator, tout comme la Manx ou l'Atlas, appartient au Panthéon de la marque.

Notre machine fut livrée neuve en France par l'importateur C. Garreau 26 rue Robert-Lindet Paris 15e. Dans le papier à entête de Clément Garreau on peut lire : « Distributeur général pour la France de l'irréprochable Norton « la meilleure tenue de route du monde » vainqueur de 32 Tourist Trophy et de 10 Bol d'Or. Norton 9 fois champion du monde, la marque qui a gagné le plus de courses au Monde».

Le grand pilote Eric Offenstadt couru la saison 1962 dans trois catégories 250, 350 et 500. C'est l'importateur Clément Gareau qui lui confia une 500 Norton Dominator type 88 SS. Dans la toute dernière course de la saison, il loupe le titre de champion de France d'un rien.

Notre Norton Dominator a été équipée de pièces Super Sport pour participer à des courses de motos anciennes dans les années 80. On note la présence d'un culasse SS avec deux carburateurs, d'un vilebrequin renforcé, de pistons haute compression, d'un arbre à cames SS, d'une pompe à huile « Commando », d'un allumage batterie-bobine et d'un échappement « 2 en 1 ». L'axe du bras oscillant est renforcé et les jantes Akron sont en aluminium. La machine a été restaurée en configuration route. Elle sera livrée avec des pièces courses comme la selle type Manx et un échappement « 2 en 1 » avec sortie mégaphone. Il y a aussi pour le montage à un seul carburateur, une pipe et un carburateur Amal neuf. La conduite devient alors plus souple.

Immatriculée pour la première fois en le 11/3/1964, notre Norton appartient depuis 1983 à son actuel propriétaire. Il l'avait acquise d'un autre amateur qui la possédait depuis 1973.

C'est à n'en pas douter une machine attachante qui fait envie et que l'on garde longtemps…

202
1957 A.J.S 350 Type 16 MS
€ 4 000 / 6 000

Numéro de cadre : A54819
Numéro de moteur : 57/16MS-31623

L'A.J.S. type 16M est une machine construite par la célèbre marque anglaise alors qu'elle appartenait au groupe AMC qui possédait aussi Norton et Matchless.

Il s'agit d'une 350 cc monocylindre avec les soupapes en tête. Développée en 1945 pour un usage militaire, c'est dans le civil que le type 16M trouvera son succès. En 1949, le type devient 16MS quand le cadre rigide se modernise avec une suspension arrière, le S signifiant Spring (ressort). La selle biplace apparaît en 1953, et une nouvelle boite de vitesse est installée en 1956. Le modèle remporte un énorme succès, sa fabrication ne s'arrêtant qu'en 1963.

Extrêmement robuste et très bien construites, ces machines sont réputées pour la faiblesse de l'entretien nécessaire et s'avèrent donc très économique à l'usage.

L'exemplaire de la vente provient de Grande Bretagne et a été immatriculé en France il y a quelques années par un amateur. Cette 350 AJS 16MS se présente dans un très bel état général.

203

1931 BSA 500 Type S 31-10

€ 13 000 / 15 000

N° de série Y7 2471
Carte grise française

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

L'exemplaire présenté est une des plus célèbres motos des années 30'. Il s'agit d'un modèle S31-10 avec son très beau moteur de 493 cc à soupapes en tête et échappement double. Le positionnement incliné du moteur vers l'avant est appelé « Sloper ». Il permet d'avoir un cadre surbaissé et une position de pilotage plus « sport ».

Parmi les 18 modèles de la gamme BSA en 1931, seuls 6 sont des « sloper ». L'exemplaire proposé a été entièrement restauré, son état de fonctionnement et de présentation est décrit comme parfait par son actuel propriétaire. C'est une machine emblématique des années 30', une sportive incontournable au design particulièrement réussi.

204
1964 NORTON 500 cc Type 88 « Dominator »
€ 5 000 / 7 000

N°de cadre 105 448
N° de moteur 88 / 105 448 / P

La Norton 500 type ES2 est sortie en 1927. Elle possède un moteur monocylindre à longue course. Lancée comme machine de sport, elle devient une excellente et fiable routière car au fil des années, des machines plus puissantes étaient proposées par la marque. Très populaire, sa carrière fut étonnamment longue, jusqu'au début des années 60'. La première qualité de cette moto est sa fiabilité, la seconde sa souplesse. A partir de 1947, la 500 ES2 est proposée avec une fourche télescopique « Roadholder » moderne et une suspension arrière développée grâce aux machines de Grand Prix.

Historiquement, notre Norton a été mise en circulation le 15 juillet 1947 et semble avoir été vendu neuve en Belgique. D'ailleurs le compteur est en kilomètre par heure.

Dans le dossier de cette moto, on trouve une facture de vente de cette Norton à l'actuel titulaire du titre de circulation. Cette vente a été faite par le Garage Minot Frères, concessionnaire Honda autos/motos près de Bruxelles, le 22 mars 1969.

Une photo d'avant restauration, montre une machine bien conservée mais nécessitant beaucoup de travail. C'est chose faite ! Elle est aujourd'hui parfaitement restaurée.

205
1972 SUZUKI T350 Rebel
€ 800 / 1 000

N° de cadre 36 920
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 250cc 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 7500 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.

Le modèle présenté est complet et est à restaurer

206
1972 SUZUKI T350 Rebel
€ 3 000 / 4 000

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 250cc 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 neuve et un moteur entièrement refait. Avec sa belle couleur très « seventies », elle symbolise bien toute cette époque.

207
1971 SUZUKI T350 Rebel
€ 2 500 / 3 000

N° de cadre 23 800
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 250cc 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 neuve et un moteur entièrement refait. Avec sa belle couleur très « seventies », elle symbolise bien toute cette époque.

208
1971 SUZUKI T350 Rebel
€ 3 500 / 4 000

N° de cadre 39 620
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.

Le modèle présenté a été immatriculé en juin 1973 en France. Comme l'indique sa plaque de châssis, c'est une «française d'origine » livrée par l'importateur de l'époque les célèbres établissements Pierre Bonnet de Boulogne. Le frein avant est à tambour et la date de fabrication indiquée sur la plaque de châssis est bien 1972. Il s'agit certainement d'une des dernières livrées sans le frein à disque. Cette belle moto est toute restaurée, et son moteur entièrement refait est bien celui d'origine. La peinture et les pneus sont neufs, les chromes sont très beaux.

C'est une superbe machine.

209
1972 SUZUKI T250
€ 400 / 600

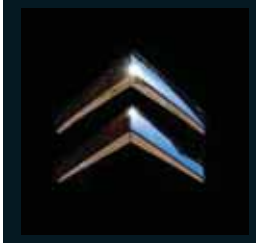
N° de cadre 47 066
Carte grise française

Petite sœur des T350, la publicité annonçait la T250 comme la plus rapide des 250 cc et comme le moyen de transport le plus véloce en ville !

La 250 présentée est une machine intéressante à restaurer. Son moteur n'est pas bloqué. Il s'agit d'une française d'origine vendue neuve par les Etablissements Pierre Bonnet à Boulogne.

AUTOS
de Collection

301 1983 CITROEN 2 CV 6 Charleston



Châssis n°
VF7AZKA0092KA2059
Carte grise française

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.

Prévue à l'origine pour une série limitée de 8000 exemplaires, ce modèle connaitra un succès énorme. La base du modèle est la 2 CV 6 avec son moteur de 620 cc et 29 cv.

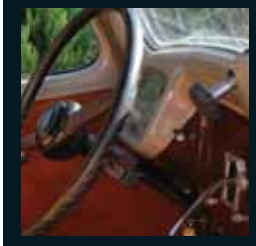
A l'origine, le modèle n'est disponible qu'en Rouge Delage et Noir. La peinture est toujours en deux tons et va bien avec le nom, un clin d'œil rétro aux années 20'/30'. La Charleston, qui touche une clientèle « jeune », sera intégré au catalogue de la marque en juillet 1981, millésime 1982. Les phares deviennent chromés et les sièges sont en tissus uni gris en remplacement du tissu pied de coq noir et blanc.

En juillet 1982, une version Jaune Hélios et Noir est lancée mais sans succès. Elle sera vite remplacée par celles peintes en Gris Cormoran /Gris Nocturne. La plupart des Charleston ont été vendues dans les couleurs de la première version.

L'exemplaire de la vente est immatriculé pour la première fois le 14 juin 1983. En très bon état d'origine, la voiture n'a parcouru que 81 199 km. La Citroën 2 cv est une voiture de légende maintenant. Une version spéciale comme notre Charleston est toujours plus intéressante qu'une version courante. De plus, il faut savoir que c'est le modèle qui obligea la marque à prolonger la vie de ce mythe.

€ 4 000 / 6 000

302 1953 CITROËN 11B Performance



Châssis n° 245 204
Carte grise française

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 pour une carrière de plus de vingt ans en fabrication et beaucoup plus en utilisation. C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia ce jalon 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 vingt-trois ans après la première.

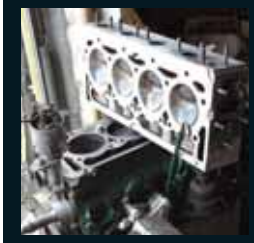
Mythe roulant et très confortable, la « traction » était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le « Gang des traction avant ». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale. 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.

Le Rallye de Lyon-Charbonnières fut aussi remporté, à plusieurs reprises, par une « traction ».

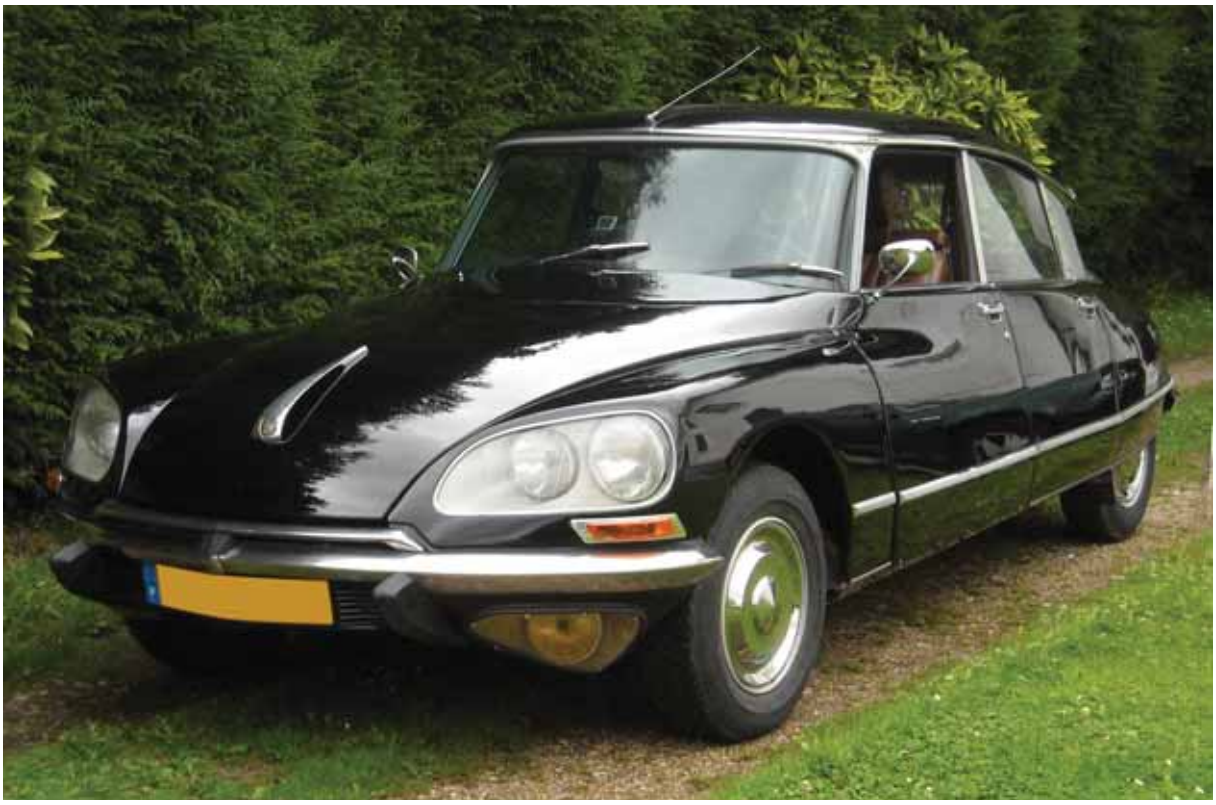
L'exemplaire proposé est un modèle 53, et n'a connu que deux propriétaires depuis 1976. Immatriculée dans les Bouches-du-Rhône à l'époque, elle quitte la France pour la Belgique en 1979 et revient maintenant sur sa terre natale. La sellerie en drap est d'origine et se trouve recouverte avec des housses orange du plus bel effet. 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. C'est une pièce intéressante, un exemplaire de la dernière génération avec sa malle bombée. Une galerie de toit, accessoire d'époque, est livrée avec la voiture.

€ 8 000 / 12 000

303 1973 CITROEN DS 23 IE Pallas



Châssis n° 01 FG 0670
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 avec la DS : 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. Avec le moteur porté à 2,3 L avec l'injection, la Citroën DS avait enfin un moteur performant avec 141 cv.

L'exemplaire de la vente est la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme : la DS 23 IE. Elle a été immatriculée la première fois le 20/03/1973. C'est donc un millésime 1973, la première année de la DS 23 et DS 23IE. Notre 23IE est le 670ème exemplaire.

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. Cette voiture a été entièrement démontée et restaurée comme le montre le dossier de photographies. Toute la carrosserie a été revue, une partie du plancher et le fond de coffre ont d'ailleurs été changés. L'ensemble mécanique a été démonté et révisé. L'intérieur est en cuir havane avec les appuis tête grand modèle à l'avant. Notre DS est équipée de ceintures à enrouleur et d'un poste radio Continental Edison. Des phares additionnels sous la jupe avant sont présents et le capot est habillé d'une flèche GH, un accessoire d'époque.

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. A ne pas manquer….

€ 20 000 / 25 000

304 1976 CITROËN CX Prestige

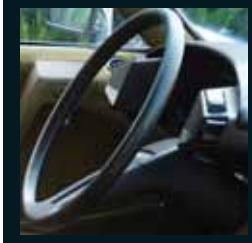
En 1969, Citroën commence à réaliser des maquettes et ensuite des prototypes de la voiture destinée à remplacer la DS. Le 1er septembre 1974, la Citroën CX est enfin dévoilée au public. 2 modèles seront retenus pour le lancement : la CX 2000 avec un moteur de 1 985 cc et la CX 2200 avec un moteur de 2 175 cc.

En 1975, la CX séduit et reçoit 3 prix : le titre de « Voiture de l'année 1975 », le prix de la sécurité et celui du style Award.

En janvier 1976 apparaît le break CX, caractérisé par un empattement rallongé de 25 cm par rapport à la berline et doté d'une grande capacité de chargement. C'est sur cette base "longue" qu'est proposée en février la fabuleuse CX Prestige tant convoitée aujourd'hui. Cette voiture exceptionnelle est caractérisée par un équipement et une finition particulièrement luxueux et un espace pour les jambes des passagers arrière tout simplement gigantesque. Elle est animée par un 2 347 cc développant 115 cv pour une vitesse de 181 km/h.

Le modèle présenté est une 1re main et n'a que 30 000 km d'origine et n'a pas été beaucoup utilisé si l'on observe le superbe et rare état général de sa sellerie.

Voiture expertisée par l'expert Nicolas Saout.



Châssis n° 00MK3357

€ 1 500 / 2 500

305 1953 FORD VEDETTE V8

Présentée au salon de Paris 1948, la Ford Vedette est une limousine deux volumes avec son arrière fastback. Le Pare-brise est en deux parties en coupe vent. Pour le millésime 1950, deux nouvelles versions voient le jour : un coupé et un cabriolet.

C'est pour le modèle 1953, que la berline 6 glaces trois volumes fait son apparition. Le pare-brise est maintenant d'une seule pièce et deux antibrouillards sont montés en série dans la calandre. Le moteur est V8 de 2 158 cc fiscalement taxé pour 12 cv.

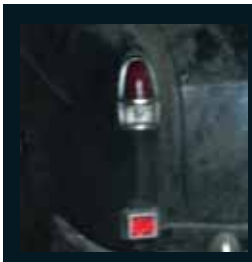
Avec ses six glaces latérales et son V8, le modèle Vedette de Ford France est une des vraie concurrente de la Citroën 15/6, la Traction à 6 cylindres.

C'est sur la base du châssis de Vedette que Facel construit, à partir de 1952, la magnifique Comète pour le compte de Ford.

L'exemplaire présenté appartient depuis 1987 à un habitant de Moret-sur Loing. En effet, la voiture se trouve depuis cette époque dans une gange. Nous avons poussé la porte de la grange pour découvrir, assez émus, cette belle Vedette 53 endormie sous sa poussière.

La carrosserie est très saine et complètement d'origine tout comme l'intérieur bien conservé. Le moteur a ses culasses démontées depuis de nombreuses années. Un changement de joints de culasses a dû être commencé et jamais terminé. Le futur propriétaire devra donc procéder à des travaux mécaniques avec sans doute les freins et l'échappement. Très bien préservé des affres du temps, cette Vedette 53 mérite incontestablement un amateur qui saura lui rendre son lustre d'antan.

Le dossier comprend le manuel de boite à gants d'origine, la revue technique de 1951 et celle plus moderne du très complet livret publié chez Editions Pratiques Automobiles pour la Ford Vedette.



Châssis n° 6180
A immatriculer
en collection

€ 1 500 / 2 500

306 1985 CITROËN Méhari Azur

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal ! La France vivait quelques « évènements ».

Il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les balades en plein air. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2cv. Disponible en 2 places on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une « Jeep » à la française.

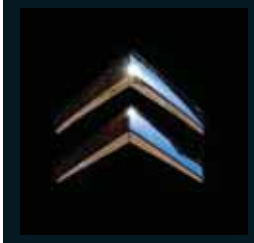
En 1978, la méhari reçoit des freins avant à disques et une calandre démontable. C'est le troisième et dernier modèle commercialisé jusqu'en 1987 pour un total de 41 805 exemplaires.

La Méhari AZUR est une série spéciale et possède un système de capote qui lui est propre et était disponible qu'en une seule version en deux tons bleu et blanc. Les jantes sont ajourées et spécifiques au modèle. Elle est très estivale dans son nom et sa présentation.

Comme la 2CV Charleston, à l'origine la production devait être limitée. Lancée en avril 1983, il était prévu 700 exemplaires mais devant le succès le modèle intègre le catalogue Citroën.

Comme les autres Méhari, elle était proposée en deux ou quatre places.

L'exemplaire proposé est une deux places sur la carte grise. Cette Méhari a été immatriculée le 27 juin 1985 pour la première fois. Très bien restaurée, c'est la vraie voiture de plage à la française. Amusante la version AZUR est considérée comme la plus jolie des Citroën Méhari.



Châssis n°
VF7AYCA0014CA1978
Carte grise française

€ 7 000 / 9 000

307 MG Type MGB ex-Claude ZIDI

MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB, en septembre 1962 au salon de Londres. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un vrai cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm^3. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir.

Le modèle présenté est rouge. Il appartient à Claude Zidi, le célèbre cinéaste aux 80 000 000 d'entrées. Notre MGB se présente dans un très sympathique état d'origine. C'est un modèle avec les pare chocs chromés qui seront perdus plus tard avec les normes américaines. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record !

Châssis n° GHN
5UG392616
Carte grise française

€ 12 000 / 15 000

308 1962 HOTCHKISS M 201 « Jeep »

La Jeep Willys ne se présente plus. Elle restera le véhicule le plus emblématique de la seconde guerre mondiale. C'est le mythe et le symbole de la libération. Les américains sont arrivés avec, ont gagné la guerre avec et sont repartis sans. Nous l'avons reçu comme un cadeau. Les exemplaires abandonnés ont équipé l'armée française. Mais nettement insuffisante en nombre, c'est Hotchkiss qui fabriquera sous licence, dans son usine de Stains, une série d'environ 27 000 exemplaires jusqu'en 1966, avec la dénomination M2 01.

L'exemplaire de la vente est donc une de ces « Jeep » fabriquées par Hotchkiss sous le type M201 pour l'armée française. Son équipement électrique est en 24 volts avec allumage « blindé ». Elle est très saine et ne présente pas de corrosion. Cette « Jeep » est en très bon état général de présentation. Le propriétaire nous confirme que le moteur a été récemment changé et est comme neuf. Les freins ont été refaits, le radiateur est récent. Un coupe-circuit a été installé. Notre « Jeep » Hotchkiss M 201 n'a connu que deux propriétaires depuis qu'elle a quitté l'armée française.

Une « jeep », c'est beaucoup plus qu'une simple voiture : c'est sans doute le véhicule le plus célèbre et le plus mythique du monde. Increvable, il servit plus de 50 ans dans les armées. C'est un véhicule qui est encore capable de rendre bien des services dans le civil. Simplement efficace, c'est un engin universellement reconnu pour toutes ses qualités intrinsèques. Cette M 201 est très saine, historiquement limpide et fonctionne très bien.

Châssis n° 18557
Carte grise française

€ 8 000 / 12 000

309 1968 MERCEDES-BENZ 230 SL

C'est en mars 1963 au salon de Genève qu'est présentée la nouvelle Mercedes-Benz 230 SL, type W113, avec un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres avec l'injection et 150 ch. En compétition, la voiture empoche une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.

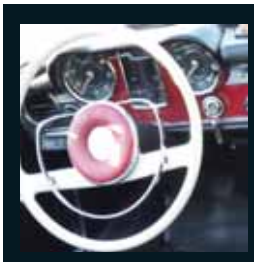
« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son Hard Top. La mission de la « pagode » n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL.

Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq.

Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.

L'exemplaire est étonnant ! Il porte comme date de première mise en circulation le 3 décembre 1968. Or le modèle 230 SL est le cabriolet fabriqué entre 1963 et fin 1966 quand son remplacement eu lieu avec la 250 SL. Deux possibilités : une importation d'Allemagne ou d'ailleurs en 1968, ou un garage qui l'acheta et roula avec ses plaques « garage ». Ce qui est sûr, c'est son numéro de série qui positionne sa fabrication en février 1966.

Cette 230 SL est équipée de la capote et du hard top de la troisième place optionnelle ainsi que de la boite de vitesses automatique. Fiables et performantes, les 230 SL représentent un jalon important dans l'histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60' !



Châssis
n°113 042 12 015584
Carte grise française

€ 20 000 / 25 000

310 1938 SIMCA Cinq Découvrable

N° de série 32149
Carte grise française

€ 7 000 / 9 000

L'année 1936 en France, c'est le Front Populaire, Léon Blum, la semaine de 40 heures et les congés payés. Dans le monde de l'automobile, une merveilleuse petite voiture voit le jour. La Simca Cinq est officiellement présentée le 10 mars 1936 à l'usine de Nanterre.

Il s'agit de la version française de la première Fiat 500 qui restera dans les annales comme la « Topolino ». C'est le génial Dante Giacosa qui est le « père » de cette voiture. L'ingénieur Giacosa, qui a fait toute sa carrière chez Fiat, est considéré comme l'un des plus importants concepteurs d'automobiles. Bien qu'étudiée et mise au point en Italie par Fiat, c'est la version française de SIMCA qui fut présentée en premier. Elle fut lancée en France près de trois mois avant sa présentation en Italie.

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

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

Lors de son lancement, il n'existait que la version coupé, mais dès le Salon de Paris 1936, une version « Luxe » découvrable avec finitions améliorées est présentée. La voiture est bien née avec ses suspensions avant indépendantes, ses freins hydrauliques et son équipement électrique en 12 volts. Elle a tout d'une grande! Unanimement reconnue comme très mignonne, fiable et confortable, cette jolie petite voiture fut un succès européen important. En 1937, une version camionnette vient compléter la gamme.

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

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

311 1980 CITROËN Méhari 4x4

N° de série : 00CE0017
Carte grise française

« Peut–être
la plus ancienne
du monde !!!!!! »

€ 15 000 / 18 000

Le lancement de la Méhari commença très mal ! La présentation a eu lieu à Deauville le 11 mai 1968. La France vivait quelques « évènements » qui ne sont pas passés inaperçus mais qui firent de ce lancement un non évènement.

Hors il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les ballades en plein air. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2cv. Disponible en 2 places on pouvait choisir en option la banquette arrière pour la transformer en 4 places. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une « Jeep » à la française.

En 1978, la méhari reçoit des freins avant à disques. En mai 1979, Citroën présente la Méhari 4x4, 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 «4x4 » s'arrête en 1983 après seulement environ 1300 exemplaires. Ce fut l'une des rares 4x4 à 4 roues indépendantes à pouvoir franchir des pentes jusqu'à 60 %.

L'exemplaire proposé porte le numéro 17. C'est un tout petit numéro, il s'agit peut-être de la plus ancienne du monde, c'est à vérifier mais la série à commencé 00CE0001. Il se présente en très bon état d'origine. C'est une quatre places sur la « carte grise », ce qui est rare, la plupart des Méhari 4x4 sont des deux places. La banquette arrière est présente. Son compteur indique une distance parcourue de 64 252 km. Elle a été immatriculée, pour la première fois, le 7 mars 1980.

Les Méhari sont parmi les Citroën les plus amusantes, la « 4x4 » représente la version la plus rare et la plus enviable. Celle-ci possède une très intéressante particularité…

312 1914 FORD T Runabout

La Ford T fut désignée voiture la plus importante du XXe siècle au terme d'un sondage international. Elle est la voiture américaine par excellence, la plus célèbre du monde. Ce sont plusieurs générations qui ont vécu avec ce monument de l'industrie mondiale. Pendant près de 20 ans, 15 millions d'exemplaires sont sortis des usines Ford entre 1908 et 1927.

Sa simplicité de construction, son endurance et sa fiabilité ont contribué à son image universellement reconnue de voiture « parfaite». Elle est généralement considérée comme la première voiture accessible au plus grand nombre, celle qui « mit l'Amérique sur des roues ».

Henri Ford a beaucoup innové pour la fabrication du modèle T : assemblage à la chaîne, réduction des coûts de production… Il avait la volonté qu'un de ses ouvriers puisse se payer une Ford.

C'est évidemment le modèle le moins rare du monde avec la Volkswagen « Coccinelle ». C'est le gage d'une voiture sérieuse et pour les collectionneurs, il faut savoir que toutes les pièces sont disponibles sans problème.

Le modèle présenté est une Ford T équipée de la plus sympathique carrosserie du catalogue : le Roadster ou runabout. Le moteur a été changé pour un plus moderne et plus pratique. En effet celui qui équipe notre voiture est équipé d'un démarreur et d'une pompe à eau, on peut le dater de 1926/1927.

Les Ford T très anciennes, avec le radiateur en laiton à pans coupés, sont les plus prisés des collectionneurs mais aussi les plus rares comme ce roadster. Les runabouts de 1914 sont les premiers à être proposés avec des portes. Les modèles 1915 ont un auvent différent. Notre modèle 1914 est donc caractérisé par la planche pare feu des plus anciennes versions avec les portes des suivantes. On peut donc considérer les voitures de cette année-là comme des modèles de transition et sont très rares.

Le numéro de série indiqué sur la carte grise, 3 509 362, correspond à une voiture de sortie de l'usine Ford en 1919. Le numéro de série d'une Ford T correspond au numéro du moteur. Mais si le moteur est changé, ce qui est très courant, alors le numéro de série du titre de circulation ne correspond plus à rien sauf dans le cas d'un moteur neuf qui est refrappé de l'ancien numéro. Il est donc probable que notre voiture possédait le moteur 3 509 362 lors de l'établissement de la carte grise de collection. C'est sans doute pour cette raison qu'elle porte un numéro de 1919 et en parlant d'une Ford T, c'est d'une très grande fréquence. Le dossier de cette voiture contient une facture qui montre un entretien récent concernant un rodage des soupapes ainsi qu'une réfection des bobines d'allumage. Le propriétaire nous confirme le très bon fonctionnement de cet exemplaire.

N° de série : 3509362
Carte grise collection

€ 17 000 / 22 000

313 1923 CITROËN 5HP Type C Cabriolet

Châssis n° 20.306
Carte grise française

C'est à l'excellent Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il était aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble beaucoup dans sa conception. Deux ans après la sortie de la première Citroën, le type A, remplacé en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C.

Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926. C'est dans une nouvelle usine de 7 hectares et située à Levallois que la plupart des 5HP sont sorties, cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation. En effet les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles.

En 1925, il y avait 5 000 agents Citroën en France, ce réseau était redoutablement efficace. Le succès commercial fut énorme, cette voiture souvent jaune était surnommée la « Citron ». La gamme « usine » des carrosseries disponibles étaient : la torpédo 2 places « cul de poule », la torpédo 3 places décalées en « faux trèfle » ou 3 places en « trèfle », le cabriolet 2 places appelé « Coupé docteur » et enfin la version utilitaire pour livraison surnommée la « boulangère ».

Les consommations d'essence et d'huile sont faibles, le coût d'entretien réduit à sa plus simple expression, l'équipement général est complet avec notamment une roue de secours avec pneu, phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à cet emblématique modèle de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60. Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite, rien n'a changé aujourd'hui !

Le modèle présenté est un cabriolet de 1924, c'est la version luxe de la gamme surnommée le « coupé docteur ». La finition haut de gamme comportait des boiseries intérieures, une capote étanche et des vitres latérales descendantes. Le tableau de bord est en aluminium et comporte un compteur, une montre et un ampèremètre. La jauge à essence, une Eureka pour 5 CV Citroën, se trouve sur le bouchon du réservoir. Les amortisseurs arrière sont présents et les phares sont des Cibié. Il n'y a qu'une seule

porte, du côté passager, de l'autre se trouve la roue de secours. Esthétiquement le pare-brise est positionné plus loin du radiateur ce qui allonge l'auvent et donne beaucoup d'allure comparativement aux versions torpédos. Onéreuse, c'est une version bien plus confortable et beaucoup plus rare que les petites torpédos. Avec les ailes plates, il s'agit d'un exemplaire de la première version. Totalement d'origine au niveau de sa carrosserie et des boiseries ainsi que de la sellerie intérieure.

Notre petite 5 HP appartient au même amateur depuis 1968, le précédent propriétaire datait de 1954. Il a de qui tenir puisque son grand père fut l'un des premier concessionnaire de la marque à Fontainebleau. A l'époque 1968/1970, elle fut simplement repeinte dans le très élégant bordeaux disponible au catalogue. C'était la teinte d'origine de cette voiture puisque l'intérieur est rouge et d'origine. La capote a aussi été refaite. Pour des raisons de confort les roues ont été changées, les jantes d'origine accompagnent la voiture. Très bien entretenue et régulièrement utilisée, cette 5 HP totalement conforme se présente dans sa jolie patine avec son intérieur très bien conservé et un fonctionnement sans reproche.

€ 11 000 / 14 000

314 1924 ROLLAND PILAIN Type RP 24

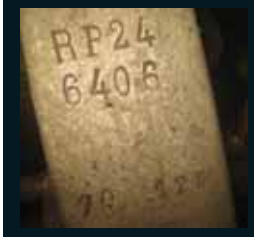
C'est à François Rolland, le financier, et à Emile Pilain, le technicien que l'on doit la création de la marque qui unit leurs deux noms dès 1905 à Tours. La construction des automobiles débuta en 1906. La marque participa à de très nombreuses compétitions et se battit un beau palmarès. Les innovations n'étaient pas en reste avec notamment dès 1914 l'apparition au grand prix de Lyon de freins à commande hydraulique !

Le type RP, cataloguée pour 10HP, fut fabriqué de 1913 à 1927 et une telle longévité n'est pas un hasard. La beauté de la voiture, la qualité de fabrication, le confort et la fiabilité sont les ingrédients du grand succès commercial du modèle RP. Le moteur de 1913 avait une cylindrée de 1847 cm3 qui passa en 1914 à 1925 cm3 pour ne plus bouger. Le vilebrequin est porté par trois paliers, le graissage est sous pression. La boîte à vitesses est à quatre rapports et MA. Les freins avant sur ce modèle furent adoptés en 1926.

En 1923, pour la première édition des 24 Heures du Mans, Rolland Pilain participa avec quatre voitures dont deux types RP. Toutes les voitures terminèrent, les deux RP à la 23e et 24e place. Durant cette période, des raids furent effectués pour montrer la robustesse et la fiabilité des voitures RP. En 1921 lors du raid de la Nationale 10 « Paris-Tours-Bordeaux-Biarritz » une 10 HP accomplit les 1 100 km sans problème en 18 heures. En 1923, une 10HP quitte Bordeaux pour un raid de 3 700 km à 55 km/h de moyenne à travers la France. Mais le plus impressionnant est le raid de 14 700 km réalisé entre fin 1924 et début 1925 avec deux voitures 10HP rigoureusement de série et sans préparation, à travers l'Afrique pour rallier l'Atlantique et la Mer Rouge !

C'est bien la démonstration la plus éclatante des qualités de robustesse et de fiabilité de ce modèle. La réputation des Rolland Pilain se résumait parfaitement bien dans le slogan de la marque : *« La voitures des As, l'As des voitures »*.

La voiture Rolland Pilain type RP de la vente a appartenu à une grande collection toulousaine. Elle est immatriculée en Haute-Garonne depuis 1955. Très bien conservée et parfaitement d'ori-



Châssis n° 6406
Carte grise française

Eligible pour
« Le Mans Classic »

gine, cette belle RP est le modèle le plus emblématique de la marque et le plus connu, c'est la 10HP. Sa carrosserie torpédo établie sur un empattement de trois mètres est confortable et très réussie. La sellerie d'origine est à conserver, tout comme les tapis de sol, la capote est toujours protégée par son cache. Elle est flanquée d'une roue de secours dans chaque aile avant. C'est une voiture qui a vraiment fière allure avec son beau radiateur et ses roues à rayons!

Le moteur est identifié par une plaque indiquant « type RP série 8 n° 6406 » et porte une frappe à froid « RP24 - 6046 » sur le support arrière droit. Il correspond donc bien au moteur d'origine qui équipe ce châssis depuis sa sortie d'usine.

Cette RP totalement intouchée et jamais restaurée est une excellente découverte qui ravira un amateur de belles voitures des années 20'.

€ 25 000 / 30 000

315 1922 RENAULT Type JM

C'est le 17 mars 1922 que la société anonyme des usines Renault est officiellement créée. Le type JM fut présenté cette même année en remplacement du type EU de 1917. Le moteur est un beau quatre cylindres de presque trois litres puisqu'il fait exactement 2814 cm3. La longue course du piston, 140 mm, apporte une souplesse dans la conduite qui permet de ne pas avoir à trop jouer avec la boîte à 4 rapports avant.

La gamme Renault de 1922 comprenait la petite 10 cv de 2,1 litres, la 12 cv de 2,8 litres, la 18 cv de 4,2 litres et la hors classe 40 cv de 9,1 litres. La 12 cv était donc dans la gamme moyenne au dessus de « la voiture de monsieur tout le monde ». Le haut de gamme était la 18 cv, l'exclusive 40 cv étant une voiture d'apparat ou pour le moins réservée à une élite souhaitant se démarquer.

La Renault JM de la vente est l'une des six survivantes connues et répertoriées sur les quelques 600 châssis fabriqués. On est donc bien en présence d'une voiture très rare.

Notre exemplaire est sorti des usines de Billancourt le 8 mars 1922. La carrosserie est une torpédo élégante et affiche une belle prestance de part ses dimensions et aussi par la couleur identique sur la caisse et les ailes. Les roues en 820x120 sont démontables et à raies bois, une roue de secours complète est positionnée sur le côté droit. Les phares sont d'excellente qualité puisqu'il s'agit de luxueux Blériot à fourche. La sellerie est en cuir vert avec la capote noire. Le moteur a été entièrement refait par les ateliers TMR en 2006. D'ailleurs il démarre facilement et tourne bien. Tout le circuit électrique a été révisé et des feux clignotants et stop ont été ajoutés. La peinture est récente. Les outils Renault sont présents ainsi que la clé spéciale pour les roues, le cric, etc,...

Le dossier comprend les factures de la réfection, diverses notices, la fiche de sortie d'usine et montre que tout correspond à l'origine de ce châssis, numéro du moteur, de la boîte de vitesses, celui du pont…, cette voiture est « matching numbers ».

Les belles voitures des années vingt ne sont pas si légion, les torpédos sont des voitures particulièrement agréables et conviviales. La puissance spécifique étant faible, il faut de la cylindrée pour se faire plaisir.

Cette très belle Renault est d'un modèle déjà rare à l'époque et encore plus aujourd'hui. Imposante, elle est une voiture de luxe qui peut compléter ou améliorer une belle collection.

N° série 102 071
Carte grise française

€ 18 000 / 22 000

316 1923 BERLIET 12 CV Type VH

Châssis n° 3964
Carte grise française

Eligible pour
« Le Mans Classic »

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

Parmi les engagés se trouvait une Berliet 12 CV du type VH portant le numéro 12, immatriculée 5456 C4 et pilotée par le suisse Edouard Probst et le français « Redon ». Dans le classement à la distance, cette voiture se comporta brillamment, terminant à la 19ème place, à égalité avec la Lorraine Dietrich B3/6 de Bloch-« Stalter ». Elle parcourut un total de 1519,056 km et apriori sans changer de pneus. Pour l'anecdote, cette Berliet termina devant la Bugatti pilotée par Louis Pichard et René Marie. IL y eut seulement 30 voitures classées.

Une autre Berliet 12 CV type VH avec le numéro 13 participait à cette même édition, pilotée par l'équipage Jacquot et Ribail, mais abandonna après 44 tours. Le numéro minéralogique 5456 C4 a été attribué dans le département du Rhône en 1923, l'autre Berliet portait le numéro 5455 C4, on peut donc supposer que c'est la marque qui participait officiellement.

La Berliet type VH est équipée d'un moteur de quatre cylindres de 2 617 cc. La course du piston assez longue, 130 mm, lui donne un couple intéressant et de bonnes reprises sans changer de vitesse. La boite comporte quatre rapports et la MA. Les jantes à voile plein sont des Michelin détachables avec des pneus à talons. Pour le Mans des roues à rayons furent montées, il s'agissait sans doute d'un supplément au catalogue.

La Berliet type VH est le seul modèle de la marque qui peut être appelé Berliet type « Le Mans ». Conforme au type qui participa à la mythique course d'endurance, cette Berliet VH est à ce titre éligible pour la prestigieuse commémoration « Le Mans Classic » organisée par Peter Auto et qui se tiendra les 6/7 et 8 juillet 2012.

L'exemplaire présenté est l'un des rares torpédos 12 cv type VH existants. Cette Berliet porte une robe rouge du plus bel effet avec sa sellerie noire. Spacieuse et confortable, elle se trouve en bon état de présentation et de fonctionnement.

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

€ 12 000 / 18 000

317 1929 BALLOT 8 cylindres Type RH3

L'activité des établissements Ballot débuta dès 1905 par la fabrication de moteurs marins et d'automobiles. Après la 1re guerre mondiale, Ballot se lance dans la construction d'une voiture de course et s'illustre dans de nombreuses compétitions et notamment aux 500 Miles d'Indianapolis ou au Grand Prix de l'ACF.

En 1922, Ballot lance sur le marché un très joli châssis connu sous le type 2 LT, pour 2 litres Tourisme. 1500 unités seront produites. Une version sportive apparaît fin 1924 sous la dénomination 2 LTS et qui sera vendue à 500 exemplaires.

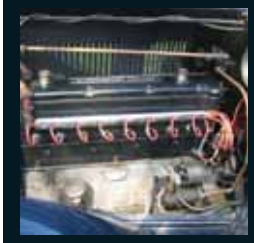
Ballot présente un nouveau modèle, la 8 cylindres Type RH, au Salon de Paris 1927. Le châssis repose sur des ressorts à lames semi-elliptiques freinés par des amortisseurs à friction. Les freins sur les quatre roues sont assistés par un servo Ballot-Dewandre à dépression et la direction à vis et écrou, très douce en marche, est d'une très grande précision. La pièce maîtresse est bien entendu le beau 8 cylindres en ligne de 2850 cc à un arbre à cames en tête commandé par arbre et pignons à taille hélicoïdale et son vilebrequin taillé dans la masse et équilibré statiquement et dynamiquement tourillonnant sur neuf paliers. Ballot a réuni les meilleures solutions pour obtenir un maximum de souplesse, de régularité et de silence. En 1929, le moteur passe à 3 litres et s'avère peu gourmand en essence. Il ne consomme que 13 à 15 litres aux 100 km. Mais la crise économique frappera Ballot.

Reprise par Hispano Suiza qui cherchait à se développer, la firme Ballot continuera ses fabrications avec un nouveau modèle. Le châssis de la Ballot RH3 associé au moteur Hispano Suiza de 4,5 litres donnera naissance au type HS26 dit la Junior.

Notre Ballot 8 cylindres est une voiture extrêmement rare et intéressante. Historiquement, c'est à Marseille qu'elle a été vendue neuve le 3 juillet 1929 à un certain Monsieur Mollaret. Il s'agissait d'un type RH. Cela explique parfaitement que notre châssis ait été carrossé localement par les établissements Montel. Le 29 décembre 1932, notre châssis est de nouveau réceptionné par le service des Mines après modification par l'usine en RH3. C'est monsieur Gautruche, lui aussi de Marseille, qui est le second propriétaire. Avant ou pendant la guerre, elle est abandonnée dans un hôtel près de Lyon à Lozanne. C'est le 7 juin 1966 que l'actuel propriétaire s'en porte acquéreur, la voiture portait toujours sa première immatriculation phocéenne. La voiture est assez complète et bien conservée.

Le choix de monsieur Mollaret s'est porté sur une superbe berline souple type Weymann. Le principal avantage d'une carrosserie souple est évidemment son poids qui ne grève pas les performances du châssis.

Le dessin de cette carrosserie est d'un équilibre fantastique. Il présente un très long capot qui recule le pare brise loin sur le châssis. Le rapport hauteur de vitre sur hauteur de porte est



Châssis n° 6211
Carte grise française

avantageux et rend la ligne élancée. Cette carrosserie est à rapprocher de la berline Gangloff sur châssis Rolls Royce Phantom II que nous avons vendu en 2006. Le dessin des ailes est classique et très réussi. Une malle arrière amovible permet de voyager avec ses affaires.

A l'intérieur, le tableau de bord est très complet avec compteur, compte-tours, montre, pression d'huile, niveau d'essence et ampèremètre. Il s'agit d'une berline simple sans la séparation chauffeur, c'est une voiture plutôt familiale et pas du tout formelle.

Le propriétaire va entreprendre une restauration longue et fastidieuse qui l'emmènera jusqu'en 1976. Il utilise la voiture régulièrement et en 1995 procèdera à une réfection du moteur. Il effectuera aussi des travaux de fiabilisation avec notamment : amélioration de la circulation d'huile et augmentation du débit de la pompe à huile. La culasse est modifiée pour accepter l'essence sans plomb. Depuis cette réfection, le moteur a parcouru 2 000 km.

Il est à noter que lorsque la voiture a été découverte, il y avait une roue de secours à l'arrière. Le capot était moins surchargé et paraissait encore plus long. C'est lors de la restauration que deux roues de secours ont été positionnées dans les ailes avant. A notre sens, la voiture est plus élégante, plus sport avec la roue de secours derrière la malle. Mais ce n'est qu'une affaire de goût.

Parmi les utilisateurs de ce modèle, on trouve le célèbre homme de lettres et peintre Maurice Vlaminck. Amateur de vitesse, il l'utilisait beaucoup et allait très vite. Dans une interview, parlant de sa Ballot, il dit : « Ce matin, j'ai pris le petit déjeuner à Bordeaux à 500 km de chez moi, j'ai mis six heures pour rentrer. Je regarde le compteur kilométrique de ma voiture, il marque 45 000 km. Un peu plus du tour de la terre en quelques mois. La terre est devenue trop petite, bien trop petite ! »

La Ballot 8 cylindres est sans conteste une voiture de grande classe pour connaisseur ou amateur averti. Une Hispano Suiza est comme notre Ballot, les deux ont un moteur avec arbre à cames en têtes. Si l'Hispano a une cylindrée supérieure, Notre Ballot a deux cylindres de plus.

C'est une rareté absolue, très peu d'exemplaires sont connus comme ayant survécu. Cette berline est légère et d'une élégance incroyable. Après avoir passé 46 ans entre les mains du même passionné, elle est enfin disponible. C'est peut être la première fois qu'une 8 cylindres Ballot est proposée aux enchères.

€ 50 000 / 60 000

318 1900 DE DION BOUTON Type E « Vis-à-vis »

Brevetée en juin 1899 et présentée au Salon de la même année, la première voiturette à pétrole De Dion et Bouton remportera un énorme succès. Elle peut être considérée comme la première voiture française fabriquée en série. Il s'agissait, pour la marque, d'une belle évolution après sa période « vapeur » suivie des tricycles et quadricycles à pétrole. La marque du Comte était très innovante du point de vue de la mécanique ; son révolutionnaire petit moteur permettait de hauts régimes et donnait un excellent rendement. Il permit à des centaines marques de pouvoir lancer leur fabrication parmi lesquelles Delage ou Renault qui existe toujours !

Les voiturettes De Dion de cette époque possèdent un moteur positionné transversalement à l'arrière. Le châssis tubulaire est très léger. La transmission se fait par un pont suspendu type De Dion. Ce système de transmission a été breveté en 1896. Il était constitué par un corps principal contenant les engrenages et accroché au châssis, la transmission finale s'effectuant par des demi- arbres. Le principal avantage n'était pas négligeable puisque toute la partie lourde du pont se retrouvait au-dessus des suspensions réduisant ainsi les masses dites « non suspendues » comme dans le cas des ponts rigides. Le principal avantage de ce système est bien sûr l'amélioration de la tenue de route. La boite de vitesses est aussi innovante dans la mesure où elle est commandée par un embrayage à main, on met la vitesse et la voiture avance, l'embrayage se faisant en même temps et automatiquement. Le tout avec une simplicité et une qualité de construction incroyable.

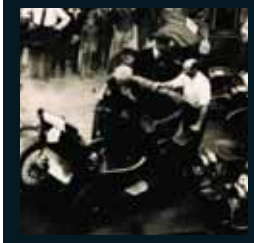
Ces voiturettes sont vaillantes, fiables et amusantes, de plus les Vis-à-vis de Dion sont dotés d'une très bonne réputation en terme de fiabilité et d'un énorme « capital sympathie ».

Le modèle présenté est l'exemplaire n° 442 du type E, le second modèle du vis-à-vis qui suivait la première version, le type D. Si les type D sont considérés comme étant de 1899/1900 ; tous les types E sont de 1900 puisque le modèle suivant, le type G, est homologué et fabriqué à la fin de cette même année.

Tous les vis-à-vis ont le frein principal sur le différentiel. Le type D a un frein secondaire en sortie de boîte de vitesses et la commande du changement de vitesse s'opère par un petit volant. Le type E possède des freins secondaires dans les roues arrière et la commande des vitesses s'effectue avec un levier simple comme sur les modèles suivants. Le type D et E ainsi que les premiers exemplaires du type G possèdent des roues montées avec des billes. Dans le cas des deux premiers modèles, le moteur est un 3,5 cv. Le type G, le type le plus fabriqué, est équipé d'un 4,5 cv tandis que le type L, le dernier modèle, est motorisé par un 6 cv.

Notre exemplaire n'a connu que deux familles propriétaires depuis 1946. C'est à cette époque qu'il fut restauré. Le moteur a été changé pour un 6 cv à une époque inconnue mais certainement avant la seconde guerre mondiale. Il était déjà installé quand il fut récupéré. Cette modification est très fréquente sur les vis-à-vis. Le changement du moteur permet d'avoir un gain de puissance non négligeable qui améliore grandement l'agrément de conduite, notamment dans les côtes. Un moteur De Dion Bouton de 3,5 cv conforme au type E n'est pas très difficile à trouver pour qui le souhaite. L'usine elle-même, dans son dernier modèle, équipait le vis-à-vis d'un moteur 6 cv. Le carburateur De Dion est par contre du bon modèle. La boîte de vitesses de cette voiturette porte le numéro 1207 et comporte une marche arrière. Il est dommage que le système de freinage des roues arrière soit absent, mais c'est un moindre mal puisqu'il ne s'agit pas du frein principal qui est présent et agit sur le différentiel. Les petits « soufflets » de cardans en cuir sont d'origine et marqués au fer de la marque, c'est suffisamment rare pour être souligné.

En ce qui concerne la carrosserie, à part le petit capot arrière refait en isorel, elle est d'origine y compris les ailes en bois. Il s'agit d'un modèle



N° de série : 442
A immatriculer
en collection

Luxe avec le baquet arrière tôlé. La sellerie est d'origine en cuir pour le dossier arrière contrairement au coussin. L'éclairage est assuré par une grosse lanterne à l'avant en tôle.

Des travaux très récents concernant l'entretien ont été effectués sur cette voiturette. On peut citer la révision de l'allumage, des soupapes, de la pompe à eau et un graissage général sans oublier le changement des pneus et des chambres à air.

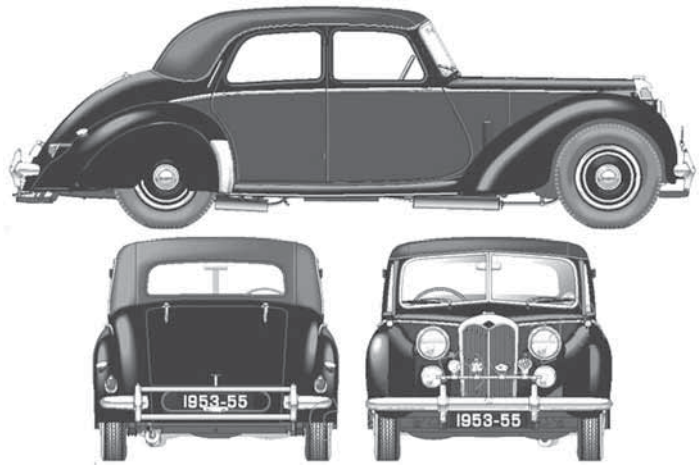
Ce vis-à-vis De Dion Bouton est très émouvant par son état général joliment patiné par les années. Entré dans le domaine de la collection dès l'immédiat après-guerre, il a participé aux premières manifestations organisées en France et réservées aux voitures anciennes. Après sa restauration, il fut utilisé et conservé dans un château en Normandie pendant plus de cinquante ans.

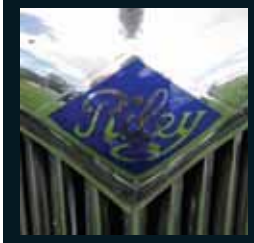
Membre fondateur et instigateur de l'Automobile Club de France, le marquis de Dion a été l'une des figures les plus marquantes des débuts de l'automobile. L'ACF est le premier Automobile Club du monde à avoir été fondé en 1895. Dans le Hall d'entrée, place de la Concorde à Paris, c'est un vis-à-vis de Dion Bouton qui accueille les sociétaires et les visiteurs.

La première voiturette à pétrole De Dion Bouton a connu quatre modèles qui sont les types D, E, G et L fabriqués entre 1899 et 1902. A ce titre ils sont bien sûr éligibles aux manifestations réservées aux véhicules strictement d'avant 1905 comme le magnifique « Tour du Léman » en Suisse ou l'extraordinaire et très prestigieux « London to Brighton » en Grande-Bretagne.

€ 50 000 / 80 000

319 1955 RILEY RME 1,5 Liter





Châssis n° 23889
Titre de circulation communautaire

Riley, fondée en 1898, s'est bâti une solide réputation de constructeur de voiture sportive dans les années 30' avec notamment l'emblématique Riley IMP. En 1938 elle entre dans le giron de William Morris fabriquant des MG.

Les Riley RM représentent les dernières voitures de cette grande marque fabriquées entre 1945 et 1957. La gamme comprenait des modèles se déclinant entre les lettres A et H en fonction des années, du moteur et de la carrosserie.

Présentée en 1945, la RM était une voiture réussie alliant une tenue de route de voiture de sport et le confort nécessaire à une routière. En fait, notre Riley RME était le dernier modèle de la berline quatre portes équipée du moteur 1500cc. Elle fut donc fabriquée entre la fin 1952 et 1955 et avait remplacé le type RMA.

La production totale des modèles RM A à F a été d'approximativement 23000 exemplaires parmi lesquels on trouve environ 500 Roadsters type RMC et quelques 500 Cabriolets type RMD, ce qui laisse environ 22 000 Berlines. La dernière série, la RMH, a compté quelques 5 000 voitures.

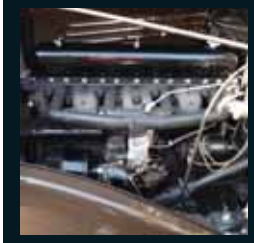
Dans les années 60, beaucoup de voitures Riley RM roulaient encore et les pièces détachées commençaient à s'épuiser. Les propriétaires avaient des difficultés à maintenir un entretien normal. C'est alors que deux amateurs eurent l'idée en 1969 de fonder un club. Aujourd'hui, il compte 1700 membres à travers le monde. Ce chiffre énorme montre bien que ces voitures roulent toujours. D'ailleurs, il est fréquent d'en voir encore rouler en Angleterre comme une voiture « normale ». La fiabilité n'est donc plus à démontrer. Sans être un foudre de guerre, c'est une voiture qui roule très correctement.

Notre exemplaire porte la référence RME dans son numéro de série et le type RMA dans son numéro de moteur, ce qui est tout à fait normal. Sa carrosserie est typique des années 50'. Sa finition de qualité est évidemment très british incluant boiseries et cuir d'origine.

Berline classieuse, intéressante et amusante, elle est rare sur notre continent.

€ 10 000 / 15 000

320 1934 BUICK Eight Série 50 Sport Coupé



N° série : 2 715 794
Carte grise française
de collection

Les Buick 1934 étaient cataloguée sous forme de « Série » variant de 40 à 60 par dizaine plus 90. Les principales différences sont l'empattement et la cylindrée du moteur. La Série 50 avait un empattement de 119 pouces soit 3,02 m et un moteur huit cylindres avec soupapes en têtes de 235,3 pouces cube soit 3 854 cc. Ce dernier développe environ 90 cv.

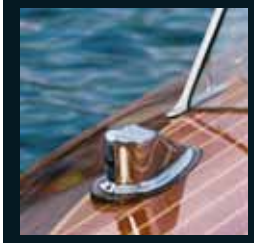
L'exemplaire présenté est un exceptionnel Rumbleseat Sport Coupe, autrement dit un coupé deux portes avec siège additionnel dans la partie arrière. Le Modèle « Série 50 » avec cette carrosserie a été fabriqué à seulement 1 192 exemplaires alors que la production totale de Buick pour l'année 1934 s'est élevée à 71 029 voitures. Notre Buick est donc bien une rareté qui représente 1,68% de la production de l'année.

A l'époque, le stylisme automobile américain fait école et devient une référence qui s'exporte vers l'Europe. La grande nouveauté sur le plan du design pour les Buick 1934 sur l'année précédente est la calandre qui s'incline. La ligne sportive et élancée de notre Buick est très belle. Avec ses deux roues de secours, elle a réellement beaucoup d'allure.

Cet engin peu courant sur notre territoire comme dans le monde se présente dans un état général très satisfaisant. La sellerie est en bon état d'origine. La peinture et les chromes sont en bon état. L'électricité, les freins et la mécanique ont été révisés récemment. Le propriétaire nous confirme que cette Buick présente une excellente fiabilité. Le démarrage s'est effectué au quart de tour et l'essai a été très concluant.

€ 18 000 / 25 000

321 1936 SWISS CRAFT Runabout Touring



Numéro : 547
Chantier : Faul

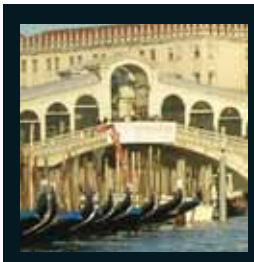
Pays : Suisse
Dimensions :
6,00 x 1,85m
Poids : 1 200 kg
Construction : Bois

Moteur : Universal
4cyl, 70 CV

Le chantier Faul, célèbre constructeur Suisse Allemand de canots automobiles de marque Swiss Craft a longtemps été le principal concurrent de Chris Craft.
Le chantier a été connu par la qualité de ses fabrications. La sélection des bois utilisés s'adaptait à chaque client.
Leurs soins du détail leur permit rapidement d`avoir une clientèle exigeante leur permettant ainsi d'agrandir leur production jusqu'à des unités de 45 pieds.
Le chantier est toujours en activité et restaure les anciens canots.
Le bateau présenté est un runabout en très bon état, prêt à la navigation.

€ 29 000 / 34 000

322 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 cm^3 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

323 1969 RIVA Olympic

N° de série 32149
Carte grise française

Ce runabout est le dernier né des mono-moteurs de construction bois succédant au Super Florida.
Il concilie luxe et clacissisme avec son pare brise panoramique et une carène permettant la navigation tant sur lac que sur mer en toute sérénité. Il est équipé de son moteur V8 de 220 Cv
Ce modèle a été seulement construit en 274 exemplaires de 1969 à 1980.
Poids : 1 300 kg / Longeur : 6,55 m / Largeur : 2,25 m
Vitesse : 71 km/h
Ce bateau a été entièrement restauré avec une révision mécanique complète en 2008.
Les fonds sont neufs, ainsi que la peinture. Tout a été refait : Flanc de la cale / Vernis / Chrome / Sellerie ....
Ce bateau est vendu sur son ber.
Une occasion unique pour naviguer en toute quiétude en famille avec un bateau extrêmement fiable, passant bien la vague.

€ 50 000 / 70 000

D'autres canots automobiles de collection
inscrits tardivement
seront présentés à la fin de la vente

324 1934 SANDFORD 1100 « Quad »

La grande famille des cyclecars, se compose des véhicules à 3 roues et à 4 roues. Les véhicules 3 roues sont appelés « tricyclecars». En France, le plus célèbre reste celui créé par Stuart Malcolm Sandford. Cet anglais d'origine a débuté sa carrière en pilotant des Morgan 3 roues mais aussi en les vendant dans son show room parisien. Jusqu'au jour où il décida de se lancer dans la fabrication d'un nouveau modèle plus efficace, en 1923, équipé d'un moteur Ruby à 4 cylindres. Fabriqués et développés par Godefroy et Levèque pour les cyclecars, ces moteurs remportaient de vifs succès chez beaucoup de constructeurs. Le Sandford est de l'avis de beaucoup de spécialistes, le plus agréable et le plus beau des « 3 roues ».

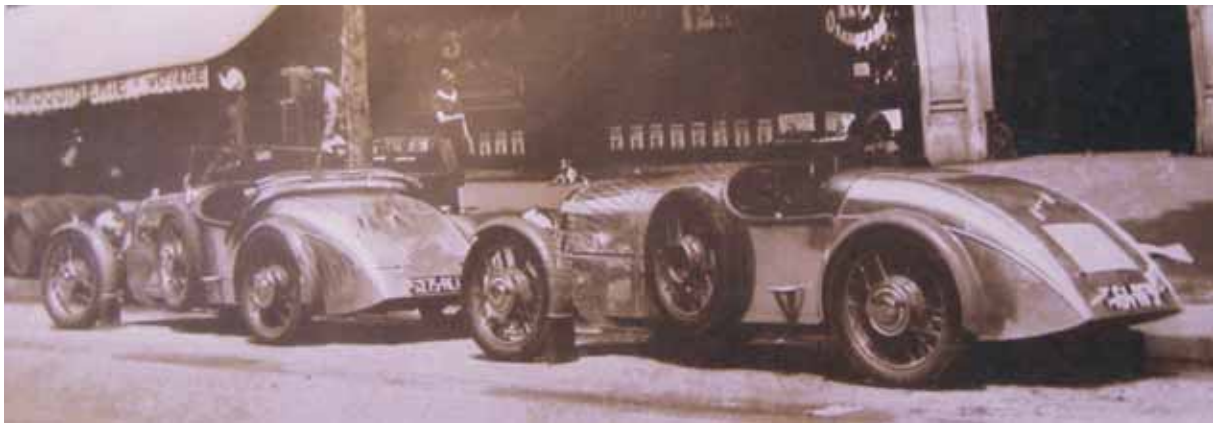
En 1934, Sandford décide de compléter sa gamme avec un 4 roues. Techniquement il est très évolué avec notamment l'indépendance des suspensions avant et arrière. Le châssis est tubulaire « indéformable » avec la plupart des tubes assemblés par des brides. La boîte de vitesses comporte une marche arrière. La direction est très directe mais bien étudiée, la finition est de grande qualité. Le pont arrière est accroché au châssis et la transmission finale se fait par des demi cardans. Le moteur est le même Ruby à soupapes en tête de 1 100 cc que dans les tricyclecars de la marque.

Le prix prohibitif du Sandford type Quad a grandement participé à la rareté du modèle. Malgré la publicité de la marque qui annonçait « *c'est cher dit-on ! Le bon marché coûte beaucoup plus cher !* ».

Le Sandford Quad à moteur Ruby présenté est l'un des trois connus. Un exemplaire restauré et utilisé se trouve dans la Collection Schlumpf - Musée de Mulhouse. Il existe aussi un Quad avec un moteur Ford et un autre avec un moteur Flat Twin.

Notre Quad possède toujours son moteur d'origine. La carrosserie est aussi d'origine en aluminium, c'est un superbe roadster surbaissé. Quelque soit l'angle de vision, la ligne racée est à la fois élégante, sportive et agressive. Un petit pare-brise protège les deux occupants. Complet, ce Sandford possède sa capote. L'éclairage est assuré par deux très beaux phares Magondeaux, assistés par des longues portées Cibié. Cet ensemble s'adapte bien à l'image de la voiture.

Une fois installé à bord, derrière le volant souple à 4 branches, on découvre un tableau de bord complet avec compteur, compte-tours, montre, ampèremètre et pression d'huile. Les pédales en aluminium coulé sont frappées du S ! Le court levier de vitesses tombe très bien sous la main.



La position de conduite est confortable. L'impression de vitesse est présente même à l'arrêt, dès que le moteur tourne !

Cet engin peu commun a été entièrement restauré. La sellerie a été refaite en cuir havane, la peinture arbore un bleu nuit très profond. À cette occasion, et pour des raisons pratiques, une portière a été installée. Le faisceau électrique est neuf. Les pneus sont récents et le moteur vient d'être entièrement refait, il est à roder. Très bien réglé, il démarre facilement et prend vite ses tours.

Historiquement, on ne connaît pas encore le premier propriétaire mais celui de 1937 est identifié. Il habitait à Sannois en Seine-et-Oise. Le suivant est l'actuel détenteur. Il est donc probable que ce Quad n'ait connu que trois propriétaires depuis sa sortie d'usine.

Notre Sandford Quad à moteur Ruby, est sans doute le plus beau des deux, appartenant à des propriétaires privés. En superbe état général, c'est une rareté absolue avec une ligne incroyable. C'est bien plus qu'une voiture, car comme l'annonçait la réclame de l'époque « *Sandford, c'est l'Avion de la Route* ».

Numéro de série : 3060
Carte grise française

Châssis tubulaire
Suspension par 4 roues indépendantes
Direction à crémaillère
Freins à tambour, commande mécanique
Roues à rayons interchangeables
Poids environ 600 kg

Moteur : marque Ruby,
4 cylindres en ligne,
1 100 cc, soupapes en tête
Puissance : 36 cv

Carrosserie :
biplace sport
en aluminium

€ 70 000 / 85 000

325 1949 PEUGEOT 202 BH

Peugeot présente le modèle « 202 » en janvier 1938. C'est la nouvelle 6 cv, catégorie très convoitée. En fait, elle est une réduction du modèle « 402 ». Sa lignée « fuseau » a marqué les esprits. La mécanique est moderne avec un moteur de 1 133 cc à soupapes en tête. La suspension est assurée à l'avant par des barres de torsion et des triangles. Avec un empattement de 2, 45 m, 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'ACF a montré une consommation moyenne de 7,03 litres. Avec la guerre, les fabrications sont stoppées. A la reprise en 1946, c'est la 202 qui est remise en production. Jusqu'en 1949, c'est même le seul modèle de Peugeot. Le dernier exemplaire sort des chaines en juillet 1949 pour laisser la place à la 203.

La Peugeot 202 de la vente est un des derniers exemplaires fabriqués. L'intérieur a été refait et se présente en bon état. La carrosserie est saine. Une remise en route sera nécessaire, cette 202 n'a pas servi depuis 4 ans. Sa ligne originale ne laisse personne indifférent, c'est le premier et unique modèle de Peugeot d'après-guerre.

Châssis n° 1 036 808
Carte grise française

€ 2 000 / 4 000

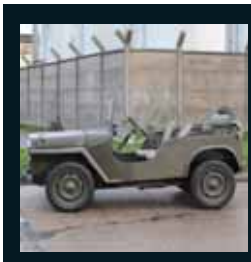
326 1967 CITROËN « Mini Jeep » MF (Martinez Frères)

Fin 1967, les Frères Martinez présentent une Citroën 2 CV assez spéciale. Sur une plateforme raccourcie, ils ont étudié et conçu une voiture très originale qui reprenait la forme générale de la Jeep Willys. La Jeep est le symbole de la victoire, un mythe, une icône.

Cette Martinez Frères correspond à une attente : la voiture de loisirs. Basés au Plan de Grasse sur la cote d'Azur, les Etablissements Martinez vont acquérir une petite notoriété avec cette voiture baptisée Mini Jeep.

La production sera avortée avec la sortie de la Méhari quelques mois plus tard. On peut presque considérer la « Mini Jeep » MF comme la maman de la Méhari, même s'il est envisageable de penser qu'elles ne se connaissaient pas. Sans pouvoir être précis, la production a dû atteindre un chiffre compris entre 20 et 40 exemplaires. Il en resterait une petite dizaine.

Notre exemplaire appartient à un amateur de Citroën. Il possède sa Mini Jeep depuis 1975. Il ajoute que c'est une petite voiture extrêmement attachante. Cette Martinez est dans un très bon état général de présentation et de fonctionnement. La capote est présente avec ses arceaux. Les portières métalliques et amovibles accompagnent la voiture et sont d'origine. Avec sa couleur kaki, son pare brise rabattable et sa forme générale, il est clair que c'est une 2 cv très spéciale, rare et originale. Les amateurs de Citroën ne s'y tromperont pas. C'est une vraie 2 cv mais elle n'est pas comme les autres.



Châssis n° 1327676
Carte grise française

€ 9 000 / 11 000

327 1962 ALFA ROMEO 2600 Spider

Après la fin des hostilités et comme la plupart des constructeurs européens, Alfa Romeo se remet au travail. C'est le modèle 6C 2500, mis au point juste avant la guerre, qui est au catalogue.

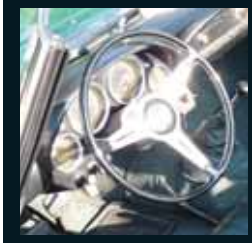
Onéreux et élitiste, ce superbe châssis devait céder sa place au renouveau de la marque qui passait par une radicale modernisation de la conception même des voitures.

Le modèle 1900 va insuffler une certaine démocratisation de la marque. C'est la première Alfa avec un moteur 4 cylindres double ACT et caisse autoporteuse. S'en suivra toute une déclinaison de modèles avec la même base mécanique.

En 1962, Alfa Romeo décide de se repositionner dans le haut de gamme. La mise au point d'un tout nouveau moteur à 6 cylindres de 2600 cc et double ACT permet à la marque de renouer avec son prestigieux passé. Le lancement de cette nouvelle voiture se produit au Salon de Genève 1962. Disponible en berline, en coupé ou en cabriolet, la gamme est complète. Le cabriolet, baptisé 2600 Spider, est dû au crayon de la Carrozzeria Touring tandis que le coupé sort de chez Bertone.

Le modèle proposé est particulièrement original en arborant une rarissime robe verte. Le moteur est équipé de trois carburateurs et développe la bagatelle de 145 cv. La ligne est élégante, tendue et ne présente pas de surcharges inutiles. Aussi belle capotée que décapotée, le Spider 2600 est une voiture à part dans l'histoire de la marque en étant notamment le dernier 6 cylindres en ligne. Avec 1 220 kg et 200 km/h, les prestations routières sont d'un excellent niveau en ce début des années 60.

Excessivement onéreuse, cette belle Alfa Romeo n'a pas rencontré un grand succès commercial et seuls 2 253 exemplaires ont été fabriqués. Cette voiture élégante et raffinée a été restaurée. Son intérieur est en cuir. Notre 2600 Spider vient de subir des très récents travaux de mise au point. Icône des « sixties », c'est la voiture des V.I.P. de l'époque et le symbole la douceur de vivre à l'italienne : la « *Dolce Vita* » !



N° de châssis : 191264

Carte grise française

La *Dolce Vita*

Icône emblématique du cabriolet italien

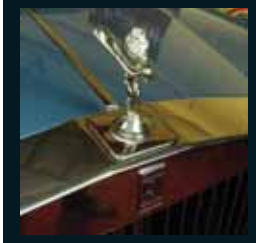
Superbe Design by Touring

Moteur 6 cylindres 2ACT

Modèle très rare

€ 30 000 / 40 000

328 1986 ROLLS ROYCE Silver Spirit



Châssis n°
SCAZS0008GCX14721
Carte grise française

C'est en 1980, que la Rolls Royce Silver Spirit fait son apparition afin de remplacer la célébrissime Silver Shadow. C'est une voiture entièrement nouvelle avec des améliorations à tous les niveaux.

L'exemplaire de la vente a été vendu neuf en France par l'intermédiaire de l'importateur de Levallois Perret la « Franco Britannique ». Il se présente dans une très élégante couleur bleue métallisée avec pavillon recouvert de vinyl bleu légèrement plus foncé.

L'habitacle est traité avec des boiseries précieuses sombres, associé à un cuir bleu du plus bel effet avec ses moquettes dans un ton plus soutenu.

Il faut noter que la voiture devait être, à l'origine conduite par un chauffeur et son propriétaire de temps en temps. C'est en effet l'explication la plus logique pour justifier de la présence d'un téléphone à l'arrière et d'un autre à l'avant.

Avec seulement 78 000 km, certains amateurs peuvent considérer que la voiture est à peine rodée. Dans un très bel état général de présentation et de fonctionnement, cette Silver Spirit est une voiture très souple et très agréable, un must à l'anglaise.

L'ambiance intérieure n'est que luxe, calme et volupté. Les voyages au long court prennent immédiatement une autre dimension dans ce vaisseau amiral

€ 8 000 / 10 000

329 1985 FERRARI Mondial Quattrovalvole

Châssis
n°ZFFLD14B000054585
Carte grise française

Ferrari a présenté sa première voiture équipée d'un V8 avec carrosserie 2+2 en 1973, il s'agissait de la Ferrari Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. 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 Mondial. 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 et reste 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 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. Le ton sur ton lui va très bien. Suite à une casse à 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.

Depuis 1990, trois amateurs se sont partagés la propriété de cette Mondial, l'actuel depuis 15 ans. Notre Mondial est un coupé dont le compteur affichait 75 044 km en 1994 et affiche 81 700 km aujourd'hui.

Cette Ferrari est un modèle intéressant avec une « robe » signée Pininfarina. La voiture fonctionne correctement, il sera sage de prévoir une révision. Symbole d'une époque, le dessin de carrosserie a fêté ses trente ans mais n'a pas pris une ride.

€ 18 000 / 22 000

330 1973 CITROËN 2CV "évocation Barbot"

Construite à l'unité entre 1951 et 1953, la 2 CV Barbot portera au plus haut les couleurs de Citroën et de la 2 CV. Créée par un ingénieur en physique-chimie et pilotée par un jeune surdoué (Jean Vinatier), la barquette fera couler beaucoup d'encre.

Raccourci de 25 cm par rapport à la 2CV d'origine, chaque élément composant la barquette devra être ajusté, adapté ou refabriqué. Seules les ailes seront conservées d'origine, hormis l'intégration des phares dans les ailes. Elle arrivera victorieuse au Bol d'Or de 1953, en pulvérisant le record sur 24 heures. Le modèle proposé est une évocation de cette célèbre Barbot. La transformation a été réalisé en 2011, la mécanique a été refaite complètement, les freins, les pneus, la peinture et la capote sont neufs.

Carte grise française

€ 12 000 / 18 000

331 1986 JAGUAR XJ-SC « Targa »

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. 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 peut recevoir le nouveau moteur Jaguar six cylindres de 3,6 litres. Cette même année, une nouvelle carrosserie vient compléter le catalogue. Il s'agit d'un cabriolet avec arceau de sécurité, autrement dit : une Targa. Avec cette carrosserie, les deux places arrière sont éliminées et jusqu'en 1987, la boite de vitesses automatique n'est pas disponible.

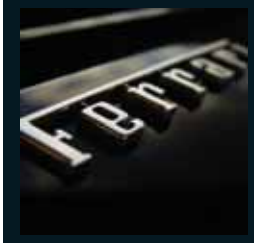
Le modèle présenté correspond en tout point à cette dernière version. Notre XJ-SC est équipée d'une boite 5 Getrag avec le moteur six cylindres de 3,6 litres. Cette version ouverte permet de prendre du plaisir en toute sécurité grâce à cet arceau.

Le contrôle technique indique quelques réglages à faire et un excellent freinage et une très bonne suspension. Aucune trace de corrosion n'est mentionnée dans ce rapport. Elle se trouve globalement en très bon état de présentation et de fonctionnement. L'habitacle tout en cuir crème est très beau. Modèle intéressant, il est rare d'en rencontrer.

Châssis n° SAJJNACC8CC126250
Carte grise française

€ 10 000 / 12 000

332 1987 FERRARI 412



Châssis n°
ZFFYD25B000071925
Carte grise française

La Ferrari 412 est l'aboutissement du modèle 365 GTC4 2+2 et est présentée fin 1972. Cette dernière remplaçait la 365 GT 2+2 qui succédait à la 330 GT 2+2. Cette dernière tenait son origine de la 250 GT 2+2. En fait, voilà retracé en quelques mots la genèse des Ferrari 2+2 avec moteur V12.

La 412 qui apparaît en 1985 est la dernière version du modèle 1973. Entre temps les versions 400 et 400i se sont succédées. La carrière de la 412 prend fin en 1989 après 539 exemplaires.

Les Ferrari 412 sont, comme ses sœurs, de vraies autoroutières qui permettent de voyager dans un grand confort. Son design anguleux est dû à Pininfarina et fleure bon les années 70. Le dessin de carrosserie a très bien vieilli et ces Ferrari sont maintenant considérées comme de vraies classiques.

L'exemplaire présenté a l'énorme avantage de posséder une boîte manuelle à cinq rapports, ce qui est peu fréquent. Classiquement argent métallisé avec l'intérieur en cuir fauve, cette 412 se présente en très bon état général. Le propriétaire nous confirme que : « les pneus sont en bon état à l'avant et neufs à l'arrière. L'entretien a été régulièrement fait depuis sa sortie d'usine en 1987. La voiture a toujours été dans un garage, absolument aucune rouille. Elle affiche 130 000 km environ ». Ce kilométrage, après 25 ans, n'est absolument pas exagéré.

Avec une fabrication contenue et une boite manuelle, notre exemplaire en bon état de présentation et de fonctionnement est une rare opportunité.

Les Ferrari de la lignée « 400 » sont très abordables pour une Ferrari V12, certains disent qu'elles sont largement sous cotées. Ce qui est sûr c'est qu'elles permettent de se faire plaisir.

€ 15 000 / 20 000

333 1960 CITROËN DS 19 Prestige

La Citroën DS est lancée au Salon de Paris en octobre 1955. Révolutionnaire, elle est un concentré de technologie innovante. Elle prend très vite l'ascendant sur ses concurrents, mais en avait-elle réellement ? Son confort, sa tenue de route, sa commande de boite et son freinage avaient des années d'avance sur les autres marques, toutes très conventionnelles.

En octobre 1958 et pour répondre à une demande, la firme aux chevrons propose une version très haut de gamme : la Prestige. Ce modèle est réservé aux VIP et aux personnalités du privé ou du public. La principale différence avec le modèle conventionnel est la cloison vitrée de séparation entre les passagers arrière et le chauffeur. C'est Henri Chapron, le carrossier de Levallois qui se charge en sous-traitance de réaliser à la main cet aménagement.

Ce modèle très spécial sera au catalogue de la marque de 1959 à 1974. Plus rare qu'un cabriolet, la Prestige n'a pas fait un très gros score en terme de vente. Il est probable que la production totale n'a pas dépassé les 500 exemplaires. Sur la période, cela donne 30 exemplaires fabriqués par an.

Notre Prestige est de janvier 1960. Les ailes avant possèdent donc les fameux « cendriers », cette grille caractéristique des millésimes 60, 61 et 62. Ces grilles servaient à améliorer le refroidissement mais seront rapidement supprimés. Cette date positionne notre Prestige parmi les tous premiers exemplaires construits. Il est déjà rare de voir une Prestige, mais se retrouver en présence avec un des premiers exemplaires c'est comme le Saint Graal.

Repeinte il y a quelques années, cette Prestige « cendriers » est tout de noir vêtue. L'intérieur a été entièrement refait. La banquette avant est en cuir noir pour le chauffeur. Le compartiment arrière est traité en tissus gris. Assemblage de couleur et de matériaux différents comme sur les voitures formelles d'avant guerre. La mécanique et l'hydraulique ont été refaits à neuf.

Très saine depuis l'origine, notre DS 19 Prestige se présente dans un superbe état général et fonctionne très bien. S'il existe des DS « introuvables », à n'en pas douter, les « Prestige » de première génération appartiennent à cette catégorie. Nous vous offrons la chance de gagner immédiatement de nombreuses années de recherche.

Châssis n°40 001 527
Carte grise française

Modèle très prestigieux.

Voiture de maître, VIP

Version très rare,

Finitions Chapron
à la main
Moins de 500 ex.

Une des plus anciennes
au monde.

Millésime 1960
avec ailes « cendriers »

Très bon état

€ 35 000 / 45 000

334 1977 PORSCHE 911 Coupe 2,7

n° de série :
911 7 3 01964
n° moteur 6170214
Carte grise française

Le 12 septembre 1963 au Salon automobile de Francfort, c'est le point de départ de l'histoire des Porsche 911. Le type 901 est dévoilé. Peugeot est menaçant avec le nom de ce modèle. Le type à trois chiffres avec 0 au milieu est réservé à Peugeot. Porsche ne se fait pas prier et change le 0 en 1 : le nouvelle modèle devient la 911.

Le design de la 911 reprend les grandes lignes de la 356 en les modernisant. La nouvelle voiture est une réussite. Le moteur est un nouveau 6 cylindres de 2 litres toujours refroidi à l'air. Au fil des années, le châssis, la mécanique et la carrosserie vont évoluer ne cessant jamais de s'améliorer.

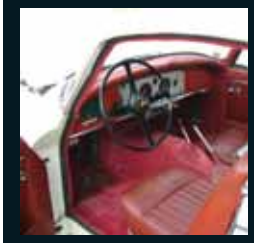
Le millésime 1974 voit apparaître trois grands changements. Premièrement, la cylindrée du moteur passe de 2,4 litres à 2,7 litres et gagne du couple. En second lieu et pour se conformer à la législation américaine sur la sécurité routière, Porsche introduit les nouveaux pare chocs à soufflets qui resteront inchangés pendant 15 ans. En troisième, c'est l'installation de la nouvelle injection Bosch K-Jectronic sur la 911 et la 911 S. Ces deux modèles reprennent le moteur de la Carrera RS légèrement dégonflés respectivement à 150 et 175 cv. L'année 1974, c'est aussi l'abandon des chromes au profit du noir satiné.

Le modèle présenté est une 911 millésime 1977, identique à celui décrit pour 1974. Il se présente en très bon état général. Le moteur provient d'une 911 S de 1977. L'intérieur est du type à motif en tissus et simili. La peinture est dans sa teinte d'origine. Les jantes sont les Fuchs typiques du modèle S.

Les Porsche 911 dites « classics » sont celles d'avant 1974 qui sont encore équipées de pièces chromées. Elles deviennent de plus en plus intouchables car hautement collectionnables. Il est grand temps de s'intéresser à celles qui ont suivi et qui sont encore abordables. La qualité Porsche est une réalité. Les modèles à « soufflets » sont tout aussi marquants d'une époque. Le temps passant, il viendra le moment où elles deviendront elles aussi des « classics ».

€ 25 000 / 30 000

335 1959 JAGUAR XK 150 FHC



Châssis n° S836156DN
Carte grise française

La Jaguar XK150 sort en 1957, soit 10 ans après la XK120 et 3 ans après la XK140. La forme générale de la voiture est inspirée de ses précédentes mais la ligne est totalement différente. Les lignes de la voiture sont adoucies et le pare-brise était maintenant en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé. Sur le plan mécanique, la plus grande différence avec les modèles précédents est l'introduction de freins à disque en série, ceux-ci avaient fait leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar Type D. La direction est à crémaillère comme sur la 140, le moteur est le 3,4 litres de 190 cv. Plus qu'une évolution, la 150 est une voiture moderne, qui répond aux exigences du marché américain, et devient une voiture de grand tourisme. Les coupés et cabriolets adoptent une couverture du tableau de bord en cuir plus moderne. La XK150 resta en production jusqu'en 1961, même si très peu d'exemplaires ont été produits cette année-là, avant la présentation de la Type E en mars au Salon de Genève. Pendant les 13 ans de production des XK, ce sont 30 364 exemplaires qui sont sortis des chaînes, avec pour les Jaguar XK 150 : 9 382 exemplaires. Ce sont des voitures dotées d'une motorisation fiable, avec un comportement et un freinage moderne, et qui sont utilisables sur les routes et dans la circulation actuelle. Avec un radiateur de taille correcte et un gros ventilateur mécanique elle ne souffrent pas comme la Type E de problèmes de refroidissement ; de plus elles sont de conception simple avec un essieu arrière rigide et sont donc relativement peu coûteuses à entretenir.

L'héritage des XK représente bien plus que ces chiffres de production. Cette gamme a établi Jaguar comme un producteur de voitures de sport qui comptait. Les succès sur les pistes européennes et surtout américaines confirmaient la légende Jaguar qui s'écrivait au Mans avec cinq victoires des Jaguar Type D en 7 ans.

Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 7 ans. Tous les réglages ont été effectués pour sa fiabilité. Elle possède la rare option du toit ouvrant et sa sellerie intérieure est d'origine légèrement patinée. Elle procurera comme à son actuel propriétaire beaucoup de plaisir avec son moteur au doux feulement.

La voiture a toujours été entretenue et roule régulièrement en participant à de nombreux rallyes.

€ 40 000 / 50 000

336 1968 VOLKSWAGEN KARMAN GHIA Cabriolet

Châssis n° 148470435
Dédouanée,
à immatriculer
en collection

Au début des années 50', le devenir de la Volkswagen étant assuré et la production de Coccinelles en augmentation constante, une série de contacts fut initiée entre Wolfsburg et Turin, capitale des carrossiers italiens.

Parmi les premiers consultés se trouvait Pininfarina avec qui s'instaura un début de collaboration dans le but de créer une berline d'allure sportive sur le châssis et la mécanique de la VW. En 1952, le carrossier italien réalisa une berline qui tenait à la fois de la Porsche 356 (nez) et d'une Lancia Aurelia B20... Ce prototype ne fut jamais présenté au public.

En revanche, les contacts pris en 1950 avec Mario BOANO, alors dessinateur chez Ghia se concrétisèrent par la création d'un habillage adapté au châssis de la VW. C'est ainsi que commença l'histoire devant aboutir à la naissance de la KARMANN-GHIA. Le carrossier KARMANN d'Osnabrück qui avait déjà créé le cabriolet VW 4 places était en contact permanent avec l'usine VW de Wolfsburg. KARMANN, qui parcourait tous les salons internationaux de l'automobile, connaissait bien Luigi SEGRE (propriétaire de Ghia) et lui proposa de dessiner la voiture. Ce fut à Mario BOANO que fut confiée la tâche. Et c'est ainsi qu'à la fin de l'année 1952 naissait un cabriolet prototype qui, dans sa ligne générale, laissait parfaitement augurer de ce que serait la voiture définitive.

Le choix du nom entraina une certaine perplexité. Pour Wolfsburg elle était la "type 143" puis quelqu'un suggéra de l'appeler KARMANN-GHIA, afin de souligner l'heureuse union des noms de KARMANN (robustesse de la construction germanique) et GHIA (ligne et exotisme italiens). Ceux-ci furent apposés tel un paraphe sur le coffre arrière.

En 1958 apparaissait le cabriolet 2+2 places.

Le modèle présenté est de 1968 puisque le dernier exemplaire fabriqué en décembre 1967 porte le n° 148 398 738. Le bouchon de réservoir est (enfin!) accessible de l'extérieur, par une trappe sur l'aile avant droite. Les poignées de porte extérieures perdent le bouton poussoir au bénéfice d'un levier intérieur. Une publicité américaine de l'époque disait : « *Some People think the Karmann Ghia looks like a Maserati or a De Tomaso. That's because Volkswagen didn't bild it !* ».

Le modèle présenté nous a procuré beaucoup de plaisirs à son volant.

€ 20 000 / 24 000

337 1959 AUSTIN HEALEY 3000 BN7

Châssis n° HBN7L6483
Titre de circulation européen

L'histoire de l'AUSTIN HEALEY 100/4 débute en 1954 avec son moteur 4 cylindres de 100 chevaux. 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 chevaux. 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 mkg 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 appartient à un collectionneur belge vivant en France. 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 en Belgique. 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, ils ne peuvent pas se tromper.

€ 35 000 / 40 000

338 1988 FERRARI Mondial 3.2 Cabriolet

Châssis n°
ZFFWC26B000077848
Carte grise française

Lancé en septembre 1982, le cabriolet Mondial - le premier de la marque depuis le retrait de la Daytona en 1973 - va doper les ventes et ses chiffres de production seront supérieurs à ceux du coupé. Il est officiellement présenté en Europe au salon de Bruxelles, soit en janvier 1983, alors sa diffusion est déjà assurée aux Etats-Unis, marché auquel il est destiné prioritairement. Capote fermée, la voiture reproduit fidèlement les lignes du coupé, y compris sa lunette arrière verticale et ses montants de custode. Même ses cotes correspondent exactement à celles du coupé. Une nouvelle étape dans la montée en puissance de la Mondial est franchie en 1985, quand elle reçoit le V8 de 3,2 litres des 328 GTB et GTS. Dévoilées au salon de Francfort, ces dernières ont vu enfin leur puissance dépasser le niveau de la 308 originelle : 270 ch à 7700 tr/mn avec un couple de 31 mkg. L'accroissement de la cylindrée s'est fait par augmentation de la course, portée à 73,6 millimètres. La vitesse de la Mondial atteint maintenant les 250 km/h. Par rapport aux versions antérieures, elle se reconnaît à ses pare-chocs redessinés et peints dans la couleur de la carrosserie, qui confèrent à sa proue un look nouveau.

Le modèle présenté est le plus célèbre cabriolet Mondial du monde !

En effet, cette Mondial a servi à Jean Paul II lors de sa visite des usines Ferrari en 1988 avant d'être livrée à la concession Ferrari de Monaco.

Une lettre envoyée à Charles Pozzi nous décrit cette visite : « *Le samedi 4 juin 1988, un évènement miraculeux s'est produit à Fiorano, les portes du siège social de Ferrari ont été ouvertes pour un invité très spécial, notre Saint-Père, Jean Paul II* ».

La visite, organisée grâce aux excellentes relations entre le chef d'écurie Marco Picinini, et le Vatican s'est terminée par une bénédiction après que le Pape Jean Paul II ait pris place à bord de la Mondial 8 n° 77848, en effectuant un tour d'honneur.

Un peu plus tôt, le Saint-Père accepta de parler à Enzo Ferrari en personne, qui était absent pour raison de santé (Enzo FERRARI décèdera 2 mois plus tard).

Cet évènement restera dans les mémoires des personnes présentes, comme pour finaliser la présence d'un Saint Homme dans ces lieux ».

Cette célèbre automobile totalise 31 700 km certifiés. Elle est livrée avec ses notices, ses carnets à jour d'entretien chez Ferrari, sa trousse à outils d'origine.

La « grande révision » a été effectuée en 2009 et 26 000 km : Remplacement des courroies, remplacement du liquide de refroidissement et du thermo contact, vidanges huiles moteur, boite et différentiel, remplacement du liquide de freins, bougies, bobines, filtres, soufflets de cardan, injecteurs, remplacement de tous les vérins à gaz, pneus…

En plus d'être en parfait état de présentation et de fonctionnement, cette automobile est rare (604 exemplaires dans cette configuration) et surtout historique !

€ 28 000 / 34 000

339 1973 FIAT 500 L

La première FIAT 500 est née en 1936 et fut très vite surnommée Topolino, ce qui signifie « petite souris ». Son petit moteur est un 4 cylindres à refroidissement liquide.

Son succès ne se démentira pas jusqu'en 1955, année de la sortie de la Fiat 600. Car en fait la nouvelle 500 n'est pas encore totalement prête au niveau de son moteur. La carrosserie préfigure la forme de la nouvelle 500 avec le moteur positionné à l'arrière.

En effet la Fiat « nuova 500 » la nouvelle 500 devait avoir un moteur bicylindre à refroidissement par air. C'est en juillet 1957 qu'elle est finalement présentée. Cette voiture « pratique » est capable d'emmener 4 personnes dans des conditions très économiques. Son immense succès participe activement à la relance de l'Italie des années 60/70.

L'exemplaire présenté est un modèle 500 Luxe. Ce modèle a vu le jour fin 1971 dans l'usine SicilFiat en Sicile. Cette usine était quasiment neuve puisqu'elle a ouverte pour produire les 500 en 1970. Le modèle Luxe comporte une jauge à essence sur un nouveau combiné rectangulaire. Le tableau de bord n'est pas peint mais recouvert d'un plastique noir. Le volant à deux branches est différent du modèle standard tout comme les parechocs qui ont des protections supplémentaires. Cette 500 a été vendue neuve en Italie et se trouve en France depuis dix ans toujours chez le même amateur. On peut donc en déduire que cette 500 est une première main française !

La « 500 », comme on l'appelle, est devenue un des plus beaux symboles de la « dolce vita », l'art de vivre à l'italienne. Voiture mythique, son succès ne s'est jamais démenti. Elle est maintenant une icône incontournable.

Châssis n° 5 045 970
Carte grise française

€ 8 000 / 10 000

340 1966 MERCEDES BENZ 230 SL

« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son Hard Top. La mission de la « pagode » n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL.

C'est en mars 1963 au salon de Genève qu'est présentée la nouvelle Mercedes-Benz 230 SL, type W113, avec un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres avec l'injection et 150 ch. En compétition, la voiture empoche une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.

Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq.

Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.

L'exemplaire proposé est équipé de la boîte de vitesse automatique. Bien que l'année de première mise en circulation indiquée sur la carte grise soit 1966, le numéro de série positionne la fabrication de cette voiture en août 1964.

Cette 230 SL est équipée de la capote et du hard top. Fiables et performantes, les 230 SL représentent un jalon important dans l'histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60' !

Châssis
n°113 042 10 006456
Carte grise française

€ 25 000 / 30 000

341 1969 BMW 2000 CS

Châssis n° 110 9799
Carte grise française

Les Coupés BMW 2000, construits chez Karman, ont été présentés en 1965. Ils sont issus de la berline « nouvelle classe » qui réussit à relancer la marque bavaroise. Cette « nouvelle classe » était basée sur le tout nouveau moteur M10 à 4 cylindres, sur une suspension à 4 roues indépendantes et un freinage avec disques à l'avant. La version Coupé qui nous intéresse était disponible en deux versions C et CS.

La CS est équipée de deux carburateurs et d'une boite manuelle obligatoire, c'est la plus puissante des deux. Haut de gamme sportif, ce coupé présentait un dessin de caisse très réussi. Sa ligne fluide est discrètement soulignée par des chromes. Les vitres latérales sont entièrement escamotables sans montants. Le tableau de bord est en bois. Avec ses 4 places et son grand coffre, ce nouveau coupé est une vraie Grand Tourisme capable d'atteindre le 180 km/h avec ses 120 cv. En 1969, sa carrière s'arrête pour laisser la place à la version 6 cylindres, les 2800 et 3.0 CS qui conserveront la même superbe ligne.

Le modèle présenté est l'un des tous derniers fabriqués en 1969. Sa teinte Gris Bristol (d'origine) est d'une élégance discrète. Son intérieur est en velours bleu. Son actuel propriétaire a toujours considéré sa voiture comme une automobile de collection et cela depuis maintenant 33 ans. Entretenue et choyée, notre BMW 2000 CS se présente dans un excellent état de conservation.

On a pu voir la voiture exposée lors de diverses manifestations comme Rétromobile, Automédon ou encore le Grand Prix de Tours sur le stand BMW. Elle est visible dans le film « Coluche » et dans la revue *Rétroviseur* n° spécial sur les BMW 2000/3,0 CS.

Rare dans l'état, production réduite, icône de la fin des années 60, confort, sportivité, fiabilité, élégance : les arguments ne manquent pas, c'est une voiture intéressante et hautement collectionnable.

€ 7 000 / 9 000

342 1968 JAGUAR 240

Best seller de la marque, la MK II connaît un succès considérable, notamment aux Etats-Unis où elle est exportée en version 3,8 litres, essentiellement équipée de la boîte automatique. Pourtant, les ventes commencent à se tasser au milieu des années soixante, où la conception archaïque de son pont arrière commence à dater. D'autant qu'en version 3,8 litres, elle doublonne maintenant avec la Type S apparue en 1963 et équipée de l'essieu à roues indépendantes de la Type E.

Les 240 prennent le relais de la MK II en versions 2,4 litres. Elles ont été produites de 1967 à 1969. Elles perdent leurs phares anti-brouillard, par contre, elles gagnent les fins et élégants pare-chocs empruntés à la Type S, qui allègent leur silhouette. La 240 voit sa puissance passer à 133 cv grâce au montage de la culasse Straight Port comme montée sur la Type E. La 340 disparaîtra en septembre 1968, tandis que la 240 lui survivra jusqu'en avril 1969. C'est avec cette voiture que prend fin l'histoire d'une dynastie prestigieuse.

La Jaguar MK II a joui, de son vivant, de la réputation de berline la plus rapide du monde. Une notoriété flatteuse accréditée par les nombreux succès glanés en compétition, aussi bien sur les circuits que dans les épreuves routières. A l'image des victoires remportées par Bernard Consten dans le Tour de France automobile. Cette réputation fait toutefois peu de cas des Américaines les plus performantes, qui, il est vrai, se situaient dans un autre créneau de prix. Car ce grand classique de l'automobile peut se prévaloir d'avoir offert, pour un coût abordable, un exceptionnel ensemble de qualités.

Ce modèle est d'autant plus rare que sur 4 446 exemplaires seules 720 conduites à gauche ont été construites.

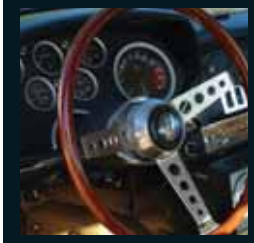
Le modèle présenté possède un rare intérieur en cuir, car les 240 étaient en simili-cuir. Cette automobile a également l'option roues fils. Elle a participé à de nombreux rallyes et est prête à satisfaire un amateur de jolies carrosseries anglaises !

Châssis n° 1J30083DN
Carte grise française

Moteur à 6 cylindres
en ligne
Cylindrée 2483 cm^3
Alimentation
par 2 carburateurs
Puissance 135 cv
à 5500 tr/mn
Boite de vitesses
à 4 rapports + MA
Freins à disques
Coque autoporteuse

€ 15 000 / 20 000

343 1968 MASERATI Mistral 4000



Châssis n°
AM109 A1 1732
Carte grise française

Au Salon de l'Automobile de Turin 1963, Maserati dévoile deux nouveaux modèles. La « Quattroporte » est une berline à quatre portes et la « berlina 2 posti ». C'est un peu plus tard que le colonel John Simone, l'importateur français, propose de baptiser ce modèle du nom de Mistral. Le Mistral est le nom d'un vent quelques fois violent qui souffle le long de la vallée du Rhône.

A partir de ce moment, les nouveaux modèles avec deux places seront baptisés du nom d'un vent et les 2+2 ont gardé le nom d'un circuit comme la Sebring sortie en 1962.

La ligne magistrale de la Mistral est due au crayon magique du grand styliste Pietro Frua de Turin. Il innove en abandonnant la traditionnelle calandre. Il place l'entrée d'air sous le pare-choc. A l'arrière, il positionne une très grande lunette et crée un hayon. La surface vitrée est conséquente et l'habitacle très lumineux.

Le châssis a un empattement de 2,40 m. il est fabriqué en tubes de section carrée. Les freins à disques sont montés en série. La boîte de vitesses est une ZF à 5 rapports. Le moteur est le six cylindres avec le double allumage et le double arbre à cames en tête. La cylindrée est d'abord le 3,5 litres qui passe très vite à 3,7 litres. Une version 4,0 verra le jour en 1966. L'alimentation est confiée à une injection Lucas. La publicité annonçait clairement : « le double allumage et l'injection de carburant indirecte offrent une puissance, une douceur et une économie exceptionnelles ».

L'objectif de cette nouvelle voiture est de remplacer la 3500 GT. Cette dernière était disponible en coupé et cabriolet, il en sera de même pour la Mistral. Elle s'acquitta très honorablement de sa mission. La Mistral a laissé un très bon souvenir chez les amateurs.

L'exemplaire de la vente est un rare coupé 4,0 litres. Sur les 828 coupés Mistral, seuls 298 voitures ont reçu ce moteur de 255 cv. La sellerie de notre Mistral est d'origine, en cuir noir. Elle est très bien conservée. La voiture n'a jamais été restaurée. La peinture a été refaite, il y a quatre ans sur une base saine sans boursouflures et sans corrosion. Comme le dit le propriétaire : « c'était uniquement pour faire disparaître les rayures et les petites bosses dues au temps. ». Il ajoute « le moteur d'origine fonctionne bien, mais nécessite une révision-réglage notamment de la carburation, non effectuée récemment». La voiture a parcouru environ 15000 km en 15 ans, essentiellement lors de sorties de club. Un manuel d'utilisation d'origine et une copie du catalogue des pièces de rechange accompagnent la voiture.

Notre Mistral est un modèle 1968 avec des phares jaunes. Son état général est très sympathique. Le tableau de bord est très complet et typique de cette fin des années 60. Le compteur indique une distance parcourue de 45 400 km. Derrière le très beau volant, on se sent bien. On a vraiment envie d'aller loin avec cette monture de choix.

La Maserati Mistral est souvent considérée comme la plus belle de toutes les Maserati de route et cela depuis très longtemps. Sa production s'est arrêtée en 1970. Elle a été la dernière à proposer le moteur Maserati six cylindres qui tire son origine de la 250F, la voiture championne du Monde en 1957.

« *Il y a quelques années, j'ai eu la chance de déjeuner avec Ubaldo Sgarzi et Edmond Ciclet en Italie. Ubaldo a été le directeur commercial de Lamborghini à ses débuts et pendant très longtemps. Il m'a raconté son salon de Turin 63. C'est à ce salon que le prototype de Lamborghini est présenté pour la première fois. Et la seule des voitures exposées qui lui a fait commercialement peur était la magnifique Mistral ! Elle est réellement très belle cette voiture !* » Ce sont ses mots, sauf qu'ils étaient en italien.

€ 50 000 / 60 000

344 1966 JAGUAR MKII

Châssis n° 128097
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 est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite.

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

La Jaguar Mk II présentée est née 2,4 litres avec boîte manuelle. Elle est sortie d'usine directement en direction de l'importateur français Royal Elysées à Paris. Le premier propriétaire immatricula sa nouvelle monture le 9 novembre 1966. Son numéro de série positionne cette voiture parmi les toutes dernières livrées sur les 3405 exemplaires fabriqués. En 1995, un moteur 3,4 l entièrement reconditionné a été monté en remplacement du 2,4 L. En 1997, la carrosserie est totalement restaurée et repeinte dans la teinte d'origine. Une boite Getrag à 5 rapports est installée en 1999. La même année, c'est l'intérieur qui est refait en cuir Connoly rouge. L'échappement est en inox, les boiseries ont aussi été refaites et les roues fils chromés sont changées en 2004.

On est en présence d'une très belle voiture qui a été pensée pour rouler. Elle est parfaitement utilisable et s'avère très agréable. Sur les vingt dernières années, seuls deux amateurs se sont partagés le plaisir de piloter cette belle MK II. Régulièrement entretenue, elle se présente dans un très bel état général. Un dossier complet accompagnant cette voiture sera délivré à l'acquereur

€ 23 000 / 28 000

345 1956 FORD Thunderbird

Châssis n°
P6FH202158
Carte grise française

Ford lance sa nouvelle voiture deux places sport décapotable en 1955. C'est deux ans après la sortie de la Chevrolet Corvette, sa vraie concurrente. Cette nouveauté a un nom : Thunderbird, oiseau de tonnerre ! La carrosserie est en tôle contrairement à la fibre de la Corvette. Son design, très réussi, est aussi plus classique.

Celles des années 1955, 1956 et 1957 sont considérées par les amateurs comme les modèles « classic ». Elles sont donc les plus intéressantes, de plus sur cette période, seule la carrosserie cabriolet était disponible. Les modèles 55 ont été fabriqués à 16155 exemplaires, il y a eu 15631 modèles 1956 et 21380 voitures fabriquées en 1957.

Le millésime 56 se distingue du précédent par son pare choc arrière avec le « continental kit ». En effet, en 1955 la roue de secours était placée dans le coffre et prenait beaucoup de place. Ford décida d'agrandir l'emplacement des bagages en plaçant la roue de secours à l'extérieur de la voiture.

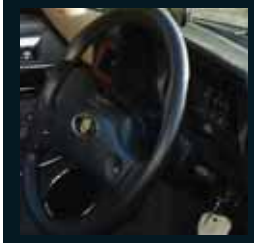
Le Hard Top 1956 se différencie du modèle précédent par son hublot du plus bel effet. Les sorties d'échappement sont situées dans le pare choc comme sur les Facel Vega.

Au même titre que quelques voitures américaines comme la Corvette, la Toronado, l'Hemi Cuda ou la Mustang, la « T-Bird », c'est son surnom, est une voiture mythique. Symbole de réussite et d'un art de vivre, la T Bird est l'icône d'une époque insouciante. Elles sont belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.

Le modèle présenté est un exemplaire intéressant. C'est un modèle 1956 avec la roue de secours placée à l'arrière. La peinture est de couleur noire, comme à sa sortie d'usine. Les roues sont de vraies roues à rayons. L'intérieur est classiquement noir et blanc en simili. Le hard top était livré d'origine avec la voiture alors que la capote était un supplément. Notre T bird possède sa capote optionnelle, elle est noire. La boîte de vitesses est manuelle, ce qui n'est pas très courant sur une américaine. Le moteur démarre facilement et tourne bien. L'actuel propriétaire a profité de cette icône durant 10 ans. Très élégante, notre T Bird est une voiture raffinée et de très bon goût.

€ 25 000 / 30 000

346 1989 JAGUAR XJ-S HE Cabriolet



Châssis n°
SAJJNVDW4KP157575
Dédouanée,
à immatriculer

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.

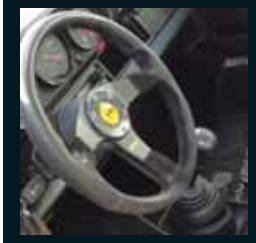
Une carrière aussi longue est exceptionnelle et ne se rencontre pratiquement jamais sur une Grand Tourisme. Ce n'est pas anodin.

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 et l'essai effectué a été très concluant.

€ 12 000 / 15 000

347 1982 PORSCHE 911SC



Châssis n°
WPOZZZ91ZCS101605
Carte grise française

Moteur à 6 cylindres
à plat
Cylindrée 2 994 cm³
Alimentation
par injection
Bosch K–Jetronic
Puissance 204 cv
à 5 900 tr/mn
Boîte de vitesses
manuelle à 5 rapports
+ MA

L'histoire des Porsche 911 débute au Salon automobile de Francfort, le 12 septembre 1963, avec la présentation de celle qui deviendra la première génération de Porsche 911, le type 901. Elle aurait dû se nommer uniquement Porsche 901 cependant, le constructeur français Peugeot détient le monopole des trois chiffres avec un zéro au milieu. Porsche décide alors, assez logiquement, de remplacer le zéro par le chiffre qui succède, à savoir le 1. Le type 901 devient ainsi 911.

L'élément stylistique le plus caractéristique réside dans la courbure progressive et continue du pavillon. Elle part du bord supérieur du pare-brise pour s'achèver au niveau du pare-chocs arrière. Cette ligne, satisfaisante au plan esthétique, favorise également la pénétration dans l'air.

Dès son lancement, le succès est au rendez-vous. La 911 remporte de très nombreux succès en compétitions.

Au fil des années, Porsche améliore le modèle et les 911 successives seront toutes à la pointe technique de leur époque. Chaque nouveau modèle donne plus de puissance à la 911. Mais à l'époque où la Porsche 911 semble condamnée à passer la main au moteur avant, un sursaut du destin va lui permettre de subsister encore. La 911 Super Carrera 204 CV de 1980 marque à ce titre un véritable tournant dans l'histoire du modèle.

En effet Ferry Porsche, le fils du créateur impose de maintenir la 911 au catalogue. Mais l'apparition de la "Super Carrera", en 1978 ressemble à une véritable tentative d'assassinat. L'ironie voulant même que cette "nouvelle 911" soit moins puissante que celle qu'elle remplace (la Carrera 3.0 L), fait demeuré unique ans l'histoire de la 911. Par un coup du destin, celle que l'on croyait être la dernière des 911 va finalement devenir une miraculée, relançant la carrière du modèle phare de Porsche pour une durée aujourd'hui encore, indéterminée...

Cette étonnante longévité, la SC n'est pas si étonnante. C'est l'une des premières 911 qui ne rouille pas énormément. La coque est traitée au Zinc dès 1976. De même, le Flat 6 de trois litres se montre très résistant à l'effort, preuve de sa bonne conception. Bien respecté, il ne craint pas les gros kilométrages.

Le modèle présenté est une SC qui a revêtu la robe d'une 964 (boucliers Av et AR et jantes). L'intérieur est en cuir noir. Le compteur affiche un petit 241 000 km. Le moteur porte le n°63C2390, il est du type conforme, sans doute le moteur d'origine. Vous avez été marqué dès votre tendre enfance par la Porsche 911, vous finirez certainement tôt ou tard par concrétiser ce rêve, cette passion dévorante, cette promesse que l'on se fait à soi-même : "*un jour j'en aurai une*".

€ 15 000 / 20 000

348 1977 MERCEDES-BENZ 450 SLC

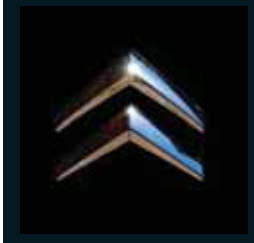
Châssis n°
10702312009255
Carte grise française

Produite de 1971 à 1989 pour succéder à la Pagode, le type W107 de Mercedes se déclinait en cabriolet 2 places, la SL, et en coupé 4 places la SLC. Lors de son lancement, c'est le moteur V8 de 3,5 litres à injection qui est choisi. Le cabriolet a été présenté en avril 1971 et le coupé fait son apparition six mois plus tard. Bien plus rare que le cabriolet, le coupé eut un succès commercial moins important, le prix de vente était prohibitif. Le modèle remportera même un certain succès sportif dans les rallyes africains. Les versions équipées du moteur V8 de 4,5 litres sortent dès avril 1973.

Notre Mercedes-Benz 450 SLC représentait le vaisseau amiral de la marque à l'époque dans la gamme des deux portes. Vendu neuf en Suisse, cet exemplaire est en France depuis plus de 15 ans. Ce serait une troisième main. Son propriétaire actuel en profite depuis plus de dix ans. La peinture, refaite dans les années 90, présente quelques très légers défauts. La sellerie en cuir crème est d'origine. A part une toute petite coupure, elle est en très bon état tout comme l'intérieur. Le compteur affiche 179 000 km, cela représente 5000 km par an pendant 35 ans, c'est très raisonnable. Le propriétaire tient à ajouter que la consommation d'huile est nulle. Le radiateur est de 2009. L'équipement très complet comprend la climatisation, la condamnation centralisée des portières, les jantes en alliage, le toit ouvrant et les vitres électriques. Rare dans l'état, cette Mercedes Benz 450 SLC donnera encore du bon temps à son prochain propriétaire.

€ 5 000 / 7 000

349 1969 CITROEN 2CV



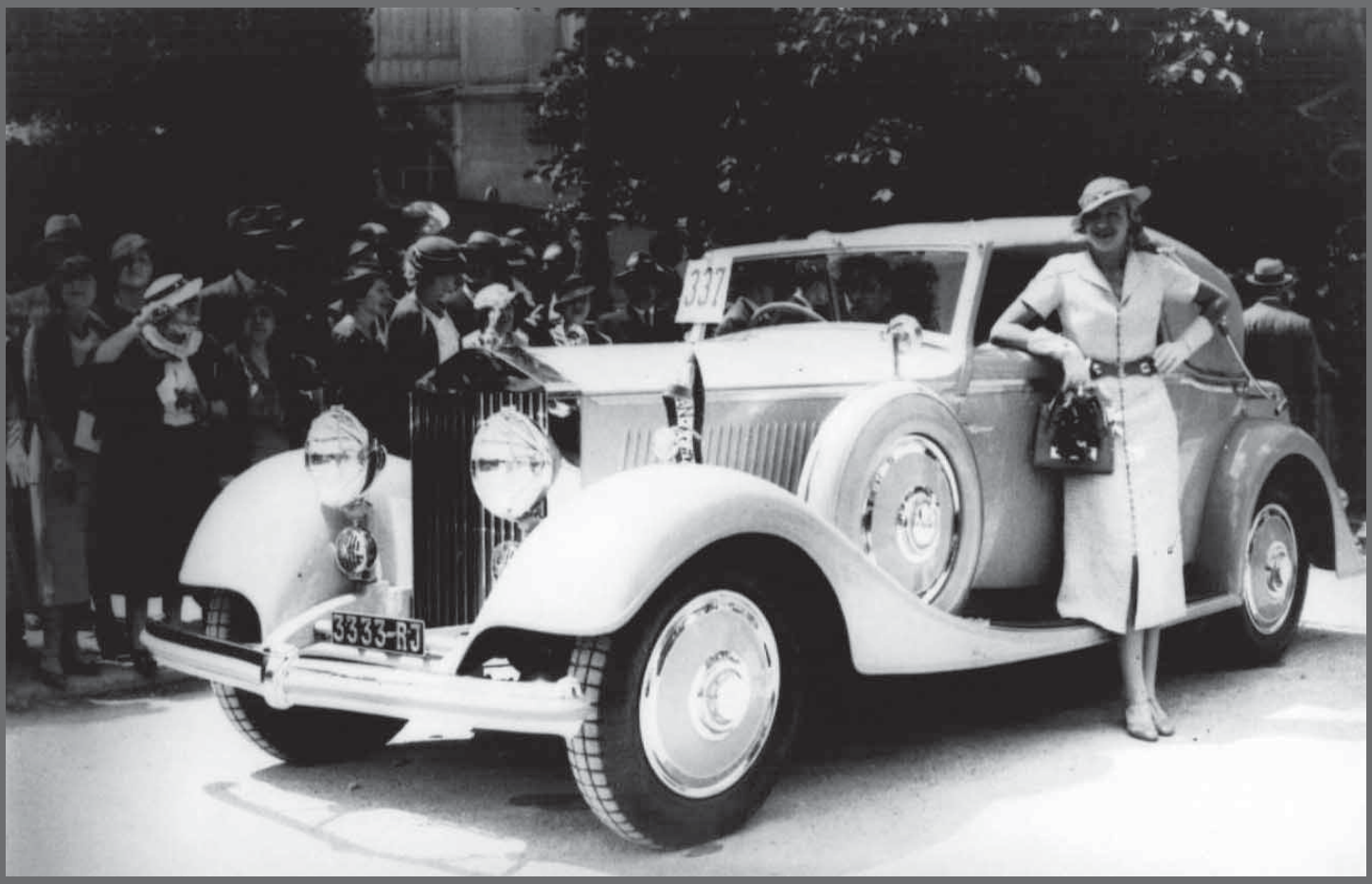
N° de série 7 215 883
carte grise française

La Citroën 2 CV, plus familièrement « deudeuche » ou « deux pattes », est sans conteste la plus représentative des voitures populaires françaises. Sa longue carrière s'est étalée entre 1948 et 1990 en ce qui concerne la fabrication de plus de 5 millions d'exemplaires.

L'exemplaire proposé est de 1969. Il s'agit d'un type AZA, modèle apparu en 1963. C'est une 2 CV comme on les aime. Elle se trouve dans un superbe état d'origine. Elle n'a jamais été restaurée ni repeinte. Sa peinture est le très classique gris-rosé. Le compteur indique une distance de 63 000 km. Comme l'annonce son propriétaire « elle n'est pas bricolée, pas rafistolée et fonctionne parfaitement ! » ; tout est dit.

€ 4 500 / 5 500

350 1934 ROLLS ROYCE type GOSHAWK Cabriolet Fernandez & Darrin
Ex-Comtesse Van Limburg-Stirum



Juin 1934 Concours d'élégance "Femina-l'Intran", La Comtesse C. Van Limburg-Stirum et sa Rolls Royce Fernandez & Darrin ont reçu leur Grand Prix d'Honneur.

(Photo de la couverture : Concours d'élégance "Femina-l'Intran", La Comtesse C. Van Limburg-Stirum et sa Rolls Royce Fernandez & Darrin.

Henry ROYCE, l'ingénieur-mécanicien, et Charles Rolls, l'aristocrate, se rencontrent en 1902 et fondent leur marque en 1904. Le premier grand succès sera bien sûr la 40/50 HP surnommée « Silver Ghost » et produite à partir de 1907 avec son très beau moteur 6 cylindres de 7 litres à soupapes latérales. L'année suivante, l'usine est transférée de Manchester à Derby. Ce superbe châssis propulse la marque dans le très haut de gamme et participe à sa réputation de « meilleure voiture du monde ». En 1910, la cylindrée passe à 7,4 litres. Après la guerre, la marque établit une usine aux USA, à Springfield, pour y produire localement son modèle mais fermera ses portes en 1931. Le modèle New Phantom, plus tard baptisé Phantom I, est lancé en 1925 et sera remplacé par la Phantom II en 1932. Ces deux modèles recevront un moteur de même cylindrée mais avec les soupapes en tête. La qualité des moteurs Rolls Royce avec les soupapes en tête et une absence quasi totale de vibrations permettent une telle réduction du bruit que c'est un silence remarquable sous la forme d'un souffle qui semble émaner du capot. D'ailleurs, l'onctuosité de ces moteurs 6 cylindres n'est plus à démontrer.

Excessivement chères, ces voitures d'élite étaient plus destinées à l'apparat et à la conduite par un chauffeur.

Dès 1922, la firme de Derby crée un modèle, la Twenty, qui élargira la gamme sur les mêmes principes de qualité. Le moteur est toujours un 6 cylindres très silencieux mais de cylindrée réduite. Ce nouveau modèle est destiné aux propriétaires désirant conduire eux-mêmes leur voiture. L'histoire montrera que beaucoup de ces châssis seront carrossés comme la grande sœur avec une séparation chauffeur. En 1929, un nouveau modèle fait son apparition avec un moteur plus important permettant de bonnes performances. Ce nouveau châssis, comme celui de la vente, est donné pour 121 km/h. Au salon 1931 de Paris, le châssis de cette Rolls Royce était vendu 50 % plus cher qu'un châssis d'Hispano Suiza 32 CV et presque 25 % de plus que la 46 CV. Il présentait un tarif supérieur de 17 % à une Voisin 12 cylindres ou encore 83 % de plus qu'une Bugatti type 43. En un mot, il s'agissait tout simplement d'un châssis très onéreux et qu'il fallait faire carrosser.

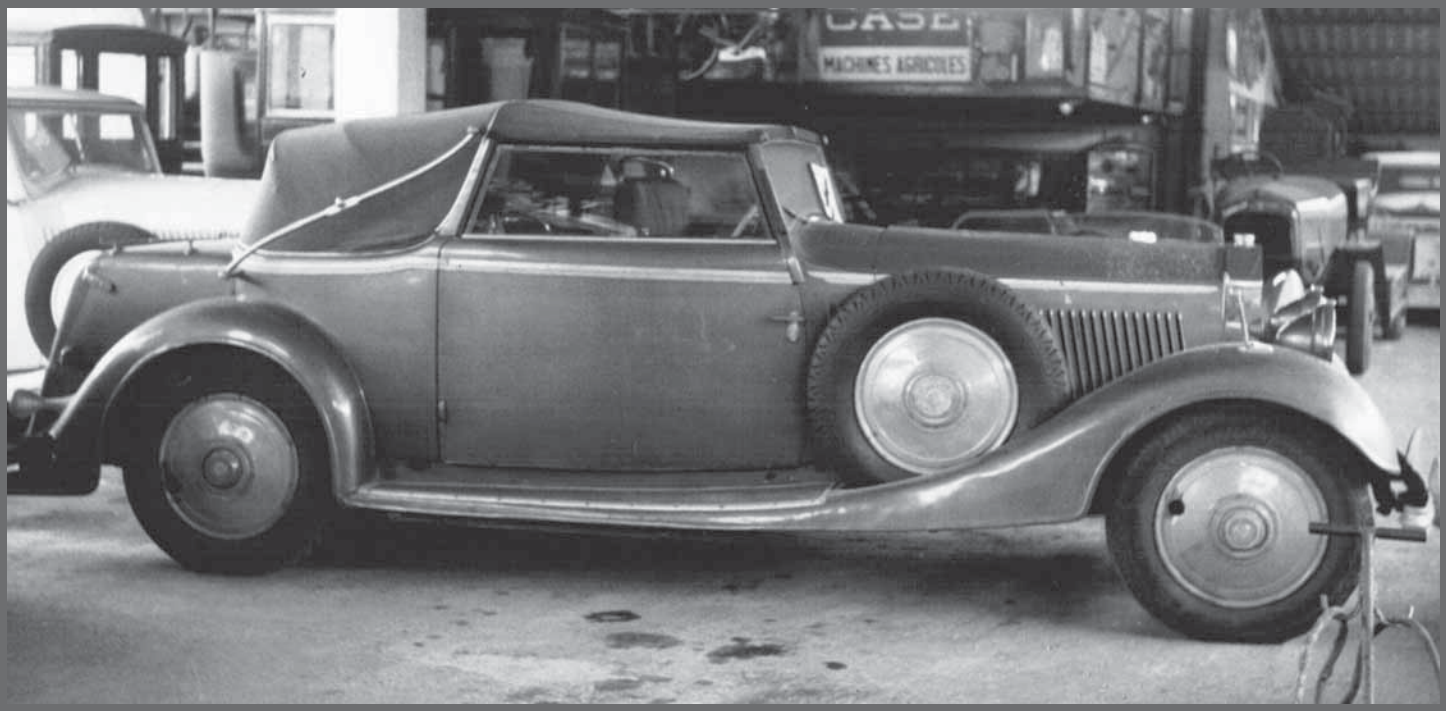
Fernandez et Darrin :

Howard DARRIN (1897-1982) vient de Cranford dans le New Jersey. Associé à Thomas Hibbard lui aussi américain, ils fondent ensemble et à Paris la société Hibbard & Darrin. Le but était l'importation des voitures Minerva et en 1922, la société expose au salon de Paris. Mais très vite, ils se tournent vers la carrosserie avec des idées neuves et un style innovant. Ils établiront notamment de très belles carrosseries sur des châssis Rolls Royce comme celles destinées à Greta Garbo, Marlène Dietrich, Jack Warner et bien d'autres. C'est finalement en 1931 que les associés se séparent, en partie à cause des événements économiques américains.

Confiant dans son style et sa qualité, Darrin prend comme associé le banquier parisien Fernandez, originaire d'Argentine. La société devient Fernandez & Darrin, avec de nouveaux ateliers à Boulogne et un magasin d'exposition situé sur les Champs Elysées à Paris.

De nouvelles et extraordinaires carrosseries équipent les meilleurs châssis du moment. Les créations du carrossier parisien s'emparent de la plupart des récompenses distribuées lors des concours d'élégance ou du Salon de Paris. Très vite, Fernandez & Darrin devient incontournable. Les châssis qui sortent habillés de Boulogne témoignent tous d'un style impeccable, d'un raffinement suprême, de finitions de qualité et d'un très grand luxe. L'équilibre des carrosseries F&D est toujours exceptionnel. Parmi les voitures remarquables de ce carrossier, il y a quelques Hispano-Suiza dont la J12 et la K6 pour Antony Rothschild, la K6 ex musée Jean Tua, des Rolls Royce, Delage, Duesenberg, Buick…

Sur les huit châssis Rolls Royce de notre type carrossés par Fernandez & Darrin, seuls deux le furent en cabriolet, celui présenté étant le premier. Il est légèrement différent de l'autre. Les deux existent toujours, celui ci est le seul à n'avoir jamais quitté la France.



c1965, la Rolls Royce dans la Collection Alexis Dreye à Cambrai

La voiture de la vente

Notre Rolls Royce porte le numéro de châssis GNC 40. Il est équipé du moteur numéro F7M depuis sa sortie d'usine. C'est l'importateur français de l'époque, la société Franco-Britannic basée à Levallois, qui passa la commande auprès du constructeur le 2 février 1934. Le client de la Franco-Britannic était le grand carrossier parisien Fernandez & Darrin, qui lui-même commanda ce châssis pour l'habiller d'un exceptionnel cabriolet trois positions pour sa cliente, la Comtesse Charlotte Van Limburg Stirum. Elle demeurait tout près de l'Opéra, au 3, rue Taitbout à Paris.

La maison Limburg Stirum est l'une des plus anciennes familles d'Europe, dont les origines remontent au IXème siècle. Il s'agissait de monarques souverains dans le Saint Empire romain germanique. Les Limburg Stirum forment une très grande famille appartenant aux maisons régnantes du Gotha.

Le châssis fut expédié en France le 9 avril 1934, après la fin des tests effectués le 26 mars. La facture finale comprenait comme suppléments notables : un compteur de vitesse en kilomètres/heure, une jauge à essence en litres, une extension des louvres de capot sur l'auvent et une roue de secours supplémentaire. La garantie de l'usine débuta le 20 mai 1934, cette date correspondant à l'immatriculation parisienne de la voiture 3333 RJ. Il s'agit, à n'en pas douter, d'une immatriculation « choisie » pour son élégance.

Les concours d'élégance d'automobiles du mois de juin étaient très à la mode dans le milieu des années 30' à Paris. Notre voiture Rolls Royce et

1980, La Rolls Royce quitte Cambrai en direction de Paris

1989/1998 Restauration de l'auto

sa propriétaire, la Comtesse Charlotte Van Limburg-Stirum, étaient inscrites parmi 367 concurrentes à celui organisé le 22 juin 1934 par la revue Fémina et le quotidien l'Intransigeant dans le bois de Boulogne. Il devait certainement s'agir de la première sortie officielle de la voiture.

On trouve notre cabriolet Rolls Royce 25 CV sous le numéro 337 avec notamment une Minerva 34 CV à carrosserie Labourdette, une Hispano Suiza 32 CV et une Delage D8 par Million Guiet. Les voitures, plus belles les unes que les autres, sont présentées par leur très belles propriétaires ou par de jeunes actrices, mannequins ou autres.

Dans notre cas, c'est la jeune et très belle Comtesse Van Limburg-Stirum elle-même qui se charge de présenter sa magnifique Rolls Royce. Elle sera récompensée par un Grand Prix d'honneur. Il ne pouvait y avoir de plus grand succès pour une première sortie. Cette éclatante victoire montre la justesse de goût de cette jeune femme à la fois dans les choix de son châssis, de son carrossier et surtout dans celui de sa carrosserie. On remarquera, sur la photographie d'époque publiée dans le bulletin Rolls Royce d'août 1934, l'élégance de la Comtesse, sa beauté et son souci du détail jusqu'à son sac à main siglé de ses initiales.

La voiture servit en fin de compte assez peu. Il semble qu'elle fut utilisée quelques fois pour faire des allers-retours entre Paris et un château familial en Finistère sud. En mai 1936, elle appartenait toujours à la Comtesse Van Limburg Stirum qui la faisait évidemment entretenir chez l'importateur.

De couleur ivoire à sa sortie de chez Fernandez & Darrin, la Rolls Royce GNC40 est repeinte en bleu nuit avant les hostilités, peut-être pour un nouveau propriétaire.

Début 1944, la voiture de la vente est immatriculée dans la Seine 803 RN4. Le 25 octobre 1951, notre Rolls Royce « Fernandez & Darrin » est réimmatriculée à Paris dans la nouvelle série sous le numéro 9357 AS 75 au nom de monsieur Jean Le Niollet. Il se sépare de la voiture au profit de Monsieur Alexis Dreye de Cambrai qui l'immatricule le 19 février 1952 sous le numéro 5515 AN 59. Amateur de voitures anciennes dès la première heure, monsieur Dreye, garagiste de profession, possédait une très importante collection avec notamment un Benz Velociped, une Ballot 2LTS, une Peugeot 402 Darl Mat pour ne citer que quelques unes de ses deux cents voitures. Quand il récupère la Rolls Royce 6 cylindres Fernandez & Darrin, la voiture se présente en bon état général avec une peinture gris-vert de type militaire. Il l'expose alors dans son musée privé et l'utilise très peu. Début 1980 et après un an de négociations, l'actuel propriétaire qui avait succombé à la beauté magique de sa ligne majestueuse réussit à acheter cette Rolls Royce.

Pour l'anecdote, Monsieur Dreye, qui appréciait les qualités de cette voiture, proposa d'accompagner son nouveau propriétaire pour un dernier voyage de Cambrai à Paris. En chemin, un pneu éclata. Bien que n'ayant rien garanti quand à l'état de la voiture sinon qu'elle se trouvait en état de marche, Monsieur Dreye remboursa tout de même par chèque la somme de 250 francs, soit la demi valeur d'un pneu.

C'est durant la période 1989/1998 que la voiture est entièrement restaurée avec un démontage intégral jusqu'au châssis. Tout a été revu, restauré ou changé. Un ancien mécanicien de la Franco-Britannic fournit les outils professionnels Rolls Royce spécifiques pour ce modèle qui ont beaucoup facilité le démontage et le remontage du châssis et de la mécanique. Il confirma le très bon état général de la mécanique qui présentait très peu d'usure après avoir parcouru près de 40,000 km. Les outils seront fournis avec la voiture. La carrosserie très saine a été simplement décapée, réparée et repeinte dans un superbe bleu marine très profond qui varie selon la lumière ambiante. Toute la boiserie est d'origine en très bon état. Les portes ne présentent aucun jeu anormal et ferment très bien. La sellerie est en cuir beige avec des moquettes assorties. La capote en alpaga et son cache sont bleus. Les chromes, l'électricité, le tableau de bord ont aussi été refaits dans les règles. Le propriétaire, un maniaque du travail bien

1998, première sortie de la Rolls Royce après 10 ans de travaux

Châssis GNC 40
Carte grise française

fait, a mené ces considérables travaux en privilégiant la qualité. Le résultat est une réussite. Après avoir parcouru environ 5 000 km, comme l'indique le compteur remis à zéro lors de la restauration, cette exceptionnelle et unique Rolls Royce 25 CV cabriolet Fernandez & Darrin se présente dans un superbe état général. Un dossier complet accompagne la voiture ainsi qu'une housse de protection. Raffinement suprême, la mascotte de radiateur est en argent massif.

Les Rolls Royce d'entre deux guerres ne sont pas des voitures rares et ce quelque soit le modèle. La vraie différence réside dans la carrosserie et dans l'historique. Ce qui différencie une carrosserie c'est son type, la beauté de son dessin et sa signature. Dans notre cas, on est en présence d'un cabriolet deux portes quatre places de grand luxe avec sa capote à trois positions. La justesse de sa ligne remporte aujourd'hui comme à l'époque tous les suffrages concernant les canons de beauté avec ses deux roues de secours et son long capot. L'équilibre général est majestueux. La signature française par Fernandez & Darrin est celle d'un grand faiseur. Une large baguette chromée à redans souligne la caisse, sur les portes on trouve les poignées et le petit couvercle de serrure, ces détails sont typiques de ce grand carrossier tout comme le petit couvercle qui vient recouvrir la glace de porte quand elle est abaissée.

Historiquement importante, notre Rolls Royce affiche une provenance impeccable et prestigieuse. Sa robe est éclatante. Elle n'a connu que deux propriétaires sur les 60 dernières années, chacun pour près de trente ans. C'est dire si elle a été appréciée. De plus, elle est très agréable à conduire.

€ 200 000 / 300 000

351 1957 PORSCHE 356 A Cabriolet Type TA Reuter

Le goût de PORSCHE pour les cabriolets ne date pas d'hier. La première 356 (356-001) était un cabriolet et une des dernières photos prise en 1948 à Gmünd dans le fief de la famille montre le père Ferdinand et le fils Ferry réunis devant cette première PORSCHE.

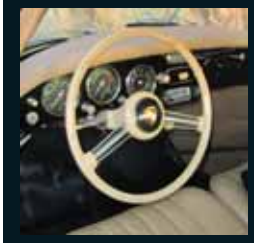
Le dessin original d'Erwin KOMENDA, toujours attaché à la famille PORSCHE puisqu'il suivit Ferdinand depuis Daimler-Benz puis Auto-Union avant-guerre, puis Ferry chez CISITALIA dès 1945, n'a été que très peu modifié. Bien sur il y a eu quelques retouches pour adoucir le galbe d'une aile, déplacer une grille, s'adapter à la réglementation en matière de sécurité mais la forme trapue a été conservée.

7 ans après son lancement, le succès de la Porsche 356 ne se dément pas. Pourtant Ferry Porsche sait qu'il se doit de poursuivre les innovations comme l'aurait fait son père. Les 356 A (produites de 1956 à 1959 sous plusieurs déclinaisons:Coupé, cabriolet et jusqu'en 1958 Speedster/ Convertible), se distinguent visuellement par la présence d'une baguette chromée le long du bas de caisse et un nouveau pare-brise. On note aussi la poignée de coffre sur le capot avant intégrant le blason Porsche et des grilles de refroidissement sous les phares. Dans l'habitacle, Porsche introduit un peu plus de confort, avec des accessoires comme le lave-glace, une nouvelle planche de bord dont la partie supérieure est rembourrée et des sièges avant au dossier inclinable. Sous le capot, le 4 cylindres à plat reste fidèle au poste, en version 1300 ou 1300 S (normale ou Super) en revanche le 1500 laisse sa place à un nouveau 1600 délivrant 60 cv à 4 500 tr/mn ou 75 cv à 5 000 tr/mn (1600 S). Enfin, les modifications de trains roulants comprennent de nouvelles jantes de 15 pouces de diamètre, des suspensions revues avec barres de torsion et des voies élargies ainsi qu'une direction à vis (brevetée par Porsche). Toutes ces évolutions ont pour effet d'accroitre sensiblement la stabilité et la précision à grande vitesse

De nombreuses 356 ont été engagées en compétition automobile, que ce soit par l'usine Porsche ou par des équipages privés. Son palmarès en course est impressionnant, et nombre de 356 ont inquiété et parfois battu des voitures plus puissantes, grâce à sa maniabilité et sa légèreté. Sa qualité de fabrication vaudra à Porsche une solide réputation. Elle fut également un succès commercial énorme aux USA, en particulier chez les stars d'Hollywood. L'acteur américain James Dean en a possédé une.

Le cabriolet présenté est en parfait état après une restauration mécanique et carrosserie réalisée par de vrais spécialistes. La peinture a été parfaitement appliquée, le moteur tourne merveilleusement bien, il ne demande qu'à accélérer, en harmonie avec la souplesse de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

Quant à la sellerie, elle est parfaite. Le moteur est le plus puissant de la gamme c'est-à-dire 1 582 cm^3 développant 75 cv donné pour une vitesse maximale de 175 km/h.

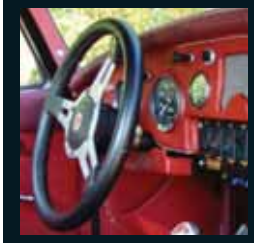


Châssis n° 61502
Carrosserie : Cabriolet
Moteur de 1582 cm³
à 4 cylindres à plat
Alimentation
par carburateurs
Boite de vitesses
à 4 rapports + MA

Carte grise française

€ 80 000 / 100 000

352 1960 MG A Coupé



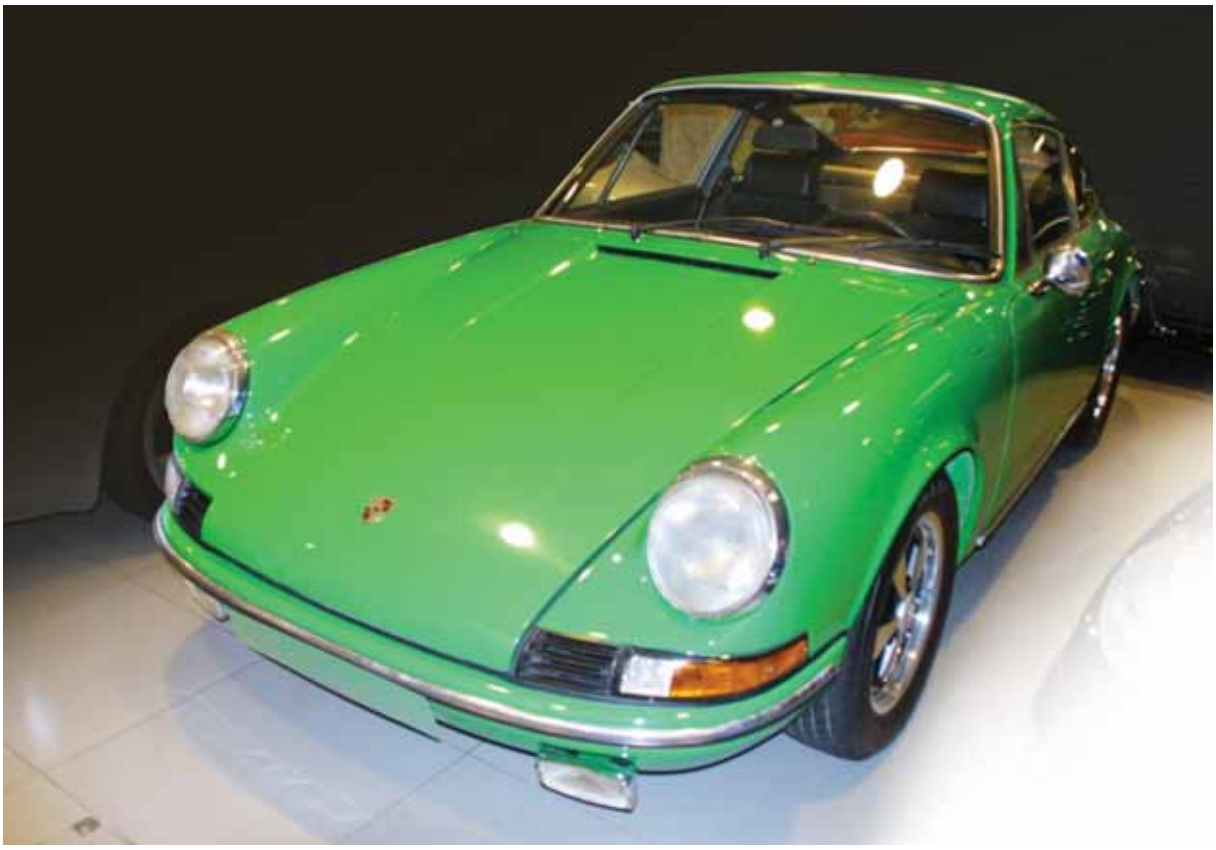
Châssis n° GHDL84166
Carte grise française

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 le 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.

€ 20 000 / 25 000

353 1973 PORSCHE 911 2.4 L



Châssis n° 9113501697
Moteur à 6 cylindres
à plat
Alimentation
par carburateurs Solex
Cylindrée : 2 341 cm³
Boite de vitesses
à 5 rapports + MA
Freins à disques
Titre de circulation
européen

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 son modèle et les 911 successives seront toute à la pointe de la technologie de leur époque. En 1968, le modèle proposé gagne ainsi 10 chevaux et atteint allègrement les 215 km/h, ce qui est pour l'époque exceptionnel. En 1967 est introduite la 911 T (pour « Touring »), d'une puissance 110 cv. En 1969, tous les modèles 911 voient leur cylindrée augmentée de 2.0 l à 2.2 l, puis à 2.4 l en 1973. Souvent considérée comme la version la plus aboutie des 911 "classiques", la 2.4 fut proposée dès sa sortie en version E (injection), S (sport) et T pour Touring.

Par rapport à la 2.2, cette nouvelle version progresse principalement sur la partie châssis, avec un comportement routier et des réactions en très nette amélioration. En effet, l'engagement intensif de Porsche en compétition permet à la marque de capitaliser une expérience énorme sur la mise au point châssis, et la 2.4 T recevra de nombreux développements issus de la course : trains roulants et amortissements Boge sont modifiés afin d'améliorer la tenue de cap.

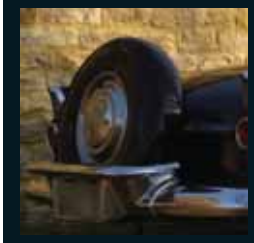
Le Flat 6 refroidi par air voit sa cylindrée portée à 2 341 cm³ principalement pour satisfaire aux normes antipollution sans cesse plus sévères, et également afin de rester en bonne position dans la course à la puissance engagée par la concurrence. Côté carrosserie, peu d'évolutions a contrario; la seule petite curiosité étant la trappe à huile située sur l'aile arrière droite. Cette modification s'avèrera désastreuse pour la marque car de nombreux Porschistes distraits confondront cette trappe avec celle du réservoir d'essence. Cela engendra de nombreuses casses moteurs et cette trappe sera supprimée par l'usine dès l'année suivante. Archétype de la 911 classique, la 2.4 fait partie des sportives les plus convoitées du marché.

En effet, son histoire, sa ligne, ses performances et son palmarès lui confèrent le statut d'icône parmi les "classic sports cars".

Ajoutez-y la fiabilité et la sonorité métallique du Flat 6 2.4, de plus elle est éligible dans l'ensemble des épreuves de rallyes historiques puisqu'elle a tout couru et tout gagné !

€ 40 000 / 50 000

354 1956 FORD Thunderbird



N° de série
P6FH267732
Dédouanée,
à immatriculer

Ford lance sa nouvelle voiture deux places sport décapotable en 1955. C'est deux ans après la sortie de la Chevrolet Corvette, sa véritable concurrente. Cette nouveauté a un nom : Thunderbird, oiseau de tonnerre ! La carrosserie est en tôle contrairement à la fibre de la Corvette. Son design, très réussi, est aussi plus classique.

Celles des années 1955, 1956 et 1957 sont considérées par les amateurs comme les modèles « classic ». Elles sont donc les plus intéressantes. Sur cette période, seule la carrosserie cabriolet était disponible. Les modèles 55 ont été fabriqués à 16 155 exemplaires, il y eut 15 631 modèles 1956 et 21 380 voitures fabriquées en 1957.

Le millésime 56 se distingue du précédent par son pare-choc arrière avec le « continental kit ». En effet, en 1955 la roue de secours était placée dans le coffre et prenait beaucoup de place. Ford décida d'agrandir l'emplacement des bagages en plaçant la roue de secours à l'extérieur de la voiture.

Le Hard Top 1956 se différencie du modèle précédent par son hublot du plus bel effet ; esthétiquement c'est très réussi.

Les sorties d'échappement sont situées dans le pare-choc comme sur les Facel Vega.

Au même titre que quelques voitures américaines comme la Corvette, la Toronado, l'Hemi Cuda ou la Mustang, La « T-Bird », c'est son surnom, est une voiture mythique. Symbole de réussite et d'un art de vivre, la T Bird est l'icône d'une époque insouciante. Elles sont belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.

Le modèle présenté est un exemplaire intéressant. Il s'agit un modèle 1956 avec la roue de secours placée à l'arrière. La peinture est de couleur noire. L'intérieur est classiquement noir et blanc en simili. Le hard top est blanc et tranche agréablement avec la carrosserie. Cette T bird est équipée de l'option boîte de vitesses automatique et donc du moteur le plus puissant parmi les deux disponibles. La banquette à réglage électrique, les assistances des freins et de direction sont aussi des options.

Restauré il y a quelques années, cet exemplaire se trouve en bon état général de présentation et de fonctionnement. Très élégante, notre T Bird est une voiture raffinée et de très bon goût.

€ 20 000 / 25 000

355 1951 SIMCA 8 Sport ex AGACI

Châssis n° 912807
Caisse n° 915300

Eligible au Tour Auto

Eligible au Rallye de Monte-Carlo historique

Les coupés Simca 8 Sport ont toujours été des véhicules très admirés, la grâce de leur carrosserie en est le meilleur argument. Lancée en 1948, la très féminine 8 Sport a été dessinée par Farina mais était fabriquée chez Facel. Pendant longtemps, elle fut considérée comme l'une des plus jolies voitures françaises. Disponible en cabriolet ou en coupé, la 8 Sport a été un grand succès malgré un prix élevé.

Le moteur est un quatre cylindres avec soupapes en têtes et culasse en aluminium, le vilebrequin repose sur trois paliers. Il est issu de la Simca 8 de 1938 qui était un 1 100 cc. Dans la 8 Sport il passe à 1200 cc.

De 1949 à 1952, la célèbre pilote Régine Gordine participa au Monte-Carlo, aux coupes de l'AGACI, au Paris-St-Raphael féminin, au Tour de France Auto au volant d'une Simca 8 sport coupé.

Le modèle proposé appartenait à l'AGACI, l'Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants. Il a été modifié en une Simca Sport « spéciale ». Un moteur BMW 6 cylindres avait été installé pour courir dans la catégorie 2 litres.

Sous cette forme, la voiture participa au Bol d'or en 1952 (photo) avec G.Eisenstein, puis en 1954 aux coupes de Paris et terminera 1er en série Grand Tourisme en 10 tours avec une moyenne de 97 km 652. La même année G. Eisenstein terminera 22e du rallye Sablé-Solesmes. Le palmarès de cette voiture n'a pas encore été complété totalement, une recherche historique plus approfondie est nécessaire.

Lorsque la voiture a été redécouverte sous l'anneau de Monthléry, elle n'avait plus ce moteur de course. Depuis, un moteur conforme au modèle a été réinstallé.

Ce coupé 8 Sport est éligible pour de nombreuses manifestations dont le Tour Auto ou le Monte Carlo Historique. Les joies de la course sont accessibles avec notre Simca 8 Sport historique. Il pourrait aussi faire la joie d'un nouveau propriétaire qui apprécie les belles carrosseries. Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir une icône esthétique, un des plus beaux dessins de l'immédiat après-guerre avec un historique très intéressant.

€ 13 000 / 18 000

356 1963 RENAULT R2240 Galion 4x4
CCF Camion Citerne Feux de Forêts
ex-Collection Jean-Claude Picot

Jean-Claude Picot, ancien pompier volontaire et patron d'une carrosserie de véhicules de pompiers et d'ambulances, a constitué, durant près de 40 ans, ce que l'on appelait le *Patrimoine du sapeur-pompier*

Ce beau camion a fait parti de la célèbre collection JC Picot qui avait restauré un grand nombre de véhicules de pompier pour les exposer dans son musée.

Cet engin tout terrain est conçu à partir d'un châssis de Renault R2240. Il provient des Sapeurs-Pompiers de Saint-Etienne-en-Bresse (72). La citerne a été repeinte et les freins ont été refaits avec fluides silicone.

Ce véhicule a été entièrement restauré. Ce type de camion est conçu et fabriqué à la demande. Ils sont extrêmement rares. Celui ci se présente dans un superbe état général.

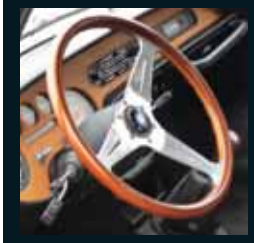
Châssis n° 8301227
Moteur à essence
4 cylindres Type
Frégate 88 x 88.
Transformation
tout-terrain SINPAR :
Renforcement
de la suspension,
pose d'un pont avant
tracteur et directeur,
et d'une boîte
de transfert
à 2 rapports doublant
la gamme
des vitesses.
Vitesse maximum :
90 km/h.

Pente gravie en charge :
50 %.
Cabine 2 places
(+ 2 hommes
sur sièges extérieurs).
Roue de secours
sur plate-forme
arrière de la cabine.

Equipement :
• Citerne elliptique
en tôle d'acier de 900 L.
• Dévidoir de premier
secours garni de 80 m
de tuyau semi-rigide
de 22 mm,
avec raccords GFR
20/25 BR et lance
avec combiné Dubois.
• Dévidoir tournant
avec 4 longueurs
de tuyaux de 20 m.
• 4 longueurs de 2 m
de tuyaux caoutchouc
armé Ø 70 avec raccords
symétriques 65/70.
• Moto-pompe
Maheu-Labrosse
portative
de 30 m³ allégée,
type ML 31 PGEAL,
équipée d'un démarrage
électrique fonctionnant
sur la batterie
du camion.

€ 20 000 / 25 000

357 1976 LANCIA Fulvia



Châssis n° 77852
Carte grise française

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. C'est lui le concepteur de la Flavia, première traction avant italienne, et de la Fulvia qui en dérive.

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 comme le sera par la suite la Delta Intégrale.

Petite sœur de la Flavia, qui a marqué en 1960 la conversion de la firme à cette nouvelle architecture, la Fulvia reprend maints éléments techniques à son aînée : faux châssis, suspension avant et freins à disques sur les quatre roues. Le moteur est un quatre cylindres en V à l'angle très fermé (13°) assez proche de celui de l'Appia et tout à fait dans la tradition Lancia.

Le développement de la voiture se poursuit avec un nouveau moteur V4 à la course allongée, dont la cylindrée demeure du même ordre (1 231 cm^3) et la puissance identique.

Le coupé présenté au printemps 1965 et dont la ligne très réussie permettra à la voiture de connaître une brillante carrière de dix ans sans prendre de rides. De nombreux coupés se sont illustrés en compétition remportant d'innombrables succès.

Le modèle présenté est une Lancia Fulvia 3 et a été livré le 28 avril 1976 à Monsieur Paul Carrière par les établissements Chardonnet. La voiture a été conservée dans la famille jusqu'en 1999, date d'achat par l'actuel propriétaire. Le dossier comprend les factures d'achat, d'entretien et tous les carnets depuis l'origine, ainsi que le double des clés. L'essai que nous avons effectué a été très concluant.

€ 8 000 / 10 000

INDEX

Automobiles de collection

Page	Lot	année	Marque	Modèle
43	327	1962	ALFA ROMEO	2600 Spider
53	337	1959	AUSTIN HEALEY	3000 MK I
32	317	1929	BALLOT	RH 3
31	316	1923	BERLIET	VH 12 CV Le Mans
57	341	1969	BMW	2000 CS
37	320	1934	BUICK	EIGHT Serie 50 Sport
27	313	1924	CITROËN	5 HP type C
48	333	1960	CITROËN	DS 19 Prestige
42	326	1967	CITROËN	Mini Jeep MF
64	349	1969	CITROËN	2 CV
46	330	1973	CITROËN	2 CV Barbot
21	303	1973	CITROËN	DS 23 IE Pallas
25	311	1980	CITROËN	Méhari 4X4
20	301	1983	CITROËN	2 CV Charleston
23	306	1985	CITROËN	Méhari
20	302	1953	CITROËN	11 B
22	304	1977	CITROËN	CX Prestige
34	318	1900	DE DION BOUTON	Type E
45	329	1985	FERRARI	Mondial QV
47	332	1987	FERRARI	412
54	338	1988	FERRARI	Mondial QV "Pape"
56	339	1971	FIAT	500
26	312	1914	FORD	T
22	305	1953	FORD	Vedette
61	345	1956	FORD	T Bird
74	354	1956	FORD	T Bird
24	308	1962	HOTCHKISS	M 201 Jeep
51	335	1959	JAGUAR	XK150 FHC
60	344	1966	JAGUAR	MK II
58	342	1968	JAGUAR	240
46	331	1986	JAGUAR	XJ-SC
62	346	1989	JAGUAR	XJ-S V12
77	357	1976	LANCIA	Fulvia
59	343	1968	MASERATI	Mistral 4000
56	340	1966	MERCEDES BENZ	230 SL
24	309	1968	MERCEDES BENZ	230 SL
64	348	1977	MERCEDES BENZ	450 SLC
72	352	1960	MG	MGA
23	307	1970	MG	MGB
42	325	1949	PEUGEOT	202 BH
70	351	1957	PORSCHE	356 A
73	353	1973	PORSCHE	911T 2,4
50	334	1977	PORSCHE	911 2,7
63	347	1982	PORSCHE	911 SC
30	315	1922	RENAULT	JM
76	356	1963	RENAULT	2087 4X4
36	319	1953	RILEY	RME 1,5 Liter
28	314	1924	ROLLAND PILAIN	RP24 10 HP
65	350	1934	ROLLS ROYCE	25 CV ex-Limburg
44	328	1986	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT
40	324	1934	SANDFORD	Quad 1100
75	355	1951	SIMCA	8 Sport
25	310	1938	SIMCA	Cinq Découvrable
52	336	1968	VOLKSWAGEN	Type 14 Karman Ghia

Canots automobiles de collection

Page	Lot	année	Marque	Modèle
39	323	1969	RIVA	Olympic
38	322	1968	ROCCA	
38	321	1936	SWISS CRAFT	Runabout

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 18 MARS 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 LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION TITLE / DESCRIPTION	ENCHÈRE EN € / HAMMER PRICE IN € (hors frais de vente et hors TVA) / (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