

SALON ÉPOQU'AUTO LYON

DIMANCHE 6 NOVEMBRE 2016



PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat





EPOQU'AUTO LYON

AUTOMOBILIA AUTOMOBILES

Gérard PRÉVOT

+33 (0)6 75 37 54 59

torperard@aol.com

Estelle PERRY

+33 (0)6 63 20 76 74

perry.automobilia@hotmail.fr

Patrice MOREAU

+33 (0)6 80 72 72 75

moreau.osenat@orange.fr

Olivier LEGLEYE

+33 (0)6 68 95 47 94

olivier_legleye@hotmail.fr

Alain GAUCHET

+33 (0)6 07 69 11 94

gauchet.osenat@orange.fr

**Jean-Pierre OSENAT**

Président
Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT

Directeur du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Annabelle REBELO

Administration des Ventes
+33 (0)1 80 81 90 06
administration@osenat.com

VENTE

Dimanche 6 Novembre à 14h

EXPOSITIONS PUBLIQUES

38° Salon EPOQU'AUTO, édition 2016
Porte Ouest Visiteurs A43, sortie Eurexpo
Boulevard de l'Europe 69686
Chassieu Cedex-France

Vendredi 4 novembre de 10h à 19h
Samedi 5 Novembre de 10h à 19h
Dimanche 6 Novembre de 9h à 12h

**ORDRES D'ACHAT
ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES**

Nous sommes à votre disposition pour
organiser des enchères téléphoniques pour
les automobiles inscrites dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

CONDITIONS DE VENTE

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

**English version available on
www.osenat.com**

Consultez nos catalogues et laissez des
ordres d'achat sur

www.osenat.com

"OsenatAutomobiles"
sur Facebook et Youtube

Participez à cette vente avec :

Drouot LIVE^{COM}

Enregistrez vous sur www.osenat.com







AUTOMOBILIA

Tous les lots sont sur www.osenat.com
DÉBUT DE LA VENTE À 14H

1. "Bentley"

Type R : 2 catalogues – un tiré à part.
Type S : 1 tiré à part – 2 catalogues – 2 photos.
Type S2 : 2 catalogues.
Type S3 : 1 catalogue – 1 dépliant – 1 photo.
Série T & T2 : 3 catalogues – 3 dépliants – 2 feuillets – 3 photos – 1 dessin.

150/230 €

2. "Maserati :des années 60 aux années 80"

Tous les catalogues et dépliants sont bilingues ou en 4 langues, sur papier fort pour la plupart. Quattroporte : Dépliant 5 pages, 1963 – Feuille R° seul avec photo, vers 1963 – Catalogue 8 pages, vers 1964 – Feuille R°V°, série II, vers 1974 – Portfolio de 3 photos & une fiche technique, Série II, vers 1974. Mistral : Feuille R° avec photo, 1ère série vers 1962 – Catalogue 8 pages, 1967 – Dépliant 3 volets sur papier fort, 2° série. Sebring : Dépliant 2 volets, 1967. Mexico : Dépliant 2 volets, s.d. – Dépliant 3 volets, 3/70. Indy : Dépliant 3 volets, 1969 – Dépliant 4 volets, America, 1970. Bora : Dépliant 3 volets, 1971. Khamsin : Portfolio de 3 photos & une fiche technique, 11/73 – Catalogue 16 pages, 12/74. Merak : Catalogue 6 pages, 2/74 – Catalogue 16 pages, SS, 1975/76. Biturbo : Dépliant 2 volets, vers 1982, en Anglais – Dépliant 4 volets en Italien – Idem, en français, avec courrier de l'importateur, 1983 – Catalogue 4 pages, courrier encarté, 1982. Dossiers de presse des salons de Genève 1970, 74, 76, 78, 79, 81 – 3 portfolio « gamme » dont deux de 1976 – Catalogue MTC 1978 – 2 dépliants « Gamme ».

300/400 €

3. "Porsche : Années 1970/80"

924 : 5 catalogues, 2 photos, 1 nuancier, 4 dépliants ou feuillets. 944 : 1 Catalogue. 928 : 1 nuancier, 1 tarif. Gamme : Dossiers de presse gamme pour les années 1976, 1977, 1978 – Revue du club Porsche France N°14 de 1974 – Dépliant 4 volets, Palmarès 1974 – Dépliant affichette gamme 1974 – 3 catalogues vers 1978, 1979 et 1980 – 6 dépliants et divers."

180/250 €

4. "Buick de 1918 à 1931"

8 Catalogues, 12 Dépliants, 6 Feuillets, 5 Photos, 1 Bulletin, 1 Réédition."

150/220 €

5. "Chevrolet de 1918 à 1942"

23 Catalogues dont un en couleurs sur les carrosseries 1930 - Un illustré par de Ste Croix et deux Draeger reliure cordon, 1928 & 1930 - 24 Dépliants dont un incomplet, 8 rééditions, Une photo, 1 calendrier."

200/250 €

6. "Chrysler de 1924 à 1933"

1 photo, 5 dépliants, 4 catalogues dont celui de l'Imperial par Draeger, 12 pages, reliure cordon, photos en hors texte, Sigle métal apposé sur la couverture, Cinq planches couleur de carrosseries. 1930. Catalogues destinés au marché Européen illustrés par des artistes célèbres dans le plus pur style Art Déco : Ashley Eldred Havinden (GB 1903-1973) – Catalogue 16 pages, gamme, 1929. Edward McKnight Kauffer (USA 1890-1954) - Grand catalogue 28 pages, reliure cordon, La Six, modèle 80, 1926/27 - Dépliant 4 volets sur papier fort, la 62, 1928 - Dépliant 4 volets sur papier

fort, la 72, 1928 – Dépliant 5 volets, la 75, 1928 - Dépliant 8 volets sur papier fort, la Léo Marfurt (Belgique 1894-1977) – Catalogue 12 pages avec 5 profils de carrosseries encartés, la 75, 1929 – Dépliant 4 volets sur papier fort, la 65, 1929.

250/350 €

7. "Chrysler de 1934 à 1942"

10 dépliants et 15 catalogues dont un consacré aux Show cars Thunderbolt & Newport, dessinés par Ralph Roberts."

200/280 €

8. "Dodge de 1920 à 1942"

Peu de catalogues de prestige pour cette marque populaire. A noter ceux de 1933 dont les illustrations de Munson ? illustrent bien le rêve américain. 17 Catalogues, 23 dépliants, 3 journaux de la marque."

150/250 €

9. "Ford US de 1903 à 1926"

Ensemble de 18 rééditions américaines de Qualité : Catalogues 1903 – 1905 – 1906 - 1907 modèle K - 1907 modèle R - 1908 modèle T – 1909 - modèle T 1909 - modèle T 1910 – 1911 – 1912 - utilitaires 1912 - modèle T 1913 – 1915 - 1916/17 – 1919 - 18 feuillets R° seul, FORD T – 9 Feuillets R° seul, gamme. 17 cartes postales dont 16 de Ford T carrossées par Privat à Dijon – 5 photos. Catalogues : 12 pages, descriptif, 1911 - 32 pages, gamme & descriptif, 1913 - 32 pages, gamme, 1916, mauvais état - 24 pages, carrosseries, 1920 – 16 pages, gamme, 1920 - 16 pages, Draeger, gamme, 1924 - 16 pages, identique au précédent, légères différences – 20 pages, « Agrément et utilité » vers 1925 - 40 pages avec 5 dessins pleine page couleur de René Vincent (1879-1936). 1926 – 16 pages « Voiture idéale de la femme », Couverture et trois dessins pleine page couleur de René Vincent, ainsi que le frontispice en noir et blanc. 1926. Manuel d'entretien original pour Ford T, 60 pages, édition française. 25 dépliants, courriers et feuillets, dont des préparateurs et carrossiers. Affiche d'intérieur illustrée: Tarifs 1922, 90 x 56 cm.

200/300 €



2. "Maserati :des années 60 aux années 80"

10. "Ford US de 1932 à 1934"

4 Feuilles - 11 dépliants dont un illustré par Jean des Gachons, un autre illustré et édité par Paul Iribe, quatre d'entre eux édités par Draeger - 7 catalogues dont un édité par Draeger - Un journal incomplet." **150/250 €**

11. "Ford US de 1935 à 1942"

Potfolio de 8 photos avec tarif encarté. éditions Paul Iribe. 1935 - Catalogue 8 pages V8 48, couverture bleue, éditions Paul Iribe, dessins signés de ce dernier. 1935 - Catalogue 8 pages V8 48, couverture Rouge, avec tarif encarté, publications Paul Iribe, dessins signés de ce dernier. 1935 - Catalogue 16 pages V8 48, Publications Paul Iribe, Dessins signés de ce dernier, dont l'écorché de la double page centrale.

Exposition : Ces 4 documents ont été prêtés par Maître Villefranche à la Bibliothèque Forney pour l'exposition « Paul Iribe, précurseur de l'art déco » Octobre/Décembre 1983, comme en témoignent le reçu et la carte de remerciements joints. Bibliographie: « Paul Iribe » Collège d'auteurs, Denoël éd. A Paris 1982, l'écorché des catalogues reproduit page 212. 16 catalogues dont un de 58 pages, reliure spirale, couverture carton rigide, vues écorchées transparentes, V8, 1938, en Anglais et 1 réédition - 10 dépliants - 1 Journal - 3 revues - 2 Feuilles - 1 carte postale."

200/300 €

12. "Lincoln de 1927 à 1930"

Catalogue 12 pages, Draeger reliure cordon, argumentaire, 1922 - Catalogue 12 pages, Draeger reliure cordon, argumentaire, 1924 - Album de photos reliure cordon, 80 pages R° seul, 1925 Catalogue 32 pages, Le Transport à travers les âges, 1927, en Anglais - Catalogue 16 pages, reliure cordon, argumentaire, 1927 - Catalogue 16 pages contenu dans son enveloppe d'origine, Fabrication, 1928 - Portfolio de Huit photos pleine page couleur de carrosseries, dont Locke, Dietrich, Le Baron, Brunn, Judkins. 1929 - Catalogue 24 pages, reliure anneaux, couverture carton avec titre en zircons, dessins pleine page couleur des profils de carrosseries, 1930



7. "Chrysler de 1934 à 1942"

- Catalogue 28 pages sur velin, Salon types, 1930, en Anglais - Six dépliants - un feuillet.

200/300 €

13. "Lincoln de 1931 à 1941"

Catalogue 30 pages, 6 dessins pleine page couleur de carrosseries par Million Guiet, Kellner, Binder etc.. 2 pages couleur à fenêtre, reliure spirale Draeger. Une des planches fut utilisée pour la couverture du catalogue de la vente J.C.B. « L'Art et la Route » en 1985 - 2 tarifs dépliants 2 volets Draeger, 1931/32 - Catalogue 8 pages sous couverture cartonnée avec jaquette, reliure spirale Draeger, Photos couleur des carrosseries sur 8 & 12 Cyl. En hors texte sur fond de dessins art déco couleur or. Descriptif encarté. 1932 - Catalogue 1932, réédition - Catalogue 4 pages, nouveau Modèle, 1932 - Catalogue 16 pages, Profil des carrosseries en pleine page couleur, la Twelve 145, 1933, en Anglais - Dépliant 8 volets, V 12, 1934, en Anglais - Dépliant affiche 4 volets, V12, 18935, en Anglais - Dépliant affiche 4 volets, Zéphyr, 1936, en Flamand - Dépliant affiche 4 volets, Comfort, 1936, en Flamand - Deux Catalogue 8 pages, Zéphyr, Carrosserie sur double page couleur, 1936, Dont un incomplet, en mauvais état - Grand dépliant 3 pages sur papier fort avec lettre encartée, « Pour l'élite » 1936 - 2 différents Dépliants affichettes 4 volets, Zéphyr V 12, 1937, en Flamand - Dépliant affiche 3 volets sur papier fort, Zéphyr V12, 1937 - Catalogue 20

pages, Zéphyr V12, 1937, en Flamand - Dépliants affiche 4 volets, Zéphyr V12, 1937, en Flamand - Dépliant affiche 4 volets, V 12, 1938, en Anglais - Catalogue 24 pages, Zéphyr V 12, 1938, en Flamand - Dépliant 3 volets sur papier fort, contenant trois dessins pleine page couleur de carrosseries, dans le goût de Paul Iribe, 1938 - Dépliant affiche 4 volets, Zéphyr V 12, 1939 - Dépliant 3 volets sur papier fort, Draeger, contenant trois dessins pleine page couleur de carrosseries, 1939 - Catalogue 20 pages couleur, Zéphyr V 12, 1939, en Flamand - Catalogue 8 pages, Zéphyr V 12, 1940, en Flamand - Catalogue 28 pages, Zéphyr V 12, 1940, en Flamand - Catalogue 8 pages, Zéphyr V 12, 1941, en Anglais - Une photo."

300/400 €

14. "Nash de 1922 à 1942"

D'abord modestes, les dépliants s'améliorent pour n'être pratiquement plus publiés que sur du papier fort dès le début des années 30. A cette même période apparaissent les premiers catalogues luxueux de la marque, en même temps que les innovations techniques sur lesquelles elle assoit sa réputation. 8 photos, 23 Dépliants, 13 catalogues, 1 feuillet."

150/300 €

15. "Oldsmobile de 1903 à 1942"

17 Catalogues dont celui de 1903, 32 pages sous couverture gaufrée, nombreuses illustrations de la « Curved Dash » - 10 Dépliants, 2 rééditions, 1 Feuillet, 1 journal."

150/230 €

16. "Packard de 1934 à 1944"

Dépliant 3 volets, gamme 1934 – Catalogue 12 pages, dessins en hors texte, Série XII, 1935, en Anglais – Feuillet R°V°, 120, 1935, en flamand – Dépliant affiche 8 volets couleur, 120, 1935, en Anglais – Dépliant 2 volets, 120, 1935 – Catalogue 8 pages dont une dépliant, gamme, 1936, en Anglais – Catalogue 16 pages, Série XIV, 1936 – Dépliant 6 volets, 120, 1936, en Flamand, un coin déchiré – Catalogue 12 pages, gamme, 1937 – Identique au précédent, en anglais, réédition – Catalogue 12 pages, série 120, 1937, en Anglais – Dépliant 2 volets, « La nouvelle Six », 1937 – Dépliant 9 volets, « La nouvelle Packard », 1938 – Catalogue 24 pages, 120 & Six, 1937, couverture absente – Catalogue 20 pages, Modèles 8 & 6, 1938 – Catalogue 48 pages, Modèles 8 & 6, 1938 – Catalogue 32 pages, les nouvelles 6 & 120, 1939, en Anglais – Catalogue 28 pages, reliure spirale, Super 8, 1939, en Anglais – Catalogue 20 pages, 110 & 120, 1940, en

Anglais – Catalogue 28 pages, 110 & 120, 1940, en Anglais – Catalogue 50 pages, caractéristiques techniques, 1941, en Anglais – Dépliant affiche 8 volets, Clipper, 1941, en Anglais – Catalogue 28 pages, 110 & 120, 1941, en Anglais – Catalogue 8 pages sous enveloppe d'origine, 110 de Luxe, 1941, en Anglais – Dépliant affiche 8 volets, Clipper, 1942 – Catalogue 4 pages, argumentaire, 1942, en Anglais – Catalogue 20 pages, Clipper, 1942, en Anglais – 7 entiers postaux d'un concessionnaire américain de la marque – 3 photos dont un tirage." **250/350 €**

17. "Packard de 1946 à 1957 "

Auréolée par les victoires obtenues grâce à ses moteurs marins et ses moteurs d'avion licence Rolls Royce, la marque s'adresse manifestement aux Américains aisés. Les illustrations ne représentent que des personnes jeunes, hommes d'affaires ou sportifs, femmes élégantes souvent accompagnées de marmots souriants. 10

Catalogues, 21 déliants, 5 feuillets, 6 photos."

150/200 €

18. "Plymouth entre les deux guerres "

La plupart sont illustrés par des peintres au style typiquement américain, sauf un dessiné par Léo Marfurt. 20 Déliants, 15 catalogues."

200/300 €

19. "Pontiac entre les deux guerres"

9 Déliants dont un à découper, 12 Catalogues, la plupart de bon niveau."

150/200 €

20. " Studebaker entre les deux guerres "

Il est remarquable que le service publicité de la marque ait utilisé la photographie couleur pour illustrer ses catalogues dès 1937. 20 déliants, 20 catalogues dont 1 copie, 2 photos. "

200/300 €



21. François RENAUD (1887- XX^{ème} Siècle) "Cacatoès"

Mascotte signée Renaud. Bronze argenté. H: 16 cm.

300/500 €

22. Georges DAREL (1892-1943) "Zèbre"

Mascotte signée Darel. Bronze argenté, rayures du zèbre peintes.

H: 13 cm.

450/600 €

23. "Fortune"

Mascotte signée Morante, éditions E. Mardon. Bronze argenté.

H: 19,5 cm.

500/700 €



**24. Emile BREGEON (XXème)
"Tête de Cheval"**

Mascotte signée E. Bregeon. Bronze argenté. H: 12 cm.
400/600 €



**25. Casimir BRAU (XXème)
"Greyhound-
Automobiles Lorraine Dietrich"**

Mascotte signée C. Brau. Grand Modèle, adopté par les automobiles Lorraine Dietrich. Bronze argenté.
H:10 cm et L: 23,5 cm
800/1 000 €



**26. François Victor BAZIN
(1897- 1956) "Hirondelle"**

Mascotte signée F.Bazin, et numérotée 236. Bronze argenté. H: 7,5 cm.
300/500 €



27. "Trotinette"

Mascotte signée Barthélemy. Bronze argenté. H: 11,5 cm.
300/500 €



28. "Lion- Automobiles Peugeot"

Probablement la première mascotte des Automobiles "Lion-Peugeot", non signée. Bronze argenté, base filétée au pas du radiateur. H: 14 cm incluant la base.
1 000/1 400 €



29. "Libellule"

Mascotte signée Badière. Bronze argenté. H: 17 cm.
400/600 €



30. "Tom Cat"

Mascotte signée A.E.L. Petit modèle. Bronze argenté. H: 9 cm.
250/350 €



31. "Championne"

Mascotte signée des éditions Granet. Bronze argenté. H: 14 cm.
450/600 €



32. "Sphinx - Automobiles Rolland Pilain"

Mascotte signée Roger Pissis et marquée "Déposée". Adoptée par les automobiles Rolland Pilain. Ailes bronze et Corps métalto bronze. H: 19,5 cm.
800/900 €



33. "Satan"

Mascotte signée R.Varnier. Petit modèle, bronze argenté. Montée sur un bouchon Citroën. H: 12 cm.

500/700 €



34. "Cocotte - Automobiles Voisin"

Mascotte adoptée par les Automobiles Voisin. Feuilles d'aluminium rivetées. Base déportée, thermomètre Boyce Moto Meter ancien, montée sur un bouchon de radiateur. Grand modèle, H: 22,5 cm.

1 000/1 500 €



35. "Archer - Automobiles Ansaldo"

Mascotte moogrammée G.R et marquée Ansaldo. Bronze argenté. H 10,5 cm.

500/700 €



36. "Saint-Christophe"

Mascotte marquée D.S.R. Bronze argenté. H: 14 cm.

300/500 €



37. "L'Express"

Mascotte non signée. Bronze argenté. H: 11,5 cm.

400/550 €



38. Emile BREGEON (XXème) "Golfeur"

Mascotte signée Bregeon. Bronze argenté. H: 15,5 cm.

600/800 €



39. Fernand COFFIN (Mort en 1946) "Champion"

Mascotte signée F.Coffin. Bronze patine brune. H: 18 cm.

500/800 €



40. "Lutin - Miles TO..."

Mascotte distribuée par Elkington & Co, R G° N° 590798. Bronze chromé. H: 11 cm.

300/500 €



41. "Greyhound vaulting a hurdle"

Mascotte non signée. Bronze argenté, chien peint en noir et bleu. Distribuée par ASPREY of London. H: 12 cm.

400/600 €



42. "La Poule au Pot"

Mascotte signée, signature illisible.
Bronze argenté. H: 11 cm.
600/800 €



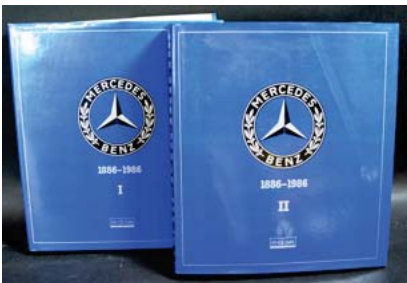
43. Auguste Nicolas CAIN (1821-1894) "Coq - Automobiles Hotchkiss"

Mascotte signée A.Cain. Adoptée par les Automobiles Hotchkiss. Bronze argenté. Signée du fondeur "Susse Frère Edition à Paris". Numérotée 153. H: 16.8 cm
1 000/1 500 €



44. "René LALIQUE (1860-1945) "Victoire "

Verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1928, non repris au catalogue après 1947. Long : 26,5 cm.
Bibliographie : Catalogue raisonné F. Marilhac, réf 1147.
10 000/14 000 €



45. "Charles PASCAREL(Né en 1936) "Sembrava un sogno questo giallo "

Acrylique sur toile, signée en bas à gauche. Titree au dos. 116 x 89 cm.
Exposition: Figure au catalogue de l'exposition " Charles Pascarel, Trans Auto Cantabile" à la "Galerie Vitesse" en Mai et Juin 1991.
1 200/1 500 €

46. Francois CHEVALIER (Né à Lyon en 1942) "Bugatti - Transport Exceptionnel"

Aquarelle, crayon et encre de Chine, monogrammée, titrée " Transport exceptionnel" et datée 89 en bas à droite. Portrait de Famille de " parfaits" en route vers un circuit dans un infernal équipage: une 50 version camionnette transporte une 51 bachée et porte sur son toit une 52, jouet de l'enfant. Encadrée, 9 x 53 cm.
Bibliographie: Magazine "Automobiles Classiques", Hors-Série, Novembre 1990, oeuvre reproduite page 82. - Magazine "Autos International", n°5 de Juin 1990, oeuvre reproduite page 16.
600/900 €



46. Francois CHEVALIER (Né à Lyon en 1942) "Bugatti - Transport Exceptionnel"

47. François GAILLARD (Né en 1945) " Départ "

Photo réalisée lors du tournage du film "Le Mans" en 1970 par F.Gaillard. Tirage de luxe, signée au dos et numérotée 4/5. 80 x 120 cm.
900/1 200 €

48. Paul HERMANN (Hermann René Georges Paul dit: 1864-1940) " Et vous en êtes content?..."

Encre de Chine et gouache. Encadrée, 31 x 23 cm.
300/500 €



50. Paul BRACQ (Né en 1933) "Jaguar"

49. "Paul BRACQ (Né en 1933) "DELAGE D8 120"

Gouache et pastel. Projet de couverture pour la revue+ d'art "L'Oeil". 31 x 24 cm, encadrée. *Bibliographie : " Carrosserie passion " par Paul Bracq, J.P. Barthélémy éd. 1990. L'esquisse de cette œuvre reproduite page 41"*

600/900 €

50. Paul BRACQ (Né en 1933) "Jaguar"

Acrylique sur toile sigée Paul Bracq en bas à droite. Contresignée par l'artiste au dos et datée 18/04/1987. Représente une Jaguar XK 120 O.T.S. *Bibliographie: "Carrosserie Passion, Paul Bracq" par J.P Thevenet, éditions d'art J.P Barthélemy 1990, oeuvre similaire reproduite page 47.*

1 700/2 500 €

51. Louis Rémy SABATTIER (1863-1935) " Un Avion passe....1910"

Lavis d'encre, crayon et gouache blanche sur carton signé en bas à droite. "Aux Manœuvres de Picardie en 1910: un avion passe....1910", de leurs véhicules, des passagers, militaires et jeunes femmes, lèvent des têtes émerveillées vers un avion que le dessin ne montre pas. Encadré, 54x 38 cm. *Provenance: Archives de "L'illustration", Paris. Exposition: Paris, Musée Carnavalet, "L'illustration, journal Universel, Un siècle de vie Française", 27 Janvier-26 Avril 1987, n°168 du catalogue. Bibliographie: Paru dans "L'illus-*

tration" du 24 Septembre 1910 et repris dans le numéro du 23 Mars 1935, à la mort de Sabattier.

1 500/2 000 €

52. Michel RAIMON (XX ème) "Ferrari 250 P, Mans 1963"

Sérigraphie en couleur, signée en bas à droite, numérotée 219/300 en bas à gauche. Encadrée, 56 x 76 cm.

300/500 €

53. Michael TURNER (Anglais, Né en 1934) "Grand Prix de Monaco 1967"

Affiche originale, signée Michael Turner au centre à droite et datée 1967. Edition J.Ramel à Nice. Encadrée, quelques taches de roussures sur la marge gauche. 60 x 40 cm.

450/650 €



54. "Bugatti - J.P Fontenelle "

54. "Bugatti - J.P Fontenelle "

Maquette au 1:8 ème, Bugatti type 37A, couleur rouge. Signée Jean-Pierre Fontenelle , Art Collection Auto. Très finement réalisée, 50 cm.

3 000/4 500 €

55. "Carte Routière De Dion-Bouton"

Ensemble de 4 cartes entoilées, contenues dans un emboitage en tissu. 7 ème édition (après 1914) , imprimerie Dufrénoy. 4 cartes: Nord-Ouest, Nord-Est, Sud-Ouest, Sud-Est, chacune: 62 x 72 cm.

400/600 €

56. "Malle Louis Vuitton"

Malle automobile à châssis en bois, toile vuittonite, intérieur en toile beige, cuir et métal. Renfort des angles en cuir épais, bande de renfort des serrures en cuir frappée du logo de la marque. Trois fermoirs et rivets frappés des monogrammes de la marque. Etiquette intérieur: Louis Vuitton, 70 Champs Elysées à Paris. Intérieur entoilé, (quelques tâches d'humidité à l'intérieur). Etiquettes de transport ferrovière sur le côté, envoi destiné au Comte Guy D'Andigné (1906-1958). Patine et état d'usage,. 35 x 91 cm , profondeur: 40 cm.

800/1 200 €

57. " Phare de recherche "

En laiton et cuivre, multidirectionnel, pour bateau transformé en lampe sur pied. Phare d'origine Américaine "General Electric, made in U.S.A, model 2AL 30EAA21 US Patent". Système

d'éclairage en 220 volts. Monté sur un trépied en bois. H avec trépied: 190 cm et diam du verre 44 cm.

1 000/1 500 €

58. "Cartes Routières Blondel, étui façon cuir, boussole"

Série complète de neuf cartes routières de France, contenues dans un étui en carton rigide façon cuir, avec boussole d'orientation sur le dessus. Datée 1947.

200/300 €

59. " Phare de bateau "

En laiton et aluminium, multidirectionnel, prévu pour être transformé en lampe (avec un système d'éclairage en 220 volts). Base carrée avec trous de fixations. L: 50 cm et diam du verre 34 cm.

350/500 €

60. " Trophés, Rallye International des Alpes"

Ensemble de deux coupes, un badge et une photo. La première: "Coupe Souvenir René Larroque du XIVe Rallye International des Alpes", en argent, 1951. Montée sur un socle en marbre. H: 34 cm. La seconde: "Coupe offerte par le Comité Régional de Tourisme de la Provence, "XIVe Rallye International des Alpes", en métal argenté, montée sur socle en marbre. H: 20 cm. Remportée par le pilote Français François Landon avec sa 4CV. Photo de presse de la 4 CV de Landon lors du Rallye International des Alpes. 18 x 24 cm. On joint un badge émaillé "Concurrent de la coupe des Alpes". Fabrication Fraisse-Demey à Paris. Diam: 8,8 cm.

300/500 €

61. "Rallye Lyon Charbonnières"

Badge de calandre émaillé du "Rallye Lyon Charbonnières". Diam: 8cm. On joint une broche émaillée "Lyon Charbonnières Stuttgart Solitude" avec barette de l'année 1961 émaillée. Fabrication A.Augis à Lyon. 2,5 x 2,5 cm.

120/150 €

62. "Critérium International des Alpes, 1954"

Badge de calandre émaillé " XVIIe Critérium International des Alpes, concurrent 1954". Badge concurrent



63. "Rallye Automobile Monté-Carlo"

remis spécialement aux participants de l'épreuve de 1954. Fabrication Fraisse-Demey à Paris. Légèrement enfoncé, diam: 8,5 cm. On joint la boutonnière "Concurrent" avec une barette 1954. Diam: 3,3 cm.

300/500 €

63. "Rallye Automobile Monté-Carlo, 1936"

Badge de calandre " XVe Rallye Automobile Monté Carlo, 1936". Fabrication Fraisse-Demey à Paris. Ecusson émaillé amovible, écrous non d'origine. On joint la boutonnière de la même année, fabrication Fraisse-Demey à Paris.



65. David A.FRYER STUDIO " Aston Martin DB2"

meij à Paris. Diam: 2,8 cm.

1 000/1 500 €

64. Laurent GEORGES (Né en 1940) "Logo Delage"

Bronze, fonte à la cire perdue (cire unique), terrasse en acier inoxydable. Signé Laurent Georges au dos. Numéroté 1/50, grand modèle et daté 2016 au dos. H: 9 cm

170/250 €

65. David A.FRYER STUDIO " Aston Martin DB2"

Bronze, signé D. Fryer et numéroté 11/50 sur la borne kilométrique. Bien complet de son certificat d'origine signé par l'artiste et par Sir David Brown propriétaire de la marque Britannique de 1947 à 1972. Monté sur un socle en bois avec un logo de la marque sur une tranche et sur l'autre un cartouche. " Aston Martin DB2 Drophead Coupé" (1950-1953). Dim avec socle 49 x 20 cm.

1 200/1 700 €

66. Laurent GEORGES (Né en 1940) "Logo Hotchkiss "

Bronze, fonte à la cire perdue (cire unique), terrasse en acier inoxydable. Signé Laurent Georges au dos. Numéroté 3/50 et daté 2016 au dos. H: 17 cm

200/300 €

67. "Maquette- Avion Taube"

Maquette en bois, métal et tissu du premier avion Allemand produit en série, surnommé "La Colombe" pendant la première guerre mondiale en raison de la forme de ses ailes. Sus-



70. « Porsche 911 Junior »



pendue par des filins à une tige de métal, base carrée en marbre. H avec socle: 130 cm, envergure 82 cm.

300/500 €

68. « Homme Ailé sur Blériot XI »

Bronze signé E. Carlier. Figure allégorique célébrant la traversée de la Manche par Louis Blériot. Elle représente Icare prenant appui sur un monoplan Blériot XI pour s'élever au-dessus des nuages, aidé par le souffle des anges. Patine médaille. Hauteur sans le socle 38 cm, avec socle 43 cm. Hélice mobile. Monté sur son socle d'origine en marbre.

2 500/2 700 €

69. « Volant QUILLERY CRISTAL »

Volant à trois branches présumé Quillery, jante en plastique transparent, branches en tringles de métal chromé, moyeu amovible avec tour chromé et centre en plastique, tour

chromé. Typique des années 50, utilisable sur Citroën traction avant, Delahaye, Delage...

750/900 €

70. « Porsche 911 Junior »

Voiture à moteur pour enfant, Modèle Porsche 911 Junior. Montée à la main dans le département course à Weissach, il en aurait été fabriqué un peu plus de 200. Elle était vendue chez les concessionnaires Porsche au début des années 80. Carrosserie en plastique de couleur rouge, moteur Honda 4 temps à refroidissement par air, suspension fonctionnelle, 2 vitesses avant et marche arrière, freins à disques, échappement en Inox. Toutes les lumières fonctionnent, y compris les stops et clignotants. Porte du conducteur ouvrante. Eligible à la course «Little Big Man» aux éditions du Mans Classic.

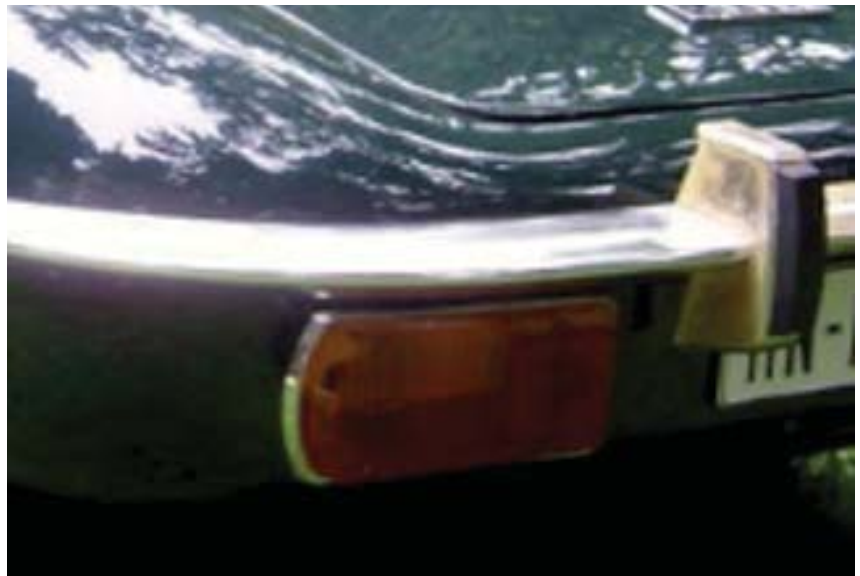
6 000/9 000 €



71. " Jaguar Type E "

Voiture à moteur pour enfant, modèle produit dans les années 80. Carrosserie en fibre de verre sur un châssis tubulaire en acier, couleur British Racing Green. Moteur Honda 4 temps, suspension fonctionnelle, 2 vitesses avant et marche arrière, freins à disques, double sortie d'échappement. Toutes les lumières fonctionnent, y compris les clignotants ainsi que le klaxon. Eligible à la course « Little Big Man » aux éditions du Mans Classic.

6 000/9 000 €







AUTOMOBILES

DÉBUT DE LA VENTE À 15H



N° 305

1925 DFP TYPE V TORPEDO
Châssis n° 20854
Carte grise française

13 000 / 18 000 €

Les deux fondateurs Auguste Doriot et Ludovic Flandrin sont issus des constructeurs automobiles Peugeot puis Clément-Bayard avant de fonder leur propre industrie automobile « Doriot-Flandrin » en 1906 à Courbevoie. En 1908, ils sont rejoints par Alexandre et Jules-René Parant avec qui ils fondent la nouvelle industrie automobile « Doriot, Flandrin & Parant (D.F.P.) » et fabriquent et commercialisent des automobiles à moteurs « Chapuis-Dornier ». En 1912 D.F.P commence à fabriquer ses propres moteurs. En 1926, l'usine est vendue au fabricant automobile Lafitte qui ferme à son tour en 1928. Le Torpédo Type V présenté est un bel exemplaire de 1925 « dans son jus ». La carrosserie et la sellerie n'ont jamais été restaurées ! La mécanique fut remise en route récemment, après

un rodage de soupapes, les compressions du 4-cylindres de 1100cm³ sont convenables. Le réservoir, les durites et la ligne d'échappement furent remplacés. Il s'agit d'un véhicule roulant nécessitant quelques travaux de fiabilisation avant de prendre la route. Marque discrète qui a connu son heure de gloire après la première guerre, les DFP sont rares sur le marché. Ce Torpédo en état d'origine attend sa nouvelle vie !

The two founders Auguste Doriot and Ludovic Flandrin come from carmakers Peugeot and Clément-Bayard before founding their own automobile industry, "Doriot-Flandrin" in 1906 in Courbevoie.

In 1908 they were joined by Alexander and René Jules Parant with who they built the new automobile industry "Doriot, Flandrin & Parant (D.F.P.)" and produce and market automotive "Chapuis-Dornier" engines.

In 1912 D.F.P began manufacturing its own engines.

In 1926, the factory is sold to Lafitte automobile manufacturer which turn close in 1928.

Roadster Type V presented is a fine example of 1925 "in its own juice."

The bodywork and the upholstery have never been restored! Mechanical was recently re-started after a break-in valves, compressions of the 1100cm³ 4-cylinders are suitable. The tank, hoses and exhaust system were replaced. This is a vehicle that requires some work of reliability before hitting the road.

Discreet brand that had its heyday after the first war, the DFP are rare on the market. This Torpedo in original state expects its new life!





N° 304

1950 HOTCHKISS ARTOIS 13 CV
Châssis n° 75810
Carte grise française

20 000 / 30 000 €

Au salon de l'automobile de Paris en octobre 1948, Hotchkiss présente de nouveaux modèles (type S 49), 13 et 20 CV, destinés à remplacer ceux d'avant-guerre toujours en production. Esthétiquement, les berlines 13 CV, Artois, et 20 CV, Gascogne, diffèrent peu de leurs devancières. Les phares et le capot reprendront leur configuration antérieure. C'est sur le plan mécanique que les modifications sont les plus notables : les roues avant sont désormais indépendantes (au lieu des essieux rigides) et le freinage est hydraulique. Rapidement, le nom Gascogne disparaît au profit de Artois, désignant à la fois les 13 et 20 CV. Au salon de 1949, la gamme reçoit de légères modifications esthétiques. Un projecteur anti-brouillard et un phare longue portée sont ajoutés autour de la calandre. Le capot reçoit

de son côté des petites trappes latérales pour une meilleure aération du moteur.

L'Hotchkiss Artois présentée à la vente appartient à un collectionneur de la région Lyonnaise depuis 2004. Celui-ci l'a simplement entretenue régulièrement, le travail de restauration ayant été effectué par son ancien propriétaire il y a une quinzaine d'années. A l'époque la carrosserie avait été reprise et repeinte, le moteur et la boîte de vitesse entièrement révisés. Elle reçut un nouvel intérieur en cuir rouge du plus bel effet ainsi qu'un faisceau électrique neuf. Depuis sa restauration, elle n'a que peu roulé, seulement au soleil lors de rassemblements d'anciennes. C'est une voiture au comportement routier très sain qui sera livrée avec son contrôle technique récent. Rare sont les Artois en si bel état !





N° 305

1939 SINGER NINE LE MANS SPECIAL SPEED

Châssis n° 5690

Carte grise de collection

40 000 / 60 000 €

Comme ce fut souvent le cas pour le développement de l'automobile au début du 20ème siècle, la firme Singer commença par produire des bicyclettes.

En rachetant la licence des véhicules à moteur Perks & Birch en 1901, Singer va se lancer dans la fabrication de tricycles à roue avant et de motocyclettes. La première voiture sera fabriquée en 1905 sous licence Lea Francis. Les ventes vont progresser de manière continue jusqu'à ce qu'en 1928 Singer devienne le troisième fabricant anglais de voitures particulières derrière Austin et Morris. Fort de ce succès, la marque va lancer son premier Sports-car.

C'est en 1932 que la marque Singer lancera la « 9 Le Mans ». Dans la pure tradition de la voiture de sport bri-

tannique des années 1930, elle propose une planche de bord à double arrondi, un pare-brise rabattable, des portes échancrées et la roue de secours à l'arrière.

Elle est proposée en version 2 ou 4 places. Par rapport aux autres modèles le centre de gravité est abaissé pour une tenue de route améliorée.

Elle reçoit un moteur de 972 cm3 développant 31 ch à 4 600 tours, accouplé à une boîte de vitesses à quatre rapports assez courts. C'est surtout ses freins hydrauliques Lockheed qui représentent un avantage technique certain. Pare-brise rabattu, elle pouvait atteindre les 110 km/h et représentait une vive concurrence pour ses plus proches rivaux, les MG J2 et série P. Les « Nine » vont régulièrement évoluer de 1933 à 1937 profitant d'améliorations plus ou moins significatives comme une modification de l'allumage. Elles étaient fabriquées dans une usine différente, à Coventry, les autres étant fabriqués à Birmingham. La Singer « Le Mans » en version course s'illustrera dans de nombreuses épreuves prestigieuses dont six fois de suite au Mans où elle obtient des résultats probants.



Authentique et rare, la Singer 9hp Le Mans Special Speed présentée fut importée d'Uruguay en 1995, et restaurée dans les ateliers de Franck Levotre, concessionnaire Renault de la région Lyonnaise. A l'époque le moteur et la boîte de vitesses ont été remis à neuf. Sa carrosserie fut traitée avec le plus grand soin et a nécessité de nombreuses heures de travail pour retrouver sa splendeur originelle. Elle a ensuite changé de mains une fois avant d'arriver entre les mains de son actuel propriétaire qui acheva sa restauration en 2014 avec le montage de side-sceens (amovibles), un superbe couvre-tonneau sur mesure ainsi qu'un couvre bagage



en Alpaga. Les compteurs Jaeger ont été remis à neufs par un professionnel, les carburateurs révisés et un allumeur plus moderne fut monté par soucis de fiabilité (l'allumeur d'origine est fourni). Son dossier de restauration est complet, notifiant que tous ses « organes sont d'origine » grâce au certificat délivré par le « Singer Owners'Club », et détaillant en photos les différentes étapes de sa restauration. Charmante et authentique, c'est un modèle qui a marqué l'histoire du sport automobile.





N° 306

1948 JAGUAR MARK V
Châssis n° 627983
Titre de circulation européen

17 000 / 23 000 €

A l'issue des hostilités en 1945, William Lyons et son équipe ont besoin d'un coup d'éclat pour faire parler de la toute récente marque Jaguar. La Jaguar Mark V est la dernière des « culbutés » ! En 1948, apparaît la double appellation : Mark et V. En effet la remplaçante de la Mark IV, innovait par son châssis à roues indépendantes. Autre nouveauté : l'apparition des « spats » sur les roues arrière. Ils seront un des signes distinctifs de la marque Jaguar pendant plus de 20 ans. Majestueuse, aristocratique, britannique, la Mark V marque avec splendeur l'achèvement d'un style que nul n'aura davantage porté à la hauteur d'une institution.

Cette très belle Jaguar est en conduite à gauche, avec une boîte manuelle et un toit ouvrant. Elle est roulante mais les freins et la sellerie sont à revoir. Luxueuse, elle était très appréciée des notables britanniques.

At the end of hostilities in 1945, William Lyons and his team need a glow to talk about the recent Jaguar brand. The Jaguar Mark V is the last of the "tumbled"!

In 1948, appears the double name: Mark and V. In fact the replacement of the Mark IV, innovated by its chassis with independent wheels. Also new is the appearance of "spats" to the rear wheels. They will be one of the hallmarks of the Jaguar brand for over 20 years. Stately, aristocratic, british, Mark V with splendor mark the completion of a style that no one will be more inclined to the height of an institution.

This beautiful Jaguar is a left hand drive, with a manual transmission and a sunroof. It is rolling but the brakes and the seats need to be reviewed. Luxurious, it was popular with British notables.





N° 307

1953 MG TD

Titre de circulation européen

24 000 / 29 000 €

La MG TD est présentée en 1949, en remplacement de la TC qui avait tout de la voiture d'avant guerre y compris son essieu rigide. Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD est plus confortable et tient mieux la route. Le moteur 4 cylindres référencé XPAG est par contre le même que celui de la TC, c'est un fiable 4 cylindres de 1250 cc avec les soupapes en tête et une alimentation par deux carburateurs, le tout délivrant une puissance de 54 cv. Avec 30000 exemplaires fabriqués en quatre ans, le succès commercial fut au rendez-vous. Près de 80% seront exportés vers les USA. C'est la première MG proposée avec la direction à gauche. Esthétiquement très réussie, la TD possède un charisme certain. Derrière son volant, le pilote retrouve toutes les joies de la conduite-plaisir. Le modèle présenté a été restauré en 2010. La voiture fonctionne parfaitement bien.

The MG TD was presented in 1949, replacing the TC that had all of the pre-war car including its rigid axle. With independent front wheels, the TD model is more comfortable and better hold up. The engine 4 cylinders referenced against XPAG is the same as the TC, it is a reliable 1250 cc 4-cylinder with overhead valves and a power supply by two carburetors, all delivering a power of 54 hp. With 30,000 copies manufactured in four years, commercial success was here. Nearly 80% will be exported to the US. This is the first MG proposed with a left steerin wheel. Esthetically very successful, the TD has a certain charisma. Behind the steering wheel, the driver finds the joys of driving-pleasure.





N° 308

1939 DAIMLER LIGHT STRAIGHT
EIGHT 4L VAN DEN PLAS
Châssis n° 47820
Carte grise de collection

50 000 / 70 000 €

A peine 150 « Straight Eight 4L » furent construites et vendues sur deux ans, le plus grand nombre avec une carrosserie Daimler et une trentaine d'autres carrossées par Charles Worth, James Young et Van Den Plas. Le modèle présenté arbore sans conteste la carrosserie la plus réussie des 12 modèles carrossés par Van Den Plas et connus dans le monde (dossier historique disponible dans la presse anglaise) dont il en resterait seulement 5 recensés : une en Angleterre, deux en Allemagne, une aux USA et la notre en France.

Son intérieur en cuir beige est resté d'origine et présente une belle patine tout comme ses boiseries. A l'inverse, la carrosserie a bénéficié d'une restauration complète en 2008, une nouvelle peinture aux teintes d'origine

chocolat et beige fut appliquée. La mécanique a connu une importante révision. La vidéo du moteur démonté est d'ailleurs disponible dans un reportage effectué par TF1 récemment. Les roues ont été reconstruites avec des tubes neufs. Les chromes d'origine présentent très bien.

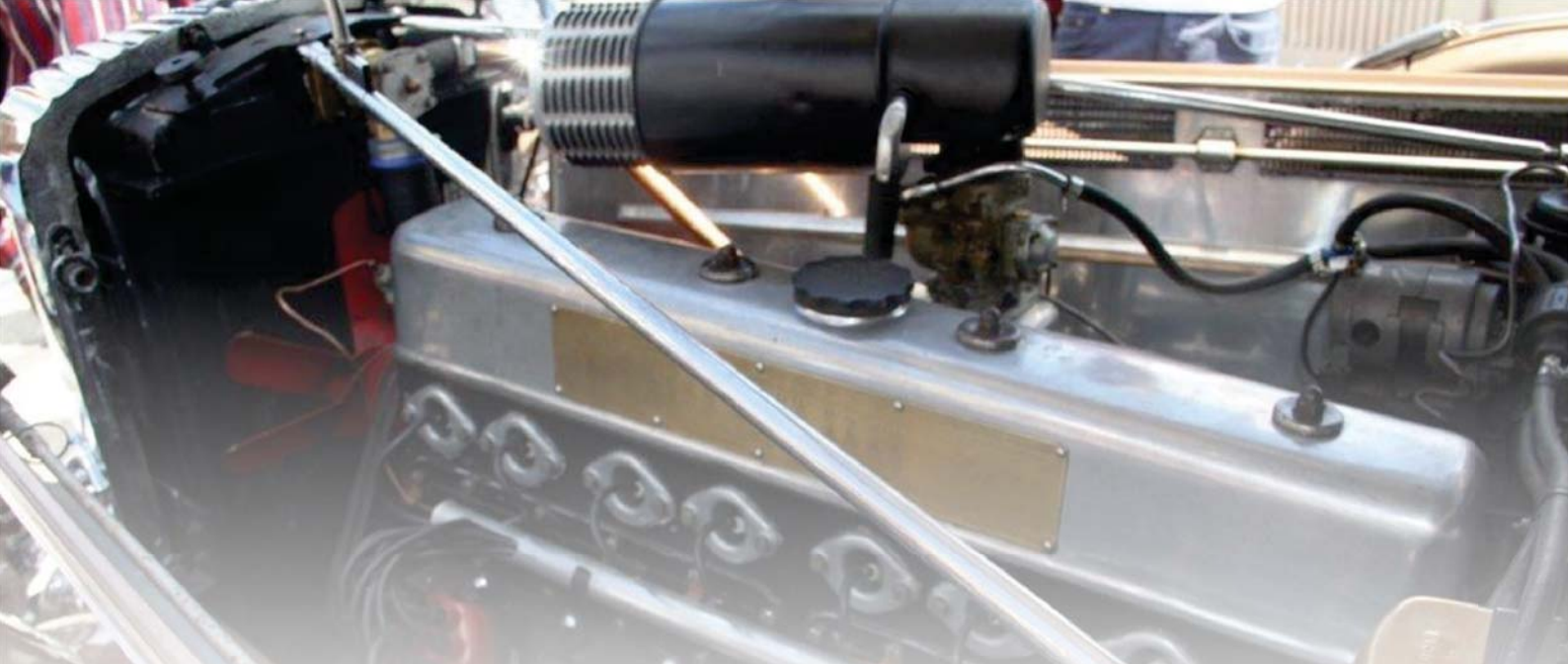
C'est une voiture très agréable à conduire, sa boîte à présélection Wilson y participant pour beaucoup.

De plus cette rare Daimler remporta le premier prix au concours d'élégance de Tours en septembre 2016 et est enregistrée dans le « Daimler Days Vol 2 ».

Barely 150 "Straight Eight 4L" were built and sold over two years, the largest number with Daimler bodywork and some thirty other bodied by Charles Worth, James Young and Van Den Plas. The model boasts arguably the most successful body of 12 models bodied by Van Den Plas and known worldwide (historical record available in the English press) he would remain only 5 identified: one in England, two in Germany, one USA and our in France.

Its beige leather interior remained original and has a beautiful patina as





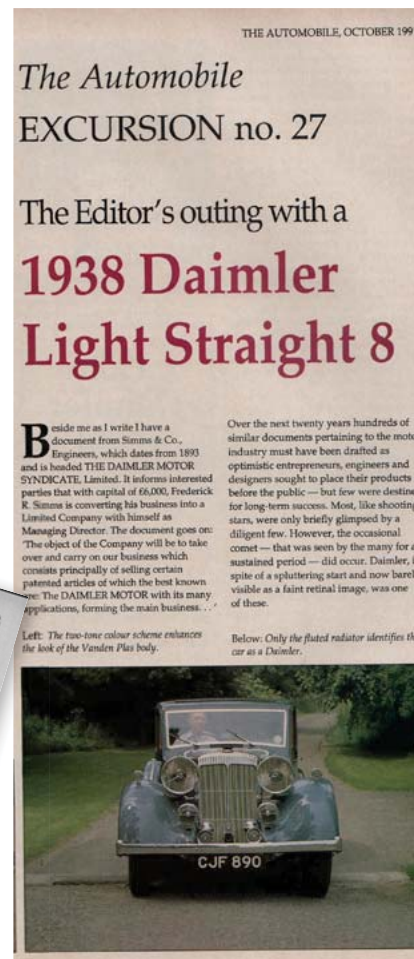
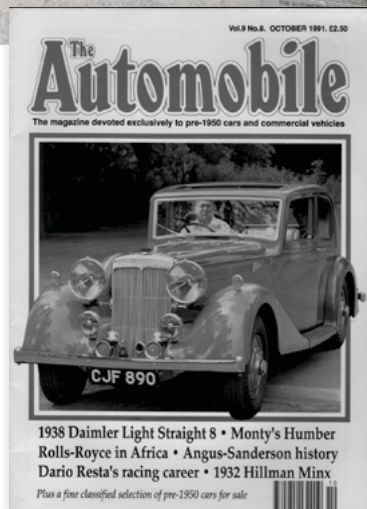
woodwork. Conversely, the body received a complete restoration in 2008, a new painting in shades of beige and chocolate origin was applied. The mechanics had a major overhaul. The video of the disassembled engine is also

available in a report carried out by TF1 recently. The wheels were rebuilt with new tubes. The original chromes present very well.

This is a very pleasant car to drive, his Wilson preset box participating

for many.

Also this rare Daimler won first prize at the elegance contest of Tours in September 2016 and is registered in the "Daimler Days Vol 2".



Left: The two-tone colour scheme enhances the look of the Vanden Plas body.

Below: Only the fluted radiator identifies the car as a Daimler.



N° 309

1933 AC 16/56 TYPE L30

Châssis n° 30

Carte grise française

40 000 / 60 000 €

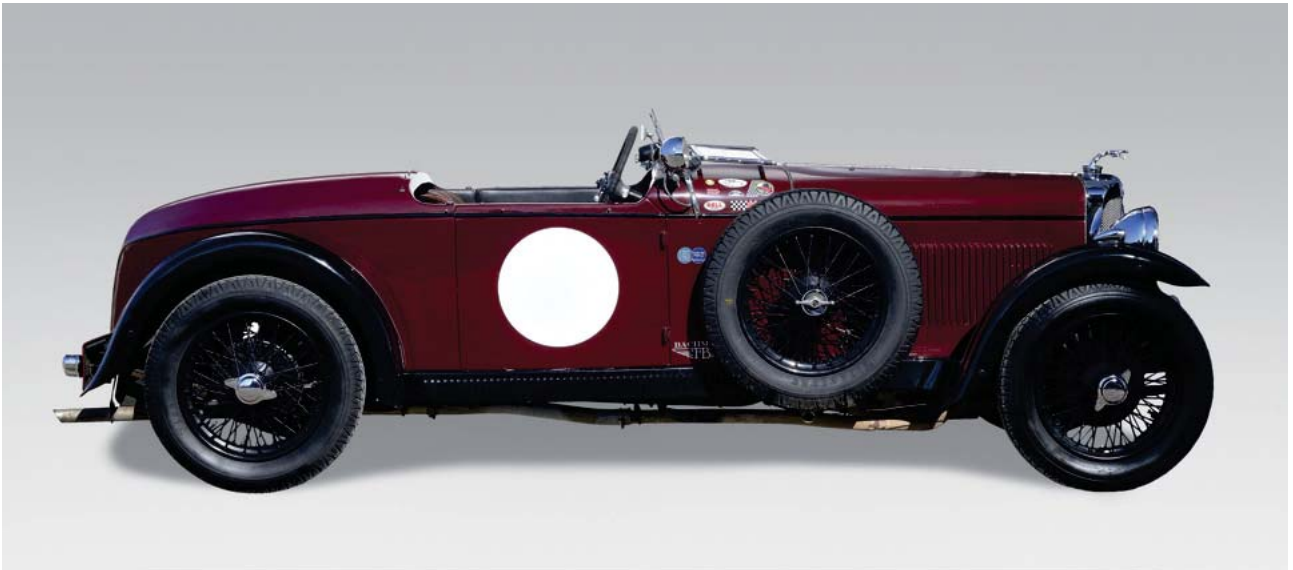
D'après le ACOC (AC Owners Club), le véhicule présenté est sorti de l'usine en 1933 sous la forme d'une berline conduite intérieur dénommée « Sportsman Saloon ». Son premier propriétaire H.M Manuel la vend avant 1939 à monsieur F.L Bramal, d'après les archives du club. Son histoire devient plus floue jusqu'en 1966 où elle refait son apparition dans les archives. A cette date, la voiture appartient à monsieur A. Bellfield de Derby et se trouve en très mauvais état. Celui-ci entame une sérieuse restauration et l'adaptation de son actuelle carrosserie. En 1978, elle change de mains au profit de monsieur Leslie Brind de Chesterfield, sa restauration n'est pas encore achevée. En 1989, avec une restauration toujours en cours, elle devient la propriété de monsieur Barry Wragg de Sheffield. En 1993, la restauration mécanique et carrosse-

rie est achevée, elle est maintenant la propriété de monsieur John Barker de Nantwich. En 1994, son propriétaire devient monsieur James Mc Gregor en Ecosse par l'intermédiaire du négociant Spining Wheel. En 1997, son propriétaire monsieur Dietrich Merkel est allemand. L'ACOC perd sa trace jusqu'en 2007, date à laquelle elle est immatriculée en Espagne pour la société de négoce Vintage Cars SL de Madrid. En 2011 la FFVE édite une attestation en vue de son immatriculation française en collection. Elle effectue le « Grand Prix de Pau Historique » en 2012. En mai 2015, elle participe au « Vintage Revival Monthléry ».

Comme la plupart des 16/56, le moteur est équipé de trois carburateurs-montés d'origine sur les versions plus puissantes, les 16/66-au lieu du simple carburateur, passant ainsi la puissance de 56 cv à environ 65cv.

Cette AC 16/56 est un très beau roadster en bon état de présentation et de fonctionnement. Rare sur le marché, elle ne manquera pas de faire tourner les regards à son passage, la sonorité claquante de son 6-cylindres éveille les sens.





According to the ACOC (AC Owners Club), the car presented left the factory in 1933 as an indoor driving sedan called « Sportsman Saloon ». Its first owner H.M Manuel sells it before 1939 to Mr. F.L Bramal, according to the club's archives. Its history is blurred until 1966 when she reappeared in the archives.

At that time, the car belongs to Mr. A. Bellfield from Derby and is in very poor condition. He began a serious restoration and adapte his current body. In 1978, it changed hands for the benefit of Mr. Leslie Brind from Chesterfield, restoration is not yet

complete. In 1989, with restoration still underway, it became the property of Mr. Barry Wragg from Sheffield. In 1993, the body and mechanical restoration is complete, it is now owned by Mr. John Barker from Nantwich. In 1994, its owner is Mr. James McGregor in Scotland through the seller Spining Wheel. In 1997, its owner Mr. Dietrich Merkel is German. The ACOC lose track until 2007, when it is registered in Spain for the trading company Vintage Cars SL in Madrid. In 2011 FFVE publishes a certificate for its registration in French collection. It carries the "Grand Prix de Pau

History" in 2012. In May 2015, she participated in the "Vintage Revival Montlhéry."

Like most 16/56, the engine is equipped with three-carburetors originally fitted to more powerful versions, the 16/66-instead of single carburetor and from the power of 56 hp to about 65hp.

This AC 16/56 is a beautiful roadster in good presentation and operation. Rare on the market, it will not fail to turn attention to its passage, the snapping sound of his 6-cylinder awakens the senses.





N° 310

1949 DELAHAYE 135M CABRIOLET
CHAPRON
Châssis n° 801023
Carte grise française

150 000 / 180 000 €



Le moteur 6-cylindres en ligne de la 135 présentée est alimenté par trois carburateurs Solex, dans sa version la plus performante. La boîte de vitesse est du type Cotal, qui comporte quatre rapports commandés au volant, en parfait état de fonctionnement. Le châssis est basé sur un schéma très simple puisqu'il repose sur un cadre constitué de longerons et de traverses selon une architecture on ne peut plus conventionnelle, en parfaite condition sur notre exemplaire.

Le train roulant est à roues indépendantes à l'avant, l'essieu arrière étant rigide.

A l'avant comme à l'arrière, la suspension est assurée par des ressorts à lames semi-elliptiques.

Le freinage, excellent et endurant, est assuré par des freins à tambours à commande mécanique Bendix auto-serrants, novateurs pour cette époque où les commandes hydrauliques commencent seulement à se généraliser mais sans apporter encore de réelle sécurité.

Ce magnifique Cabriolet 135 M est enregistré dans les registres du Club Delahaye. Nous remercions son Président, monsieur Tissot qui nous a

gentiment indiqué les informations de son histoire :

« Le châssis 135M#801023 figure dans notre registre, il s'agit bien d'un cabriolet 135M carrossé par Chapron en 1949. Il appartient alors à Mr Emile Meunier et porte l'immatriculation 4430 QB 36. Il change de main seulement en 1985 au profit de François Braillard de la Guelardièrre, à Reims, immatriculé alors 8771 SP 51. A cette période le moteur 135M d'origine sera remplacé par un 135MS type 12 S 103#800764 de la même époque. Le propriétaire actuel du moteur d'origine 135M#801023 est connu et souhaite le céder.

La voiture est ensuite vendue à un collectionneur Belge du nom de Ziehbrenner. Celui-ci la vend à son actuel propriétaire en 2002 ».

Il entame une sérieuse restauration début 2003 et confie le moteur à des professionnels d'Albi pour sa réfection. Il est entièrement remis à neuf : regarnissage et rectification des bielles et des paliers de vilebrequin, pistons forgés neufs, usinage de la culasse pour le passage au sans-plomb, soupapes neuves, vilebrequin rectifié et équilibré. Le radiateur est refait à neuf. Le travail effectué est de grande



qualité et fut immortalisé dans un dossier photos très fourni. La restauration continua, les freins sont remis en état et les roulements changés. Le faisceau électrique est lui aussi changé et une boîte à fusibles est installée, chaque organe électrique a son fusible. Les silent-blocs du train avant sont remplacés. Vient ensuite le tour de la carrosserie où chaque partie de tôle abîmée fut remplacée, ainsi que les éléments en bois des montants de portières. La capote neuve est ajustée sur ses arceaux doublés de tissus. La sellerie de très bonne facture ne sera pas remplacée. Le travail est achevé par une magnifique peinture bicolore de vert clair qui souligne l'élégance de sa ligne et met ses chromes d'origine en valeur, et l'adoption de pneus à flancs blancs du plus bel effet.

L'esthétique sans reproche du style Henri Chapron c'est l'élégance et le raffinement. Les Delahaye 135 ont brillées et brillent encore dans de nombreux concours d'élégance !





N° 311

1959 MICROCAR BOND MKF
Type F
Carte grise française

5 000 / 8 000 €

Véhicules à l'origine conçus par d'authentiques faux-ingénieurs, les Microcars se sont facilement imposés auprès des moins riches, dans un marché très concurrentiel.

Ce sont d'ailleurs des références inconscientes à l'art de vivre britannique qui ont inspiré les créateurs de ces sympathiques véhicules. Sharp's Commercial commence la production d'économique véhicules à trois roues avant 1949. Ils étaient appelés « Bond Minicar » ! Le Mark F arrive en 1959 et est propulsé par un mono-cylindre Villiers de 250 cm³, monté sur l'unique roue directionnelle avant. La carrosserie est en aluminium.

Notre exemplaire de couleur vert amande est d'origine et présente un très belle patine, récemment le moteur a bénéficié d'un piston neuf. Il s'agit d'une charmante version cabriolet, accompagné de son hard-top

beige en fibre de verre. Imités sans vraiment jamais être dépassés, ces sympathiques véhicules jouissent toujours d'une excellente réputation auprès des collectionneurs. Capital sympathie gonflé au maximum !

Originally vehicles designed by authentic false engineers, Microcars have easily charged with the less wealthy in a very competitive market.

They are also unconscious references to the British life art that inspired the creators of these friendly vehicles. Sharp's Commercial production starts economic three-wheeled vehicles before 1949. They were called "Bond Minicar"! Mark F arrives in 1959 and is powered by a single-cylinder 250 cm³ Villiers, mounted on single directional front wheel. The body is in aluminum.

Our copy of almond green color is original and has a beautiful patina, the engine recently received a new piston. This is a charming convertible version, accompanied by his hard-top beige fiberglass. Imitated without ever truly be overcome, these friendly vehicles always have an excellent reputation with collectors. Capital sympathy inflated to the maximum!





N° 312

1936 CITROËN TRACTION 11 AL
Châssis n°355027
Carte grise française

9 000 / 13 000 €



La Citroën Traction présentée aujourd'hui a été restaurée en août 1997 après avoir été remise pendant 27 ans en Normandie.

La teinte beige irisé d'origine a été refaite d'après une porte de boîte à gant jamais repeinte.

En 1998 la voiture participe au premier « Tracbar Dundee » en Australie et porte le numéro 001. En août 1999 la mécanique est remplacée par un moteur d'ID19 refait à neuf accouplé à une boîte à quatre vitesses. Le train avant fut complètement revu et le circuit électrique passé en douze volts. Ces travaux ont été réalisés aux établissements Philippe Chauvet.

En 2000 cette Traction prend le départ pour le deuxième « Tracbar Dundee » puis fut stockée en 2003 avec 13000 kms depuis la réfection du moteur.

L'actuel propriétaire l'a achetée en 2004 et l'utilise régulièrement. La voiture est équipée de pneus Michelin X neufs et les freins fonctionnent bien.

Cette voiture est vue dans plusieurs revues spécialisées dont le bel ouvrage de Jérôme Collignon « les tractions d'avant-guerre ».

The Citroën Traction presented today was restored in August 1997 after having been stored for 27 years in Normandy.

The beige color original was remade from a glove box door never repainted. In 1998 the car participated in the first "Tracbar Dundee" in Australia and carries the number 001. In August 1999 mechanics is replaced with an ID19 refurbished engine mated to a four-speed box. The front suspen-

sion was completely redesigned and the electrical circuit past in twelve volts. These works were carried out in Philippe Chauvet company.

In 2000 this Traction take the start for the second "Tracbar Dundee" and was stored in 2003 with 13000 kms from the repair of the engine.

The current owner bought it in 2004 and use it regularly. The car is equipped with New Michelin X tires and brakes are working properly.

This car is seen in several journals including the beautiful book of Jerome Collignon "the prewar traction."





N° 313

1973 ALFA ROMEO 2000
Châssis n° 2349616
Titre de circulation européen

14 000 / 19 000 €



L'Alfa 2000 a été présentée en 1971 et sera fabriquée jusqu'en 1977. C'est l'évolution naturelle de l'Alfa 1750, elle en reprend d'ailleurs l'ensemble de la carrosserie. Elle sera produite dans l'usine d'Arese.

Reprenant la base de la 1750, elle ne bénéficie que de quelques retouches esthétiques, à l'avant avec des doubles phares de même dimension et des feux arrière agrandis. L'aménagement intérieur bénéficie de changements plus importants visant à augmenter le confort des passagers. Le moteur est nouveau bien que dérivé du fameux moteur série 105.16 de la Giulia, dont la cylindrée passe de 1 779 à 1 962 cm³ grâce à une augmentation de 4 mm de l'alésage. Alimenté par deux carburateurs double corps Dell'Orto

DHLA 40, il développe une puissance élevée, pour l'époque, de 132 ch DIN. La vitesse maximum atteint les 195 km/h et l'accélération de 0 à 100 km/h est inférieure à 9 secondes. Son caractère très sportif justifie les quatre freins à disque, la boîte directe à 5 rapports et le différentiel autobloquant.

Le modèle présenté n'a eu que 2 propriétaires, elle roule très bien. La peinture a été refaite il y a une dizaine d'années et rien n'a bougé. La carrosserie est très saine, sans aucune corrosion. Elle constitue une occasion intéressante d'acquérir le haut de gamme Alfa des années 1970.

This model has had only 2 owners, it runs great. The painting was remade



ten years ago and nothing has changed. The body is very healthy, without any corrosion. It is an interesting opportunity to acquire high-end Alfa 1970s.



N° 314

1968 CITROËN AMI 6 BREAK
Châssis n° 232388
Carte grise française

6 000 / 8 000 €

On pourrait se demander pourquoi Citroën n'a pas pensé dès le début à proposer son Ami 6 en version break. En effet, si la ligne en Z de la berline est aussi originale que pratique, elle a l'inconvénient majeur d'interdire toute polyvalence parce qu'elle n'autorise pas le montage d'un très pratique hayon, dont dispose justement la récente Renault 4. Pierre Bercot, le PDG de Citroën de l'époque, n'a jamais apprécié les breaks. Il considère ces carrosseries comme des utilitaires, non comme un moyen de diversifier la clientèle. Face aux chiffres de vente décevants de l'Ami 6, il est toutefois contraint de revoir ses positions.

Pierre Bercot valide le nouveau modèle et en octobre 1964, l'Ami 6 break fait sa première apparition au Salon de l'Automobile de Paris. Plus clas-



sique, son profil plaît déjà davantage que celui de la berline, tout comme son coffre plus grand et sa praticité en hausse.

Appartenant à un Citroëniste averti depuis de nombreuses années, l'exemplaire proposé se trouve en très bon état de présentation et de fonctionnement. Son intérieur d'origine est superbe, le toit découvrable s'ouvre sans difficulté.





N° 315

1961 FIAT 500 « PLAGE »
Châssis n°104300
Titre de circulation européen

25 000 / 35 000 €



La Fiat 500 « Plage » présentée a été modifiée il y a une dizaine d'années à Capri. Les rues de Capri étant très étroites et les bâtiments très hauts, on décida de « couper » les toits de nombreuses Fiat 500 pour permettre aux touristes d'apprécier la beauté de la ville la tête « en l'air ». Cette Fiat atypique est en très bel état de présentation et de fonctionnement. Elle est livrée avec sa tonnelle en tissu neuve.

The 500 "Beach" presented has changed there ten years in Capri. The streets of Capri are very narrow and very tall buildings, it was decided to "cut" the roofs of many Fiat 500 to allow tourists to enjoy the beauty of the city head "in the air". This atypical Fiat is in very good presentation and operation. It comes with its new hood in tissue.



N° 316

1959 JAGUAR MK 1
Chassis n° 5991422
Carte grise collection

20 000 / 30 000 €



En mars 1957, soit deux ans seulement après son lancement, la Mk 1 franchit un pas décisif. Elle reçoit le moteur XK de 3,4 litres qui, avec deux carburateurs SU, développe 210 ch. Parallèlement à la boîte Moss, la voiture reçoit en option la transmission automatique Borg-Warner à trois vitesses. Le pont arrière a été renforcé pour affronter la nouvelle cavalerie, et la voiture, qui atteint maintenant les 190 km/h, bénéficie, en option, de quatre freins à disques Dunlop. Répondant aux vœux de Sir William Lyons, la Mk 1 prend les chemins des marchés extérieurs, surtout des Etats-Unis (près de la moitié de sa production est exportée).

Cette magnifique Jaguar MK1 que nous vous présentons a été entièrement restaurée il y a 6 ans. Elle est en boîte manuelle et en conduite à gauche d'origine. Son certificat Jaguar

atteste de sa conformité. Elle possède son contrôle technique vierge. C'est une voiture en parfait état de fonctionnement ; une berline aux performances réputées.

In March 1957, two years after its launch, the Mk 1 goes one decisive step. She received the XK 3.4-liter engine which, with two SU carburetors, develops 210 hp. Alongside the Moss gearbox, the car receives the optional automatic transmission Borg-Warner three-speed. The rear deck was strengthened to face the new cavalry, and the car, which now reaches 190 km / h, has an optional four Dunlop disc brakes. Responding to the wishes of Sir William Lyons, the Mk 1 takes the way of foreign markets, especially the United States (almost half of its production is exported).

This beautiful Jaguar MK1 that we

present has been fully restored 5 years ago. She's manual transmission and LHD of origin. His Jaguar certificate confirms compliance. It has its virgin technical inspection. This is a car in perfect working order; a sedan with reputable performances.



N° 317

1972 LANCIA FULVIA S ZAGATO
Châssis n° 003367
Titre de circulation européen

25 000 / 35 000 €

La Fulvia est sans doute le modèle Lancia qui affiche la plus belle vitalité, grâce à ses innombrables versions et à l'interminable série de succès sportifs qu'elle revendique. Présentée au printemps 1963, elle utilisée de nombreux composants de sa sœur aînée, la précédente Flavia. Comme pour les modèles précédents, les Flavia et Flaminia, Lancia confia au carrossier Zagato la charge de réaliser la version Fulvia Sport. Dessinée par Ercole Spada la nouvelle «Lancia Fulvia Sport Zagato» a comme toujours pour ces versions, une ligne exceptionnellement aérodynamique et très personnelle qui est vraiment étonnante. Son moteur V4 de 1600 cm³, issu de la Fulvia HF, développe 150 CV

Faisant partie de la dernière version des Fulvia, le modèle présenté possède donc une boîte de vitesse

5 rapports et son capot moteur qui s'ouvre normalement (les versions antérieures avaient le capot qui s'ouvrait sur le côté). Elle fut restaurée il y a une dizaine d'années en Italie avec le souci d'authenticité et de conservation de l'origine. Elle se présente aujourd'hui en excellent état de présentation (sans corrosion) et de fonctionnement (mécanique entretenue). La belle Lancia Fulvia Sport Zagato est très joueuse mais rassurante et saine, un régal.

As part of the latest version of the Fulvia, the model presented thus has a 5-speed gearbox and engine hood opens normally (previous versions had the hood that opened on the side). It was restored there about ten years in Italy with the attention to authenticity and origin of preservation. It is today in excellent condition of presentation (without corrosion) and operation (maintained mechanically). The beautiful Lancia Fulvia Sport Zagato is very playful but reassuring, healthy, delicious.





N° 318

1964 LANCIA FLAVIA
Châssis n° 008172
Titre de circulation européen

20 000 / 30 000 €

La Lancia Flavia représente, pour la marque Lancia, fondée par Vincenzo Lancia, le début d'une nouvelle ère de grande innovation technologique et de créativité.

La Lancia Flavia était une voiture de classe supérieure, luxueuse comme toutes les Lancia, dont la première série fut présentée à l'occasion du Salon Automobile International de Turin 1960 et qui resta en fabrication jusqu'en 1971. La première version équipée d'un moteur de 1 500 cm³ et 78 ch, peut être un peu sous dimensionnée au regard du poids de la voiture et de ses caractéristiques de grande routière, fut rapidement épaulée par un moteur de 1 800 cm³ et 92 ch.

Ce coupé Flavia est en excellent état. La carrosserie est très saine et ne présente aucune trace de corrosion. Elle fut repeinte il y a quelques



années. Elle se présente dans un état d'origine émouvant. Elle possède son attestation d'authenticité ASI.

La mécanique fonctionne également très bien. Ce coupé Flavia reprenait l'esthétique générale de la Ferrari 250GT aussi dessinée par Pininfarina et représentait un bel exemple de fusion entre élégance et sportivité.

This coupe Flavia is in excellent condition. The body is very healthy and shows no sign of corrosion. It was painted a few years ago. It is presented in a moving original state. It has its ASI authenticity certificate.

The mechanics also works very well.





N° 319

1983 LANCIA MONTE CARLO
Châssis n° ZLA137AS000004004
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Lancée au salon de Genève de 1975, la Beta Montecarlo émanait d'un dessin de Pininfarina. Les traits étaient inspirés des études Abarth O30 et Fiat X1/8 (X1/201), la nouvelle venue partageait bon nombre d'éléments avec le reste de la gamme Beta. Equipée de suspensions indépendantes aux quatre coins, de barres anti-roulis à l'avant et à l'arrière et de quatre freins à disques, elle était propulsée par un 4 cylindres bien connu de 120 chevaux couplé à une transmission à 5 vitesses. Adulée pour son comportement routier par la presse de l'époque, elle était disponible en coupé ou spider. Avec seulement 970 kg, elle était capable d'un 0 à 100km/h en 9 secondes. L'exemplaire en question est de Juin 1983 et il s'agit d'une deuxième série. Une belle petite sportive Italienne au rapport prix/sensations imbattable. Elle est matching numbers (moteur, boîte, intérieur) et a



bénéficié d'un entretien récent. En effet d'importantes factures de révision des Ateliers Lecoq à Paris figurent au dossier. Ainsi les amortisseurs ont été remplacés, des roulements de roues, et divers contrôle ont été effectués, montrant que le moteur est en parfaite santé. Accompagnée de son rare toit amovible (en option) à double bulle type Zagato comme on pouvait le trouver sur les 037, elle dispose également de sa roue de secours, sa trousse à outils et son manuel d'entretien original. La Monte-Carlo est éligible au Monte Carlo Historique et représente un achat intéressant à plus d'un titre.

The copy in question is from June

1983 and is a second series. A sporty small beautiful Italian to unbeatable price / sensations. It is matching numbers (engine, transmission, interior) and benefited from a recent maintenance. Indeed substantial revision bills from Lecoq in Paris are inside the file. And the dampers have been replaced, wheel bearings, and various controls were carried out, showing that the engine is in perfect health. Accompanied by her uncommon removable roof (optional) Zagato double bubble kind as he could be found on the 037, it also has its spare wheel, his tool kit and original service manual. Monte Carlo is eligible to the Monte Carlo History and represents a purchase interesting in many ways.



N° 320

1963 ALFA ROMEO 2600
SPIDER TOURING
Châssis n° AR191782
Carte grise française

50 000 / 70 000 €

Après la fin des hostilités et comme la plupart des constructeurs européens, Alfa Romeo se remet au travail. 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.

De livrée rouge, le superbe Spider 2600 présenté à la vente appartient à son propriétaire depuis 1993 qui l'entretient depuis avec amour. Un épais dossier de factures détaille les différents travaux effectués ces 23 dernières années : freins, moteur, boîte de vitesse ; tout y est. La peinture de sa carrosserie est restée d'origine en bon état. Les planchers ont été remplacés. La sellerie a été refaite il y a quelques temps mais reste très bien conservée, sa capote quant à elle est d'origine.

Ikône des «sixties », c'est la voiture des V.I.P. de l'époque et le symbole de la douceur de vivre à l'italienne: la «Dolce Vita»!

Red livery, the 2600 Spider presented for sale belongs to its owner since 1993 who has maintained with love. A thick bill file details the different work the last 23 years: brakes, engine, gearbox; everything is there. The painting of his body remained original in good condition. The floors were replaced. The upholstery was redone a few time ago but still very well preserved, his hood on it is original.

Icon of "sixties", this is the car of V.I.P. of the time and the symbol of the good life in Italian: "La Dolce Vita"!





N° 321

1955 PANHARD DYNA Z1
Châssis n° 18258
Carte grise française

9 000 / 13 000 €

Les Panhards Dyna Z1 sont les modèles de lancement qui seront produits de janvier 1954 à mai 1956. Notre exemplaire est particulièrement intéressant car il n'a jamais connu de restauration : son état est totalement d'origine. Cette Dyna Z1 appartient à la même famille depuis 1977 et n'aurait connu que deux propriétaires depuis sa sortie d'usine. Son strict état d'origine lui permit d'être exposé au « 100 ans d'automobile française » au Grand Palais, à la demande de Jean Panhard, organisateur de l'événement en 1984. Toujours entretenu et respecté, cet exemplaire reflète les années 50 !

The Panhards Dyna Z1 are the launching models that will be produced from January 1954 to May 1956.



Our specimen is particularly interesting because it has never been restored: his condition is completely from the origin. This Dyna Z1 belongs to the same family since 1977 and would have had two owners since the factory. Its strict original condition allowed him to be exposed to "100 years of French car" at the Grand Palais, at the request of Jean Panhard, 1984 event organizer. Always maintained and respected, this copy reflects 50's!





N° 322

1968 MG B CABRIOLET
Châssis n° GHN4U169796G
Carte grise française

16 000 / 23 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Élégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelques soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm³.

La MG B de couleur verte présentée a été régulièrement entretenue chez un spécialiste de Marseille. Sa couleur est bien sa teinte d'origine. La



sellerie en cuir beige a été refaite il y a quelques années. Elle est équipée de roues « fils » chromées qui lui vont à merveille. L'échappement a été révisé récemment. Un rapport d'expertise sera remis à l'acquéreur. Une MG B prête pour vos week-ends !

This green MG B was regularly main-

tained by a specialist in Marseille. Its color is the original color. The beige leather upholstery was redone a few years ago. It is equipped with wheels "fils" chrome that suit her perfectly. The escape was revised recently. An expert report will be delivered to the purchaser.

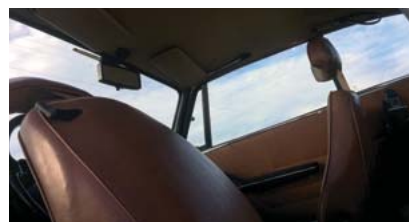
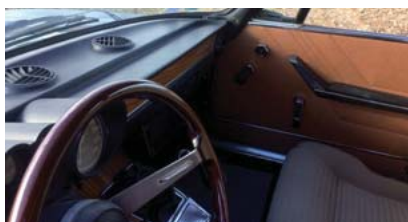
A MG B ready for your weekend!



N° 324

1975 ALFA ROMEO 2000 GTV
Châssis n° 02445742
Carte grise française

30 000 / 40 000 €



D'abord dotée du célèbre "1750" de 118 ch, elle devient GT "2000" en juin 1971 après une série 2 introduite au salon de Turin 1969. C'est avec la Veloce qu'une nouvelle calandre à quatre feux fit son apparition. Plusieurs petites différences esthétiques permettent de distinguer les deux versions GT 1750 Veloce et GT 2000 Veloce (Tipo 105.21, aussi appelée Giulia 2000 GTV) que nous vous présentons ici, notamment les 8 barrettes horizontales qui ornent la calandre du 2000, son médaillon sur la custode et ses feux arrière allongés intégrant le feu de recul, d'abord apparus sur les 1750 GTV américaines. Multitudes de détails de style jonchent la carrosserie de ce magnifique 2+2 qui nous ramène à la grande époque de la marque, avec forcément un fond de

nostalgie lorsqu'on découvre sur la malle arrière l'inscription "Alfa Romeo Milano", désormais obsolète...

Le très beau Coupé Bertone 2000 GTV présenté a été acheté en 1988 par son actuel propriétaire, au chef d'atelier d'un grand garage Alfa Romeo qui l'avait vendu neuf et suivit son entretien depuis sa mise en service. Rigoureusement entretenu, il possède un dossier de factures conséquent. C'est un véhicule qui est « matching number » et qui n'a connu qu'un voile de peinture « rafraichissant » en 2015.

Son intérieur en tissus beige est en excellent état. Sa planche de bord n'est pas fissurée, souvent le cas sur la plupart des Coupés Bertone, le soleil faisant son effet dévastateur sur les plastiques. La ligne d'échappement inox est neuve.

L'autoradio Blaupunkt cassettes a été monté en 1989.

Respectée et parfaitement entretenue, ce coupé Bertone 2000 GTV est prêt à prendre la route.





N° 325

1968 TRIUMPH TR 250
Châssis n°CD7532L0
Carte grise française

25 000 / 35 000 €



Le TR250 Triumph a été construite entre 1967-1968 pendant 15 mois par la Triumph Motor Company au Royaume-Uni, au cours desquels 8400 voitures furent produites, toutes destinées au marché américain. Beaucoup peuvent maintenant être trouvés en dehors des États-Unis, principalement en Europe. Environ 600 restent dans le monde entier aujourd'hui.

Elle est identique à la TR5 à l'exception du système d'alimentation en carburant. La TR250 possède deux carburateurs Zénith-Stromberg, et non une injection Lucas, les normes d'émission US étant plus strictes. N'ayant jamais connu de restauration, la TR 250 proposée est en bon état de préservation. Elle est équipée de roues « fils » peintes. Son intérieur

présente très bien. Elle fut achetée par son actuel propriétaire aux établissements GT Spirit en 2013. Depuis, elle a connu quelques travaux sur le faisceau électrique, dont un allumeur neuf. La TR 250 est une voiture rare sur le marché car produite qu'à seulement 8500 exemplaires pour les US.

Having never experienced restoration, TR 250 is offered in good preservation. It is equipped with wheels "fil" painted. Its interior is very good. It was purchased by its current owner to GT Spirit in 2013. Since facilities, it experienced some work on the harness, including a new igniter. The TR 250 is a rare car on the market because that produced only 8500 copies for the US.



N° 326

1960 MG A Roadster
Châssis n° GHNL77386
Carte grise de collection

30 000 / 40 000 €

La MG A fait une entrée en la matière que beaucoup de modèles peuvent lui envier. C'est en effet deux barquettes MG qui courent au Mans en 1955 qui annoncèrent la ligne de la nouvelle A, sur le point de débarquer dans les concessions de la marque à l'octogone. L'ingénieur Albert Sydney Evener est l'auteur de ses lignes qui remportèrent tous les suffrages, notamment outre-Atlantique. Sur 101 081 exemplaires produits en 7 ans, la MG A sera en effet le roadster Britannique au plus grand pourcentage d'export puisque seules 5869 furent vendues au Royaume-Uni. Syd Evener est aussi le père de la géniale MG B, belle descendance!

Notre exemplaire est un joli roadster de couleur vert anglais disposant de 2 sauts de vent amovibles ainsi que son pare-brise et de très élégantes roues

« fil » qui affinent encore plus cette magnifique ligne.

La mécanique est fiable et démarre au quart de tour, c'est une MG A qui a été entretenue régulièrement et toujours respectée. Récemment le faisceau électrique a été changé, le dessous de la voiture a été rénové. La sellerie est comme neuve et une nouvelle capote jamais montée sera livrée avec la voiture. Vives et performantes, les MG A ont su convaincre une clientèle avide d'élégance et de plaisir, le mythe continu !

MG A makes an entry on the matter that many models can envy to him. These is indeed two small boats MG which run in Mans into 1955 which announced the line of new A, about to unload in the concessions of the mark to the octagone. Engineer Albert Sydney Evener is the author of his lines which gained all the votes, in particular on the other side of the Atlantic. On 101.081 specimens produced in 7 years, MG A will be indeed the roadster Britannique with the greatest percentage of export since only 5869 were sold in the United Kingdom. Syd Evener is also the father of brilliant the MG B, beautiful descent!

Our copy is a nice roadster English green with 2 removable wind breaks and its windscreen and very stylish "thread" wheels which further refine this beautiful line.

The mechanical reliable and starts like clockwork, this is MG A has been regularly maintained and always respected. Recently the harness was changed, the underside of the car has been renovated. The upholstery is like new and a new hood never mounted will be delivered with the car. Bright and powerful, the MG A were able to convince customers eager for elegance and fun, ongoing myth!





N° 327

1954 AUSTIN HEALEY 100/4 BN1
Châssis n° BN1L159292
Carte grise de collection

55 000 / 65 000 €

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

en font une machine sans concession. Elle est également capable d'excellentes performances, comme le montreront d'ailleurs ses résultats en compétition.

Ayant connu une restauration de qualité il y a quelques années, cette magnifique 100/4 est passée par des mains expertes. Le travail effectué à l'époque s'en ressent aujourd'hui car parfaitement conservé. Beaucoup d'éléments furent changés, le faisceau électrique compris. Elle est équipée d'une boîte de vitesse 3 rapports avec overdrive. Elle possède son certificat de conformité « British Motor Industry Heritage Trust ».

Equippée de son pare-brise rabattable, la 100/4 possède la ligne la plus pure des Healey, figurant comme la genèse d'une longue histoire.

The "100" takes its name, originally, the goal of Donald Healey to reach 100 mph (160 km / h) with his new creation. She became retrospectively 100/4 to differentiate it from the 100/6 that followed. Born from Donald Healey talent, the Austin-Healey 100 was equipped with Austin mechanical components, whose robust

four-cylinder 2.6 liter of A90 Atlantic. The particularly attractive design, a kind of archetypal British roadster, was due to Gerry Coker and provide the basis for the whole line of "big Healey" who finish their careers with a 3 liter engine. Today we consider the 100 as the sportiest of the series: its sportier presentation, four drums and mechanical unsophisticated but with a big low-end torque makes an uncompromising machine. It is also capable of excellent performance, as indeed ascend its results in competition.

Having a quality restoration few years ago, this magnificent 100/4 passed by expert hands. The work done at the time suffers because today perfectly preserved. Many items were changed, including the electrical harness. It is equipped with a 3 reports gearbox with overdrive. It has its certificate of compliance "British Motor Industry Heritage Trust." Equipped with its folding windshield, the 100/4 has the purest line of Healey, appearing as the genesis of a long history.





N° 328

1970 JAGUAR TYPE E Cabriolet 4.2
Châssis n° 1R11811
Carte grise de collection

60 000 / 70 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961. Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers ses cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 Heures du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération. La Type E fait officiellement son entrée dans le monde automobile en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis. Lancée avec le six cylindres de 3,8 litres à double ACT, la Type E reçoit en octobre 1964,

un bloc réalésé à 4,2 litres. En 1969 apparaît la série II découlant de la série non officielle appelée série 1,5. Les interrupteurs sont mis en conformité. Quelque soit la version, une Jaguar E Type restera toujours une icône incontournable dans l'Histoire de l'Automobile.

La Jaguar Type E S2 présentée est en très bon état mécanique suite à une importante révision. Récemment le berceau arrière fut déposé en vue d'une révision de pont arrière avec le remplacement de la barre de torsion. Vient le tour de l'allumage et de la carburation qui passeront par des mains expertes, spécialiste Jaguar. Sellerie et capote sont en bon état. La carrosserie est saine et arbore sa couleur d'origine. Il s'agit d'une très belle Type E prête à prendre la route !

One of the best dresses of the history, a prodigious engine blast propelling the car to nearly 240 km / h! Experience inherited from the competition through its five victories of the Type C and D at the 24 Hours of Le Mans, it seems to all the more revolutionary

it offers a stark contrast to its predecessor, the XK 150, last link in a generation. The Type E officially entered in the car world in March 1961 Geneva Motor Show, which was been the star. The commercial success was immediate, and the car will experience an exceptional career in the United States. Launched with the six-cylinder 3.8-liter DOHC, the E-Type received in October 1964, a 4.2 liters block. In 1969 appears the Series II under the unofficial series called series 1.5. The switches are brought into conformity. Whatever the version, a Jaguar E Type will always remain an inescapable icon in the History of the Automobile. The Jaguar E-Type S2 presented is in good mechanical condition after a major overhaul. Recently the rear cradle was laid for a rear bridge revision with replacement of the torsion bar. Comes the turn of the ignition and carburetion who passed by expert hands, a Jaguar specialist. Upholstery and hood are in good condition. The body is healthy and it's its original color. This is a beautiful E-Type ready to hit the road!





N° 329

1980 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW II
Châssis : SRL39777
Carte grise française

20 000 / 30 000 €

En mars 1977, la Silver Shadow II est présentée au Salon international de l'automobile de Genève pour faire face à la concurrence avec de légères modifications symboliques de sa carrosserie. Elle reçoit certaines améliorations techniques dont une direction à crémaillère. La suspension avant est également perfectionnée pour assurer à la voiture une meilleure tenue en courbe tout en diminuant le roulis. Afin de réduire la consommation et la pollution, la carburation se voit dotée d'un contrôle électronique de carburation et d'une double sortie d'échappement. Quelques changements mineurs, l'aménagement intérieur bénéficie d'un tableau de bord redessiné et d'un nouveau volant à deux branches. Le niveau d'équipement franchit un nouveau pas avec le cruise control et surtout l'automatisation complète de la climatisation et même

du chauffage de la lunette arrière. Magnifiquement présentée en couleur burgundy (métal) liserets d'or fins peints à la main, surlignage des moulures et des enjoliveurs de roues, cette Shadow II est d'une élégance rare. Son intérieur en cuir fin Connolly couleur biscuit est en excellent état, il souligne le raffinement bien connu de la marque. Elle possède toutes les options d'époque (fonctionnelle) : climatisation, radio cassette, 4 vitres électriques et réglages de sièges électriques.

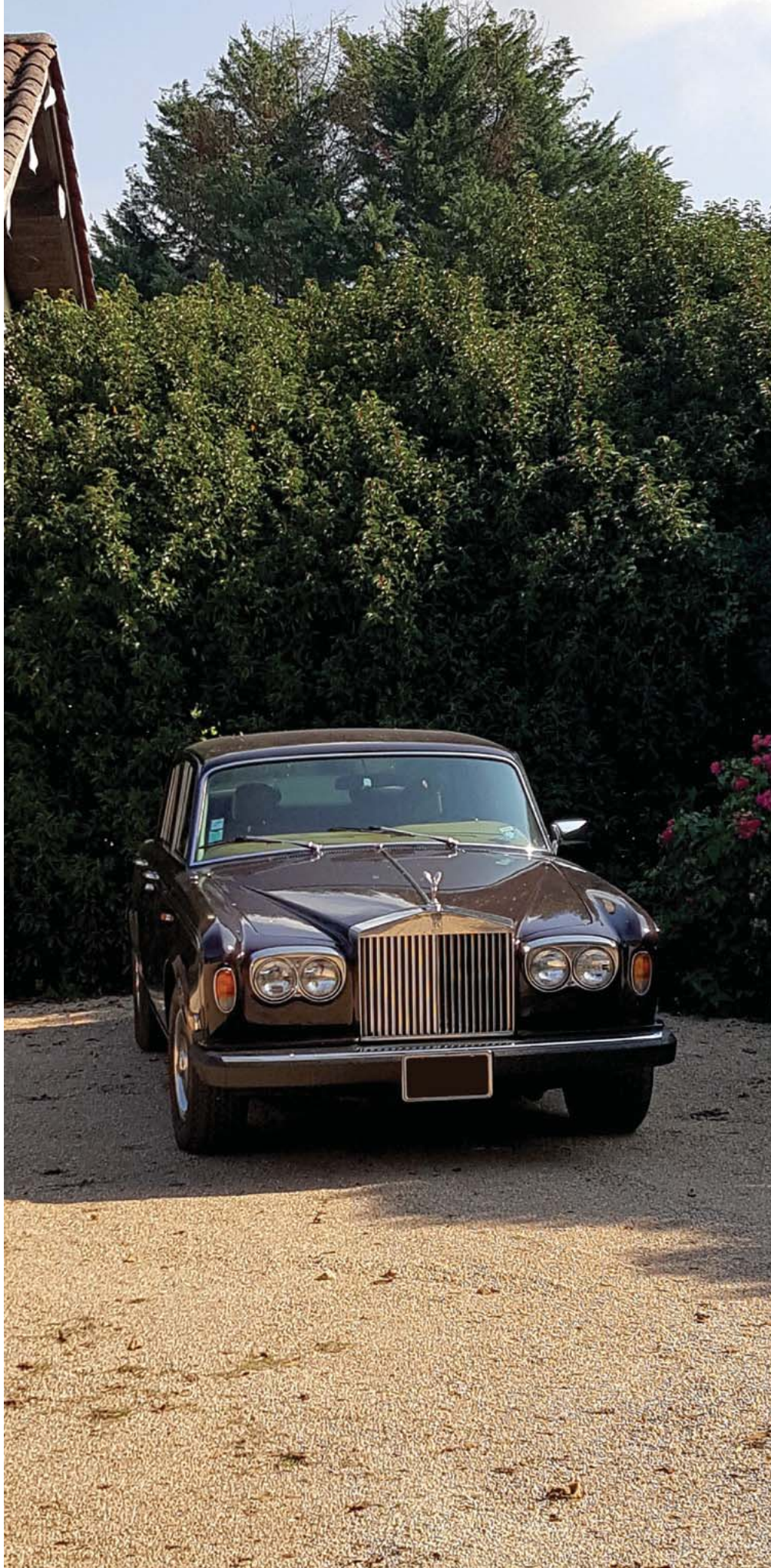
Son historique est limpide puisqu'elle n'a connu que trois propriétaires : elle fut achetée neuve par un Newyorkais qui l'utilisait pour des petits déplacements seulement le week-end, puis vendue à un autre Américain qui l'a gardée de 2003 à 2013, date à laquelle son actuel propriétaire l'a achetée : seulement 43 000 miles au compteur et un contrôle technique vierge !

In March 1977 the Silver Shadow II is presented to the Geneva Motor Show with slight modifications symbolic of his body. It receives some technical improvements including a rack and pinion steering. The front suspension

is also improved for the car to ensure better resistance curve while descending the roll. To reduce consumption and pollution, carburetion is seen with an electronic control carburetor and dual exhaust outlet. Some minor changes, the interior has a redesigned dash and a new steering wheel with two branches. The level of equipment took another step with the cruise control and especially full automatic air conditioning and even heating of the rear window.

Presented in burgundy color (metal) gold liserets handpainted, highlight moldings and wheel covers, the Shadow II present a rare elegance. Its Connolly leather interior biscuit color is in excellent condition, it emphasizes the well-known refinement of the brand. It has all the classic options (functional) air conditioning, radio cassette, 4 electric windows and electric seat adjustments.

His history is clear since it had only three owners: it was bought by a New Yorker who used it for short trips only on weekends, then sold to another American who kept it from 2003 to 2013, when the current owner bought it: only 43,000 miles on the odometer and a virgin technical control.





N° 330

1968 MERCEDES BENZ 250 SE
CABRIOLET
Châssis n° 1102312089063
Carte grise française

80 000 / 100 000 €

Le cabriolet 220 SE proposait la première quatre places de série à bénéficier d'un moteur à injection délivrant 130 chevaux, ainsi qu'une suspension révisée et des freins à disques. Le dessin de la carrosserie était si avancé et stylé qu'il demeura pour l'essentiel inchangé jusqu'à 1972. Faisant suite au modèle 220 SE, Mercedes-Benz proposa au public en 1965 une gamme plus large de versions du moteur et lança les modèles 250 SE et 280 SE.

Achetée par son actuel propriétaire dans notre étude en mars 2003, notre Mercedes 250 SE Cabriolet a bénéficié d'un entretien soigneux depuis. Elle effectue un passage aux « Ateliers des Coteaux », ensuite le propriétaire procède au remplacement de la boîte de vitesse automatique, roulements et moyeux avant neufs, réfection



du système de freinage... Elle passe ensuite par un spécialiste Mercedes pour le travail sur la mécanique et parfaire son excellent état général. Le dossier de factures détaillé sera remis à l'acquéreur, celui-ci s'élevant jusqu'à un total de 23 000€.

The cabriolet 220 SE proposed is the first series four places with an injection engine delivering 130 horsepower and a revised suspension and disc brakes. The design of the body was so advanced and stylish that remained essentially unchanged until 1972. Following the model 220 SE Mercedes-Benz offered to the public

in 1965 a wider range of engine versions of 250 SE and 280 SE.

Purchased by the present owner in our study in March 2003, our Mercedes 250 SE Cabriolet received a careful maintenance. It makes a transition to the "Coteaux des Ateliers", then the owner shall replace the automatic gearbox, bearings and front new hubs, brake system repairs ... It then goes through a Mercedes specialist to work on mechanics and perfect its excellent condition. The detailed bill file will be delivered to the purchaser, the latter amounting to a total of € 23,000.





N° 331

1973 JAGUAR TYPE E V12
Châssis n° 1S74567BW
Carte grise française

40 000 / 60 000 €



Les modifications apportées sur la 3ème série des Type E portent sur l'esthétique ainsi que sur la partie mécanique (élargissement de la voie), mais c'est surtout la mise en place du moteur V12 de 5,3 litres qui caractérise cette série. Ce bloc était très moderne pour l'époque rompant avec le classicisme des "longues courses" fonte des 6-cylindres. Bien entretenu il s'avérait plus fiable. La douceur de fonctionnement détonnait par rapport au 6-cylindres et les reprises étaient très puissantes grâce aux 46 mkg de couple !

De couleurs rose « heather » d'origine, cette V12 2+2 n'est pas courante. En réalité, c'est lors de son démontage, au cours de sa restauration qui a dé-

butée il y a 8 ans, que son propriétaire s'est aperçu de sa couleur d'origine: heather. Désireux de respecter l'authenticité de sa Type E, il décide de la repeindre dans sa teinte de sortie d'usine. Elle fut entièrement mise à nue, les défauts de carrosserie furent repris mais la caisse en bon état général ne nécessitait pas un sablage complet. La mécanique déposée a été refaite : le bloc est resté embiellé car les compressions étaient bonnes, tous les accessoires furent refaits à neufs (radiateurs, démarreur, alternateur...), un gros ventilateur additionnel évite les surchauffes dans le trafic. Son intérieur refait à neuf est en « full-cuir » de couleur beige, magnifique. Un gros travail de fiabilisation fut dispensé, le



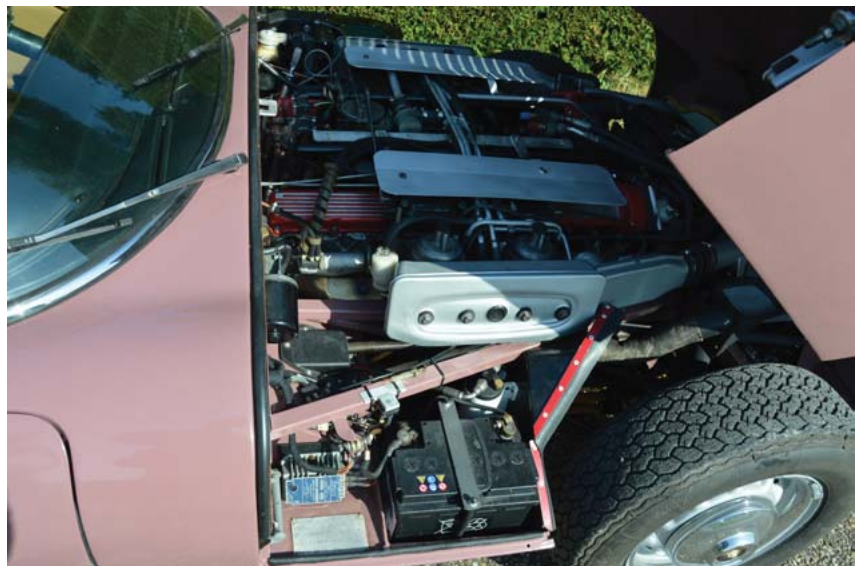
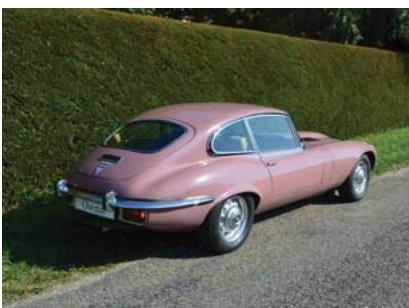
tout immortalisé par un dossier de photos et de factures. Cette V12 roule régulièrement, son confort de conduite (boîte automatique) et sa fiabilité lui permettent d'envisager de longs voyages !

Pink color "heather" original, this V12 2 + 2 is not common. In fact, it was during its dismantling, during its restoration that began 8 years ago, its owner realized its original colors: heather. Eager to respect the authenticity of his E Type, he decided to repaint it in the factory tint. She was completely laid bare, body defects were taken but the body in good ge-

neral condition did not require a full sanding. The deposited mechanics has been redone: the block remained complete because the compression were good, all accessories were remade (radiators, starter, alternator ...), a large additional fan avoids overheating in traffic. Its interior was

redone "full leather" beige, beautiful. A lot of work was provided reliability, all immortalized in a folder of pictures and invoices.

The V12 runs regularly, driving comfort (automatic transmission) and reliability enable it to consider long trips!





N° 332

1976 ASTON MARTIN AM V8 SERIE 3
Châssis n° V811547LCA
Carte grise française

130 000 / 160 000 €



En Avril 1972, l'Aston Martin DBSV8 fut remplacée par un nouveau modèle, simplement baptisé Aston Martin V8. Bien que la firme traversait une période de rachats, le travail fut supervisé sous la direction de David Brown, le fondateur. Dès 1974, la volonté de proposer une version plus puissante de la V8 se fait sentir. L'Aston Martin V8 s'est notamment illustrée dans le film Tuer n'est pas jouer aux mains de James Bond où elle sauvait ses occupants grâce à ses efficaces gadgets (lance-fusées, skis rétractables dissimulés dans les bas de caisse, lasers dans les moyeux de roues, système de post-combustion derrière la plaque minéralogique arrière et autodestruction).

Pour la série 3, l'attention fut reportée sur les carburateurs en 1973. Ces voitures se distinguent par un bossage sur le capot plus haut permettant de loger quatre carburateurs Weber à double starter. La voiture développait 310ch et pouvait atteindre 95 km/h en 6,1 secondes avec une transmission automatique ou en 5,7 secondes avec une transmission manuelle. Notre exemplaire ne possède pas tous les gadgets de Mr Bond mais reste néanmoins très désirable. Les 4 carburateurs Weber ont été révisés récemment. Sa carrosserie et sa mécanique ont été refaites dans les années 2 000 en Allemagne. Depuis elle fut scrupuleusement entretenue par son propriétaire qui a participé à

de nombreux rallyes à son volant. Son intérieur en cuir rouge est comme neuf.

Supercar de la première heure, l'Aston Martin V8 a énormément contribué à hisser la marque dans les plus hautes sphères de l'automobile sportive. Aujourd'hui, sa descendante tente le chemin inverse, en rendant ces voitures de rêves plus accessibles mais le charme de cette version ancienne et le plaisir d'entendre gronder son V8 demeurent intacts.

For the 3 series, the focus was shifted to the carburetors in 1973. These cars are distinguished by a boss on the hood for accommodating four Weber twin choke carburetors. The



car developed 310 hp and could reach 95 km / h in 6.1 seconds with automatic transmission or 5.7 seconds with a manual transmission. Our model does not have all the gadgets of Mr Bond but still very desirable. 4 Weber carburetors were recently revised. His body and his

mechanics were done in the years 2000 in Germany. Since it was scrupulously maintained by its owner who has participated in numerous rallies at the wheel. His red leather interior is like new.

Supercar of the first hour, the Aston Martin V8 has contributed immen-

sely to raise the brand in the highest echelons of sports car. Today his tent down the opposite path, making dreams more accessible cars but the charm of this old version and the pleasure of hearing rumbling V8 remain intact.





N° 333

1970 CITROEN DS 21 IE CABRIOLET
IVANOFF
Châssis n° A2059
Carte grise française

80 000 / 120 000 €

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

Ivanoff, carrossier de renom, est devenu la référence des transformations des DS, au même titre que les ateliers de Mr Fabre pour les Ferrari 250 GTO ou les ateliers de Mr Broual pour les reconstructions des Delahaye 135 et autre Delage de course. Exécutés dans les règles de l'art, les

cabriolets « Ivanoff » respectent en tous points les obligations de renforts des cabriolets « usines ». Le « Kit Ivanoff » est homologué et permet la transformation d'une DS berline en un magnifique cabriolet.

Aujourd'hui vous est présenté un splendide cabriolet construit sur ces mêmes bases. Issus d'une berline DS 21 IE, le kit Ivanoff fut acheté et adapté sur la caisse entièrement mise à nue en septembre 2015 (53 000 € de factures). Le travail effectué est rigoureux, extrêmement respectueux de l'authenticité des cabriolets DS, jusqu'à la malle de coffre en fibre de verre. En effet, la caisse nue fut traitée et repeinte, la mécanique remise complètement à neuf, et la sellerie neuve est du plus bel effet. Son dossier de restauration sera fourni. Il s'agit certainement d'un des plus beaux cabriolets DS restauré avec ce kit. De plus, la carte grise indique bien une DS 21 IE Cabriolet. Son propriétaire n'hésite pas à s'engager sur des cols de montagnes et dans différents rallyes, elle ne lui a jamais fait défaut.





In 1958, Henri Chapron, a French automotive body builder, created the first DS Convertible. His creations become collectibles. This is Chapron who was chosen by Citroen to design and manufacture the convertible facility, launched in 1960 (vintage 1961) and deleted at the end of 1971. This vintage convertible factory followed the technical evolution of the sedan, and existed version DS 19 (1960-1965), DS 21 (1965-1971) and DS 21 EFI (1969-1970).

Ivanoff, renowned coachbuilder, has become the reference for the DS transformations, as well as works-

shops Mr Fabre for the Ferrari 250 GTO or workshops Mr Broual for reconstruction of Dalahaye 135 and other racing Delage. Performed in workmanlike, convertibles "Ivanoff" strictly comply with reinforcements obligations of the convertibles "factories". The "Ivanoff Kit" is approved and allows the transformation of a DS sedan into a beautiful cabriolet.

Today is presented a beautiful cabriolet built on the same basis. From a DS 21 IE sedan, the Ivanoff kit was purchased and adapted to the body completely laid bare in September 2015 (€ 53 000 bills). The work is rigo-

rous, extremely respectful of the authenticity of convertibles DS until the bootlid fiberglass. Indeed, the bare chest was treated and repainted, mechanical surrender completely renovated, and new upholstery is the most beautiful effect. Its restoration file will be provided. It is certainly one of the finest convertibles DS cabriolet restored with this kit. In addition, the gray card well indicates a DS 21 IE Cabriolet. Its owner did not hesitate to commit to mountain passes and in various rallies, she never failed him.



N° 334

1987 JAGUAR XJS CABRIOLET
Châssis n° SAJJNVEV4HC135843
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

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 moins.

Acheté en janvier 2007 par son actuel propriétaire, le modèle présenté a été importé des Etats-Unis. En parfait état de présentation, cette XJS Cabriolet a bénéficié d'une nouvelle peinture en 2008. Après la dépose des éléments de carrosserie, une magnifique peinture poly-lustrée fut appliquée. Une importante facture de décembre 2007 nous détaille les différents travaux effectués sur la mécanique : nettoyage du compartiment moteur, vidange boîte de vitesse, pont arrière et moteur, amortisseurs avant et silentblochs de boîte neufs, radiateurs et durites neuves. Le dossier de factures sera fourni à l'acquéreur.





N° 335

1969 PORSCHE 912
Titre de circulation européen

35 000 / 45 000 €

Devant des soucis de coût d'achat, des fidèles de la marque, trouvant la 911 équipée du fameux flat 6 trop chère, une version plus « light » fût étudiée et donc 2 cylindres furent ôtés au flat 6 pour la création de la fameuse 912.

Elle sera présentée en Avril 1965, équipée du même moteur que la 356, à quelques modifications près, mais en conservant une grande partie des éléments de la 911 (châssis, carrosserie et éléments techniques..), et là, la firme pouvait renouer le contact avec ses clients qui l'avaient boudée quelques temps. Et hormis les performances, il fallait avoir un œil très averti, pour différencier une 911 d'une 912, moteur à l'arrêt va de soi, du fait des options proposées aux acheteurs de 912.

En très bel état de fonctionnement et de présentation, la Porsche 912



présentée a été entretenue régulièrement et procurera beaucoup de plaisir à son nouvel acquéreur.

In front of the cares of the purchase cost, loyal to the brand, finding the 911 equipped with the famous flat 6 too expensive, a version more "light" was studied and therefore 2 cylinders were removed at 6 flat for the creation of the famous 912 .

It will be presented in April 1965, equipped with the same engine as the 356, with a few changes, but re-

taining much of the 911 components (chassis, bodywork and technical elements ..) and then the firm could resume contact with customers who had shunned some time. And apart from the performance, we had to have a very discerning eye to differentiate a 911 a 912, with the engine of course, because of the options available to buyers of 912.

In very good condition and presentation, the Porsche 912 was presented regularly maintained and provide a lot of fun to her new owner.





N° 336

1976 MG B

15 000 / 25 000 €

été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record! La MGB permet de découvrir les saveurs authentiques de la conduite au volant d'une automobile, dans sa plus simple expression. Plus que des performances pures, elle offre avant tout des sensations.

This is the London Motor Show in September 1962 that MG launches the replacement of the MGA called logically the MGB. More modern line, the car is drawing tighter and more angular. With windows in the doors, it is not a roadster but a convertible. Strict two places, his character remains guided by a sporting spirit. The engine is a 1800 cm3.

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Le moteur est un 1800 cm3.

Le modèle présenté est noir. Il a été restauré en 2010. 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





N° 337

1995 MARTIN COBRA GM1
Châssis n° VF9006M101451075
Carte grise française

35 000 / 45 000 €

En 1990, durant le salon du cabriolet, une réplique d'AC Cobra baptisée GM1 est présentée au public. Afin de propulser l'ensemble c'est un V6 FORD de 2.9L qui est choisi.

La coque en fibre de verre présente la particularité d'avoir été moulée sur une vraie coque d'AC Cobra, un gage de fidélité par rapport au modèle original, qui permet à MARTIN d'obtenir l'autorisation d'utiliser la dénomination « AC ».

Notre très bel exemplaire de couleur noire à bandes jaunes est sorti des ateliers Martin en 1995 et affiche seulement 26 600 km à son compteur. N'ayant connu que trois propriétaires, cette Cobra se présente dans sa configuration d'origine, seuls les échappements latéraux furent adaptés, mais ceux d'origine sont disponibles. Elle est équipée de jantes de type Halibrand 15 pouces, d'un volant Motolita en bois, de rétroviseurs « obus » et d'une « Roll- Bar » chromée en très bon état. Son intérieur fut refait par son ancien propriétaire en cuir beige, sa capote et son cover-tonneau accompagne la voiture. Révisée et entretenue soigneusement, c'est une voiture performante et fiable.

Il s'agit d'un modèle produit à seulement 90 exemplaires, autorisé à porter l'appellation AC grâce à sa coque directement moulée sur une vraie Cobra.





N° 338

1981 PONCIN VP2000

Châssis n° 139

Carte grise française

5 000 / 15 000 €

Poncin est une entreprise créée en 1974 et située dans le nord de la France, à Tournes (08), spécialisée dans les véhicules passe partout (ATV). Son créateur, Gilles Poncin est un ingénieur des Ponts et Chaussées. Loin d'un simple " Géo Trouvetou " local, l'industriel réussit à commercialiser un véhicule aux allures de jeep lunaire: le VP 2000 est né. En moins d'un an il met au point le VP (Véhicule-Poncin) qu'il essaie lui-même à proximité immédiate de son usine de Tournes sous les regards des curieux. Malgré ses 2,20 m n'est pas un jouet et dès 1982, il est commercialisé! S'en suit une épopée d'une dizaine d'années pour le constructeur ardennais à qui tout réussit. Le V.P 2000 et ses variantes 3000 se vendent dans le monde entier. On le croise dans toutes les stations de ski à la mode et même en Amérique!



Le modèle présenté est le VP 2000, 1er de la lignée: Coque plastique, 6 roues motrices, chenillables, amphibie, moteur Citroën (Dyane 29 ch, vitesse 30 km. Il se conduit comme un char (palonnier à 2 manettes). Il possède une boîte à 4 vitesses et une marche arrière. Un plein de 25 litres lui permet de tenir de 6 à 8 heures. Ces véhicules sont idéals sur le sable et étaient utilisés par les sauveteurs dans la région du Sud-Ouest. Nécessitant une petite révision, notre exemplaire est complet et possède une rare propulsion marine « in-board ».





N° 339

1968 MERCEDES BENZ 280 SL
Châssis n° 11304410000563
Carte grise française
1 seul propriétaire depuis l'origine !

70 000 / 90 000 €

Achetée neuve en 1968 par son actuel propriétaire, cette superbe Pagode 280 SL de couleur « champagne » est donc une rare première main. Toujours respectée et « chouchoutée » elle n'a jamais dormi dehors et n'affiche que 92 000 km à son compteur. Tout est d'origine sur cette voiture, elle n'a connu qu'un voile de peinture « rafraichissant » mais sa mécanique et son intérieur sont ceux de sa sortie d'usine. En effet sa sellerie cuir et ses moquettes sont en très bel état de présentation.

Récemment, en 2015, une importante révision moteur fut effectuée par le garage « Etoile Collection » à Suresnes. Ainsi la distribution fut remise en état, la culasse passée au sans-plomb et la pompe à injection remise à neuf par un spécialiste. L'allumage est maintenant électronique par sou-

cis de fiabilité. Le parallélisme fut réglé et de nombreuses mises au point effectuées. Le compartiment moteur est très propre et semble présenter comme à sa sortie d'usine.

C'est une Pagode fiable, très agréable à conduire, au comportement routier sain. Les factures des derniers travaux accompagnent le dossier.

Rare première main, rare coloris, cette 280 SL d'origine sera appréciée des collectionneurs de la marque étoilée.

Bought new in 1968 by its current owner, this beautiful 280 SL Pagoda "champagne" color is therefore a rare firsthand. Always respected and "pampered" she never slept outside and displays only 92 000 km at its odometer. Everything is original on this car, it has been a "refreshing" veil of paint but its mechanics and its interior are those of the factory. Indeed its leather upholstery and carpets are in very good presentation.

Recently, in 2015, a major engine overhaul was carried out by the garage "Etoile Collection" in Suresnes. The distribution was rehabilitated, cylinder head passed for unleaded gasoline and the injection pump over-

hauled by a specialist. Ignition is now electronically by reliability problems. The parallelism was settled and many check sperformed. The engine compartment is clean and appears to be at the factory.

It is a reliable Pagoda, great to drive, the healthy handling. Invoices folder of the latest work comes with the car. Rare firsthand rare color, this original 280 SL will be appreciated by collectors of the Star brand.





N° 340

1961 PORSCHE 356 B
Chassi n° 113 404
Carte grise française

55 000 / 75 000 €

Modèle mythique de la marque allemande créée par Ferdinand Porsche, la 356 s'illustre par sa ligne intemporelle et ses performances en compétition, la propulsant au rang « d'incontournable » des collections du monde entier.

Livré neuf aux États-Unis en 1961, l'exemplaire présenté à la vente a connu une restauration outre-Atlantique il y a une vingtaine d'années. À cette époque, le moteur d'origine a été changé au profit d'un moteur de 1.6L type S, plus puissant. Les soubassements ont été refaits ainsi que les planchers, changés pour des neufs. Elle est ensuite importée en France il y a 4 ans. Appartenant à son actuel propriétaire depuis août 2015, grand collectionneur de Porsche, elle a bénéficié d'une révision mécanique il y a un an chez SPR Motor à Paris.



Son intérieur noir équipé de sièges baquets est en très bel état de présentation, tout comme sa carrosserie qui n'a que peu subi l'usure des 20 dernières années.

Ce superbe coupé 356 BT5 sera livré avec son certificat de conformité Porsche, compris dans un épais dossier de factures. Très rare, le manuel d'entretien d'origine de 1961 figure dans les documents ainsi que la documentation d'époque. Ayant connu un entretien régulier, c'est une voiture fiable très agréable à conduire. De plus un jeu de jantes de 356 chromées sera livré avec le véhicule.







N° 341

1984 PORSCHE 550 BECK
Châssis n°
Carte grise française

42 000 / 52 000 €



En octobre 1953, Porsche présente au Salon de Paris une très légère barquette en aluminium 2 places, destinée à la compétition.

Baptisée 550 Spyder ou 550 RS, cette voiture pose les premiers jalons des ambitions de la marque. Produite de 1953 à 1956, la 550 Spyder s'est surtout fait connaître auprès du grand public après un tragique accident.

Cela se passait un 30 septembre 1955, lorsque James Dean, légendaire acteur américain, se rendait au circuit de Salinas en Californie à bord de sa 550 Spyder personnelle. Sur la route il ne pourra éviter un break américain qui lui coupe la route... James Dean perdra la vie dans ce stupide accident. Il avait surnommé sa 550 « little bastard ». Dans sa catégorie, la 550 a gagné les Mille Miglia, les 24h du Mans en 1954 et 1955 et la Carrera Panamericana en 1954. Son palmarès est plus qu'éloquent. C'est en hommage au dirigeant créateur et pilote du constructeur italien Cisitalia que Ferry Porsche ajouta l'appellation Spyder à ce modèle.

Le modèle présenté est une réplique de 550 RS avec l'intérieur en cuir rouge et une peinture neuve.



La mécanique est bien sûr d'origine Volkswagen avec des freins avant à disques.

Cette jolie réplique Beck est d'origine américaine et possède sa carte grise française. Envoutantes, les répliques 550 sont abordables et représentent une alternative intéressante pour se faire plaisir.



N° 342

1971 VOLKSWAGEN COCCINELLE
CABRIOLET
Châssis n° 1512937233
Carte grise française

13 000 / 18 000 €

La Coccinelle est devenue un véritable succès commercial, en partie du fait de sa médiatisation. Elle est la vedette des studios Walt Disney Pictures dans toute une série de cinq films, que l'on nomme communément « La Coccinelle », débutée par Un amour de Coccinelle (1969 en France) avec Dean Jones. L'héroïne principale de ces films, dénommée Choupette, est une Coccinelle blanche de 1963 portant le numéro 53, douée de vie, et dont le spectateur suit les aventures de par le monde, notamment en compétition automobile. Les films sont un extraordinaire succès. Le modèle présenté date de 1971. Arborant son intérieur d'origine, elle est en bon état de présentation. Sa mécanique a bénéficié d'un entretien régulier. Il y a quelques années, ses freins à tambours avant furent remplacés par des

freins à disques d'origine Volkswagen. C'est une voiture fiable, sa capote doublée s'ajuste sans difficulté. Les Coccinelles Cabriolet sont à présent très désirées. Cette Coccinelle procurera beaucoup de plaisir à son nouvel acquéreur !

The Beetle became a commercial success, because of its media impact. She is the star of Walt Disney Pictures in a series of five films, which is commonly called "The Beetle", started by The Love Bug (1969 in France) with Dean Jones. The main heroine of the film, named Choupette is a white 1963 Beetle with the number 53, endowed with life, and which the viewer follows the adventures of the world, particularly in motorsport. Movies are an extraordinary success. The model presented since 1971. Featuring its original interior, she is in good presentation. Its mechanical received a regular maintenance. Just a few years before his drum brakes were replaced with original disc Volkswagen brakes. It's a reliable car, its hood fits without difficulty. Beetles Cabriolet are highly desired. The Beetle will provide much pleasure to his new owner!



COLLECTION D'UN AMATEUR



N° 343

1975 CITROEN MEHARI
Châssis n° 06CA7548
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La Citroën Méhari est une icône des années 70 que l'on associe autant à la série des "Gendarmes de Saint-Tropez" qu'à un véhicule estival qui pullulait à cette époque sur la Côte d'Azur. Avec sa bouille irrésistible, sa carrosserie en plastique, sa légèreté et ses robustes dessous de 2CV pour crapahuter au besoin, elle donne immédiatement envie de filer à la plage. Une voiture de vacances aussi sympa que rafraîchissante.

Intégralement reconstruite en 2010, cette superbe Méhari possède tous les atouts d'une neuve : châssis galvanisé, panneaux en plastique neufs, bâches neuves et mécanique entièrement refaite. Les 4 pneus sont neufs eux aussi. Il est difficile d'en dire plus sur une Méhari comme neuve, si ce n'est qu'elle est certainement mieux qu'à sa sortie d'usine !

Citroen Mehari is an icon of the 70s that we associate as the series of "Gendarmes de Saint-Tropez" to a summer vehicle that abounded at that time on the French Riviera. With its irresistible boils, its plastic body, light weight and robust 2CV chassis to trudge necessary, it gives immediately want to run to the beach. A

holiday car as friendly as refreshing. Completely rebuilt in 2010, this superb Mehari has all the advantages of a new: galvanized chassis, new plastic panels, new awnings and redone entirely mechanical. All 4 tires are new too. It is difficult to say more about a Mehari as new, if not it's certainly better than the factory!





N° 344

1966 MERCEDES BENZ 230 SL
Châssis n° 11304210014013
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, la gamme des SL est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours la très germanique marque Mercedes-Benz. 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 et 150 ch. En compétition, la voiture empoche

une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.

La Pagode 230 SL proposée à la vente est une rare française d'origine, vendue neuve par les établissements Delcroix en 1966. Elle se présente en bon état général. D'après son ancien propriétaire, le système d'injection fut entièrement refait il y a plusieurs années. Son intérieur d'origine en « vinyle granité » présente bien et la capote neuve a seulement 1 an. Son hard-top est très beau. Elle a bénéficié récemment de 5 pneus neufs. Rigoureusement entretenue, cette 230 SL est prête à prendre la route.

Reliable and usable everyday today, the range of SL is consistent with the image of robustness and quality that

have always defined the very German Mercedes-Benz brand. It was in March 1963 at the Geneva show that is presented the new Mercedes-Benz 230 SL (type W113) with a 6-cylinder engine in line 2.3-liter and 150 hp. In competition, the car pocketed a victory in the Rally Liège-Rome-Liège with the crew Böhringer-Kaiser.

Pagoda 230 SL offered for sale is a rare original French, sold new by Delcroix institutions in 1966. It is presented in good condition. According to its former owner, the injection system was completely rebuilt several years ago. Its original interior "vinyl granita" looks good and new hood has only 1 year. His hard-top is beautiful. She recently received 5 new tires. Rigorously maintained this 230 SL is ready to hit the road.





N° 345

1990 PORSCHE 944 CABRIOLET
Châssis n° WPOZZZ94ZLN430722
Carte grise française

17 000 / 22 000 €

Véritable succès commercial dans le prolongement de celui de la 924, la Porsche 944 n'en demeure pas moins une vraie Porsche à part entière dont les qualités avaient alors séduit de nombreux clients. Reprenant l'aspect général de la 924 Carrera GT, la 944 possède des ailes arrière toujours élargies, mais mieux intégrées à la ligne générale. L'intérieur est identique à celui de la 924, la structure de caisse étant la même, seules les garnitures changent. Véritable moteur Porsche, il présente en outre l'attrait d'avoir des arbres d'équilibrages tournant à contre-sens offrant à l'usage, une souplesse remarquable pour un 4-cylindres valant celle de certains 6 cylindres concurrents. Avec une puissance de 163 CV à 5 800 tr/mn et 205 Nm de couple à 3 000 tr/mn, la 944 s'autorisait tout de même 220 km/h en pointe et 29 s au kilomètre D.A.

Achetée par son actuel propriétaire en 2010, cette 944 Cabriolet a passé quasiment toute sa vie en région parisienne. Les factures de suivi et d'entretien qui figurent au dossier l'attestant. Seule la facture de l'embrayage refait il ya trois ans ne figure pas au dossier car son ancien propriétaire s'est chargé de ce travail lui-même. Elle a parcouru à peine 20 000 km depuis et totalise 160 000 km à son compteur. Son intérieur d'origine est en bon état, sa capote ainsi que son couvre-capote sont comme neufs. Les pneus avant sont neufs.

La 944 Cabriolet est maintenant recherchée dans la catégorie des « Young Timer » et apparaît comme une valeur sûre pour l'avenir.

Commercial success in the continuation of that of the 924, the Porsche 944 only remains true Porsche full whose qualities had then attracted many customers. Echoing the general appearance of the 924 Carrera GT, the 944 has always extended rear wings, but better integrated into the general line. The interior is identical to the 924, the body structure is the same, only the trim change. Genuine Porsche engine, it has the added

attraction of having balancing shafts rotating against the grain offering for use, remarkable flexibility for a 4-cylinder worth that of some 6 cylinder competitors. With an output of 163 hp at 5800 r / min and 205 Nm of torque at 3000 r / min, the 944 is still allowed 220 km / h and 29 s at peak kilometer D.A.

Purchased by the present owner in 2010, the 944 Cabriolet has spent almost all his life in Paris. Monitoring and maintenance bills which are on file attesting. Only the invoice clutch redone three years ago is not the case because his former owner was responsible for this work itself. She traveled only 20 000 km and a total of 160,000 km at its odometer. Its original interior is in good condition, his coat and his top covering are like new. The front tires are new.





N° 346

1958 TRIUMPH TR 3 A
Châssis n° TS24153L
Carte grise française

30 000 / 40 000 €

Apparue en octobre 1955, la Triumph TR3 consiste en une TR2 légèrement retouchée. Elle va amplifier le succès de sa devancière. La TR3 vaut désormais 170 km/h et 34 secondes au kilomètre départ arrêté. Une voiture vivante qui offre son lot de sensations. Cette mutation s'accompagne de quelques retouches esthétiques. La véritable révolution est l'apparition de freins à disques à l'avant. La clientèle va affluer dans les show-rooms de la marque et pousser sensiblement les cadences de productions des modestes chaînes de l'usine.

La TR3 A répond toujours présent quand on lui demande de partir par la route "toutes distances" et, à l'intérieur, ce n'est jamais le même voyage. Si elle est la plus courante, la série TR3 A est aussi la plus demandée. Et pour cause : le modèle profite de multiples

améliorations qui le rendent plus "fréquentable" à l'usage.

De belle présentation et agréable à conduire, la TR3 A présentée a bénéficiée d'une restauration de qualité il y a quelques années. Achetée à une femme par son actuel propriétaire, celle-ci possède un dossier de factures. Récemment, les sièges ont été regarnis, la pompe à essence changée. Les pneus sont quasi-neufs tout comme la capote et les side-screen qui semblent n'avoir jamais servi. Comme toutes les TR3, elle a une mécanique robuste, facile d'entretien. Son capital sympathie restant inégalé.

Appeared in October 1955, the Triumph TR3 is a TR2 slightly retouched. It will amplify the success of its predecessor. The TR3 is now 170 km/h and 34 seconds per kilometer standing start. A lively car that offers a lot of sensations.

This change is accompanied by a few cosmetic changes. The real revolution is the emergence of disc brakes in the front. Customers will flock to the showrooms of the brand and significantly grow production rates modest chain of the plant.

The TR3 A answers always present



when asked to leave by the road "all distance" and, inside, it's never the same trip.

If it is the most common, the TR3 A series is also the most requested. And for good reason: the model benefits from many improvements that make it more "creep" with use.

Beautiful presentation and fun to drive, the TR3 A has benefited presented a quality restoration few years ago. Purchased at a woman by the owner, it has a bill file. Recently, the seats were replenished, the fuel pump changed. The tires are nearly new as the hood and the side-screen who seem never to have served. Like all TR3, it has a robust mechanical, easy maintenance. Unparalleled remaining capital sympathy.



N° 347

1973 JAGUAR TYPE E
CABRIOLET SERIE 3
Châssis n° 1S22740
Carte grise française

70 000 / 90 000 €

La type E série III a eu le privilège d'étérenner le nouveau moteur V 12 de Jaguar en 1971. Ce superbe moteur de 5.3L à deux arbres à cames en tête, dérivé d'un prototype destiné aux 24h du Mans était alimenté par 4 carburateurs et développait 272CV DIN dès sa sortie, il donnera jusqu'à 700CV dans des versions compétition. Ce moteur entièrement en alliage léger n'était pas plus lourd que le six-cylindres 4.2L qu'il remplaçait tout en offrant beaucoup plus d'élasticité de couple, sans parler d'une centaine de chevaux de plus. Ce moteur V12 transfigura la type E neuf ans après sa sortie et lui permit de rejoindre à nouveau le pinacle des plus belles GT du monde comme son aînée la 3.8L série I de 1962.

Acquise par son actuel propriétaire en 2009, cette magnifique Type E Cabriolet V12 est arrivée en France en 2006, directement des Etats-Unis. Son premier propriétaire français l'a conservé 3 ans, l'entretient régulièrement et fait monter une boîte de vitesse G-Trag à 5 rapports, puis la vend à son actuel propriétaire. Celui-ci décide de la rafraichir en 2015 et lui offre ainsi une nouvelle peinture poly-lustrée du plus bel effet. Tous les éléments de carrosserie ont bien sûr été déposés pour l'occasion. La sellerie est alors rénovée et reteintée. Les moquettes sont neuves et la capote n'a quasiment pas servi. Outre un entretien courant régulier, de nouvelles jantes à rayons chromées furent montées et le maître-cylindre de frein remplacé. Accompagnée de son dossier complet, cette superbe Type E est fiable, sans frais à envisager avant de se faire plaisir à son volant, le souffle prodigieux de son V12 s'occupant du reste.

The E-type series III had the privilege to try out the new engine V-12 Jaguar in 1971. This stunning 5.3L engine with two camshafts in head, derived from a prototype for the 24h of Le



Mans was powered by 4 carburetors and developed 272CV DIN right out, it will give up to 700hp in competition versions. This engine fully light alloy was not heavier than the six-cylinder 4.2L it replaced while offering more torque elasticity, not to mention a hundred more horsepower. This V12 E-type transfigured the nine years after its release and allowed him to rejoin the pinnacle of the best GT of the world as his elder the 3.8L Series I 1962.

Acquired by the present owner in 2009, this magnificent Type E V12 Cabriolet arrived in France in 2006, directly from the United States. His first French owner has retained 3 years, regularly maintains and raises a G-Trag 5 speed gearbox, then sold it to its current owner. This one decides to



refresh in 2015 and offers him a new poly-gloss paint the most beautiful effect. All body elements have of course been filed for the occasion. The upholstery is then renovated and reteinted. The carpets are new and the top has hardly served. Besides a regular routine maintenance, new chrome wire wheels were mounted and the brake master cylinder replaced. Accompanied by her complete file, this superb Type E reliable, no cost to consider before getting fun driving, the prodigious blast of its V12 does the rest.





PHOTOS D'UN MODELE SIMILAIRE

N° 348

1980 MEHARI 4X4
Châssis n° 00CE0098
Carte grise française

28 000 / 38 000 €

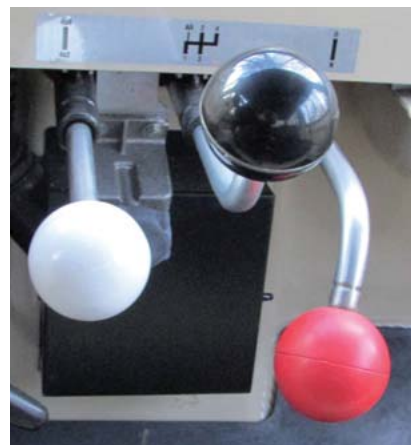
En mai 1979, Citroën présente la Méhari 4x4, avec la roue de secours sur le capot moteur et des freins à disques à l'arrière. Chère à l'achat, les ventes sont difficiles et la fabrication de la «4x4» s'arrête en 1983 après seulement 1300 exemplaires environ. Ce fut l'une des rares 4x4 à 4 roues indépendantes à pouvoir franchir des pentes jusqu'à 60 %.

Appartenant à un professionnel de l'automobile, cette Méhari 4x4 est originaire du département de l'Ain et n'a connu que deux propriétaires. Elle n'affiche que 44 650 km au compteur et 140 heures d'utilisation pour la boîte de transfert. Sa carrosserie plastique fut récemment repeinte, intérieur et extérieur. Le moteur et les trains roulants ont été révisés : vidange, axes de pivot, roulements et silent-blocs. La ligne d'échappement est neuve.



Un dossier de factures accompagne cette belle Méhari 4x4, celle-ci possédant encore tous ses organes d'origine : châssis, caisse...

Belonging to a car professional, this 4x4 Mehari is from the department of Ain and has had only two owners. It shows only 44,650 km on the odometer and 140 hours of use to the transfer case. Its plastic body was recently repainted, inside and outside. The engine and rolling trains were revised: drain, pivot pins, bearings and silent blocks. The exhaust system is new.





N° 349

1977 JAGUAR XJS COUPE
Châssis n° 2W53072BW
Carte grise française

11 000 / 16 000 €

La XJ-S a remplacé la Type E en septembre 1975 et a été basée sur la berline XJ. Bien qu'elle n'ait pas tout à fait la même image sportive, le XJ-S est une grand-tourisme compétente, et plus aérodynamique que la Type-E. La XJS bénéficia de la puissance digne de la marque: Un moteur à essence V12, avec un choix d'une transmission manuelle ou automatique, mais la boîte manuelle a vite été délaissée. À l'époque, à la fin des années 1970, c'était inhabituel de voir une grand-tourisme avec un moteur V12. Il n'y avait que les voitures de sport italiennes de luxe, comme Lamborghini, ou encore Ferrari qui avaient des prestations moteur aussi importantes. Le cahier des charges de la XJS était comparable avec celles-ci: Elle était capable d'accélérer à 97 km/h en 8,9 secondes, et d'une vitesse de

pointe de 229 km/h.

L'exemplaire présenté à la vente est en bon état d'origine, il a simplement connu un voile de peinture lorsque son propriétaire en fit l'acquisition il y a 10 ans. Sa mécanique est entretenue et fiable, le compteur affiche 108 000 km. Son intérieur a été refait entièrement : cuir noir pour les sièges et habillages, ciel de toit et moquettes neuves.

The copy for sale is in good original condition, he simply had a painting when the owner bought it 10 years ago. Its mechanics is maintained and reliable, the odometer displays 108 000 km. Its interior has been completely redone: black leather for the seats and trim, headliner and new carpeting.





N° 350

1978 PORSCHE 911 SC TARGA
Châssis n° 9118310074
Carte grise française

33 000 / 43 000 €

SC, deux lettres pour «Super Carrera». C'est ainsi que se nommera la 911 lancée en 1978, censée être la dernière 911, suite à l'arrivée de la 928 et de la 944. Treize ans après sa sortie, la 911 était un succès retentissant, ayant graduellement muté en une GT plus vivable au quotidien. La clientèle Porsche était alors principalement désireuse d'une voiture à piloter, d'une précision de conduite et d'un ressenti typique à la marque. Afin de capter

de nouveaux clients plus soucieux de facilité d'usage et de fiabilité, Porsche mit au point la SC, dont le moteur n'était autre que celui de la Turbo, en version atmosphérique bien sûr et à la courbe de couple lissée par rapport au 2.7 qu'il supplantait. La SC sera la première Porsche à être entièrement galvanisée, la première à être offerte en version cabriolet et la première à proposer un freinage assisté. Constituant une offre intéressante car à des tarifs encore abordables, la SC n'en est pas moins une vraie Porsche et d'autant plus désirable en version Targa.

D'origine française, le modèle présenté a connu d'importants travaux cette année. La boîte de vitesse a

été rénovée pour un total de plus de 4 000€. La peinture est d'origine et présente très bien. Son intérieur est en parfait état, certainement refait il y a plusieurs années. Elle affiche aujourd'hui 228 000 km au compteur et fonctionne parfaitement car entretenue avec rigueur.

French origin, the model presented has undergone major work this year. The gearbox has been renovated for a total of more than € 4,000. The paint is original and presents very well. Its interior is in perfect condition, certainly redone several years ago. It appears now 228,000 km on the odometer and works perfectly maintained as rigorously.





N° 351

1991 FERRARI MONDIAL 3.2L
Châssis n° 2FFWD21B000079176
Titre de circulation européen

35 000 / 45 000 €



Produites entre 1980 et 1993, les «Mondial» ont comme caractéristiques une configuration 2+2 des sièges, et l'utilisation d'un moteur V8 en position centrale arrière. Dessinée par Pininfarina, ses lignes sont tendues et carrées, proches de celles de la 308 GT4. Deux grandes grilles latérales sur les flancs allègent la silhouette. Un profilé noir souligne la partie du toit au-dessus de la lunette pour ajouter équilibre et finesse au design. L'évolution est esthétique et mécanique, afin de suivre de près l'évolution de la lignée de la berlinette V8 2 places, la 328.

En provenance directe d'Italie, La Ferrari Mondial présentée n'affiche que 61 300 km au compteur. Elle possède son carnet d'entretien qui montre des

travaux réguliers jusqu'à 41 000 km. Tout est d'origine sur cette Mondial. Sa carrosserie n'a jamais été repeinte et ne présente aucune trace de corrosion. Son intérieur en cuir noir est très propre. En parfait état de fonctionnement, son V8 de 3.2L est prêt pour vos sorties sportives.

Directly from Italy, the Ferrari Mondial presented shows only 61,300 km on the odometer. It has a maintenance

that shows regular work up to 41 000 km. Everything is original on this Mondial. His body has never been repainted and has no corrosion. His black leather interior is very clean. In perfect condition, its 3.2L V8 is ready for sports outings.



N° 352

1970 VOLKSWAGEN KARMMAN GHIA
TYPE 14
Châssis n° 1402572282
Carte grise de collection

15 000 / 20 000 €



Dessinée par Luigi Segre, de la Carrozzeria Ghia, et assemblée à la main par le fabricant automobile indépendant Karmann, la Karmann Ghia reprit le châssis et le moteur de la VW Coccinelle. La dénomination officielle de la Karmann Ghia est Volkswagen Type 14. Elle est produite de 1955 à 1974. La Karmann présentée à la vente a été importée des USA en 1991 et a pris la direction les Pays-Bas, elle est ensuite achetée par son propriétaire français. Sa couleur jaune est son coloris d'origine mais sa carrosserie a connu une nouvelle peinture il y a environ 7 ans. Une importante révision moteur a été effectuée en juillet 2016 chez Schmecko à Conflans Saint Honorine: allumage, courroies, joints spi avec dépose moteur, vidanges des liquides...facture à l'appui.

Son intérieur en simili noir est d'origine et présente bien. Il s'agit d'une voiture saine, qui ne présente aucune corrosion au point sensible des Karmann, à savoir au niveau des prises d'air avant où l'eau avait tendance à stagner et corroder la carrosserie ; mais pas sur cet exemplaire. A présent très recherchés, les coupés Karmann n'ont pas fini de faire parler d'eux grâce à leur ligne élégante et sportive.



Designed by Luigi Segre of Carrozzeria Ghia, and hand assembled by independent automaker Karmann, the Karmann Ghia took the chassis and engine of the VW Beetle. The official name of the Volkswagen Karmann Ghia is Type 14. It is produced from 1955 to 1974.

Karmann presented for sale was imported from the USA in 1991 and headed the Netherlands, it is then bought by its French owner.



N° 353

1938 TALBOT T120 BABY SPORT
Châssis n° 85313
Carte grise française

35 000 / 45 000 €



Au salon de Paris de 1934, de nouveaux modèles sont présentés, qui portent la calandre plate et inclinée qui caractérisera désormais les Talbot. Surtout, Anthony Lago lance la T 120 Baby Sport, un modèle très réussi équipé d'un nouveau et moderne châssis court et rigide de 2,95 mètres d'empattement. La voiture reçoit également un nouveau moteur, un six cylindres en ligne monobloc à soupapes en tête de trois litres. Ce groupe, qui constitue un élément essentiel de la nouvelle production Talbot, équipera de nombreux modèles et sera fabriqué jusqu'à la guerre sous plusieurs déclinaisons.

Appartenant à son actuel propriétaire depuis 1983, cette élégante Lago 120 Baby est restée dans sa configuration d'origine : 6-cylindres en ligne de 3.0L de cylindrée accouplé à une boîte de vitesse 4 rapports+MA de type Wilson. Son bloc moteur ainsi que sa boîte à présélection furent refait récemment. Dans ce même temps, la sellerie fut refaite ainsi qu'une nouvelle peinture cellulosique. Le dessin d'une grande pureté associé à une marque prestigieuse et une mécanique brillante la rendent incontournable dans le paysage des voitures françaises emblématiques.





N° 354

1975 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L
TARGA
Châssis n° 9115610195
Carte grise française

150 000 / 200 000 €

Sur la carte grise allemande d'origine, soigneusement conservée par son propriétaire depuis 1998, la première immatriculation est tamponnée au nom de l'usine Porsche. Autrement dit cette Carrera 2.7L aurait servi de voiture de direction à l'usine, peut-être aurait-elle reçu à son volant Ferdinand Porsche lui-même. Autre anecdote, elle est de 1975 et porte le numéro de châssis indiquant qu'il n'y a eu que deux exemplaires après elle. Ce qui signifie aussi que la plateforme est galvanisée, comme c'est le cas pour les derniers modèles. L'arc de Targa est noir, ce qui était à l'époque une nouveauté présentée que sur les Carrera. L'équipement est ici très complet, confirmant qu'elle a bien appartenu à la maison Porsche : jantes rouges, intérieur cuir toutes

options, voilà une Carrera qui ne passe pas inaperçue ! Il faut rappeler que la Carrera 2.7L reprend la même mécanique que la RS Touring, 210 CV en injection mécanique, les performances sont quasi voisines !

En 2010, 2011, elle est mise à nue en vue d'une restauration complète, tous les éléments de carrosserie et d'accastillage sont déposés. La mécanique est refaite à neuf, la carrosserie décapée est repeinte à la même teinte d'origine. Toutes les factures de ces différents travaux accompagnent le dossier, ainsi que les différents articles dont elle fut le sujet !

On the German original car registration, carefully preserved by its owner since 1998, the first registration is stamped on behalf of the Porsche factory. This Carrera 2.7L have served as executive car to the brand, perhaps would she received at the steeringwheel Ferdinand Porsche himself. Another anecdote, it is from 1975 and bears the chassis number indicating that there were only two copies after it. This also means that the platform is galvanized, as is

the case for latest models. The arch of Targa is black, which at the time was a novelty presented on the Carrera. The equipment here is very full, confirming that it has belonged to the house Porsche: red wheels, leather interior all options, this is a Carrera that gets noticed! We must remember that the Carrera 2.7L uses the same mechanics as the Touring RS, 210 hp mechanical injection, the performances are almost neighbors!

In 2010, 2011, she was laid bare for a complete restoration, all the elements of body and fittings are deposited. Mechanics is renovated, the pickled body is painted to the same original color. All bills of such work accompanying the package and the various articles of which she was the subject!



Carrera 2.7 Targa
elle a tout d'une grande !

Que vaut aujourd'hui une Carrera 2.7 ? Rien de tel qu'une petite balade au volant pour le savoir. D'autant que celle-ci possède un intérêt supplémentaire. En première main, elle aurait roulé avec Ferry Porsche au volant !

[illegible]



N° 355

1956 AUTO UNION TYPE DKW
SONDERKLASSE 3=6
Châssis n° 68550799
Carte grise française

5 000 / 10 000 €

C'est en mars 1953, que la firme allemande Auto Union présente son nouveau modèle, la DKW Sonderklasse 3=6 au salon de Frankfort. Le très publicitaire «3=6» signifiait que le moteur 3 cylindres 2 temps était équivalent à un 6 cylindres à 4 temps. Avec son tout nouveau moteur 3 cylindres à 2 temps de 896 cc, la 3=6 deviendra très populaire en Allemagne. La publicité annonçait que la forme profilée provenait d'études aérodynamiques effectuées en tunnel. Avec la traction avant et les 34 CV de son moteur, la Sonderklasse est une monture agile et vive qui se permit des prouesses en compétition.

Arborant sa carrosserie et peinture d'origine, le modèle présenté est originaire de la région bordelaise : la rouille ne s'est donc pas « invitée ». Refait il y a 2 ans par un profession-

nel, le moteur 3-cylindres 2 temps est encore en rodage, le mélange 2 temps à effectuer directement dans le réservoir est donc plus riche en huile le temps du rodage : env 4.5%. Son intérieur d'origine est en bon état.

It was in March 1953 that the German firm Auto Union presents its new model, the DKW 3 = 6 Sonderklasse at the show in Frankfurt. Very advertising "3 = 6" meant that the 3-cylinder 2-stroke engine was equivalent to a 6-cylinder 4-stroke. With its new 3-cylinder engine with 896 cc 2-stroke, 3 = 6 become very popular in Germany. Advertising announced

that the contoured shape came from aerodynamic studies in tunnel. With front-wheel drive and 34 HP of its engine, the Sonderklasse is an agile frame that allowed prowess in competition.

Wearing his body and original paint, the model presented is from the Bordeaux region: rust therefore did not "invited". Redone 2 years ago by a professional, the engine 3-cylinder 2-stroke is still running, the mixture 2 time performing directly in the tank is higher oil running time of approx 4.5%.

Its original interior is in good condition.



COLLECTION GERARD GOMBERT "LA GOMBE"

automobiles (plus de 100), motos, pièces détachées, moteurs

JEUDI 10 NOVEMBRE À FAYENCE (83)



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 350 000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3 % H.T. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobilia : 20% H.T.

TVA

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

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

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

Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

L'exposition précédant la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.

Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré. Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à contact@osenat.com

- envoyés par télécopie au numéro suivant :

00 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

Enchérir par téléphone

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

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 3 000 € pour les commerçants

- 3000 € pour les particuliers français

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

- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard

- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :

HSBC FRANCE

Titulaire du compte

Osenat

9-11, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER

Code banque : 30056

Code guichet : 00811

No compte : 08110133135

Clé RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 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.

Enlèvement des achats

Enlèvement des achats – Frais de stockage

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

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

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre

livraison de leurs lots après la vente.

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

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

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national. Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'œuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passoport») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles (1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle que soit la valeur) 300 €

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

Droit de préemption

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société Osenat Fontainebleau avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente. Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

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

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 350 000 euros.

Automobilia : 20% HT.

VAT RULES

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

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

No claim can be accepted for minor restoration or small damages. It is the responsibility of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

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

Salé preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

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

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

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

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

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

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

Bidding by telephone

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

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

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTION

Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0) 1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0) 1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

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

- checks in euro
- cash within the following limits:
 - 3,000 euros for trade clients
 - 3,000 euros for French private clients
 - 15,000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
No compte: 0810133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 44261438400018
APE 741A0
No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

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

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

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

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

Export

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

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

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

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

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

Photos : Michel Bury

Conception / réalisation : Osenat



☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

☐ TÉLÉPHONES

AUTOMOBILIA, AUTOMOBILES

Dimanche 6 Novembre 2016
à 14h

OSENAT FONTAINEBLEAU
9-11 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : 00 33 (0)1 64 22 27 62

Formulaire à retourner au
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.

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

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

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

NOM / NAME

ADRESSE / ADDRESS

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TELEPHONE / TELEPHONE

N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT /

LOT NUMBER

TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € /

TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €

(hors frais de vente et hors TVA) /

(excluding buyer's premium and VAT)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE

DATE / DATE

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



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

9 -11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 - FAX +33 (0)1 64 22 38 94 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75 007 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 - TEL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaires-Priseurs habilités : Jean-Pierre Osenat & Candice Osenat-Boutet