

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

Osenat



lundi 10 juillet 2023 | FONTAINEBLEAU







Jean-Pierre OSEMAT

Président

Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ

Directeur général Motorcars

+33 (0)1 80 81 90 10

+33 (0)6 40 79 60 50

l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT

Responsable Automobiles de collection

+33 (0)1 80 81 90 59

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN

Administration Automobile

+33 (0)1 80 81 90 58

automobiles@osenat.com

Consultants Automobiles :

Patrice MOREAU

automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET

automobiles@osenat.com

Avec la participation de Guillaume MAGNE

CONDITIONS DE VENTE

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

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur www.osenat.com

Participez à cette vente avec :

DROUOT.com
Live



Enregistrez vous sur www.osenat.com

Remerciements à Emma et Adrien



AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente :

Lundi 10 juillet à 14h
Hôtel d'Albe, 9 rue Royale - 77300 Fontainebleau

Expositions publiques :

Grand garage Napoleon
5 rue Royale - 77300 Fontainebleau
Du Vendredi 7 au Dimanche 9 juillet de 10h à 12h et de 14h à 18h

Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)6 40 79 60 50
l.derusse@osenat.com

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

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.OSENAT.COM

5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
66 avenue de Breteuil 75007 Paris
www.osenat.com

Agrément 2002 135 - Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat





O1

O1.
Volant à 3 branches de la marque
E. Nardi en très bon état

50 / 80 €



O2

O2.
Plaque émaillée Champion : Née en 1907, la marque
emblématique Champion est un leader mondial de la
fabrication de bougies d'allumage. De ses innovations
pour l'aviation à sa tradition de domination des sports
mécaniques, la marque Champion a participé au
développement de produits pour chaque type de
moteur.

Cette grande plaque émaillée mesure 195 x 95,5 cm
et saurait s'intégrer à merveille dans la décoration du
grand garage d'un passionné.

400 / 600 €

O3.
Livres Ferrari + F1:

Si vous êtes un fan absolu de la célèbre marque au cheval cabré alors vous êtes tombés au bon endroit. Le lot entier nous provient d'un seul et même vendeur, ainsi que quelques livres sur la Formule 1. Vous trouverez dans ce lot divers livres pouvant vous renseigner sur bon nombres de sujets, de l'histoire d'Enzo Ferrari, aux livres dédiés à la GTO, à la Testarossa ou encore à la F40, en passant par des livres sur la Formule 1 et même plus précisément sur l'évolution de l'écurie Ferrari et de ses célèbres pilotes.

400 / 600 €



O3

04.

Goodies Ferrari :

Ce lot comprend multiples "goodies" de la marque Ferrari : des autocollants, un stylo encore dans son emballage, deux autres stylos, un crayon de papier, une plaque métallique en forme de cheval cabré, un briquet jaune "Ferrari", une boîte de «car caps», une petite boîte contenant une pince à cravate et deux boutons de manchettes dorés arborant le motif du cheval cabré, une petite figurine de monoplace constituée d'une bougie d'allumage, divers pins de plusieurs tailles, divers porte-clés, un couteau ouvre-lettres, une boîte pour bouchons d'oreilles et 6 écussons (sortes de broches/pins).

100 / 150 €



05.

Cavallino - The Journal of Ferrari History N°1 au N°254 Magazine emblématique retraçant l'histoire de la marque Ferrari, Cavallino est un gage de grande qualité. Leurs pages et reliures plus épaisses que les magazines habituels en font de très bons objets à collectionner. Outre la beauté de ses différentes couvertures, le contenu est aussi très documenté, tant sur le plan mécanique qu'historique. Notre lot comprend les magazines Cavallino du tout premier numéro paru jusqu'au 254.

300 / 400 €



04



05



06

06.

Enseigne ANTAR :

Ce lot de plaques publicitaires de la marque saurait s'intégrer à merveille dans la décoration du grand garage d'un passionné. En effet, ces plaques mesurent environ 71 x 91 (pour les A sinon 71 pour les autres lettres) x 7 cm donc vont nécessiter de l'espace. Elles sont dans leur très bel état d'origine.

200 / 400 €

08.

Ces deux valises pour Ferrari 360 Modena sont en parfait état, comme neuves. Elles mesurent 64 x 54,5 x 18 cm sans compter les poignées qui sont escamotables par simple pression.

300 / 400 €



08

07.

Très rare jeu de cinq valises en skai ou croute de cuir noir pour CITROEN SM. Il s'agit d'un set de démonstration qui était fourni aux concessionnaires CITROEN pour démontrer que le coffre de la voiture pouvait contenir de nombreuses valises malgré la présence de la roue de secours. Le fabricant est inconnu et il n'y a aucune documentation à son sujet. Il existe en 2 teintes assorties à la couleur des cuirs de la SM: Noir ou fauve.

Il est composé de 5 valises « gigognes » (Il y avait aussi un vanity manquant) qui complétait le set). Il existe quelques rares photos notamment d'un salon de l'époque où l'on voit ce set en situation. Il n'a jamais été réalisé « en série » et est rarement aussi fourni. Elles sont en état d'usage mais ne semblent pas avoir réellement servi. Les intérieurs sont en tissu jaune avec quelques usures et accidents du temps. Il y a quelques clefs et étiquettes d'identification.

Tout possesseur de SM devrait posséder un tel ensemble qui est bien plus rare que les « roues résine » de l'époque. On peut estimer à moins de 20 le nombre total de sets réalisés.

5 000 / 7 000 €



07

09.

Huile sur toile

Ce tableau représente une course de monoplaces sous une pluie battante. Le flou des touches de peintures arrive parfaitement à rendre compte de l'impression de dynamisme de la scène, provoquée par la vitesse des engins et les trombes d'eau qui se déversent sur les deux compétiteurs, rendant leur course d'autant plus éprouvante qu'elle ne l'est déjà. L'ensemble est très léger malgré son imposante taille (96 x 106,5 cm).

300 / 400 €



09

10.

Ces deux projets d'affiches (gouaches originales) ont été réalisées par le caricaturiste Robert Lion entre le 19e et le 20e siècle et ont été conservées en parfait état. Le propriétaire du magasin High Life Tailor, installé rue de Richelieu à Paris, exposait une vitrine d'affiches de manière hebdomadaire, traitant les événements de la semaine passée. Le principal dessinateur était Emile Cohl mais de temps en temps Robert Lion y participait.

"moteur !... en avant !"

Cette gouache a probablement été réalisée lors du lancement de la marque Citroën. On remarque les chevrons sur le costume, la casquette et la calandre. Par ailleurs, la paire de lunettes d'André Citroën est incontournable et reconnaissable entre mille.

1120 / 1800 €



10

11.

"Liberté...c'que c'est compliqué tout de même ! ... qu'est-ce qu'ils feront les copains dans 50 ans "

Cette gouache caricature la mise en place de la signalisation sur les routes à la suite de la commercialisation de la voiture.

700 / 800 €



11



12



13



14



15



16



18



19

17.

Dessin "A bas le capitalisme"

Ce dessin original mesure 59,3 x 38,4 cm.

500 / 600 €

18.

"Baoum ! " : Ce dessin a été exposé au Musée de la Roche-sur-Yon - Citroën et les arts graphiques en 2013. Il a été réalisé par Trez d'après Savignac et mesure 32,1 x 25,2 cm.

300 / 350 €



20

19.

"médiateur"

Ce dessin a été exposé au Musée de la Roche-sur-Yon - Citroën et les arts graphiques en 2013. Il a été réalisé par Trez, de son vrai nom Alain Tredez et mesure 25,1 x 31,7 cm.

200 / 300 €

20.

"viens chez moi"

Ce dessin a été conservé au sein d'une collection privée appartenant à Cheries-Emile Matthys et est aisément datable puisque qu'il correspond à la sortie de la DS qui attisait la curiosité. Il a été réalisé par Jean Belvus et mesure 28,4 x 23 cm.

300 / 400 €



17









N° de série : SHD1JDYC7FB022092
Superbe état
Toujours suivie
Idéale pour vos road trip.

25.

2015 HARLEY DAVIDSON SOFTAIL Deluxe

12 000 - 15 000 €

Véritable symbole de l'Amérique Harley Davidson est la marque de moto américaine par excellence.

La softail fut lancée en 1984, véritable moto long courrier cette moto coupleuse est conçue pour les longs trajets. Que ce soit pour traverser la route 66 ou la France cette moto est idéale.

De 2015 notre exemplaire acquis neuf par son propriétaire actuel a peu de kilomètres et roule parfaitement. Très bien équipée avec ses sacoches son démarrage sans clé, son échappement Dr Jekyll et sa peinture bicolore.

Cette moto toujours monstre de couple n'attend plus que vous pour vos road trip.

A true symbol of America, Harley Davidson is the quintessential American motorbike brand.

Launched in 1984, the Softail is a long-haul motorbike designed for long journeys. Whether you're crossing Route 66 or France, this bike is ideal.

Our 2015 model, bought new by its current owner, has very few miles on it and rides perfectly. Very well equipped with its saddlebags, keyless start, Dr Jekyll exhaust and two-tone paintwork.

This bike is still a torque monster and is just waiting for you to take it on your road trips.



26.

1980 DUCATI DESMO

3 000 - 4 000 €

Vendue sans réserve

Dans les années 70, Ducati se retrouve dans une situation financière délicate à cause des 350 et 500 GTL qui n'auront pas honoré les attentes de la marque italienne. En effet son moteur n'est pas le traditionnel bicylindres en « V » mais un « vertical twin » qui souffre d'une fiabilité aléatoire. En 1977, la marque fait appel à Fabio Taglioni, ingénieur de renom, ayant poussé la marque à de nombreux titres en compétition, pour retravailler le moteur et apporter la fiabilité qui lui manquait. En ce qui concerne l'esthétique, c'est Leopoldo Tartarini, reconnu comme étant l'un des designers les plus influent du monde de la moto, qui va se charger de lui donner un look plus sportif et séduisant. Pour se faire, il propose un guidon bracelet, un petit dossier de selle et des jantes en aluminium coulé. La marque proposera un kit racing permettant de participer aux coupes Desmo 500. La moto présentée est une Ducati Desmo de 1980. D'une couleur rouge évoquant la marque italienne, elle se trouve dans un bel général et semble complète. Elle présente une selle qui semble neuve, un pot d'échappement légèrement patiné et des carénages qui ne sont pas cassés. La béquille centrale est bien présente et fonctionnelle. Question freinage, la moto est équipée de deux disques à l'avant et d'un disque à l'arrière. La mécanique semble fonctionner normalement.

In the 1970s, Ducati found itself in a delicate financial situation because of the 350 and 500 GTL which did not meet the expectations of the Italian brand. Indeed, the engine was not the traditional V-twin but a vertical twin which suffered from a random reliability. In 1977, the brand called on Fabio Taglioni, a renowned engineer who had led the brand to numerous competition titles, to rework the engine and provide the reliability that was missing. As for the aesthetics, Leopoldo Tartarini, recognised as one of the most influential designers in the world of motorbikes, was in charge of giving it a sportier and more seductive look. To achieve this, he proposes a wristband handlebar, a small seat backrest and cast aluminium rims. The brand will offer a racing kit to participate in the Desmo 500 cups. The bike on display is a 1980 Ducati Desmo. The bike is red in colour, reminiscent of the Italian brand, and is in good condition and looks complete. It has a new looking seat, a slightly weathered exhaust pipe and fairings that are not broken. The centre stand is present and functional. As far as braking is concerned, the bike is equipped with two discs at the front and one disc at the rear. The mechanics seem to work normally.

27.

1973 HUSQVARNA 250

3 000 - 4 000 €

La domination de la marque suédoise Husqvarna dans les années 60 et 70 se traduit par 14 titres mondiaux en motocross et 24 en enduro. Autre jumeau de paix, la Baja 1000, remportée 11 fois sur cette période, elle démontre la fiabilité des moteurs de la marque ainsi que la robustesse de ses montures. Les moteurs 250 s'illustrent dans toutes les catégories tout terrain et deviendront la référence. Qui de mieux pour faire rayonner la marque que Steve McQueen, qui abandonnera Triumph au profit de la marque suédoise, séduit par ses moteurs légers qui ne mettent pas la performance de côté. Les modèles datant d'avant 1975 se distinguent par leurs amortisseurs arrière droits qui seront remplacés cette année-là par des versions obliques. Cette première version incarne les heures de gloire de la marque et est aujourd'hui encore fortement associée à l'acteur américain, icône de toute une génération. Cet exemplaire de 1973 est présenté à la vente dans un bon état d'origine, il vous permettra donc de pleinement exploiter son moteur encore plein de ressources hors des sentiers battus.

N° de série : 168345

A immatriculer en collection

28.

MOTOCONFORT T44

500 - 800 €

Vendue sans réserve

Le modèle présenté est à remettre en route mais le moteur n'est pas bloqué.



The domination of the Swedish brand Husqvarna in the 60s and 70s resulted in 14 world titles in motocross and 24 in enduro. The Baja 1000 was also a benchmark, won 11 times during this period, demonstrating the reliability of the brand's engines and the robustness of its machines. The 250 engines became famous in all the off-road categories and became the reference. Who better to promote the brand than Steve McQueen, who abandoned Triumph in favour of the Swedish brand, seduced by its light engines that did not put performance aside. The pre-1975 models were distinguished by their straight rear shocks, which were replaced that year by slanting versions. This first version embodies the brand's glory days and is still strongly associated with the American actor, the icon of a whole generation. This 1973 model is presented for sale in good original condition, allowing you to fully exploit its still resourceful engine off the beaten track.



The model presented is to be restarted but the engine is not blocked.

N° de série : 35603
Même propriétaire depuis 1968
Carte grise française



29.

1919 UNIC L1

12 000 - 15 000 €

A la fin du XIXème siècle et à l'aube du XXème siècle, le fabricant de cycles Georges Richard commence à s'intéresser aux chariots motorisés et au fil du temps à s'intéresser aux courses automobiles au point de participer régulièrement à certaines épreuves.

Après un accident sur une course en 1903, il reçoit la visite du Baron Henri de Rothschild qui lui apporte les fonds nécessaires à la création de sa propre marque. Il fonde ainsi sa société à Puteaux et la nomme par la suite Unic.

Souhaitant se diversifier, la marque propose des véhicules pour particuliers mais également des taxis, des véhicules utilitaires, des camionnettes, etc.

En 1923, la marque Unic sort un nouveau modèle, le type L1. Cette automobile construite jusqu'en 1926, mesure 1.55 mètres de large, 3.85 mètres de long, et a un empattement de 3 mètres.

Ce modèle en 10 chevaux est un grand classique des années 1920 au point où la même année sort un dérivé nommé L 313 sport version en 11 chevaux.

L'exemplaire que nous proposons à la vente appartient au même propriétaire depuis 1968, acquise alors qu'il était étudiant, il a conservé sa voiture toute sa vie lui prodiguant les meilleurs soins. Un important dossier de factures est fourni avec le véhicule. Entre 2000 et 2021, la voiture fut restaurée intégralement, des photos témoignent également des travaux effectués. Mécanique, sellerie, châssis tout a été refait. Arrêtée depuis 1 an à la suite du décès du propriétaire, cette voiture nécessitera une révision afin de pouvoir reprendre la route.

At the end of the nineteenth century and the dawn of the twentieth, cycle manufacturer Georges Richard began to take an interest in motorized carriages, and over time became so interested in motor racing that he regularly took part in certain events.

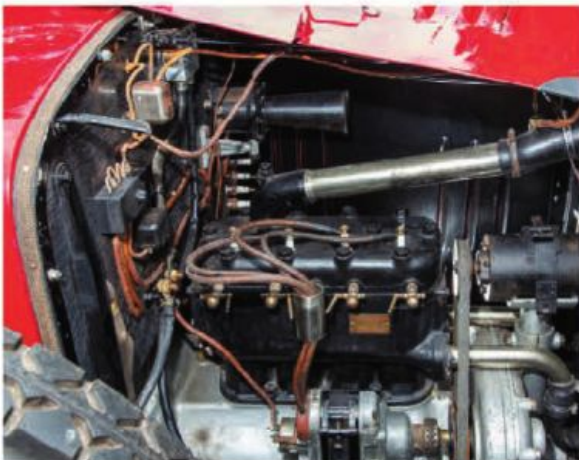
After an accident during a race in 1903, he received a visit from Baron Henri de Rothschild, who provided him with the funds he needed to create his own brand. He founded his company in Puteaux, and later named it Unic.

Wishing to diversify, the brand offered vehicles for private use, but also cabs, utility vehicles, vans, etc.

In 1923, Unic launched a new model, the type L1. Built until 1926, this car was 1.55 meters wide, 3.85 meters long, and had a wheelbase of 3 meters.

This 10-horsepower model was such a classic of the 1920s that the same year saw the launch of a derivative called the L 313 Sport in an 11-horsepower version.

The car we're offering for sale has belonged to the same owner since 1968, acquired when he was a student, and kept for the rest of his life under the best of care. An extensive file of invoices is supplied with the vehicle. Between 2000 and 2021, the car underwent a complete restoration, and photos show the work carried out. Mechanics, upholstery, chassis, everything has been redone. Stopped for 1 year following the death of the owner, this car will need a service to be ready for the road again.



N° de série : 149454
Ex Charbonneaux
Carte grise française



30.

1924 RENAULT MT

3 000 - 4 000 €

Durant l'entre-deux guerres, Renault reprend son expansion industrielle au point d'être le premier constructeur français d'automobiles à la veille de la seconde guerre mondiale.

L'objectif de la marque étant d'occuper tous les secteurs de marchés différents, et ne possédant plus dans son catalogue de petite voiture populaire, Renault décide alors de réintroduire un modèle à plus bas prix. Ce modèle c'est le 6CV de Renault qui est présenté au Salon de Paris en 1922. La suspension arrière se fait par ressort transversal, son moteur monobloc 4 cylindres est équipé d'une culasse rapportée, et la boîte comporte 3 vitesses comme sur la 10 CV.

Ce 6CV de type KJ est amélioré et deux ans après en 1924, c'est le 6CV MT qui est lancé. Dans la lignée de la version précédente son amélioration concerne principalement sa puissance, celle-ci passant de 6 à 15 chevaux.

Une autre version du 6CV le remplacera : le NN.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est aujourd'hui une pièce d'histoire de l'automobile, et ce à plus d'un titre. Sortie d'usine le 17 juillet 1924, soit il y a presque un siècle il aurait été vendu dès cette année par un garage Renault de Biarritz. Notre MT a par la suite fait partie de la collection du styliste Philippe Charbonneaux, et a enfin été exposé au Musée Automobile de Reims. Bien que non roulant, ce véhicule est une véritable pièce de collection qui est à lui tout seul une partie de l'histoire automobile.

During the interwar years, Renault resumed its industrial expansion to become France's leading carmaker on the eve of the Second World War.

The brand's aim was to occupy all the different market sectors, and since it no longer had a small, popular car in its catalog, Renault decided to reintroduce a lower-priced model. This model was the Renault 6CV, presented at the Paris Motor Show in 1922. Its rear suspension was transverse spring-loaded, its 4-cylinder monoblock engine was fitted with a cylinder head insert, and the gearbox had 3 speeds, as on the 10CV.

This KJ-type 6CV was improved, and two years later, in 1924, the 6CV MT was launched. Following in the footsteps of its predecessor, its main improvement was in horsepower, which rose from 6 to 15.

Another version of the 6CV replaced it: the NN.

The model we're offering for sale today is a piece of automotive history in more ways than one. It left the factory on July 17, 1924, almost a century ago, and would have been sold that year by a Renault garage in Biarritz. Our MT later became part of the collection of stylist Philippe Charbonneaux, and was finally exhibited at the Musée Automobile in Reims. Although it doesn't run, this vehicle is a real collector's item, and a part of automotive history in its own right.



N° de série : 37839
Belle restauration
Même propriétaire depuis 38 ans
Carte grise de collection

31.

1931 DELAGE D6.11

15 000 - 20 000 €

Lorsque la D6.11 arrive sur le marché au Salon de l'auto de 1932, elle porte en elle tous les espoirs de la direction de Delage. La marque de prestige connaît en effet une période difficile et cherche à séduire une clientèle moins exclusive que celle de ses prestigieuses 8 cylindres. Malgré le retour d'Arthur Michelat, la mise en faillite est prononcée en 1935. Louis Delage abandonne alors sa société qui passe sous le contrôle de Delahaye, même si la D6.11 avait pourtant tout pour plaire. Avec son 6 cylindres 2 litres aux cotes presque carrées, elle était la première Delage dotée d'une suspension avant à roues indépendantes. C'est un modèle fidèle au slogan de la marque, « Rapide et silencieuse, elle passe », dont la carrosserie d'un rare chic a su briller dans de nombreux concours d'élégance de l'époque et dont le châssis « est l'un des rares qu'on puisse mettre sans honte en face d'une Rolls [...] ». », s'enthousiasme le magazine Vu, à l'occasion du Salon de l'auto de 1932. La D6.11 est l'une des dernières vraies Delage avec sa calandre verticale symbolique. Si les proportions du châssis n'ont rien d'exceptionnel, les ingénieurs ont pourtant réussi à donner une impression d'étirement par le fort contraste entre la ligne de caisse très haute et le pavillon surbaissé, et par les trains roulants rejetés à chaque extrémité du châssis type échelle.

L'exemplaire que nous proposons à la vente à été acquis par le propriétaire actuel en 1958, ce dernier s'est alors lancé dans de lourds travaux de restauration documentés et photographiés s'étalant sur plus de 20 ans, lors desquels le moteur a entièrement été refait, puis le châssis la carrosserie et l'intérieur ont suivis. Une fois la restauration terminée le propriétaire a pris un soin particulier de l'auto, avec une révision tous les ans, la dernière datant d'avril 2022, multipliant les rallyes et autres salons.

Malheureusement ce dernier est décédé l'année dernière et la voiture n'a pas roulée depuis. Ainsi une révision sera à prévoir afin de reprendre la route. La voiture se présente dans un très bel état esthétique et l'intérieur est lui quasi irréprochable. Il s'agit là d'une belle opportunité pour acquérir une voiture d'avant-guerre mythique pour un tarif raisonnable.

When the D6.11 arrived on the market at the 1932 Salon de l'Auto, it carried with it all the hopes of Delage's management. The prestige brand was going through a difficult period and was seeking to attract a less exclusive clientele than that of its prestigious 8-cylinder models. Despite the return of Arthur Michelat, the company went bankrupt in 1935. Louis Delage abandoned his company, which came under the control of Delahaye, even though the D6.11 had everything to please. With its almost square 2-liter 6-cylinder engine, it was the first Delage with independent front suspension. It was a model that lived up to the brand's slogan, «Rapide et silencieuse, elle passe» («Fast and silent, it passes»), with a body of rare chic that shone in the many concours d'élégance of the period, and a chassis that «is one of the few that you can put in front of a Rolls without shame [...]», enthused Vu magazine, on the occasion of the 1932 Salon de l'auto. The D6.11 is one of the last true Delages, with its symbolic vertical grille. The proportions of the chassis are unexceptional, but the engineers succeeded in creating an impression of stretching, thanks to the strong contrast between the very high body line and the low-slung roof, as well as the running gear, which is set back at either end of the ladder-like chassis.

The car we're offering for sale was acquired by its current owner in 1958, who then embarked on extensive restoration work, documented and photographed over more than 20 years, during which the engine was completely rebuilt, followed by the chassis, bodywork and interior. Once the restoration was complete, the owner took particular care of the car, servicing it every year, most recently in April 2022, and taking it to many rallies and shows.

Unfortunately, the owner passed away last year and the car has not been driven since. A service will therefore be required to get it back on the road. The car is in very good cosmetic condition, and the interior is almost flawless.

This is a great opportunity to acquire a mythical pre-war car for a reasonable price.





N° de série : 121591

Carte grise française

32.

TALBOT LAGO T15 BABY

20 000 - 22 000 €

À la fin des années 1930, la firme Talbot connaît d'importants problèmes financiers. Cependant, Anthony Lago, à la tête de la Société des Automobiles Talbot, considère que la participation aux compétitions automobiles et la construction de véhicules de loisirs sont indissociables. Selon lui, les voitures étudiées pour la compétition doivent avoir une déclinaison sport, accessibles à la clientèle. Le constructeur sera ainsi réputé pour ses mécaniques étroitement dérivées de la course automobile. La Talbot Lago T15 Baby est une berline construite sur châssis court. Présentée au salon de Paris de 1949, elle reprend l'appellation d'avant-guerre. Il ne reste aujourd'hui que 68 exemplaires des 410 voitures construites.

Conçu pour une cylindrée de 4,5 litres, il va également connaître une version plus adaptée aux voitures de tourisme. C'est ce deuxième choix qui équipe les Lago Baby de cette époque, avec un moteur 4 cylindres de 2,7 litres à double arbre à cames, développant 15 cv avec une vitesse maximale de 140 km/h. Le tout accompagné d'une boîte de vitesses pré sélective Wilson et de freins hydrauliques.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été gardé dans son état d'origine, livré neuf à un notable breton, ce dernier la conserva une vingtaine d'années sans jamais la restaurer. Puis la voiture fut donnée à un musée où elle fut conservée dans son état d'origine sans jamais rien modifier. Puis le propriétaire actuel l'a acquise auprès de ce musée, non roulante, il a alors entrepris avec succès une remise en route sans changer aucune pièce en dehors de la batterie. Aujourd'hui le véhicule se présente dans un état exceptionnel entièrement d'origine véritable machine à remonter le temps cette Talbot est un beau témoignage du travail du temps sur une automobile conservée dans de bonnes conditions. Nous avons pu rouler avec le véhicule lors de sa réception, la mécanique fonctionne correctement, les rapports de la boîte Wilson passent bien et les freins sont bien réglés. Néanmoins, afin d'obtenir un fonctionnement idéal de la mécanique, un réglage des carburateurs est à préconiser.

At the end of the 1930s, Talbot was experiencing major financial problems. However, Anthony Lago, head of the Société des Automobiles Talbot, considered that participation in motor racing and the construction of leisure vehicles were inseparable. In his opinion, cars designed for competition should have a sports version, accessible to customers. As a result, the company became renowned for its racing-derived powertrains. The Talbot Lago T15 Baby is a sedan built on a short chassis. Presented at the 1949 Paris Motor Show, it retained its pre-war name. Of the 410 cars built, only 68 remain today.

Designed for a 4.5-liter displacement, it was also produced in a version more suited to touring cars. It was this second choice that equipped the Lago Baby models of the period, with a 4-cylinder, 2.7-liter, twin-camshaft engine developing 15 hp and a top speed of 140 km/h. This was accompanied by a Wilson pre-selective gearbox and hydraulic brakes.

The car we're offering for sale has been kept in its original condition, having been delivered new to a prominent Breton gentleman, who kept it for some twenty years without ever restoring it. The car was then given to a musée, where it was kept in its original condition without ever being modified. The current owner then acquired the car from the museum, as it was no longer drivable, and successfully undertook a restart without changing any parts apart from the battery. Today, the vehicle is in exceptional condition, entirely original. A real time machine, this Talbot is a fine testimony to the work of time on a car preserved in good condition. We were able to drive the vehicle when we received it, and found the mechanics to be in perfect working order, the Wilson gearbox shifting smoothly and the brakes well adjusted. However, in order to get the mechanics working perfectly, we recommend adjusting the carburetors.





N° de série : 705903
Moteur : PR0057 / MO101
Carte grise française
Très bel état d'origine

33.

1951 CITROEN TRACTION 15/6

25 000 - 30 000 €

Lors de sa présentation en 1934, la Citroën « Traction Avant » marque un tournant dans le monde de l'automobile. Les éléments techniques qui font la particularité de cette voiture sont les suivants : carrosserie monocoque, quatre roues indépendantes, moteur chemisé, tenue de route extraordinaire, ligne surbaissée et aérodynamique, roues avant motrices freins hydrauliques. Bref, toute la concurrence se trouvait reléguée à des années-lumière ! Mais si la Traction restera le chef d'œuvre d'André Citroën, il doit ce succès à l'ingénieur André Lefebvre, un ancien de la marque Avions Voisin, qui conçut la voiture. Tout au long de sa carrière, la traction n'a jamais cessé d'évoluer mais en gardant toujours son aspect originel. La Traction a existé dans plusieurs versions et en plusieurs carrosseries. Les premiers modèles étaient motorisés par un quatre cylindres de 7 cv qui évolua en 11 CV. Le haut de gamme de cette automobile sera ensuite propulsé par un six cylindres de 15 CV. La Traction 15/6 était née. Les carrosseries disponibles étaient le coupé, le cabriolet, la berline, la limousine et la commerciale.

L'exemplaire présenté se trouve dans l'une de ses combinaisons de couleurs les plus connues : peinture noire et jantes jaune pâle.

La carrosserie est en bon état avec une peinture un peu ancienne. L'intérieur est d'origine et très bien conservé. Côté mécanique, celle-ci avait été entièrement revue par l'atelier Chauvet entre 2006 et 2009, lors de ces opérations la voiture fut passée en 12v et une direction assistée, transfigurant la conduite fut installée.

Le moteur tourne rond, démarre au quart de tour, témoignage de la qualité des travaux effectués. Avant la vente, la voiture fut révisée, les carburateurs réglés et le maître-cylindre remplacé. Cette voiture est une très belle opportunité pour tous ceux qui cherchent à acquérir la reine de la route dans sa configuration la plus désirable.

When it was launched in 1934, the Citroën Traction Avant marked a turning point in the automotive world. The car's distinctive technical features included: monocoque bodywork, four independent wheels, lined engine, extraordinary roadholding, low, aerodynamic lines and front-wheel drive with hydraulic brakes. In short, all the competition was light-years away! But if the Traction remains André Citroën's masterpiece, he owes this success to the engineer André Lefebvre, a former Avions Voisin employee, who designed the car. Throughout its career, the Traction never ceased to evolve, but always retained its original appearance. The Traction has existed in several versions and body styles. Early models were powered by a 7 hp four-cylinder engine, which evolved into an 11 hp unit. The top-of-the-range model was then powered by a six-cylinder 15HP engine. The Traction 15/6 was born. Available body styles included coupé, cabriolet, sedan, limousine and commercial.

The model presented here is in one of its best-known color combinations: black paint and pale yellow wheels.

The bodywork is in good condition, with some old paintwork. The interior is original and very well preserved. The mechanics had been completely overhauled by the Chauvet workshop between 2006 and 2009, during which time the car was converted to 12v and a power steering system was installed, transforming the driving experience.

The engine runs smoothly and starts from a standing start, a testament to the quality of the work carried out. Before sale, the car was overhauled, the carburetors adjusted and the master cylinder replaced. This car is a great opportunity for anyone looking to acquire the queen of the road in her most desirable configuration.



N° de série : 309819
Même propriétaire depuis 30 ans
Carte grise française



34.

1951 PANHARD DYNA X LOUIS XV

5 000 - 8 000 €

Après la Seconde Guerre mondiale, la marque doyenne de l'automobile française, souhaite se renouveler. Conçu par l'ingénieur Jean Albert Grégoire, la Dyna X est présentée en 1946 au Salon de Paris. Souhaitant promouvoir le développement de l'utilisation de l'aluminium dans la carrosserie automobile, Grégoire fait de la Dyna X la première voiture de grande série avec une carrosserie entièrement en aluminium. Dessinée par le designer Louis Bionier, cette Dyna X se démarque des autres modèles grâce à son esthétisme aux courbures très complexes, lui donnant rapidement la désignation officieuse de Dyna X Louis XV en raison de son style complexe.

Bien que présentée en 1946, la production démarre seulement à la fin de 1947, la fabrication des carrosseries est confiée à Facel Metallon à Colombes. Sur la Dyna de série, les phares sont profilés et mieux intégrés à la carrosserie. Les modèles 1950 sont enjolivés avec l'adoption de plusieurs baguettes de décoration en aluminium poli sur la carrosserie et d'une nouvelle calandre à motif rond central. Dans la même année, le moteur 4 CV de 745 cm³ développant 33 CV fait son apparition sous le type mines X86, la voiture atteint maintenant les 120 km/h. Pour les modèles 1951, présentés au salon d'octobre 1950, le tableau de bord évolue et devient à cadran unique et le capot reçoit cinq belles coquilles d'aération.

Au cours de sa carrière, la Dyna X et son moteur auront connu un nombre enviable de succès en compétitions comme la victoire au Grand Prix d'Agadir en 1951 ou celle au Rallye de Monte Carlo en 1954.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une deuxième main, qui a toujours conservé la même immatriculation. Cette voiture n'est jamais sortie de la Somme. Elle se présente dans un très bel état, toujours entretenue, la mécanique fonctionne très bien, l'essai routier n'a pas révélé de défauts majeurs. Bien évidemment le CT est valide.

After the Second World War, the doyenne brand of the French automobile industry wanted to renew itself. Designed by engineer Jean Albert Grégoire, the Dyna X was presented at the 1946 Paris Motor Show. Wishing to promote the use of aluminum in automobile bodywork, Grégoire made the Dyna X the first mass-produced car with an all-aluminum body. Drawn by designer Louis Bionier, this Dyna X stood out from other models thanks to its aesthetics and highly complex curves, quickly giving it the unofficial designation of Dyna X Louis XV for its complex styling.

Although presented in 1946, production didn't start until the end of 1947, with bodywork production entrusted to Facel Metallon in Colombes. On the production Dyna, the headlamps were streamlined and better integrated into the bodywork. The 1950 models were embellished with several polished aluminum trim strips on the body and a new radiator grille with a central round motif. In the same year, the 4 CV 745 cm³ engine developing 33 HP made its appearance under the X86 mine type, and the car now reached speeds of 120 km/h. For the 1951 models, presented at the October 1950 Motor Show, the dashboard changed to a single dial, and the hood was fitted with five attractive air vents.

Over the course of its career, the Dyna X and its engine enjoyed an enviable number of competition successes, including victory in the 1951 Agadir Grand Prix and the 1954 Monte Carlo Rally. The car we are offering for sale is a second-hand example, which has always retained the same registration. This car has never left the Somme. It is in very good condition, always well maintained, the mechanics work very well, and the road test revealed no major defects. Of course, the CT is valid.









Châssis : 727677
Carte grise française
Teinte grise peu courante



35.

1955 CITROEN TRACTION 15/6 H

25 000 - 30 000 €

Ultime évolution du modèle, la 15/6 Oléopneumatique est dévoilée à la presse le 15 avril 1954. Révolutionnaire à sa naissance en avril 1934, la Traction revient ainsi 20 ans après sur le devant de la scène en inaugurant une suspension révolutionnaire qui équipera 18 mois plus tard la DS 19. Le nouveau système abandonne le classique essieu arrière cruciforme avec barres de torsions transversales et amortisseurs télescopiques. Le cœur du système se compose d'une pompe haute pression fixée sur le bloc moteur et entraînée par une 3^e courroie, d'un conjoncteur-disjoncteur également fixé au bloc moteur et relié à une sphère d'accumulateur contenant de l'azote sous pression (65 kg), d'un réservoir de liquide synthétique fixé sur le tablier, d'un correcteur de hauteur et d'un robinet de verrouillage. Le dispositif est complété par des barres de torsion avant rallongées visibles de part et d'autre de la calandre et de barres antiroulis à l'avant et à l'arrière. La coque est renforcée par de la tôle épaisse de 12/10^{ème} pour une augmentation de 25% du poids. Afin de parfaire le confort de la voiture, l'aménagement intérieur est légèrement modifié. Des nouveaux sièges plus moelleux apparaissent, toujours revêtus de velours de mohair gris mais sans couture apparente, ainsi qu'une moquette doublée d'un matelas en Dunlopillo à l'image de la future DS.

Notre traction est dans un très bel état, dans une jolie teinte grise peu courante, la voiture appartient au propriétaire depuis 57 ans !

The ultimate evolution of the model, the 15/6 Oléopneumatique was unveiled to the press on April 15, 1954. Revolutionary at its birth in April 1934, the Traction returned to the forefront 20 years later, inaugurating a revolutionary suspension system that would equip the DS 19 18 months later. The new system abandons the classic cruciform rear axle with transverse torsion bars and telescopic shock absorbers. The heart of the system consists of a high-pressure pump mounted on the engine block and driven by a 3rd belt, a circuit-breaker also mounted on the engine block and connected to an accumulator sphere containing pressurized nitrogen (65 kg), a synthetic fluid reservoir mounted on the dashboard, a height corrector and a locking valve. The system is completed by extended front torsion bars visible from either side of the grille, and anti-roll bars at the front and rear. The hull is reinforced with 12/10 thick sheet metal for a 25% weight increase. To enhance the car's comfort, the interior layout was slightly modified. New, softer seats, still upholstered in grey mohair velour but with no visible seams, and a carpet lined with a Dunlopillo mattress, like the future DS.

Our traction car is in beautiful condition, in an unusual shade of grey, and has been in the owner's possession for 57 years!

36.

1960 AUSTIN HEALEY SPRITE

15 000 - 20 000 €

Présentée à la presse lors du Grand Prix de Monaco de 1958, la Sprite est accueillie par un concert de louanges. Cette Austin-Healey « frogeye » ne passe pas inaperçue. Bourrée de charme, c'est une voiture faite pour le fun comme la présente une publicité BMC pour le marché américain, « The fun-tastic Sprite »...

C'est en 1956 que Leonard Lord évoque cette idée avec Donald Healey. La conception de la voiture sera simple et la mécanique proviendra d'une voiture de grande série.

La Sprite est une sportive ultra légère et agile. Son petit gabarit et la forme insolite de sa première version, à la face avant ornée des célèbres yeux de grenouille lui confèrent un côté sympathique accentué par une calandre lui donnant un immense sourire. Si jamais une voiture a eu un visage, c'est bien celle-là ! Toutes en rondeurs, les courbes presque symétriques de l'avant et de l'arrière, les portières sans poignée, elle reflète le jouet par excellence. Il y a tout ce qu'il faut pour s'amuser. Cette auto attire la sympathie à un point incroyable : à croire que le sourire de la Frogeye est contagieux. Ce modèle complètement restauré vous fera profiter de cette popularité, laisser aller la voiture doucement, le coude à la portière, vous profiterez de l'air doux, du vent dans les cheveux et d'un confort serein. A son volant, vous vous apercevrez qu'un large sourire arborera votre visage.

Comme la quasi-totalité de la production, cette voiture fut vendue neuve aux Etats Unis où elle fut restaurée intégralement avant son achat par son propriétaire actuel qui l'a importée en Italie. Ainsi elle se présente dans un état proche du neuf, mécanique sellerie, dessous, trains roulants, capote tout a été refait. N'ayant parcouru que très peu de kilomètres depuis sa restauration, un réglage des freins sera à prévoir, le contrôle technique ayant relevé en contrevisite un déséquilibre des freins. la mécanique fonctionne parfaitement et le comportement routier de cette petite voiture surprend par son efficacité.

Presented to the press at the 1958 Monaco Grand Prix, the Sprite was greeted with a chorus of praise. This Austin-Healey «frogeye» did not go unnoticed. Packed with charm, it was a car made for fun, as presented in a BMC advertisement for the American market, «The fun-tastic Sprite»...

It was in 1956 that Leonard Lord discussed the idea with Donald Healey. The car's design would be simple, and the mechanics would come from a mass-produced car.

The Sprite is an ultra-light, agile sports car. Its small size and the unusual shape of its first version, with a front end adorned with the famous frog's eyes, gave it a sympathetic side accentuated by a grille that gave it a huge smile. If ever a car had a face, this is it! All curves, almost symmetrical front and rear, handleless doors, it reflects the toy par excellence. It's got everything you need to have fun. This car attracts sympathy to an incredible degree: you'd think the Frogeye's smile was contagious. With this completely restored model, you can take advantage of this popularity, letting the car go gently, elbow to the door, enjoying the soft air, the wind in your hair and serene comfort. At the wheel, you'll notice a broad smile on your face.

Like almost all of our production, this car was sold new in the USA, where it was fully restored before its purchase by its current owner, who imported it to Italy. As a result, it is presented in near-new condition, with all upholstery, undercarriage, running gear and soft top redone. Having covered very few kilometers since its restoration, the brakes will have to be adjusted, as the technical inspection revealed an imbalance in the brakes. The mechanics work perfectly, and the road handling of this little car is surprisingly efficient.



N° de série : 70KA8893
Carte grise française 4 places



37.

1982 CITROËN 2CV 6 HOFFMANN

10 000 - 15 000 €
Vendue sans réserve

A partir des années 1970, des artisans ont imaginé des kits pour décapsuler la 2 CV et la transformer en cabriolet. Parmi eux, on trouve le modèle développé par Hoffmann Design en 1986. La Hoffmann 2 CV Cabriolet est donc une voiture en kit basée sur la plateforme de la 2CV dont elle conserve le châssis et l'avant de la carrosserie d'origine. Wolfgang Hoffmann, un ancien concessionnaire Citroën allemand, et son fils Félix, ont développé le design et les premiers prototypes. Le kit contient un élément de carrosserie en fibre de verre renforcé de plastique avec un cadre en acier qui reprend tout l'arrière du véhicule, deux fenêtres latérales, un toit souple, la porte de la malle arrière et toutes les vis nécessaires, boulons, charnières, etc.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été converti par le propriétaire actuel dans les années 80. Ancien carrossier, il a réalisé lui-même l'opération avec grande réussite. La conversion n'ayant jamais été enregistrée en préfecture, la voiture dispose toujours de sa carte grise 4 places de 2 CV traditionnelle. Aujourd'hui, 30 ans plus tard, le travail n'a pas bougé et cette 2 CV se présente dans un très bel état. L'essai routier a révélé une voiture plaisante sans défaut majeur.

Since the 1970s, artisans have devised kits to unpack the 2 CV and transform it into a convertible. Among them is the model developed by Hoffmann Design in 1986. The Hoffmann 2 CV Cabriolet is therefore a kit car based on the platform of the 2CV from which it retains the chassis and the front of the original body. Wolfgang Hoffmann, a former German Citroën dealer, and his son Félix, developed the design and the first prototypes. The kit contains a plastic reinforced fibreglass body element with a steel frame that covers the entire rear of the vehicle, two side windows, a soft roof, the rear trunk door and all necessary screws, bolts, hinges, etc.





N° de série 561 078
Rare version sans vitres de custode arrière
Carrosserie refaite
Carte grise française



38.

1968 CITROËN DYANE 6

5 000 - 8 000 €
Vendue sans réserve

Nous sommes en 1965, Citroën rachète Panhard afin d'en récupérer les usines et y assembler des 2CV fourgonnettes. Les équipes d'ingénieurs de Panhard se voient par ailleurs, confiés la mission de mettre au point la remplaçante de la 2CV sous de fortes contraintes : elle doit être assemblée avec l'outillage de la 2CV, reprendre le maximum de pièces de 2CV et d'Ami 6, et s'équiper d'un hayon. C'est donc un gros restylage de la 2CV qui est envisagé. C'est ainsi qu'en 1968, apparaît la Dyane D6, remplaçant les finitions haut-de-gamme de la 2CV. Elle ne restera que quelques mois au catalogue, motorisée par le 603cc de l'Ami 6 et sera remplacée dès 1969 par la Dyane 6 suppléée par la Dyane 4.

Cette Dyane 6 fut livrée neuve en Espagne en 1970, elle y passa la quasi-totalité de sa vie et la carrosserie ainsi que l'intérieur y fut refait à neuf en 2019. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2020 et a poursuivi un entretien régulier.

Bien que fonctionnelle, en effet notre Dyane est venue de Normandie par la route sans soucis, la mécanique est à revoir en raison de problèmes d'étanchéité.

In 1965, Citroën bought Panhard to take over its factories and assemble 2CV vans. Panhard's teams of engineers were also given the task of developing the 2CV's replacement, under severe constraints: it had to be assembled using the 2CV's tooling, use as many 2CV and Ami 6 parts as possible, and be fitted with a hatchback. A major restyling of the 2CV was therefore envisaged. And so, in 1968, the Dyane D6 appeared, replacing the 2CV's top-of-the-range finishes. It remained in the catalog for only a few months, powered by the 603cc engine of the Ami 6, and was replaced in 1969 by the Dyane 6, which was replaced by the Dyane 4.

This Dyane 6 was delivered new to Spain in 1970, where it spent almost its entire life. The bodywork and interior were refurbished in 2019. The current owner acquired it in 2020 and has continued with regular maintenance.

Although functional - indeed, our Dyane came from Normandy by road without a hitch - the mechanics need to be overhauled, due to sealing problems.





N° de série : F2B/457A
Carte grise française



39.

1962 FACEL-VEGA FACELLIA

40 000 - 50 000 €

C'est en 1957 qu'est née l'idée d'élargir la gamme Facel en créant la Facellia.

Cette Facel est identique dans la conception que les V8 : châssis tubulaire et coque soudée en acier, suspension avant indépendante, pont arrière rigide, grande qualité de finitions... Mais dans des proportions « européennes » contrairement aux précédentes beaucoup plus « américaines ».

Présentée à Paris en 1959 et parrainé par Stirling Moss, la Facellia est une véritable Facel-Vega, son moteur de 1.6 Litre de cylindrée développe 115 chevaux à 6 400 tours minute et permet de bonnes performances.

Elle fut remplacée dès 1963 par la Facel III, la Facellia n'aura donc été produite qu'à 1045 exemplaires dont 614 cabriolets. L'exemplaire que nous proposons à la vente fut acquis en très mauvais état par le propriétaire actuel en 2006. Il a alors entrepris une restauration intégrale comme en témoigne un dossier de photos et de factures, tout fut revu de la carrosserie à la sellerie. Aujourd'hui, la voiture se présente dans un très bel état, l'essai routier a révélé une voiture saine et plaisante à conduire.

In 1957, the idea of extending the Facel range was born, with the creation of the Facellia.

This Facel is identical in design to the V8s: tubular chassis and welded steel hull, independent front suspension, rigid rear axle, high quality finishings... But in «European» proportions, unlike the much more «American» predecessors.

Presented in Paris in 1959 and sponsored by Stirling Moss, the Facellia is a genuine Facel-Vega, its 1.6-liter engine developing 115 hp at 6,400 rpm and delivering good performance.

Replaced in 1963 by the Facel III, only 1,045 Facellias were produced, including 614 convertibles.

The example we are offering for sale was acquired in very poor condition by its current owner in 2006. He then undertook a complete restoration, as evidenced by a file of photos and invoices, with everything from bodywork to upholstery revised. Today, the car is in very good condition, and the test drive revealed it to be sound and pleasant to drive.







N° de châssis S830161
Carte grise de collection



40.

1958 JAGUAR XK150 3,4L OTS

80 000 - 100 000 €

Dernière-née de la génération XK, la 150 voit le jour en 1957 après la 120 et la 140. Modernisée, redessinée, plus imposante, elle se reconnaît facilement à ses deux grandes sœurs par son pare-brise panoramique et par des lignes de carrosserie moins baroques.

Innovation, la voiture est proposée avec deux motorisations : un 6 cylindres 3,4L qui fit ses preuves en compétition sous le capot de Type-C et Type-D et un nouveau moteur 3,8L plus puissant tous les deux pouvant se décliner en version « S » à 3 carburateurs SU.

Déclinée en 3 carrosseries comme ses deux ainées, la 150 est un exemple de beauté automobile qui permis à un grand nombre de chanceux d'avoir une réelle expérience sportive dans une voiture particulièrement luxueuse et bien construite. Remplacée au début des années 1960 par le mythique modèle Type-E, la gamme XK restera une référence chez les collectionneurs avec un plaisir de conduite toujours intact 70 ans après.

Le modèle que nous vous présentons est roadster en version 3,4L dans une élégante configuration British Racing Green, cuir havane. Dans un très bel état, cette voiture a été restaurée il y a quelques années, juste avant le décès de son propriétaire, depuis la voiture n'a que très peu roulée. L'essai routier a révélé une voiture plaisante, freinant bien et démarrant au quart de tour.

The last of the XK generation, the 150 was launched in 1957 after the 120 and 140. Modernized, redesigned and more imposing, it is easily recognizable from its two big sisters by its panoramic windshield and less baroque body lines.

Innovatively, the car is offered with two engines: a 6-cylinder 3.4L that proved its worth in competition under the hood of Type-C and Type-D, and a new, more powerful 3.8L engine, both of which are available in an «S» version with 3 SU carburetors. Available in 3 body styles like its two predecessors, the 150 is an example of automotive beauty that enabled a large number of lucky drivers to have a real sporting experience in a particularly luxurious and well-built car. Replaced in the early 1960s by the legendary Type-E model, the XK range remains a benchmark among collectors, with driving pleasure still intact 70 years on. The model we present is a 3.4L roadster in an elegant British Racing Green configuration, with havana leather. In beautiful condition, this car was restored a few years ago, just before the death of its owner, and has been driven very little since. The test drive revealed a pleasant car, with good braking and a quick start.



N° de série : 1753794
Rarissime version Plein Ciel
Carte grise de collection

41.

1960 SIMCA PLEIN CIEL

15 000 - 20 000 €



Simca 8 Sport, 9 Sport, Week-End, Coupé de Ville, Océane ou Plein ciel, voilà les noms évocateurs pour les Simca «spéciales» équipées d'une carrosserie cabriolet ou coupé. Ces voitures «hors-série» avaient la particularité, d'être carrossées chez FACEL qui incluait des détails typiques comme les poignées intérieures/extérieures des portes. Les modèles Océane et Plein ciel sont présentés au Salon de Paris d'octobre 1956. La finesse de sa ligne, son design moderne et flatteur, qui n'est pas sans rappeler la Ford Thunderbird, ont grandement contribué au succès remporté par ces modèles auprès de la gent féminine. D'ailleurs Henri Pigozzi le disait lui-même « Je vends mes voitures aux plus jolies femmes de Paris » ! Avec son pare-brise type « panoramique », l'influence de FACEL est indiscutable puisque c'est le modèle FV 2, au Salon précédent, qui introduisit cet effet de style. Le coupé Plein Ciel est capable d'atteindre la vitesse de 135 km/h avec son moteur « Flash Spécial ». C'est donc, dans sa cylindrée, une voiture très performante pour cette fin des années 50'. Pour l'anecdote, c'est à ce modèle que l'on doit le nom du plus grand réseau de papeteries et fournitures de bureau en France. Créée en 1956, l'enseigne a pris le nom de Plein Ciel lorsque les fondateurs se sont arrêtés devant une Simca Plein Ciel, la voiture leur plait et le nom sonne bien, aussitôt ils baptisent leur affaire de ce nom magique.

Livrée neuve le 24 juin 1960, cette Simca Plein ciel se présente aujourd'hui en très bon état général. Son propriétaire est venu de Reims à Fontainebleau par la route sans inquiétude, un essai routier a pu confirmer ses dires. L'habitacle au volant typiquement Facel est en excellent état et sa couleur rouge s'accorde à merveille avec la peinture blanche et le toit noir.

Simca 8 Sport, 9 Sport, Week-End, Coupé de Ville, Océane or Plein Ciel, these are the evocative names for the «special» Simca equipped with a cabriolet or coupé body. These «special» cars had the particularity of being bodied at FACEL which included typical details such as the interior/exterior door handles. The Océane and Plein ciel models were presented at the Paris Motor Show in October 1956. The finesse of its line, its modern and flattering design, reminiscent of the Ford Thunderbird, greatly contributed to the success of these models with women. As Henri Pigozzi himself said, «I sell my cars to the prettiest women in Paris!» With its «panoramic» windscreen, the influence of FACEL is indisputable since it was the FV 2 model, at the previous Salon, that introduced this stylistic effect. The Plein Ciel coupe is capable of reaching speeds of 135 km/h with its «Flash Special» engine. It is thus, in its displacement, a very powerful car for the end of the 50's. For the anecdote, it is to this model that we owe the name of the largest network of stationery and office supplies in France. Created in 1956, the company took the name of Plein Ciel when the founders stopped in front of a Simca Plein Ciel. They liked the car and the name sounded good, so they immediately named their business after this magical name.

Delivered new on June 24, 1960, this Simca Plein Ciel is today in very good general condition. Its owner came from Reims to Fontainebleau by road without worrying, a test drive confirmed his statements. The interior with its typical Facel steering wheel is in excellent condition and its red color matches perfectly with the white paint and the black roof.



N° de châssis : TS77152L
Carte grise française de collection
Sort d'une grosse révision



42.

1962 TRIUMPH TR3A

25 000 - 30 000 €

La Triumph TR3 sort des usines en 1955. Celle-ci se verra rallongé d'un A avec quelques améliorations fin 1957. Elles étaient reconnaissables avec les poignées de portes extérieures. Le moteur passe de 95 à 100 CV mais c'est toujours le 4 cylindres de 1991cm³ comme sur les deux versions précédentes.

La Triumph TR3A est l'un des modèles incontournables de la période de la fin des années 1950 et du début des années 1960. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, fiable et robuste elle ne présentait pour ses conducteurs comme pour ses passagers que de nombreux avantages et est toujours aujourd'hui considérée comme emblématique de cette période.

L'exemplaire que nous proposons à la vente se présente dans un très bel état esthétique comme mécanique, nous disposons d'un important dossier de factures depuis 2010, indiquant l'entretien méticuleux dont a bénéficié cette automobile depuis cette date. Dernièrement, le propriétaire actuel a fait une grosse révision au cours de laquelle fut revu l'allumage, la carburation, les freins et le graissage. La voiture est très saine et fonctionne parfaitement. Son contrôle technique est valide.

The Triumph TR3 left the factory in 1955. At the end of 1957, it was lengthened by one A with a few improvements. These were recognizable by the exterior door handles. The engine increased from 95 to 100 HP, but the 1991cm³ 4-cylinder remained as on the two previous versions.

The Triumph TR3A is one of the must-have models of the late 1950s and early 1960s. The entire yéyé era succumbed to its charm, including Johnny Halliday, who found in it his first ride as soon as he had his driving license. A reliable, sturdy sports car, cruiser or racer, it offered drivers and passengers alike nothing but advantages, and is still regarded as emblematic of the period.

The car we are offering for sale is in very good condition, both aesthetically and mechanically, and we have an extensive file of invoices dating back to 2010, showing the meticulous maintenance this car has undergone since then. The current owner recently carried out a major overhaul, during which he overhauled the ignition, carburetion, brakes and lubrication. The car is very sound and runs perfectly. Its MOT is valid.







N° de série : 101143
N° de moteur : 66209
Désirable version 1600 cm³ éligible aux Mille Miglia
Restauration d'excellente qualité
Certificat Porsche
MATCHING COLORS ET NUMBERS



43.

1957 PORSCHE 356 1600 A-T1 REUTTER COUPÉ

100 000 - 150 000 €

La première Porsche, celle qui, en 1948, portait le numéro 356-001, n'avait pas de toit, c'était un roadster biplace dont le dessin d'Erwin Komenda n'allait que très peu changer tout au long de la vie de la 356, si ce n'est pour tous les modèles de la marque jusqu'à nos jours, Porsche y aura toujours été fidèle, tout comme lui le fut durant sa carrière avec Ferdinand. Ainsi, les 356 coupés et cabriolets naquirent de ce dessin initial dès l'année 1949. La recette était simple : une base Volkswagen de grande série, un moteur légèrement préparé et un dessin suffisamment modifié pour lui conférer le statut de voiture de sport.

Très vite le succès fut au rendez-vous, les ressources de production ne suffisaient plus et les 356 furent produites chez Reutter et Heuer avant de réintégrer l'usine de Zuffenhausen. En 1951, la petite Porsche avait déjà fait son nid dans le monde des sportives avec une victoire de classe aux 24 Heures du Mans, enfin la firme disposait des ressources pour la faire véritablement évoluer. Un roadster intégra le catalogue en 1952, puis un Speedster en 1954, dans le même temps les moteurs gagnaient en puissance et en déclinaisons. En 1956 vint la 356 A, rajeunissant subtilement le dessin de la petite Porsche, accueillant même un tout nouveau 1600 cm³ dans son catalogue, ce, tandis que les trains roulants se virent mis à jour. Cette Porsche 356 A T-1 1600 cm³ fut fabriquée en octobre 1957. Elle fut commandée en IVORY (5704) avec Sealed Beam Head lights et compteur en MPH. Cette voiture a subi il y a quelques années une restauration de très grande qualité, ou tout a été refait selon les spécifications d'origine. Depuis lors la voiture a peu roulé et se présente dans un état concours. Il s'agit de la plus belle AT1 que nous ayons jamais présentée. De plus l'essai routier a été parfait avec de réelles performances et des accélérations inhabituelles !

The first Porsche, the one numbered 356-001 in 1948, was a two-seater roadster without a roof. Erwin Komenda's design changed very little throughout the 356's life, if not for all the brand's models up to the present day, and Porsche has always been faithful to it, just as he was during his career with Ferdinand. The 356 coupé and cabriolet were born of this initial design as early as 1949. The recipe was simple: a mass-produced Volkswagen base, a lightly tuned engine and a design sufficiently modified to confer sports car status.

The 356s were produced at Reutter and Heuer before returning to the Zuffenhausen factory. By 1951, the little Porsche had already made its nest in the world of sports cars with a class victory at the 24 Hours of Le Mans, and the company finally had the resources to develop it further. A roadster was added to the catalog in 1952, followed by a speedster in 1954, while engines gained in power and versatility. In 1956 came the 356 A, subtly rejuvenating the design of the little Porsche, even welcoming a brand-new 1600 cm³ to its catalog, while the running gear was updated.

This Porsche 356 A T-1 1600 cm³ was built in October 1957. It was ordered in IVORY (5704) with Sealed Beam Head lights and MPH speedometer. A few years ago, this car underwent a top-quality restoration, in which everything was redone to the original specifications. Since then, the car has been driven very little and is presented in concours condition. This is the most beautiful AT1 we have ever presented. What's more, the road test was perfect, with real performance and unusual acceleration!





44.

1959 PORSCHE 356 CONVERTIBLE D

200 000 - 250 000 €

N° de série : 86307
Moteur 73931
Matching numbers et colors
Livret d'origine
Restauration totale
Carte grise de collection

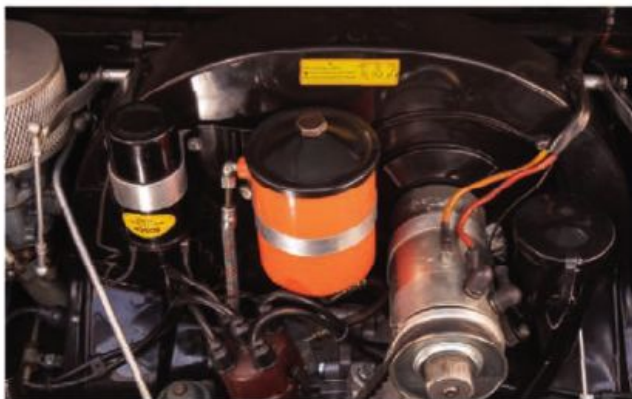
Après la Seconde Guerre mondiale, l'avenir appartient aux petites voitures économiques et les voitures de sport modernes se feront aussi, pour une large part, sur cette base. La première Porsche va s'ériger en un archétype de voiture sportive. Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite de 1948 à 1965. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version Speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions et son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». Cette Porsche 356 est tout à fait différente des autres voitures de l'époque et c'est sûrement ce qui explique son succès. Aux Etats-Unis, cette différence prend une ampleur particulière car on observe une véritable opposition entre américaine et 356. Ainsi, elle va séduire les Américains et conquérir le marché outre-Atlantique.

Si la version Speedster plaît, certains lui reprochent son confort trop basique, notamment son pare-brise trop bas ou ses vitres escamotables peu pratiques. Ainsi, en 1959 il est remplacé par le

nouveau Convertible D qui propose un style tout à fait similaire mais avec des finitions plus raffinées et plus pratiques. Parmi celles-ci, un pare-brise avec entourage chromé typique des cabriolets Porsche 356 « spéciaux », plus haut, protégeant mieux du vent, et donc une capote offrant plus d'espace. L'intérieur également plus luxueux bénéficie de sièges plus confortables et de vitres en verres escamotables par un système classique à manivelle.

La Porsche 356 Convertible D est l'une des Porsche 356 de série les plus rares de la production Porsche, produite sur une année à seulement 1330 exemplaires.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est l'un d'entre eux, livré neuf chez Hoffman en juin 1959 cette 356 fut restaurée entièrement aux Usa entre 1989 et 1990. En 2009 la voiture fut repeinte dans sa teinte d'origine, Meissen Blue. Aujourd'hui la voiture se présente dans un état irréprochable, l'intérieur est doté de baquets et un jeu de sièges sports en cuir conforme à l'origine est fourni avec la voiture. Elle est livrée avec les outils, les carnets ainsi que des bagages sur mesure. Dans un état proche de la perfection, cette automobile est prête pour de longs trajets.



After the Second World War, the future belonged to small, economical cars, and modern sports cars were largely based on them. The first Porsche established itself as an archetypal sports car. Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and marketed by Porsche. Conceived by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen and designed by Erwin Komenda, it was produced from 1948 to 1965. The 356 was originally available as a coupé and a cabriolet, then at Hoffmann's request a Speedster version was created. Most versions took part in competitions, and its track record is impressive. The 356 is well-built, reliable, light and agile. It would be the first to assert «Porsche» quality. This Porsche 356 was completely different from the other cars of the time, and this surely explains its success. In the United States, this difference took on particular significance, as there was a real opposition between the American and the 356. As a result, it won over Americans and conquered the overseas market. Although the Speedster version was popular, some criticized its basic comfort, notably its low windshield and impractical retractable windows. So, in 1959, it was replaced by the new Convertible D, with similar styling but more refined and practical finishes. These included a windscreen with chrome

surround typical of «special» Porsche 356 cabriolets, higher up to provide better protection from the wind, and a soft top offering more space. The interior is also more luxurious, with more comfortable seats and glass windows that can be retracted using a classic crank system.

The Porsche 356 Convertible D is one of the rarest production Porsche 356s, with only 1,330 produced in a single year. Delivered new to Hoffman in June 1959, this 356 was fully restored in the USA between 1989 and 1990. In 2009, the car was repainted in its original Meissen Blue color. Today, the car is in immaculate condition, with bucket seats inside and a set of original leather sports seats. It comes complete with tools, notebooks and custom-made luggage. In near-perfect condition, this car is ready for long journeys.





Belle patine
Excellent état de fonctionnement
Carte grise française

45.

1958 JAGUAR XK150 FHC

40 000 - 50 000 €

Jaguar remporte plusieurs fois les 24 Heures du Mans au cours des années 1950, entre 1951 et 1957.

C'est d'ailleurs en cette année 1957, presque 10 ans après le lancement de l'aînée de la famille, la 120, que Jaguar dévoila la XK150 marquant une rupture avec les précédents modèles de la marque. Les lignes de la voiture sont adoucies et le pare-brise est maintenant en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé. Sur le plan mécanique la plus grande différence est l'introduction des freins à disque qui avaient fait leur apparition au Mans depuis 1954 avec Jaguar.

Sur le plan mécanique, Le moteur de 3,4 L et 190 ch est éprouvé et parfaitement fiable. L'habitacle comprend aussi certaines évolutions, le tableau de bord est désormais gainé de cuir et non plus en plaquage de bois. Contrairement à la Type E, la XK 150 ne souffre pas de la chaleur, son gros radiateur et un ventilateur mécanique facilitent son utilisation dans les conditions actuelles de circulation.

Notre exemplaire est la carrosserie version coupé mais la XK150 existait aussi en cabriolet et même en roadster à partir de 1958.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est un coupé 3.4, la peinture est ancienne et présente une belle patine. La mécanique est en parfait état de fonctionnement, l'essai routier ainsi que son rapatriement par la route à Fontainebleau ont révélé une voiture agréable et performante, un ventilateur électrique a été ajouté afin d'améliorer le refroidissement.



Jaguar won the 24 Hours of Le Mans several times during the 1950s, between 1951 and 1957.

It was in 1957, almost 10 years after the launch of the oldest member of the family, the 120, that Jaguar unveiled the XK150, marking a break with the brand's previous models. The car's lines are softened, and the windshield is now a single curved plane, like the coupé's rear window. Mechanically, the biggest difference was the introduction of disc brakes, which Jaguar had been using at Le Mans since 1954.

Mechanically, the 3.4 L, 190 hp engine is tried and tested and perfectly reliable. The interior has also undergone a number of changes, with the dashboard now covered in leather rather than wood veneer. Unlike the E-Type, the XK 150 doesn't suffer from heat, its large radiator and mechanical fan making it easy to use in today's traffic conditions.

Our example is the coupé version, but the XK150 also existed as a cabriolet and even as a roadster from 1958.

The car we are offering for sale is a 3.4 coupé, with old paintwork and a beautiful patina. The powertrain is in perfect working order, and the test drive as well as its return by road to Fontainebleau revealed a pleasant, high-performance car. An electric fan has been added to improve cooling.



Châssis CRX6625
Carte grise française



46.

1969 ROLLS ROYCE CORNICHE

40 000 - 50 000 €

En 1967, la Silver Shadow cabriolet est introduite, et est le fruit d'un nouveau partenariat entre Rolls-Royce et le carrossier londonien H.J Mulliner Park Ward. Son confort largement reconnu est caractérisé par la souplesse de ses suspensions, le silence de son moteur V8 et son équipement (climatisation, autoradio, direction assistée, sièges à réglage électrique, capote à commande électrique...).

Ce cabriolet Rolls-Royce change de nom en mars 1971, abandonnant l'appellation Silver Shadow au profit de Corniche. Au fil du temps de nombreuses améliorations y sont apportés. Ce symbole de l'élégance et du prestige britannique est demandé partout et s'exporte dans le monde entier.

L'exemplaire que nous proposons à la vente fut acquis neuf par un célèbre chef d'orchestre auprès de l'usine de Crewe en volant à gauche, la voiture lui fut alors livrée en configuration volant à gauche, à peine livrée elle fut directement convoyée dans le sud de la France où elle resta toute sa vie jusqu'à ce que le propriétaire actuel, un normand, en fasse l'acquisition. Cette voiture se présente dans un très bon état, la mécanique démarre au quart de tout et l'hydraulique joue son rôle. Seul bémol, la peinture ancienne présente de légères craquelures au niveau de l'emplacement du couvre capote.

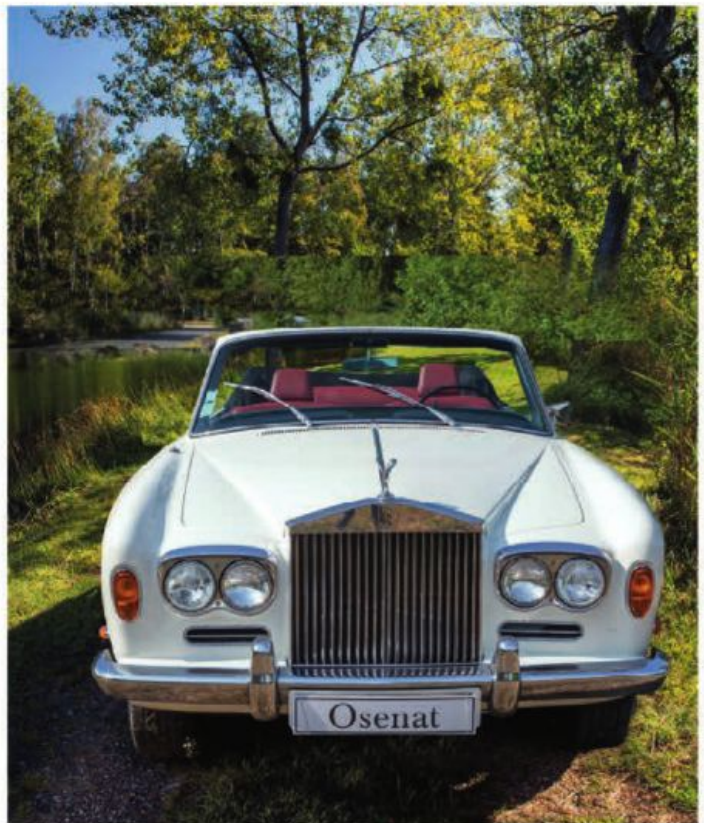
1967 saw the introduction of the Silver Shadow cabriolet, the fruit of a new partnership between Rolls-Royce and London coachbuilder H.J Mulliner Park Ward. Its widely acclaimed comfort is characterized by the suppleness of its suspension, the silence of its V8 engine and its equipment (air conditioning, car radio, power steering, electrically adjustable seats, electrically operated soft top...).

This Rolls-Royce convertible changed its name from Silver Shadow to Corniche in March 1971. Numerous improvements were made over time.

This symbol of British elegance and prestige is in demand everywhere, and is exported all over the world.

The example we are offering for sale was acquired new by a famous conductor from the Crewe factory in left-hand drive configuration. The car was then delivered to him in left-hand drive configuration, and as soon as it was delivered, it was taken directly to the South of France, where it remained for the rest of its life until the current owner, a Norman, acquired it.

This car is in very good condition, the mechanics start right up and the hydraulics play their part. The only drawback is that the old paintwork shows slight cracks where the hood cover used to be.







N° de série : 30837S105613

Sportive mythique

V8 bruyant et mélodieux

Carte grise française



47.

1963 CHEVROLET CORVETTE C2 « STINGRAY » SPLIT WINDOW

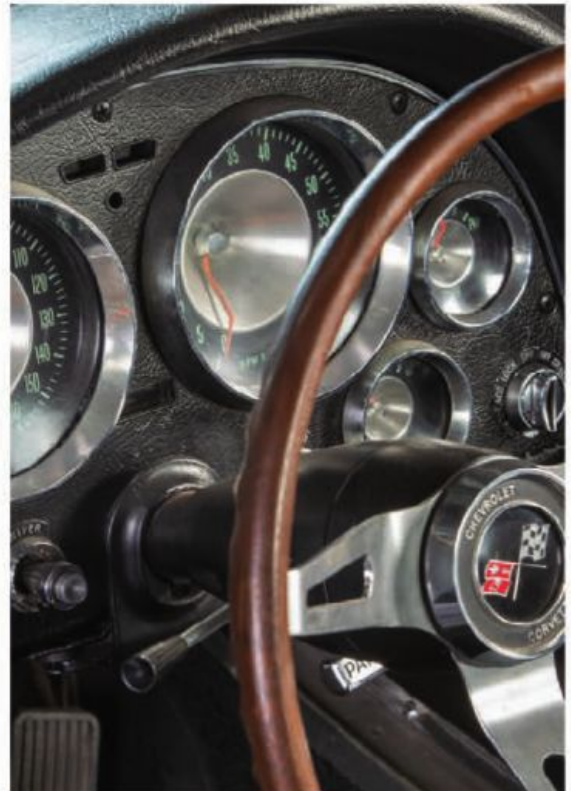
80 000 - 100 000 €

D'un dessin signé Larry Shinoda, la Corvette C2 sera surnommée « Sting Ray » en raison de son arrière en forme de raie à éperon. Elle reprend la place de la désormais mythique C1 à partir de 1963. Produite jusqu'en 1967, la C2 est alors une sportive en carrosserie coupé ou cabriolet. D'ailleurs, la rare version « Split Window » de 1963 fait fureur chez les amateurs d'américaines, car abandonnée dès 1964 pour répondre au besoin de visibilité arrière. Sous le capot, un small block 5.4L est de série avec des puissances variant de 250 à 375 chevaux. En 1965, un big block 6.5L sera introduit, proposant alors une puissance de 425 chevaux. Produites aux environs de 118 000 exemplaires (toutes carrosseries confondues), les C2 ont le vent en poupe chez les amateurs d'américaines.

Présentée dans la rare version Split Windows, produite uniquement en 1963 cette corvette se présente dans un très bel état esthétique et mécanique. Le rapatriement par la route depuis le domicile du propriétaire a révélé une voiture puissante mais facile à conduire. Véritable mythe de l'automobile américaine cette corvette n'attend plus que vous.

Designed by Larry Shinoda, the Corvette C2 was nicknamed the «Sting Ray» because of its spur-striped rear end. It replaced the now legendary C1 from 1963. Produced until 1967, the C2 was a sports car in coupé or cabriolet body styles. In fact, the rare 1963 «Split Window» version is all the rage among American car enthusiasts, since it was discontinued in 1964 to meet the need for better rear visibility. Under the hood, a 5.4L small block is standard, with power ratings ranging from 250 to 375 hp. In 1965, a 6.5L big block was introduced, offering 425 hp. Produced in the region of 118,000 units (all body styles combined), C2s were very popular with American car enthusiasts.

Presented in the rare Split Windows version, produced only in 1963, this Corvette is in excellent cosmetic and mechanical condition. Repatriation by road from the owner's home revealed a powerful yet easy-to-drive car. A true myth of the American automobile, this Corvette is just waiting for you.



N° de série : S42716GT
Carte grise française
Nombreux accessoires supplémentaires



48.

1970 LOTUS SEVEN S4

15 000 - 20 000 €

Sportive de légende chez les Anglais, la Seven est conçue et commercialisée par Lotus Cars à partir de 1957. C'est Colin Chapman, grand ingénieur automobile, qui en ait la source. La voiture sera produite jusqu'en 1970 suivant 4 séries. Répliquée comme la Cobra, seule la marque Catheram en sera reconnue officiellement. Catheram sera tellement impliqué dans le projet qu'elle participera même à la production du modèle original.

Conçue pour 1969-1971, la Lotus Seven Série 4 sera la première à arborer une carrosserie en fibre de verre. Côté mécanique, les propositions sont les mêmes pour la série 3 : un Ford 1.3L de 72cv issu de la Cortina, un Ford 1.6L de 84 cv, un Lotus Twin-Cam 1.6L de 105 cv et un Lotus Twin-Cam 1.6L 120 cv préparé par Holbay. Le châssis quant à lui est tubulaire. Le modèle présenté est l'un des 630 produits de la 4ème série. Datant de 1970, cette Seven se trouve dans un bel état général. La carrosserie en fibre ne présente pas de gros défauts. En outre, la mécanique est fonctionnelle. La batterie sera à remplacer. La voiture vient avec des nombreux éléments : 4 pneus sur jantes, des saute-vent, une capote et un couvre-tonneau. Cet exemplaire est la voiture rêvée pour aime les petites sportives anglaises. Modifiable au grès de la météo, cette Seven est à ne pas rater.

The Seven is a legendary British sports car designed and marketed by Lotus Cars from 1957. It was designed by Colin Chapman, a great automotive engineer. The car will be produced until 1970 in 4 series. Replicated as the Cobra, only the brand Catheram will be officially recognized. Catheram will be so involved in the project that it will even participate in the production of the original model.

Designed for 1969-1971, the Lotus Seven Series 4 will be the first to feature a fiberglass body. Mechanically, the proposals are the same for the Series 3: a Ford 1.3L of 72 hp from the Cortina, a Ford 1.6L of 84 hp, a Lotus Twin-Cam 1.6L of 105 hp and a Lotus Twin-Cam 1.6L 120 hp prepared by Holbay. The chassis is tubular.

The presented model is one of the 630 products of the 4th series. Dating from 1970, this Seven is in a nice general condition. The fiber body doesn't show any major defects. Moreover, the mechanics are functional. The battery will have to be replaced. The car comes with many elements: 4 tires on rims, windshields, a soft top and a tonneau cover. This car is the perfect car for small English sports cars. Changeable according to the weather, this Seven is not to be missed.



N° de série : 00SB5862
Carte grise française

49.

1971 CITROËN SM

25 000 - 30 000 €

Lancée en mars 1970 et basée sur la plateforme de la DS, la SM eut la malchance de naître dans une période difficile pour les grosses cylindrées. Développée en partie avec Maserati, la SM était particulièrement en avance sur son temps avec un dessin des plus remarquables ainsi qu'une suspension hydropneumatique chère à la firme aux chevrons. Bien que l'on puisse penser que sa mécanique s'avère être issue directement du V8 de la Maserati Indy auquel on aurait amputé deux cylindres. Il s'avère pourtant que le moteur de la SM de série fut développé à partir d'une feuille blanche. Fort de 6 cylindres placés en V, le moteur de la SM développait 170 chevaux à 5500 tours par minutes sur les millésimes 1970 à 1972 équipés de carburateurs. Equipée de quatre freins à disques avec commande et assistance hydraulique, d'une direction assistée Diravi, de projecteurs directionnels, le tout offrant un CX de seulement 0.339, la SM avait tout pour réussir ! Malheureusement, la crise pétrolière et les soucis de fiabilités rencontrés par la SM mirent fin à sa carrière dès 1975 après 12 920 exemplaires fabriqués.

Notre exemplaire se présente dans un bel état général. Originellement bleu des tropiques cette voiture fut repeinte il y a une vingtaine d'années dans une autre nuance de bleu, la peinture est encore en bel état. L'intérieur présente lui une belle patine. Doté de ces rares et belles jantes en résine, notre exemplaire est très sain et ne présente pas de traces de corrosion perforante. La mécanique fonctionne bien, l'essai routier n'a pas révélé de problèmes particuliers et le contrôle technique est valide.



Launched in March 1970 and based on the DS platform, the SM had the misfortune to be born in a difficult period for large cars. Developed in part with Maserati, the SM was particularly ahead of its time, with a remarkable design and a hydropneumatic suspension system dear to the firm with the chevrons. Although one might think that its powertrain was derived directly from the Maserati Indy V8, with two cylinders amputated. It turns out, however, that the production SM's engine was developed from scratch. With 6 cylinders in a V-shape, the SM's engine produced 170 hp at 5500 rpm on carbureted 1970 to 1972 models. Equipped with four disc brakes with hydraulic control and assistance, Diravi power steering, directional headlamps and a CX of just 0.339, the SM had everything to succeed! Unfortunately, the oil crisis and the reliability problems encountered by the SM put an end to its career in 1975, after only 12,920 examples had been built.

Our example is in fine overall condition. Originally in tropical blue, the car was repainted some twenty years ago in a different shade of blue, and the paintwork is still in fine condition. The interior has a beautiful patina. Equipped with these rare and beautiful resin rims, our example is very sound and shows no signs of perforating corrosion. The mechanics work well, the road test didn't reveal any particular problems, and the roadworthiness test is valid.





N° de série : HDR3313550
Carte grise de collection
Restauration de grande qualité
Configuration élégante

50.

1956 MG A ROADSTER

25 000 - 30 000 €

M.G, Morris Garage, appartient à cette petite et prestigieuse catégorie des marques anglaises spécialisées dans les roadsters sport. Dès 1946, les MG de la série T qui ont fait la renommée de la marque avant-guerre, sont remises en fabrication. Le « nouveau » modèle est baptisé TC, c'est une simple évolution du modèle de 1939. Un peu obsolète avec son essieu avant rigide, la firme à l'octogone réagit en faisant des évolutions techniques et esthétiques au cours des années. Mais la vraie nouveauté c'est 1955 où l'on peut voir deux MG à carrosserie spéciale désignées EX 182, courir les 24 Heures du Mans. Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client au salon de Francfort : c'est la sublime MGA. Avec une ligne élégante et bien proportionnée, c'est une barquette type « course » totalement dans l'air du temps qui est de plus proposé à un prix très attractif, le succès est immense et immédiat. Comme pour les Austin Healey, Jaguar et autres Triumph, les USA vont absorber la majorité des MGA construites. Ce chiffre est d'ailleurs un record à l'époque puisque la MGA est la première sportive à dépasser la barre symbolique des 100 000 exemplaires. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique, malgré une première non synchronisée, ont grandement permis la construction d'une excellente image. Très sport, l'habitacle est spartiate mais propose un tableau de bord très complet et suffisamment de places pour deux. C'est un vrai roadster sans vitres dans les portes. La capote disparaît totalement.

Notre exemplaire, un roadster de 1956 fut comme beaucoup livré neuf aux USA, elle se présente dans un état quasi-concours, ayant subi il y a quelques années une restauration intégrale, lors de celle-ci tout fut revu du châssis au moteur en passant par la carrosserie. L'inspection a révélé des dessous proches du neuf, une mécanique fonctionnant parfaitement. Seul bémol, le maître-cylindre est hors service et sera à remplacer.

M.G, Morris Garage, belongs to that small and prestigious category of British brands specializing in sport roadsters. In 1946, the T-series MGs that had made the brand famous before the war were put back into production. The «new» model was christened TC, a simple evolution of the 1939 model. A little obsolete with its rigid front axle, the firm with the octagon reacted by making technical and aesthetic evolutions over the years. But the real novelty came in 1955, when two MGs with special bodywork, designated EX 182, competed in the 24 Hours of Le Mans. A few months later, these cars were seen again in customer versions at the Frankfurt Motor Show: the sublime MGA. With its elegant, well-proportioned lines, this «racing» type car was totally in tune with the times, and was offered at a very attractive price - a huge and immediate success. As with Austin Healey, Jaguar and Triumph, the USA absorbed the majority of MGAs built. This figure was a record at the time, as the MGA was the first sports car to exceed the symbolic 100,000 mark. The reliability and robustness of its powertrain, despite a non-synchronized premiere, greatly contributed to its excellent image. Very sporty, the interior is spartan but offers a very complete dashboard and enough room for two. It's a true roadster, with no windows in the doors. The soft top disappears completely.

Our example, a 1956 roadster, was like many others delivered new to the USA, and presents itself in near-competitive condition, having undergone a complete restoration a few years ago, during which everything from the chassis to the bodywork and engine was overhauled. Inspection revealed a near-new underside and perfectly functioning mechanics.

The only drawback is that the master cylinder is out of order and will have to be replaced.





N° de série : 11304410012642
Restauration intégrale
Carte Grise Française

51.

1969 MERCEDES BENZ 280 SL

80 000 - 100 000 €



« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes Benz SL W113 fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son hard-top. La mission de la « Pagode » n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL. C'est en mars 1967 qu'est présentée la nouvelle 280 SL, grande sœur des 230 SL et 250 SL qui sont apparues respectivement en 1963 et 1966. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de qualité et de robustesse qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.

Le modèle présenté a été acquis par son propriétaire actuel il y a une dizaine d'années, il a alors entrepris une restauration intégrale de très grande qualité pour un cout dépassant les 60 000 euros. Le moteur à été entièrement refait, tout comme le châssis, les trains roulants et la carrosserie. Elle se présente dans une élégante configuration alliant une belle teinte bleu nuit et un intérieur en cuir havane. L'intérieur présente une très belle patine en effet lors de la restauration les boiseries ont été revernies et les chromes polis, les sièges ont eux conservés leur patine d'origine.

Elle est équipée du troisième siège optionnel, d'un autoradio Becker et de son traditionnel hard top. De beaux antibrouillards Marchal viennent compléter l'ensemble.

L'essai routier a révélé une voiture saine, les 4 rapports de la boîte de vitesse manuelle passent bien et le moteur tourne parfaitement, témoignant de la qualité de la restauration entreprise.

Dans un état exceptionnel cette automobile n'attend plus qu'un nouveau propriétaire pour partir arpenter les plus belles routes de France.

«Pagoda» is the nickname of the Mercedes Benz SL W113 convertibles built between 1963 and 1972. It's due to the distinctive shape of its hardtop. The «Pagoda's» mission was not an easy one, since it had to replace the 190 SL and 300 SL and make them forget about each other at the same time. March 1967 saw the launch of the new 280 SL, the big sister of the 230 SL and 250 SL which had appeared in 1963 and 1966 respectively. This magnificent cabriolet will go down in automotive history as one of the masterpieces of talented French stylist Paul Bracq. Reliable and usable in everyday life even today, this range is in keeping with the image of quality and robustness that has always defined Mercedes-Benz.

The model presented here was acquired by its current owner some ten years ago, when he undertook a complete restoration of the highest quality at a cost of over 60,000 euros. The engine was completely rebuilt, as were the chassis, running gear and body. It is presented in an elegant configuration combining a beautiful midnight blue hue with a havana leather interior. The interior has a beautiful patina, with the woodwork re-varnished and the chrome polished, while the seats have retained their original patina.

Equipped with optional third seat, Becker radio and traditional hard top. Attractive Marchal fog lamps complete the package. The test drive revealed a healthy car, with the 4-speed manual gearbox shifting smoothly and the engine running perfectly, testifying to the quality of the restoration undertaken.

In exceptional condition, this car is just waiting for a new owner to take it out on the most beautiful roads in France.



Châssis n° 617 818
Coupé Bertone
Même propriétaire depuis 1970!
Patine exceptionnelle
Carte grise française



52.

1966 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT

35 000 - 40 000 €

Première Alfa Romeo assemblée dans l'usine d'Arese, la Giulia GT dessinée par Giugiaro pour Bertone fut présentée le 9 septembre 1963 à la presse. Petite bombe star des années 60 cette voiture marqua vraiment son époque par sa ligne mais aussi son moteur.

Cette Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 de 1966 fut livrée neuve à Paris en février 1966 en transit temporaire à une personnalité installée en Côte d'Ivoire. A la fin de son séjour parisien, la voiture fut récupérée par le concessionnaire et immatriculée 32 TE 75, acquise par un premier propriétaire, la voiture fut ensuite achetée en 1970 par son propriétaire actuel, la voiture se présente aujourd'hui dans un exceptionnel état d'origine, seuls quelques travaux de carrosserie (bas de caisse et d'ailerons) ont été effectués pour lutter contre la corrosion et une peinture complète fut effectuée au fil du temps. La sellerie en cuir rouge d'origine présente une patine exceptionnelle tout comme le reste de la voiture.

The first Alfa Romeo to be assembled at the Arese plant, the Giulia GT designed by Giugiaro for Bertone was presented to the press on September 9, 1963. The little star of the 60s, this car made a real mark on its era, not only with its design but also with its engine.

This 1966 Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 was delivered new to Paris in February 1966 as a temporary transit car for a well-known figure in the Ivory Coast. At the end of his stay in Paris, the car was picked up by the dealer and registered 32 TE 75, acquired by a first owner, the car was then bought in 1970 by its current owner, the car presents itself today in exceptional original condition, with only some bodywork work (rocker panels and fenders) carried out to combat corrosion and a complete repainting carried out over time. The original red leather upholstery shows an exceptional patina, as does the rest of the car.





Châssis n° HMA 43 /36873

Carte grise française



53.

1958 MGA COUPÉ

20 000 - 25 000 €

Depuis 1945 et l'immédiat après-guerre, les MG de la série T ont marqué toute une génération de jeunes et remporté un immense succès commercial. Bien qu'évoluant au cours des années, le style général commençait à être démodé au milieu des années 50. La firme à l'octogone réagit et en 1955 aux 24 Heures du Mans, on vit courir deux « barquettes » MG, des prototypes à carrosserie spéciale désignés EX 182. Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client : la MGA était née. Le nom MGA fut donné pour bien symboliser qu'il s'agissait de la première avec une réelle nouvelle ligne. Le dessin de cette voiture est absolument magique, c'est une voiture de course sur la route. Son style est beaucoup plus moderne que les voitures de la série T qui deviennent du jour au lendemain des antiquités. Le moteur est lui aussi un nouveau 1500 avec soupapes en tête et deux carburateurs qui ne doit rien au fameux XPAG. En 1956, la gamme est complétée par une sublime version fermée, la ligne du pavillon ne laissant personne indifférent. Des vitres descendantes et des déflecteurs font partie des portes. Le coupé est confortable et très lumineux avec une grande lunette arrière. Seulement 6,3 % des MGA « conduite à gauche » sont des coupés. Autant dire que c'est quasiment introuvable.

Notre exemplaire se présente dans un très bel état, l'essai routier n'a pas révélé de problèmes particuliers. La mécanique tourne bien et la voiture est performante et agréable à rouler. La carrosserie comme les dessous sont sains et en très bel état.

Since 1945 and the immediate post-war period, MG T-series models have marked a whole generation of young people and enjoyed immense commercial success. Although evolving over the years, by the mid-50s the overall styling was beginning to look old-fashioned. The company with the octagon reacted, and in 1955 at the 24 Hours of Le Mans, two MG «barquettes», prototypes with special bodywork designated EX 182, were raced. A few months later, these cars were seen again in customer versions: the MGA was born. The name MGA was given to symbolize that this was the first car with a truly new design. The design of this car is absolutely magical; it's a race car on the road. Its styling is much more modern than the T-series cars, which became antiques overnight. The engine, too, was a new 1500 with overhead valves and twin carburetors that owed nothing to the famous XPAG. In 1956, the range was completed by a sublime closed version, the line of the roof leaving no one indifferent. The doors are fitted with drop-down windows and deflectors. The coupé is comfortable and very bright, with a large rear window. Only 6.3% of «left-hand drive» MGAs are coupes. In other words, they're virtually impossible to find. Our example is in very good condition, and the road test revealed no particular problems. The mechanics run smoothly, and the car performs well and is a pleasure to drive. Both body and underside are sound and in excellent condition.

N° de série : MAW5D1286795F
Titre de circulation anglais
À dédouaner



54.

1971 MORRIS MINOR TRAVELLER

8 000 - 10 000 €

Alec Issigonis rejoint Morris en 1936. Cet homme est à l'origine des deux modèles à gros succès de la marque : la Minor de 1948 et la Mini de 1959.

Bien que conçue dès 1941, la Minor ne sortira qu'en 1948 à cause de la Seconde Guerre Mondiale. Ce modèle a connu plusieurs variantes comme le Tourer ou le Traveller qui est la version break qui fut introduite dès 1952.

Produite entre 1948 et 1971, la Minor connut de nombreuses améliorations, et la version de 1971 avait un moteur BMC 4 cylindres en ligne de 1 098 cm³, 48 chevaux à 5 100 tr/min permettant à la vitesse maximale de la Minor de passer à 124 km/h offrant une conduite plus agréable par rapport aux versions précédentes. Le Traveller étant l'un des best-sellers du modèle, il sera encore produit durant une année et sa production se poursuivra jusqu'en 1972.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est l'un des derniers produits. Appartenant depuis de nombreuses années à une famille Anglaise installée en France, régulièrement entretenue cette voiture se présente dans un bel état mécanique et esthétique.

Alec Issigonis joined Morris in 1936. He was the man behind the brand's two most successful models: the 1948 Minor and the 1959 Mini.

Although conceived as early as 1941, the Minor was not released until 1948 due to the Second World War. This model had several variants, such as the Tourer and the Traveller, the station wagon version introduced in 1952.

Produced between 1948 and 1971, the Minor underwent numerous improvements, and the 1971 version had a BMC in-line 4-cylinder engine of 1,098 cm³, 48 hp at 5,100 rpm enabling the Minor's top speed to rise to 124 km/h, offering a more pleasant ride than previous versions. As the Traveller was one of the model's bestsellers, it was produced for a further year, continuing until 1972.

The model we are offering for sale is one of the last produced. Owned for many years by an English family based in France, this car has been regularly maintained and is in excellent mechanical and aesthetic condition.



N° de série : 9804004
Ex-Pierre Lamy
Carte grise française



55.

1972 RENAULT R12 GORDINI

20 000 - 25 000 €

En 1969, Renault lance une nouvelle berline, la Renault 12 dotée d'un moteur 4 cylindres en ligne en porte-à-faux avant. Ce modèle devient rapidement un incontournable devenant même en 1973, la voiture la plus vendue de France. Souhaitant reproduire le même succès qu'avec la R8 Gordini, la firme au losange lance sa R12 Gordini à partir de 1971.

La nouvelle sportive est une traction avant avec un moteur en position avant. Le 1,6 L issu de la Renault 16 TS est alimenté par 2 carburateurs Weber double corps et développe 113 chevaux lui permettant d'atteindre les 185 km/h. Ses performances ainsi que son esthétisme en font un véritable succès.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est d'une robustesse importante lors de la conduite. En effet, les essais effectués ont été impressionnants quant à la qualité de notre modèle. Il a été particulièrement bien entretenu par le précédent propriétaire. Le modèle possède des sièges baquets digne de la sportive qu'elle est. Les pare-chocs ont été retirés et notre R12 est habillée de beaux coloris bleu et orange augmentant le caractère sportif de celle-ci. Une automobile prête à vous procurer beaucoup de plaisirs.

In 1969, Renault launched a new sedan, the Renault 12, featuring a 4-cylinder in-line engine with a front overhang. This model quickly became a must-have, even becoming France's best-selling car in 1973. Wishing to replicate the success of the R8 Gordini, Renault launched the R12 Gordini in 1971.

The new sports car is a front-wheel-drive, front-engine model. The 1.6 L engine, derived from the Renault 16 TS, is fed by 2 Weber twin-barrel carburetors and develops 113 hp, enabling it to reach speeds of 185 km/h. Its performance and aesthetics made it a real success.

The model we are offering for sale is extremely robust to drive. In fact, the tests we carried out were impressive in terms of the quality of our model. It has been particularly well maintained by the previous owner. The model has bucket seats worthy of the sports car it is. The bumpers have been removed and our R12 is dressed in beautiful blue and orange colors, enhancing its sporty character. A car ready to give you a lot of pleasure.







N° de série : 206931
Carte grise française



56.

1969 RENAULT R8 GORDINI

35 000 - 40 000 €

En 1962 Renault lance la R8 qui est l'une des premières voitures françaises avec 4 freins à disques.

2 ans plus tard, lors du Salon de Paris 1964, Renault présente sa nouvelle R8 Gordini. La Gordini est la première voiture Renault qui est préparée par un professionnel : le préparateur d'origine italienne Amédée Gordini. Ce véhicule étant une vraie petite voiture de compétition, il s'agit du premier véhicule de course accessible au grand public grâce à un prix classique du marché de l'époque. Cette voiture de course abordable va alors être ainsi propulsée au rang d'icône grâce aux nombreuses compétitions auxquelles la Gordini va participer (que ce soit en rallyes ou en courses de cote avec des pilotes comme Andruet, Ragnotti, ...).

Contrairement à la R8 initiale, la Gordini a une cylindrée à 1 108 cm³ et une puissance à 77,5 chevaux DIN (95 chevaux SAE) grâce à une culasse hémisphérique (soupapes en V et bougies centrales) et à deux carburateurs double corps horizontaux Solex. Ainsi, la vitesse de pointe atteint 170 km/h, ce qui fait de la R8 Gordini l'une des voitures françaises les plus rapides de l'époque. La boîte de vitesses mécanique est à 4 rapports.

L'exemplaire que nous proposons à la vente appartient au propriétaire actuel depuis 14 ans et est aujourd'hui dans un très bel état. Le moteur a été entièrement refait. Les carburateurs Weber sont neufs. Son caractère sportif est toujours bien présent, et le véhicule a impressionné lors des essais effectués en réagissant parfaitement à la conduite. Les 4 roues d'origine seront données avec l'automobile.

In 1962 Renault launched the R8, one of the first French cars with 4 disc brakes.

2 years later, at the 1964 Paris Motor Show, Renault presented its new R8 Gordini. The Gordini was the first Renault car to be prepared by a professional: Italian-born tuner Amédée Gordini. As a true small competition car, it was the first racing car accessible to the general public, thanks to a price that was typical of the market at the time. This affordable racing car became an icon thanks to the numerous competitions in which the Gordini took part (whether in rallies or hill-climbs with drivers like Andruet, Ragnotti, etc.).

Unlike the original R8, the Gordini's displacement was 1,108 cm³ and its power output 77.5 hp DIN (95 hp SAE), thanks to a hemispherical cylinder head (V-valves and central spark plugs) and two horizontal double-barrel Solex carburetors. Top speed reached 170 km/h, making the R8 Gordini one of the fastest French cars of its day. The mechanical gearbox has 4 gears.

The car we are offering for sale has been in the hands of its current owner for 14 years and is today in very good condition. The engine has been completely rebuilt. The Weber carburetors are new. Its sporty character is still very much present, and the vehicle impressed during test drives by responding perfectly to driving. The original 4 wheels will be given with the car.



N° de série : 118841232009885
Véritable moteur Porsche 356 (1955)
616/1
Très belle réplique, une des plus
proches de l'originale
Carte grise française APAL



57.

1968 APAL PORSCHE 356 SPEEDSTER RÉPLICA

40 000 - 50 000 €

Ferry PORSCHE développe une toute nouvelle voiture de sport, construite sur le modèle de la Volkswagen : c'est la Porsche 356. Ce modèle, présenté en 1948, sera construit jusqu'en 1965 et donnera naissance au modèle phare de la marque : la 911 qui sera lancé au Salon de Francfort en 1963. La 356, était initialement disponible en coupé et en cabriolet, puis en Speedster. Le modèle connu de nombreuses évolutions et sa puissance culminera à 155 chevaux avec la 356 Carrera 2000 GS/GT (moteur Fuhrmann-Motor version 587/2 avec échappement sport).

La société APAL (*Application Polyester Armé de Liège*), est une société Belge fondée par Fred Perry spécialisée dans la fabrication de répliques en Polyester, de très belle qualité, les réalisations du constructeur, font partie des répliques le plus appréciées. La Porsche 356 Speedster était le modèle le plus vendu par le constructeur.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est basé sur un châssis de 1968 sur lequel fut monté la carrosserie polyester fournie par le constructeur APAL, fait rarissime notre exemplaire est doté d'un moteur Porsche 616/1, conforme à ce qui était monté sur les 356 de 1955 en 1600. En très bel état notre exemplaire est dans les mains du même propriétaire depuis plus de 20 ans, l'essai routier a révélé une voiture plaisante.

Ferry PORSCHE develops a brand-new sports car, based on the Volkswagen model: the Porsche 356. Introduced in 1948, it was built until 1965, and gave birth to the brand's flagship model, the 911, which was launched at the Frankfurt Motor Show in 1963.

The 356 was initially available as a coupé and cabriolet, then as a speedster. The model underwent a number of evolutions, culminating in the 155 hp 356 Carrera 2000 GS/GT (Fuhrmann-Motor version 587/2 with sports exhaust).

APAL (*Application Polyester Armé de Liège*), a Belgian company founded by Fred Perry, specializes in the manufacture of high-quality polyester replicas, and the company's creations are among the most popular. The Porsche 356 Speedster was the company's best-selling model.

The model we are offering for sale is based on a 1968 chassis on which the polyester bodywork supplied by APAL was mounted, and is fitted with a Porsche 616/1 engine, as fitted to the 1955 356 in 1600. In very good condition, this model has been in the hands of the same owner for over 20 years, and the test drive revealed a pleasant car.









N° de série : SB005B4058 / 52
Moteur 0114/1/MT/66661
Carte grise française

58.

1971 CITROËN SM

25 000 - 30 000 €
Vendue sans réserve

Lancée en mars 1970 et basée sur la plateforme de la DS, la SM eut la malchance de naître dans une période difficile pour les grosses cylindrées. Développée en partie avec Maserati, la SM était particulièrement en avance sur son temps avec un dessin des plus remarquables ainsi qu'une suspension hydropneumatique chère à la firme aux chevrons. Bien que l'on puisse penser que sa mécanique s'avère être issue directement du V8 de la Maserati Indy auquel on aurait amputé deux cylindres. Il s'avère pourtant que le moteur de la SM de série fut développé à partir d'une feuille blanche. Fort de 6 cylindres placés en V, le moteur de la SM développait 170 chevaux à 5500 tours par minutes sur les millésimes 1970 à 1972 équipés de carburateurs. Equipée de quatre freins à disques avec commande et assistance hydraulique, d'une direction assistée Diravi, de projecteurs directionnels, le tout offrant un CX de seulement 0.339, la SM avait tout pour réussir ! Malheureusement, la crise pétrolière et les soucis de fiabilités rencontrés par la SM mirent fin à sa carrière dès 1975 après 12 920 exemplaires fabriqués.

Cette Citroën SM présentée est une version à carburateurs en bel état et avec un kilométrage d'origine très faible de 52 536 kms. La peinture extérieure blanche marque parfaitement ses sublimes lignes. Le moteur, la boîte, l'embrayage sont parfaitement fonctionnels et son intérieur noir est quasi irréprochable. Voilà une occasion de s'offrir un modèle et une association de constructeurs mythiques des années 70.

Launched in March 1970 and based on the DS platform, the SM had the misfortune to be born in a difficult period for big cars. Developed in part with Maserati, the SM was particularly ahead of its time with a remarkable design and a hydropneumatic suspension system dear to the firm. Although one could think that its mechanics were directly derived from the Maserati Indy V8, to which two cylinders were amputated. However, it turns out that the engine of the production SM was developed from scratch. With six cylinders in a V-shape, the SM's engine developed 170 horsepower at 5500 rpm on the carburettor-equipped 1970 to 1972 models. Equipped with four disc brakes with hydraulic control and assistance, Diravi power steering, directional headlamps, all offering a CX of only 0.339, the SM had everything to succeed! Unfortunately, the oil crisis and the reliability problems encountered by the SM put an end to its career in 1975 after 12,920 cars were produced.

This Citroën SM presented here is a carburettor version in very good condition and with a very low original mileage of 52,536 kms. The white exterior paintwork perfectly marks its sublime lines. The engine, the gearbox and the clutch are perfectly functional and the black interior is almost flawless. This is an opportunity to treat yourself to a model and an association of mythical manufacturers from the 70s.



N° de série : 00EA0410
Carte grise française
Même propriétaire depuis 45 ans



59.

1971 CITROËN M35

25 000 - 30 000 €

À la suite des accords passés avec le constructeur allemand NSU, Citroën entreprit de développer des modèles équipés de moteur à piston rotatif. La première voiture lancée sur le marché est la Citroën M35.

Ce projet expérimental est limité à 500 exemplaires produits. La voiture est vendue à des clients amateurs de nouveautés techniques qui acceptent de rouler pour leur usage personnel en garantie de rouler au moins 60 000 kms par an.

Cependant, l'expérience se révèle être un échec et est interrompue avant l'objectif de 500 voitures produites. Citroën reprend alors la plupart des M35 fabriquées aux clients pour les détruire. Seulement 267 exemplaires furent fabriqués et moins de quarante sont arrivés jusqu'à nous.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été loué par un testeur de la marque auprès du propriétaire actuel, concessionnaire Citroën. A la fin de son contrat, le testeur a racheté la voiture auprès de Citroën. Après l'avoir un peu utilisée, elle fut reprise par le concessionnaire. Ce dernier le propriétaire actuel, l'a gardée depuis lors pour son utilisation personnelle. Cette voiture se présente dans un très bel état, la mécanique fonctionne parfaitement, toujours entretenue celle-ci est performante et fiable.

Following agreements with German manufacturer NSU, Citroën began developing models with rotary piston engines. The first car launched on the market was the Citroën M35.

This experimental project was limited to 500 units. The car was sold to customers with a taste for technical novelties, who agreed to drive it for personal use, with a guarantee of at least 60,000 km per year.

The experiment proved a failure, however, and was discontinued before the target of 500 cars had been reached. Citroën then took back most of the M35s produced from customers for destruction. Only 267 examples were produced, and fewer than forty have survived.

The example we are offering for sale was leased by a Citroën tester from the current owner, a Citroën dealer. At the end of his contract, the tester bought the car back from Citroën. After having used it a little, it was taken back by the dealer. The current owner has kept it ever since for his own personal use. The car is in very good condition, the mechanics are in perfect working order, and it's always well-maintained and reliable.

60.

1959 DB PANHARD HBR5

40 000 - 50 000 €

N° de série : 1094
Restauration ancienne
Carte grise française
Eligible Mille Miglia, Tour Auto,
Le Mans Classic

Charles Deutsch, ingénieur des Ponts et Chaussées et René Bonnet, fin passionné de mécanique, se rencontrèrent en 1932 quand l'atelier familial du second fut mis en vente. Très vite naquit le projet de concevoir des automobiles légères mais ingénieuses destinées à la compétition, le tout, basé sur une mécanique Citroën. Ainsi, en 1938, les deux amis parviennent à présenter une voiture aux 12 Heures de Paris. Néanmoins, la guerre mit leurs projets en sommeil et ce n'est qu'en 1945 que Deutsch et Bonnet reprennent leurs outils pour poursuivre leurs rêves de voitures de course. C'est ainsi qu'en 1947, s'acte la fondation des « Automobiles DB » s'accompagnant en 1949 de la première participation aux 24 Heures du Mans du duo avec un « tank » à moteur Citroën.

C'est finalement vers Panhard que les ingénieurs passionnés se tournèrent pour puiser les organes mécaniques de leurs futures automobiles. Dès 1950, ils inscrivent alors un cabriolet biplace à mécanique Dyna à la course mancelle. Ce n'est qu'en 1952 que la firme de Champigny lance la production d'une voiture en petite série : le Coach. Avec un petit bicylindre refroidi par air d'origine Panhard et seulement 460kg, la voiture permettait des performances exceptionnelles pour l'époque qui lui permirent de décrocher la victoire au Tour de France Automobile 1952. S'en suivit une incroyable série de victoires de classe si ce n'est au général, du moins à l'indice de performance que ce soit au Mans ou à Sebring. Cette dernière victoire fit connaître la marque outre Atlantique, ainsi, une centaine de Coach HBR5 fut exportée vers les Etats-Unis ou bien même au Venezuela.

Notre exemplaire fut livré neuf en juillet 1959, puis fut revendue en 1970, notre propriétaire l'a acquise en 1985 dans un état compliqué et a alors entrepris une restauration qui s'est étalée sur plus de 20 ans, un dossier de photos et factures témoigne des travaux entrepris.

Aujourd'hui, cette DB se présente dans un très bel état mécanique, la carrosserie présente une belle patine. Au fil du temps la mécanique a toujours été entretenue et la carrosserie a reçu des soins au fil des années. L'essai routier a révélé une voiture plaisante à conduire et ne présentant pas de défauts importants.

Eligible à de nombreux événements, cette voiture est idéale pour la course historique.

Charles Deutsch, a Ponts et Chaussées engineer, and René Bonnet, a keen mechanic, met in 1932 when the latter's family workshop was put up for sale. They soon came up with the idea of designing lightweight but ingenious cars for racing, all based on Citroën powertrains. Thus, in 1938, the two friends managed to enter a car in the Paris 12 Hours. However, the war put their projects on hold, and it wasn't until 1945 that Deutsch and Bonnet took up their tools again to pursue their racing car dreams. In 1947, Automobiles DB was founded, and in 1949, the duo took part in the Le Mans 24 Hours for the first time with a Citroën-powered «tank».

In the end, the ingenious enthusiasts turned to Panhard for the mechanical components of their future automobiles. As early as 1950, they entered a Dyna-powered two-seater cabriolet in the Manche race. It wasn't until 1952 that the Champigny-based firm launched small-scale production of a car: the Coach. With a small Panhard-origin air-cooled twin-cylinder engine and just 460kg, the car delivered exceptional performance for its time, winning the 1952 Tour de France Automobile. This was followed by an incredible series of class wins, if not overall, at least in the performance index, at Le Mans and Sebring. The latter victory put the brand on the map across the Atlantic, and around a hundred Coach HBR5s were exported to the USA and even Venezuela.

Our example was delivered new in July 1959, then resold in 1970. Our owner acquired it in 1985 in a complicated state, and undertook a restoration that spanned more than 20 years, a file of photos and invoices testifying to the work undertaken. Today, this DB is in excellent mechanical condition, with a beautiful patina on the bodywork. Over the years, the mechanics have always been well maintained and the bodywork has been well cared for. The test drive revealed a pleasant car to drive, with no major faults.

Eligible for numerous events, this car is ideal for historic racing.



N° de série : EX1 - B118
Historique connu depuis l'origine
Gros frais de révision mécanique effectués récemment
Etat entièrement d'origine
Carte grise française



61.

1960 FACEL VEGA EXCELLENCE EX1

60 000 - 70 000 €

Présentée au Salon de Paris en 1956, l'Excellence dérive du coupé FV3B et concilie les performances de haut niveau des GT de la marque et le confort des limousines de grand luxe. Sorte de GT « familiale », elle se différencie des coupés 2+2 par ses quatre places spacieuses conjuguées à l'accessibilité permise par les quatre portes. Il s'agit d'ailleurs de la seule voiture de la marque à quatre portes. Celles-ci sont à ouverture antagoniste, dégagant tout l'habitacle grâce à l'absence de montant central.

Elle est équipée d'un Typhoon TY 6 de 6460 cm³ et 330 ch OU Typhoon TY 7 de 5907 cm³ délivrant 360 ch SAE (pour l'EX 1). Si la voiture est dotée en série d'une boîte manuelle, la plupart des clients opteront pour la transmission automatique. Ses performances, exceptionnelles pour une berline de l'époque (200 km/h), lui permettent de décrocher le titre honorifique de berline la plus rapide du monde, mais elle n'est pas pour autant sportive.

L'Excellence ressemble moins à une berline qu'à un coupé allongé. En effet, elle reprend la formule américaine de la berline « hardtop » dont elle constitue le seul exemple français. A l'intérieur, on retrouve le volant tulipé Facel, ainsi que la traditionnelle planche de bord de la marque. La finition hors pair et l'omniprésence du cuir Connolly contribuent au luxe exceptionnel de cette Facel Vega.

Il faut être conscient que la personnalité de l'Excellence, dans le contexte de la France des années 50, est singulière et même

provocante. Outre sa mécanique, sa carrosserie révèle une identité très américanisée. De plus, sa nature apparaît plus proche du coupé quatre places que de la limousine de prestige. Le caractère américain de la voiture est retenu contre elle par le nouveau maître de l'Elysée qui l'exclut des cortèges de la Vème République naissante. Cependant, elle est quand même exportée vers quelques têtes couronnées, telles que le roi du Maroc Hassan II.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été livré neuf à Paris le 9 décembre 1960 à M. Jean Widmer, sous l'immatriculation 962 KL 75. A la suite du décès de son propriétaire, cette Facel Vega Excellence passe le 25 octobre 1971 entre les mains de M. René Puisieux, tout en restant à Paris. En 1979 elle est acquise par le précédent propriétaire. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2017 dans une vente aux enchères et alors entrepris de lourds travaux afin de rendre la voiture roulante tout en conservant l'état d'origine ainsi les freins, le moteur, la carburation mais aussi l'allumage ont été revus. La voiture est aujourd'hui roulante bien que le circuit de refroidissement n'ait jamais été revu et mériterait une révision. Au niveau électrique, le système de vitres électriques est à revoir. Symbole d'opulence et véritable concurrente des Cadillac et Rolls Royce dans les années 60 cette Facel Vega présente une vision de l'automobile française jamais vue depuis et que l'on ne reverra sûrement plus jamais.



Presented at the 1956 Paris Motor Show, the Excellence is derived from the FV3B coupé and combines the top-level performance of the brand's GTs with the comfort of luxury limousines. A kind of «family» GT, it differentiates itself from 2+2 coupes by its spacious four seats and the accessibility afforded by its four doors. In fact, it's the brand's only four-door car. The doors open in opposite directions, leaving the entire cabin unobstructed thanks to the absence of a central pillar. It is powered by a Typhoon TY 6 with 6460 cm³ and 330 hp OR a Typhoon TY 7 with 5907 cm³ and 360 hp SAE (for the EX 1). While the car comes with a manual gearbox as standard, most customers will opt for the automatic transmission. Its performance, exceptional for a sedan at the time (200 km/h), earned it the honorary title of the world's fastest sedan, but that doesn't make it sporty.

The Excellence looks less like a sedan than an elongated coupé. In fact, it follows the American formula of the «hardtop» sedan, of which it is the only French example. Inside, we find the Facel tulip-shaped steering wheel, as well as the brand's traditional dashboard. The outstanding finish and the omnipresence of Connolly leather contribute to the exceptional luxury of this Facel Vega.

It's important to realize that the Excellence's personality, in the context of France in the 50s, is singular and even provocative. In addition to its mechanics, its bodywork reveals a highly Americanized identity. What's more, its nature appears closer

to that of a four-seater coupé than a prestige limousine. The car's American character was held against it by the new master of the Elysée Palace, who excluded it from the processions of the nascent Fifth Republic. However, it was exported to a few crowned heads, such as Morocco's King Hassan II.

The example we are offering for sale was delivered new in Paris on December 9, 1960 to Mr. Jean Widmer, under registration number 962 KL 75. Following the death of its owner, this Facel Vega Excellence passed into the hands of Mr. René Puisieux on October 25, 1971, while remaining in Paris. In 1979, it was acquired by the previous owner. The current owner acquired it at auction in 2017, and undertook extensive work to make the car roadworthy, while preserving its original condition: the brakes, engine, carburetion and ignition were all overhauled. The car is now drivable, although the cooling system has never been overhauled and is in need of a service. On the electrical side, the electric window system needs to be reviewed. A symbol of opulence and a genuine competitor to Cadillac and Rolls Royce in the 60's, this Facel Vega presents a vision of the French automobile never seen before, and probably never to be seen again.





N° de série : 223359
Désirable version 3.8 boîte manuelle
Jantes à rayons
Très belle patine
Carte grise française

62.

1964 JAGUAR MK2 3.8 LITRES

30 000 - 40 000 €

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture : la Jaguar MkII. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double arbre à cames en tête. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

La voiture que nous proposons est en bel état, jamais restaurée intégralement elle présente une très belle patine. Le dossier de factures fourni avec le véhicule nous indique que la voiture a subi entre 2008 et 2009 une restauration mécanique au cours de laquelle le moteur, la boîte, les boiseries et les trains roulants furent refaits. Depuis la voiture a toujours été entretenue régulièrement.

La voiture est saine, sans point de corrosion majeur.



Jaguar's first monocoque sedan was born in 1955 with the beautiful XK engine downsized to 2.4 l. It was the 2.4 l Saloon. The car was beautiful and successful, and an instant hit. This bewitching novelty made a clean break with the past: it was feline, low-slung and racy. At the very beginning of 1957, a new version was offered with the 3.4 l engine, which transformed the model in terms of both performance and driving pleasure. On October 2, 1959, on the Jaguar stand at Earl's Court, William Lyons was delighted. He presented his new ride: the Jaguar Mk.II. The level of finish is identical, with precious woodwork and high-quality leather, but the real novelty comes from the light. By slimming all the window pillars, brightness has made a dazzling entrance into the cabin. The overall line is lighter. Under the hood, there are three options: the 2.4 l, 3.4 l or 3.8 l engine, all with 6 cylinders and double overhead camshafts. Once again, a total success, and the Mk II line will be remembered by all as one of the brand's most beautiful cars, the true sports sedan! The car we are offering is in beautiful condition, never fully restored, with a very nice patina. The invoice file supplied with the vehicle indicates that the car underwent a mechanical restoration between 2008 and 2009, during which the engine, gearbox, woodwork and running gear were redone. Since then, the car has been regularly serviced.

The car is sound, with no major points of corrosion.



N° de série : 10905612008497

Carte grise française



63.

1972 MERCEDES BENZ TYPE 300 SEL 3.5

15 000 - 20 000 €

La Mercedes 300 SEL 3.5 représentait le haut de gamme de la classe S de l'époque et le fleuron de la marque. Seul le moteur la différenciait de la mythique 6.3. Cette dernière était plus puissante mais aussi plus brutale. Elle était conçue pour abattre des kilomètres sur autoroute à grande vitesse. La Mercedes 300 SEL 3.5 était plus homogène et ses 200 ch lui procuraient d'excellentes performances avec une grande souplesse et un excellent agrément de conduite. Outre l'abondance de chromes et de boiseries, la 300 SEL était équipée d'une suspension pneumatique lui procurant un confort de haute qualité et une meilleure tenue de route. L'assiette de la voiture restait constante en toutes circonstances. Elle était également dotée d'une direction assistée, des quatre vitres électriques et de la fermeture centralisée. Les clients avaient le choix entre une sellerie en cuir ou en velours Pullman.

Le modèle de Mercedes 300 SEL 3.5 présenté a été livré neuf le 9 mai 1972. Elle se trouve dans un état d'origine surprenant. Un dossier de factures sera remis à l'acquéreur, ainsi que son carnet de « prise en main » d'origine. Le contrôle technique est bien sûr valide. Au volant de cette Mercedes Benz 300 SEL 3.5, on est propulsé 51 ans en arrière.

The Mercedes 300 SEL 3.5 was the top of the range of the S class at the time and the flagship of the brand. Only the engine differentiated it from the mythical 6.3. The latter was more powerful but also more brutal. It was designed for high-speed motorway cruising. The Mercedes 300 SEL 3.5 was more homogeneous and its 200 hp gave it excellent performance with great flexibility and driving pleasure. In addition to the abundance of chrome and woodwork, the 300 SEL was equipped with an air suspension system that gave it a high level of comfort and better handling. The car's attitude remained constant in all circumstances. It also had power steering, four electric windows and central locking. Customers could choose between leather or Pullman velour upholstery.

The Mercedes 300 SEL 3.5 model shown was delivered new on 9 May 1972. It is in surprisingly good original condition. A file of invoices will be given to the buyer, as well as its original «prise en main» booklet. The technical control is of course valid. At the wheel of this Mercedes Benz 300 SEL 3.5, you are propelled 51 years back in time.





N° de série : GHN5UL482314G
Carte grise canadienne
Véhicule dédouané certificat 846 A
A immatriculer en collection

64.

1979 MG B

15 000 - 20 000 €

Au début des années 1950, l'émblématique Morris Garage britannique était distancé par ses concurrents, aussi bien en termes de technologie que de design. Afin de renouveler la gamme c'est l'ingénieur Albert Sydney Evener qui prit la tête des opérations de développement chez MG.

Son succès, entraîna le lancement de la MG B. Lancée dès 1962, ce roadster le sera également en version GT à partir de 1965. Son moteur initial est un moteur BMC Série-B de 4 cylindres en ligne avec 1,8 L de cylindrée, à double carburateurs S.U. Il exista quatre versions différentes de ce modèle, les successives MK1, MK2, MK3 et MK4.

Sur le plan de la carrosserie, le modèle initial se voit modifier à partir de 1975, notamment pour répondre aux nouvelles réglementations américaines. Sont ainsi rajoutés des pare-chocs en polyuréthane, un rehaussement de la garde au sol de trois centimètres, et « dépollution » du moteur.

La production de la mythique MG B, cesse ainsi en 1980, et les MG A et MG B resteront pendant encore quelques années les cabriolets les plus produits du monde.

L'exemplaire que nous proposons à la vente fait partie des derniers exemplaires produits, des parechocs chromés, conforme au style original de la voiture ont été installés par le précédent propriétaire canadien, récemment importée la voiture est saine et tourne bien. Dédouanée, il ne restera plus qu'à l'immatriculer en France.

By the early 1950s, the iconic British Morris Garage was lagging behind its competitors in terms of both technology and design. To renew the range, engineer Albert Sydney Evener took charge of development at MG.

His success led to the launch of the MG B. Launched in 1962, this roadster was also available in a GT version from 1965. Its initial engine was a BMC B-Series in-line 4-cylinder with 1.8 L displacement, with twin S.U. carburetors. There were four different versions of this model, the successive MK1, MK2, MK3 and MK4.

In terms of bodywork, the initial model was modified from 1975 onwards, in particular to comply with new American regulations. Polyurethane bumpers were added, the ground clearance was raised by three centimeters, and the engine was «depolluted». Production of the legendary MG B ceased in 1980, and the MG A and MG B remained the world's most produced convertibles for several more years.

The example we're offering for sale is one of the last to be produced, with chrome bumpers in keeping with the car's original style, installed by the previous Canadian owner. Recently imported, the car is sound and runs well. All that remains is to register it in France.

N° de série : WPOZZ94ZEN402088

Carte grise collection



65.

1983 PORSCHE 944

10 000 - 15 000 €

Les Porsche à moteur avant étaient prévues pour moderniser l'image vieillissante de la célèbre 911 et assurer un comportement routier plus équilibré grâce à une meilleure répartition des masses. Véritable moteur Porsche (un demi-V8 de 928), il présente l'avantage d'avoir des arbres d'équilibrage tournant à contre-sens offrant une souplesse remarquable pour un 4 cylindres valant celle de certains 6 cylindres concurrents. Avec une puissance de 163 cv, la 944 s'autorise tout de même 220 km/h de pointe. En juin 1981, la voiture est présentée au public, la production quant à elle démarre en novembre et sa commercialisation a lieu fin 1981. Dès le mois d'avril et mai 1982, les marchés américains et anglais reçoivent à leur tour la 944. L'année suivante, la 50 000^{ème} sort des usines, démontrant l'intérêt du public pour ce véhicule. En 1991, après 10 ans de production et 176 126 exemplaires vendus à travers le monde, les 944 voient leur production s'arrêter et laisser la place aux nouvelles 968, basées sur les 944. A n'en pas douter il s'agit d'une vraie Porsche, facile à vivre.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été acquis par son propriétaire actuel en Espagne il y a quelques années. Depuis, l'arbre transaxe ainsi que les freins ont été remplacés. L'entretien courant a été suivi rigoureusement, la distribution remplacée en novembre 2019 et 1000 km ont été parcourus.

The front-engine Porsche was designed to modernise the aging image of the world-famous 911 and ensure a more balanced handling thanks to better mass distribution. A true Porsche engine (a 928 half-V8), it has the advantage of having counterclockwise balancing shafts offering remarkable flexibility for a 4-cylinder engine worth that of some 6-cylinder competitors. With a power of 163 hp, the 944 is still allowed 220 km/h peak. In June 1981, the car was presented to the public, production began in November and its marketing took place at the end of 1981. In April and May 1982, the American and English markets received the 944. The following year, the 50,000 was released from the factories, demonstrating the public interest in the vehicle. In 1991, after 10 years of production and 176,126 copies sold worldwide, the 944 saw their production stop and give way to the new 968, based on the 944. No doubt it is a real Porsche, easy to live with.

The example we offer for sale was acquired by its current owner in Spain a few years ago. Since then, the transax shaft and brakes have been replaced. Routine maintenance was rigorously followed, distribution replaced in November 2019 and 1000 km were covered.



N° de série : SALLHAML4FA375489

Carte grise française



66.

1989 RANGE ROVER VOGUE V8 3.5l

15 000 - 20 000 €

En 1970, c'est la consécration pour la marque Land Rover qui lance ce qui sera et est toujours son plus grand succès : le Range Rover. Grâce à ses capacités et à son image, le modèle deviendra rapidement un véritable ambassadeur de la culture britannique. Son moteur V8 essence, moteur puissant parfaitement calibré, permet au Range de faire jeu égal avec les meilleures routières. D'une cylindrée de 3,5 L, ce V8 d'origine Buick développant 135 cv lors du lancement sera sans cesse amélioré, 3,9 L pour culminer à 4,2 litres (et 200 cv) en fin de carrière (1996). La version Vogue du Range Rover est la version la plus luxueuse de ce modèle, étant ainsi un véritable 4x4 de luxe.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est un très beau Range Rover Vogue de 1989. Celui-ci ne présente aucune trace de corrosion (hormis le bas de la lunette arrière) et la peinture a été récemment refaite. Le moteur est en très bon état et fonctionne très bien comme l'atteste son contrôle technique validé.

In 1970, it was the Land Rover brand's dedication that launched what was and still is its greatest success: the Range Rover. Thanks to his abilities and image, the model quickly became a true ambassador of British culture. Its V8 petrol engine, powerful engine perfectly calibrated, allows the Range to make equal play with the best roads. With a capacity of 3.5 L, this original Buick V8 developing 135 hp at launch will be continuously improved, 3.9 L to peak at 4.2 liters (and 200 hp) at the end of its career (1996). The Vogue version of the Range Rover is the most luxurious version of this model, being a real luxury 4x4.

The copy we are offering for sale is a very beautiful 1989 Range Rover Vogue. There is no evidence of corrosion (except the bottom of the rear window) and the paint has recently been redone. The engine is in very good condition and works very well as evidenced by its validated technical inspection.





N° de série : WPOZZZ94ZEN406244
Très bel état
Boîte manuelle
Carte grise française



67.

1984 PORSCHE 944

10 000 - 15 000 €

Produite de 1981 à 1991, la Porsche 944 s'est illustrée comme un grand succès commercial. En enregistrant plus de 30 000 commandes lors de la première année de production, elle s'assimile à la Porsche 924 dont elle partage certaines caractéristiques. Son intérieur conserve le même agencement que la 924 simplement mis à jour avec un changement des garnitures. Contrairement à la 924, elle intègre un véritable moteur d'origine Porsche (un demi V8 de Porsche 928) qui a la particularité d'avoir des arbres d'équilibrages tournant à contre-sens, ce qui offre à la conduite une véritable souplesse. Son design extérieur reprend les lignes de la 924 Carrera GT avec des ailes arrière toutes aussi élargies mais plus subtilement intégrées à la ligne générale de la voiture.

Cet exemplaire date de 1984 et se présente dans un bon état général. La peinture gris/marron dénote des habituels blanc ou rouge que l'on voit sur ses sœurs. Les phares « pop-up » fonctionnent bien, de même que le moteur en position avant. Vous apprécierez sans doute le cache culbuteur décoré de l'inscription Porsche. A l'intérieur, on retrouve des sièges en cuir et en tissu. Habillé d'une peinture gris anthracite, le tableau de bord est en bon état. Une boîte mécanique accompagnera vos promenades sportives sur les petites routes françaises. Cette automobile appartient au même propriétaire depuis 13 ans. Il indiquait dans un dossier très détaillé toutes les réparations effectuées ainsi que les achats, les fournisseurs et leurs adresses. Tous les contrôles techniques seront également remis à l'acquéreur. Il est très rare sur le marché de trouver une 944 aussi bien documentée.

Produced from 1981 to 1991, the Porsche 944 was a great commercial success. With more than 30,000 orders in the first year of production, it is similar to the Porsche 924, which shares certain characteristics. Its interior retains the same layout as the 924 simply updated with a change of trim. Unlike the 924, it incorporates a real original Porsche engine (a half V8 of Porsche 928) which has the particularity of having balance shafts rotating against-direction, which gives the driver real flexibility. Its exterior design follows the lines of the 924 Carrera GT with rear wings that are equally extended but more subtly integrated into the car's overall line.

This car is from 1984 and is in good general condition. The grey/brown paint denotes the usual white or red paint seen on her sisters. The pop-up lights are working well, as is the engine in the forward position. You will no doubt appreciate the tumbler cover decorated with the Porsche inscription. Inside, there are leather and fabric seats. Dressed in anthracite grey paint, the dashboard is in good condition. A mechanical box will accompany your sports walks on the small French roads. This car has been owned by the same owner for 13 years. It showed in a very detailed file all the repairs that were done, as well as the purchases, the suppliers and their addresses. All technical controls will also be handed over to the buyer. It is very rare on the market to find a 944 as well documented.



N° de série : VF7MANK0003NK2131
10000 € de factures
Sans Réserve
Carte grise de collection

68.

1986 CITROEN CX GTI TURBO 2

10 000 - 15 000 €

En 1974, la nouvelle Citroën CX est présentée au public. Par la suite, en 1977, Citroën dévoile la CX GTI dont le moteur 2,4 litres doté d'une injection développe 128 cv. L'innovation est totale à tout point de vue : châssis, design et habitacle. Le lourd héritage force en effet Citroën à se distinguer par une aérodynamique soignée et un coefficient de pénétration dans l'air flatteur de moins de 0.35. Lancée en octobre 1984, la CX GTI Turbo a été fabriquée en plusieurs versions. Une première série, produite durant moins d'un an (octobre 84 à juin 85), possède des pare-chocs peints et quelques spécificités intérieures. Une deuxième série reste identique mécaniquement mais se pare d'une nouvelle carrosserie avec des pare-chocs plus enveloppants. La Turbo 2, enfin, garde la même carrosserie et récupère un Intercooler améliorant notamment la consommation mais aussi les performances. La CX série 2 est marquée par l'abandon des chromes pour du plastique et son tableau de bord dit adieu aux compteurs à tambour tournant. Elle entre ainsi dans les eighties et bénéficie d'un air de jeunesse pour faire face à ses concurrentes. Sur cette version GTI Turbo 2 elle reçoit un grand aileron sous la lunette arrière et des logos évocateurs de puissance. Accompagné de très belles jantes alliages, cet aileron apporte un style sportif à cette grande berline youngtimer.

Le modèle présenté a été livré neuf aux Pays-Bas et y est resté jusqu'en 2022, année où le propriétaire actuel l'a importé en France. Nous avons pu prendre énormément de plaisir à parcourir les kilomètres du domicile du propriétaire jusqu'à Fontainebleau. L'essai et un gros dossier d'entretien (10 000 € sur ces 5 dernières années) révèlent une voiture saine et performante. Un passage sur banc de puissance confirme la bonne vigueur du moteur qui développe bien ses 169 cv. Elle a aujourd'hui une cote qui continue de grimper, ce serait donc le bon moment d'investir.

In 1974, the new Citroën CX was presented to the public. Subsequently, in 1977, Citroën unveiled the CX GTI, whose 2.4-litre engine with an injection engine developed 128 hp. Innovation is complete from every point of view: chassis, design and interior. The heavy legacy forces Citroën to distinguish itself by a careful aerodynamics and a flattering air penetration coefficient of less than 0.35. Launched in October 1984, the CX GTI Turbo was manufactured in several versions. A first series, produced for less than a year (October 84 to June 85), has painted bumpers and some interior features. A second series remains mechanically identical but is adorned with a new body with more enveloping bumpers. The Turbo 2, finally, keeps the same bodyshell and recovers an Intercooler improving in particular the consumption but also the performance. The CX Series 2 is marked by the abandonment of chromes for plastic and its dashboard says goodbye to rotary drum meters. It thus enters the eighties and enjoys an air of rejuvenation to face its competitors. On this version GTI Turbo 2 it receives a large spoiler under the rear bezel and powerful logos. Accompanied by very beautiful alloy wheels, this wing brings a sporty style to this large sedan youngtimer.

The model presented was delivered new to the Netherlands and remained there until 2022, when the current owner imported it to France. We could take a lot of fun to travel the kilometers from the owner's home to Fontainebleau. The test and a large maintenance record (€10,000 over the last 5 years) reveal a healthy and efficient car. A passage on the power bench confirms the good vigor of the engine that develops its 169 hp. It now has a rating that continues to climb, so it would be a good time to invest.

N° de série : 6064222

Première main

Peut participer à de nombreux rallyes historiques

Carte grise collection



69.

1970 VOLVO 142

6 000 - 8 000 €

Berline suédoise emblématique des années 60 et 70 la Volvo 140 fut lancée en 1966 en remplacement de la célèbre Amazon. Première voiture à disposer de ceinture de sécurité en série, la Volvo 140 reflète tout le savoir-faire du grand constructeur suédois. 3 versions étaient disponibles au catalogue : la 144 une berline, le 145 un break et enfin la 142 le coupé. L'exemplaire que nous présentons ici est une 142 de 1970, dotée du moteur B20 de 90 ch SAE.

Première main entièrement d'origine notre Volvo est toujours restée dans la région orléanaise de sa sortie de concession à ce jour et n'a parcouru que 116 000 km depuis.

L'essai routier a révélé une voiture plaisante à conduire et sans défaut majeur ; le véhicule vient avec un important lot de pièces détachées qui seront fournies au futur acquéreur après la vente (pare chocs, boîte de vitesse, ...)

Elle attend un nouveau propriétaire pour partir en balade le week-end où pour participer à des rallyes historiques.

An emblematic Swedish sedan of the 60s and 70s, the Volvo 140 was launched in 1966 to replace the famous Amazon. The first car to feature safety belts as standard, the Volvo 140 reflects all the expertise of the great Swedish manufacturer. 3 versions were available: the 144 a sedan, the 145 an estate and finally the 142 the coupe. The example we present here is a 1970 142, equipped with the B20 90 hp SAE engine.

First-hand and entirely original, our Volvo has remained in the Orléans region from the moment it left the dealership to the present day, and has covered just 116,000 km since then.

The test drive revealed a pleasant car to drive, with no major faults; the vehicle comes with a large number of spare parts which will be supplied to the future purchaser after the sale (bumper, gearbox, etc.).

It's waiting for a new owner to take it out for weekend drives or to take part in historic rallies.



N° de série : ZAA112B0001532841
Carte grise française



70.

1984 AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70 HP

10 000 - 15 000 €

La nouvelle marque Autobianchi devient la branche innovante de Fiat qui expérimente toutes sortes de technologies et les réactions du public. En 1964, la Primula adopte un système mécanique généralisé puisque presque tous les constructeurs l'ont adopté après cela. Le moteur transversal avant est avec la boîte de vitesses dans son prolongement, accompagné de 4 freins à disques, d'un embrayage à assistance hydraulique et d'un hayon. L'essai est concluant et Fiat se lance aussi dans la modernisation de sa gamme. En 1969 sont présentées les A111 et A112 tandis que la marque Autobianchi passe sous le contrôle de Lancia. L'Autobianchi A112 fut conçue en 1969 pour concurrencer l'Austin Mini. Elle en mime ainsi l'architecture avec un moteur quatre cylindres monté à l'avant, en position transversale. Une version Abarth fut aussi créée pour jouer sur les plates-bandes de Cooper. Celle-ci s'équipe d'abord d'un moteur 982 cm³ développant 58 cv, puis dès 1976, d'un 1050 cm³ de 70 cv. La puissance n'est en soit pas énorme mais la A112 ne pèse que 700 kg ce qui génère un excellent rapport poids-puissance. Elle atteint ainsi les 164 km/h. La version Abarth de la A112 a donc bel et bien le caractère sportif que cherchait à lui donner son illustre préparateur. L'exemplaire que nous proposons à la vente est sain et roule bien.

The new brand Autobianchi becomes the innovative branch of Fiat that experiences all kinds of technologies and public reactions. In 1964, the Primula adopted a generalized mechanical system since almost all manufacturers adopted it after that. The forward transverse engine is with the transmission in its extension, accompanied by 4 disc brakes, a hydraulic assist clutch and a tailgate. The test is conclusive and Fiat is also embarking on the modernization of its range. In 1969 the A111 and A112 were presented while the brand Autobianchi passed under the control of Lancia. The Autobianchi A112 was designed in 1969 to compete with the Austin Mini. It mimes the architecture with a four-cylinder engine mounted at the front, in a transverse position. An Abarth version was also created to play on Cooper's platforms. It is equipped with a 982 cm³ engine developing 58 hp, then in 1976, a 1050 cm³ of 70 hp. The power is not huge but the A112 weighs only 700 kg which generates an excellent weight-power ratio. It reaches 164 km/h. The Abarth version of the A112 has indeed the sporting character that its illustrious driver was trying to give it.

The car we offer for sale is healthy and runs well.





N° de série : AR116040014777

Carte grise italienne

71.

1979 ALFA ROMEO ALFETTA GT 1600

15 000 - 20 000 €

En 1909, la firme Darracq cède une grande partie de son capital à un groupe de financiers lombards. En 1910, la société ALFA est constituée pour poursuivre la fabrication d'automobiles dans l'usine de Portello, près de Milan. L'industriel Nicola Romeo rachète ALFA en décembre 1915. En février 1918, la société adopte le nom de Italiana Ingeniere Nicola Romeo e Cia. Les voitures sortant des ateliers de production portent alors le nom d'Alfa Romeo. Dès 1911, la marque s'engage en compétition et au cours des années 1920, les succès sportifs s'accumulent. L'arrivée de l'ingénieur Vittorio Jano en 1925, permet à Alfa Romeo de produire des voitures de course parmi les meilleures et ce jusqu'à son départ en 1938. Après la second Guerre Mondiale, le constructeur italien sort de la production artisanale qui prévalait depuis ses débuts pour aller vers la production de masse. Ce changement est matérialisé par le lancement de la Giulietta en 1954, puis par celui de la Giulia en 1962.

Pour succéder à la Giulia, Alfa Romeo décide de lancer la Alfetta. Dans le même mouvement, l'Alfa Romeo GT va être remplacé par l'Alfetta GTV pour Gran Turismo en version Véloce. Ce coupé sportif sera produit entre 1974 et 1987. L'appellation Alfetta GTV est lancée en 1976 au moment du lancement de la version à moteur deux litres, celle-ci pouvant aller jusqu'au 122 cv. Le cahier des charges prévoyait une carrosserie qui pouvait accueillir confortablement quatre passagers à la place des traditionnels 2+2, avec en plus un coffre de volume suffisant pour les voyages. Tout cela visait à concurrencer les berlines sportives compactes aux prestations similaires et au bon niveau de confort. Ce nouveau modèle fut développé par la toute nouvelle société Italdesign de Giorgetto Giugiaro, qui avait lui-même déjà largement participé à la création de la Giulia GT, lorsqu'il travaillait avec le carrossier italien Bertone.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une Alfetta GT 1600 achetée neuve en Italie et qui y est toujours restée. En très bel état, cette voiture fonctionne très bien et se révèle très saine.

In 1909, Darracq sold a large part of its capital to a group of Lombard financiers. In 1910, ALFA was formed to continue manufacturing automobiles in the Portello factory near Milan. The industrialist Nicola Romeo bought ALFA in December 1915. In February 1918, the company adopted the name Italiana Ingeniere Nicola Romeo e Cia. The cars leaving the production workshops are then named Alfa Romeo. By 1911, the brand was engaged in competition and during the 1920s, sporting success was building. The arrival of the engineer Vittorio Jano in 1925, allows Alfa Romeo to produce some of the best racing cars until his departure in 1938. After the Second World War, the Italian manufacturer left the artisanal production that had prevailed since its beginnings to move towards mass production. This change was materialized by the launch of the Giulietta in 1954, then by that of the Giulia in 1962.

To succeed Giulia, Alfa Romeo decided to launch the Alfetta. In the same movement, the Alfa Romeo GT will be replaced by the Alfetta GTV for Gran Turismo in Véloce version. This sports coupe was produced between 1974 and 1987. The Alfetta GTV designation was launched in 1976 with the launch of the two-litre engine version, which can reach 122 hp. The specifications provided for a body that could comfortably accommodate four passengers instead of the traditional 2+2, plus a chest of sufficient volume for travel. All this aimed to compete with compact sports sedans with similar performance and a good level of comfort. This new model was developed by Giorgetto Giugiaro's brand new company Italdesign, which itself had already played a major role in the creation of the Giulia GT when it worked with the Italian bodybuilder Bertone.

The example we offer for sale is an Alfetta GT 1600 bought new in Italy and which has always remained there. In very good condition, this car works very well and is very healthy.

72.

1986 ALFA ROMEO SPIDER DUETTO

10 000 - 12 000 €

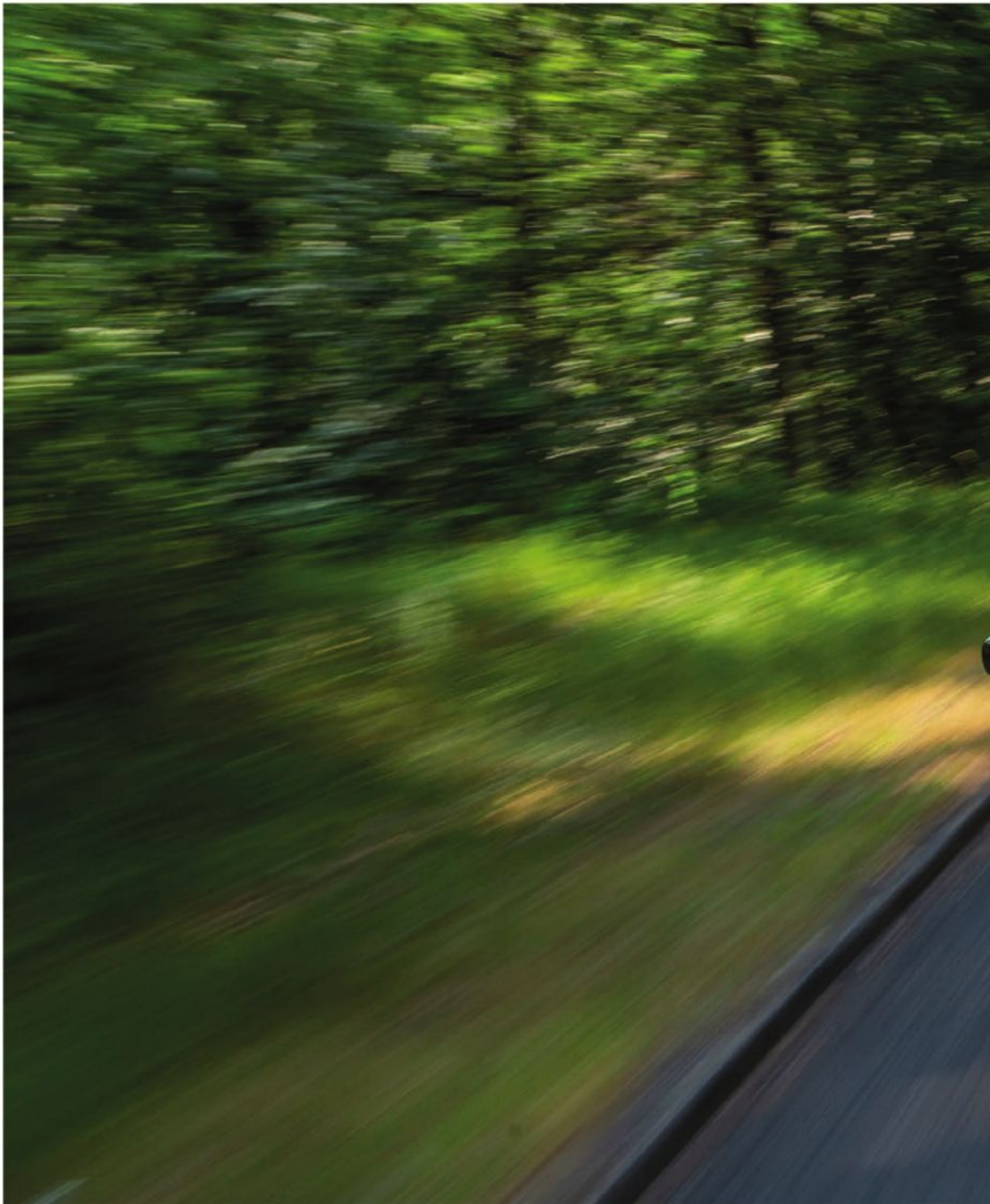
Après la seconde Guerre mondiale, le constructeur italien sort de la production artisanale qui prévalait depuis ses débuts pour aller vers la production de masse. Ce changement est matérialisé par le lancement de la Giulietta en 1954, puis par celui de la Giulia en 1962. Alfa Romeo reste néanmoins présent en compétition et continue à produire des modèles sportifs. Ainsi, seulement deux ans après le lancement de la Giulia, la firme milanaise souhaite l'adapter en sportive décapotable. Ainsi, en 1966 est lancée la Spider Duetto dessiné par le légendaire carrossier Pininfarina. Produit jusqu'en 1993, ce modèle à l'exceptionnelle longévité est l'un des cabriolets le plus convoités et emblématiques du XXème siècle. En 1983, soit plus de dix-sept ans après sa sortie, la troisième série de la Spider est présentée : la Spider Aerodinamica. La firme lombarde y ajoute des appendices aérodynamiques, becquet et spoiler, qui lui donnent un aspect plus viril. Le moteur reste identique par rapport à la série précédente, c'est-à-dire le légendaire 4-cylindres double arbre Alfa Romeo entièrement en alliage léger ce qui présente l'avantage d'avoir un moteur puissant et solide.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est un spider série 3, dans une belle configuration. Il se présente dans un bel état, avec son contrôle technique en règle.

After the Second World War, the Italian carmaker moved away from the artisanal production that had prevailed since its beginnings, towards mass production. This change was embodied by the launch of the Giulietta in 1954, followed by the Giulia in 1962. Nevertheless, Alfa Romeo continued to compete and produce sporty models. Just two years after the launch of the Giulia, the Milanese company decided to adapt it into a convertible sports car, and in 1966 launched the Spider Duetto. This model was designed by the legendary coachbuilder Pininfarina. Produced until 1993, this exceptionally long-lived model is one of the most coveted and emblematic convertibles of the twentieth century. In 1983, more than seventeen years after the model's launch, the third Spider series was presented: the Spider Aerodinamica. The Lombardy firm added aerodynamic appendages: spoiler and spoiler, giving it a more virile appearance. The engine remains identical to that of the previous series, and is the legendary Alfa Romeo 4-cylinder, twin-shaft, all-light-alloy unit, which offers the advantage of a powerful, solid engine.

The model we're offering for sale is a Series 3 spider, in a beautiful configuration and in good condition, with its technical inspection in order.







Châssis n° ZFFWA208000060215
Moteur n° 13531
Titre de circulation Belge
Seulement 38000 km



73.

1986 FERRARI 328 GTS

60 000 - 70 000 €

Au salon de Francfort 1985, la Ferrari 328 est présentée. Dérivée de la 308, elle en était une version beaucoup plus aboutie. Le dessin à succès de la 308 adopte désormais des pare-chocs mieux intégrés et peints couleur carrosserie, une grille frontale intégrant les feux additionnels à chacune de ses extrémités mais aussi un petit et discret aileron placé dans le prolongement du pavillon. L'habitacle devient plus cosy qu'auparavant, la place à bord augmente tandis que l'amélioration de l'ergonomie, l'assemblage et la qualité des matériaux représenta le principal travail des ingénieurs de Maranello. La 328 sera plus fiable et plus confortable mais aussi plus performante que la 308. Son moteur est un V8 de 3.2 litres, placé juste derrière les sièges. La 328 pourra atteindre 270 chevaux alors que son aîné 240 maximum.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est sorti d'usine le 8 octobre 1985. Elle fut vendue neuve en Belgique où elle passa une grande partie de sa vie. Acquis par son propriétaire actuel aux alentours de 2010, elle a été récemment révisée chez Pozzi. Ces travaux comprenaient notamment une révision complète des trains roulants, une réfection de l'étanchéité boîte et moteur, la révision de la climatisation et le remplacement des courroies de distribution. Au total, près de 12 000 € furent dépensés pour parfaire la 328. Affichant aujourd'hui environ 38 000 kilomètres, cette 328 GTS est un véritable collector, encore plus avec ce faible kilométrage.

At the 1985 Frankfurt Motor Show, the Ferrari 328 was presented. Derived from the 308, it was a much more accomplished version. The 308's successful design now featured better-integrated, body-color-painted bumpers, a front grille incorporating additional lights at either end, and a small, discreet spoiler extending from the roof. The cabin became more spacious than before, with more room on board, while improved ergonomics, assembly and the quality of materials were the main focus of the Maranello engineers' work. The 328 will be more reliable and comfortable, but also more powerful than the 308. Its engine is a 3.2-liter V8, positioned just behind the seats. The 328 will be able to produce up to 270 hp, while its predecessor will be able to produce a maximum of 240 hp.

The model we are offering for sale left the factory on October 8, 1985. It was sold new in Belgium, where it spent most of its life. Acquired by its current owner around 2010, it was recently overhauled at Pozzi. The work included a complete overhaul of the running gear, repair of the gearbox and engine sealing, overhaul of the air conditioning and replacement of the timing belts. In all, almost €12,000 was spent on perfecting the 328. With around 38,000 kilometers on the clock, this 328 GTS is a true collector's item, even more so with its low mileage.





74.

1989 BMW Z1

60 000 - 70 000 €

N° de série : WBABA910X0AL01102
Véritable rareté avec ce kilométrage
Etat Concours
Carte grise française
Seulement 1000 km

L'exemplaire que nous proposons à la vente à un pedigree exceptionnel en effet il n'a que 1150 km. Vendu neuf en Allemagne en 1989, ce véhicule fut importé en France en 1991 par une personnalité du Moyen Orient comme en témoigne son certificat des douanes. Installé à Cannes cette personne collectionnait les véhicules de prestige, disposait d'un mécanicien à demeure et ne roulait quasiment jamais avec ces voitures. Ainsi pendant 25 ans cette BMW à seulement effectué les kilomètres séparant la demeure cannoise du concessionnaire local pour l'entretien et du centre de contrôle technique pour l'examen obligatoire. Ainsi nous avons qu'entre 2000 et 2007 la voiture n'a parcouru que 50 km, le compteur affichant à cette date 949 km. En 2008 du fait de son immobilisation le compteur tachymétrique à cesser de fonctionner et a alors été remplacé avec facture par le concessionnaire BMW, nous disposons toujours du compteur et celui-ci affiche 953 km, kilométrage cohérent au regard de l'utilisation de la voiture. Cette Z1 a poursuivi le même schéma jusqu'en 2013. En effet cette année-là, le propriétaire, mécontent d'un redressement fiscal, quitte le territoire et revend sa demeure ainsi que ses voitures. La Z1 est alors acquise par le garage autodrome cannes qui procède alors à une révision complète du véhicule. Le propriétaire actuel l'a acquise auprès de ce garage en janvier 2013 et a poursuivi le même rituel : la voiture ne roule que pour aller au concessionnaire pour la révision et exceptionnellement une fois tous les trois mois un tour de quartier est fait par le propriétaire histoire de faire travailler la mécanique. Ainsi en 10 ans la voiture n'a parcouru que 180 km. Aujourd'hui le compteur installé en 2007 affiche 192 km, le voiture a donc au total 1145 km. Ces dernières années comme pendant toute sa vie l'entretien de la voiture a été rigoureusement suivi dans le réseau BMW, ces dix dernières années, la radio, la pompe à essence, les joints de cache culbuteurs, le flector ainsi que la distribution ont été remplacés en plus de l'entretien normal.

Il s'agit sans doute d'une des Z1 les moins kilométrées au monde. La voiture vient accompagnée d'un historique complet et de tous ces carnets d'origine.

The vehicle we are offering for sale has an exceptional pedigree with only 1150 km. Sold new in Germany in 1989, this vehicle was imported into France in 1991 by a Middle Eastern personality, as evidenced by its customs certificate. Based in Cannes, this person collected prestige vehicles, had a mechanic on hand and hardly ever drove these cars. So, for 25 years, this BMW only covered the distance between its Cannes home and the local dealership for servicing and the technical inspection center for the compulsory test. Between 2000 and 2007, the car covered just 50 km, with the odometer reading 949 km. In 2008, due to its immobilization, the tachometer stopped working and was replaced with an invoice by the BMW dealer. We still have the speedometer and it shows 953 km, a mileage consistent with the car's use. This Z1 followed the same pattern until 2013. That year, the owner, unhappy with a tax reassessment, left the country and sold his home and cars. The Z1 was then acquired by the garage autodrome cannes, which carried out a complete overhaul of the vehicle. The current owner acquired it from this garage in January 2013 and has continued the same ritual: the car is only driven to the dealership for overhaul and, exceptionally, once every three months the owner takes the car around the neighborhood to give the mechanics a workout. In 10 years, the car has covered just 180 km. Today, the odometer installed in 2007 shows 192 km, so the car has a total of 1145 km. In recent years, as throughout its life, the car's maintenance has been rigorously monitored by the BMW network. In the last ten years, the radio, fuel pump, rocker cover gaskets, flector and timing system have been replaced in addition to the normal maintenance.

This is undoubtedly one of the Z1s with the lowest mileage in the world. The car comes with a full history and all its original logbooks.

N° de série : WBADU51010LV31916
Carte grise française



75.

2007 BMW Z4 3.0 COUPÉ

15 000 - 20 000 €

Le succès de la Z3 proposant une ligne néo-rétro à la fois racée, fine et agressive dans des proportions compactes s'inscrit dans la lignée du mythique modèle 507 et ouvre ainsi la voie au développement du Z4.

Le Z4 s'est débarrassé des formes rondes néo-rétro de la Z3 pour adopter des lignes tendues et brisées. La capote a reçu une lunette arrière en verre, qui peut également être chauffée. Niveau motorisation il existe trois versions de six cylindres : un 2,2 litres de 170 chevaux, réservé au marché européen, un 2,5 litres de 192 chevaux et un 3 litres de 231 chevaux. Le constructeur a également apporté de l'innovation en utilisant pour la première fois une direction assistée électrique, qui ne nécessite de l'énergie que pendant le processus de direction et économise ainsi du carburant.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est un coupé 3.0 231 chevaux, désirable version Coupé aux aspects break de chasse, cette génération de Z4 est la dernière à avoir reçu une telle carrosserie. En bel état mécanique et esthétique cette voiture a été régulièrement entretenue et dernièrement les silentbloks du train avant ont été remplacés. Du haut de ces 160 000 km cette voiture se révèle saine et performante.

The success of the Z3, with its sleek, slim and aggressive neo-retro lines and compact proportions, followed in the footsteps of the legendary 507 model and paved the way for the development of the Z4.

The Z4 has shed the round, neo-retro shapes of the Z3 for taut, broken lines. The soft top has been fitted with a glass rear window, which can also be heated.

There are three versions of the six-cylinder engine: a 170-hp 2.2-liter reserved for the European market, a 192-hp 2.5-liter and a 231-hp 3-liter. The manufacturer has also innovated by using electric power steering for the first time, which requires energy only during the steering process, thus saving fuel.

The example we are offering for sale is a 3.0 231 hp coupé, a desirable coupé version with a hunting station wagon look, as this generation of Z4 was the last to receive such bodywork. In fine mechanical and aesthetic condition, this car has been regularly serviced, most recently by replacing the front axle silentblocks. With 160,000 km under its belt, this car has proven to be a sound performer.







76.

1993 PORSCHE 911 SPEEDSTER TYPE 964

160 000 - 180 000 €

En 1993, la 911 Speedster voit le jour. Cette Carrera 2 proche d'un cabriolet se distingue des autres Carrera 2 cabriolets grâce à son double bossage en couvre capote, au petit pare-brise lui permettant d'arborer ce profil si particulier, à la disparition des sièges arrière ainsi que par ses sièges baquets issus de la Carrera RS. Fortement allégée, la voiture séduit dès sa sortie et la moitié de la production part pour les Etats-Unis où vedettes et pilotes amateurs se l'arrachent pour son élégance et son efficacité. A l'apparition de la 911 en 1963 aucune version Speedster ni même cabriolet sont prévus au catalogue et cette carrosserie tombe quelque peu dans l'oubli. A partir de 1987, Porsche renoue avec son glorieux passé en présentant une nouvelle version Speedster sur une base de 911 type G et poursuit dans ce sens en présentant au Mondial de l'automobile de Paris en 1992, une 911 type 964 Speedster.

Cette Porsche 911 Type 964 Speedster sortie en 1993 avec 936 exemplaires vendus dans le monde est aujourd'hui un modèle particulièrement prisé et en posséder une relève ainsi de la rareté.

De couleur rouge avec sièges en cuir noir offrant un contraste de couleur parfait.

Notre exemplaire est dans un état irréprochable, doté des jantes cup rouges optionnelles et des jantes aluminium de série, il est également doté d'un autoradio GPS Becker d'origine. Livré neuf en Allemagne au concessionnaire Jepsen Sportwagen il restera en Allemagne jusqu'en 2002 elle avait alors 42 000 km avant d'être acquise par un autre collectionneur qui la conservera près de 17 ans avant d'être revendue en 2019 avec 48 900 km par l'intermédiaire d'Auto-Salon Singen à un client français. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2021 et l'a conservé jusqu'aujourd'hui. La voiture affiche un peu plus de 49 800 km, l'essai routier n'a révélé aucun problème et le contrôle technique est valide.

1993 saw the birth of the 911 Speedster. This convertible-like Carrera 2 stands out from other Carrera 2 cabriolets thanks to its double hump in the soft-top cover, the small windscreen that gives it its distinctive profile, the disappearance of the rear seats, and bucket seats derived from the Carrera RS. Lightened considerably, the car was a hit from the outset, and half of its production was shipped to the United States, where celebrities and amateur drivers alike snapped it up for its elegance and efficiency. When the 911 was launched in 1963, neither a Speedster nor a Cabriolet were included in the catalog, and the body style fell into oblivion. From 1987 onwards, Porsche revived its glorious past with a new Speedster version based on the 911 Type G, and continued in this vein by presenting a 911 Type 964 Speedster at the 1992 Paris Motor Show.

This Porsche 911 Type 964 Speedster, released in 1993 with 936 units sold worldwide, is today a particularly prized model, and owning one is therefore a rarity.

Red in color with black leather seats providing a perfect color contrast.

Our example is in impeccable condition, with optional red cup wheels and standard aluminum rims, as well as an original Becker GPS radio. Delivered new in Germany to the Jepsen Sportwagen dealer, it remained in Germany until 2002, when it had 42,000 km before being acquired by another collector who kept it for almost 17 years before selling it in 2019 with 48,900 km through Auto-Salon Singen to a French customer. The current owner acquired it in 2021 and has kept it to this day. The car has just over 49,800 km, the road test revealed no problems and the technical inspection is valid.





N° de série : ZLA830AC000009524
Carte grise Collection

77.

1983 LANCIA GAMMA COUPÉ 2.5 I

10 000 - 15 000 €

En 1976, au salon de Genève, fut dévoilé un nouveau concept, à la grande surprise du public mais aussi des dirigeants de Fiat (Lancia venait tout juste d'être racheté par Fiat). Ce projet fit tellement sensation auprès du public que Fiat ordonna sa production en série. Sa ligne fine la rendait plus aérodynamique que le modèle précédent de la marque : la Berlina. Ses vitres et rétroviseurs électriques, ses rideaux pare-soleil, son volant réglable en hauteur et ses sièges s'apparentant bien plus à des fauteuils qu'à des baquets, ont fait de la Gamma coupé un véritable modèle de luxe. Par ailleurs, un empattement court, une suspension McPherson à l'arrière, des bras transversaux et des ressorts hélicoïdaux permettaient à ce modèle d'avoir une vraie allure sportive. Ce modèle était disponible en deux motorisations 4 cylindres, 2L et 2.5L, respectivement pour les marchés italiens et hors d'Italie. Le tout pouvait être transmis aux roues par une boîte manuelle à 5 rapports ou automatique à 4 rapports.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est dans un bon état général et a parcouru seulement 102.000 km. La distribution, la batterie, la pompe à essence, les bougies et les pneus sont neufs. La voiture a toujours dormi à l'abri et se révèle très saine, les baguettes latérales ont été retirées afin d'épurer la ligne de la voiture. Cette Lancia est vendue avec deux jeux de clés et son carnet d'entretien en français.

In 1976, at the Geneva Motor Show, a new concept was unveiled, to the great surprise of the public but also of the leaders of Fiat (Lancia had just been bought by Fiat). This project caused such a public sensation that Fiat ordered its mass production. Its fine line made it more aerodynamic than the brand's previous model: the Berlina. Its electric windows and mirrors, sun curtains, height-adjustable steering wheel and seats that are much more like armchairs than tubs, have made the Gamma coupé a true luxury model. In addition, a short wheelbase, a McPherson suspension at the rear, transverse arms and coil springs allowed this model to have a real sporty look. This model was available in two 4-cylinder engines, 2L and 2.5L, respectively for the Italian and non-Italian markets. Everything could be transmitted to the wheels by a 5-speed manual or 4-speed automatic transmission.

The model we offer for sale is in good condition and has only covered 102,000 km. The distribution, battery, gas pump, candles and tires are new. The car has always slept in the shelter and is very healthy, the side chopsticks have been removed to clean the line of the car. This Lancia is sold with two sets of keys and its maintenance book in French.



N° de série : 4507367
Carte grise Collection

78.

1970 CITROEN DS 21 PALLAS

20 000 - 25 000 €

La DS sera présentée au public en 1955 lors du Salon de Paris, sa ligne extrêmement audacieuse, qualifiée même de révolutionnaire, et son confort intérieur remarquable grâce à sa suspension hydropneumatique en font un succès immédiat. Les nombreuses innovations technologiques n'y sont pas pour rien dans ce succès : ainsi on retrouve direction assistée, boîte de vitesses à commande hydraulique, freins à disque à l'avant, pivot de direction dans l'axe, etc. D'une durée de vie de 20 ans, rare sont les modèles ayant connu un tel succès.

Seul point d'ombre, la puissance de la voiture. Son moteur n'étant considéré comme pas assez puissant, une DS avec un tout nouveau moteur fut présentée en 1965, pour arranger cela. C'est ainsi qu'était née la DS21. Son moteur avec ses 100 chevaux n'était qu'un début et son 4 cylindres allait atteindre les 115 puis 125 chevaux pour aller tutoyer les 200 km/h avec une tenue de route toujours aussi impressionnante.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une DS21 dotée de la boîte manuelle 5 rapports. En bel état cette DS est dotée du cuir d'origine, joliment patiné. Toujours entretenue et suivie cette DS est très saine.

The DS was presented to the public in 1955 at the Paris Motor Show. Its extremely bold lines, even described as revolutionary, and its remarkable interior comfort thanks to its hydropneumatic suspension made it an immediate success. This success was not helped by the numerous technological innovations: power steering, hydraulic gearbox, front disc brakes, axle-mounted steering pivot, and so on. With a lifespan of 20 years, few models have been so successful.

The only downside was the car's power. As its engine was not considered powerful enough, a DS with a brand-new engine was introduced in 1965, to put things right. And so it was that the DS21 was born. Its 100 hp engine was just the beginning, and its 4-cylinder engine would grow to 115 and then 125 hp, to reach speeds of up to 200 km/h, with roadholding as impressive as ever.

The car we are offering for sale is a DS21 with a 5-speed manual gearbox. In beautiful condition, this DS features the original leather upholstery, with a lovely patina. Always maintained and serviced, this DS is very sound.



N° de série : WFOBXXGKABNC90009
Carte grise française
Préparation Fochesato 300 chevaux
Belle base de restauration
A redémarrer

79.

1993 FORD ESCORT RS COSWORTH

20 000 - 25 000 €

Cosworth et Ford, voici deux noms mythiques de l'histoire de l'automobile qui sont indissociables; Association née à la fin des années 60 avec des Anglia, celle-ci atteindra son paroxysme avec d'une part la formule 1 et d'autre part le rallye. C'est avec la SIERRA RS COSWORTH que l'association s'exprima pour la première fois dans ce sport. Ainsi, vers le début des années 1990, la Sierra Cosworth fait briller Ford en compétition. Mais le gabarit n'étant pas adéquat, la mécanique de la Sierra se voit transposée dans le gabarit de l'Escort. Cela marque le début de l'Escort RS Cosworth en 1992. Le nouveau modèle reprend la forme de l'Escort traditionnelle mais est tout de même plus long de 17,5 cm, plus large de 5 cm et possède un empattement supérieur de 26,5 mm. Sur le plan de la motorisation, le moteur ne se trouve plus en position transversale mais longitudinale, et développe une puissance de 220 cv, lui permettant d'atteindre les 230 km/h. De nombreuses fois victorieuse en championnat du monde des Rallyes, comme au Tour de Corse 1993, ou au Rallye de Monte Carlo en 1994, son palmarès et ses qualités en ont fait un modèle d'exception. Il existait en plus de cela un préparateur français : Bruno Fochesato qui pouvait faire atteindre 400 cv au petit bolide.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une de ces Escort sorties des ateliers de Fochesato Sport, dotée du kit 300 cv elle fut optionnée d'un kit freins renforcé de doubles phares avant et de jantes speed line. Cette Cosworth est aujourd'hui à remettre en route. En effet, arrêté depuis 6 ans en raison d'une maladie du propriétaire, notre exemplaire n'a pas été redémarré depuis. Le moteur n'est pas bloqué et aucune pièce mécanique ne semble cassée, la voiture ayant été arrêtée roulante.

Cosworth and Ford, two mythical names from the history of the automobile, are inseparable. The association was born at the end of the 60s with the Anglia, and reached its climax with Formula 1 and rallying. It was with the SIERRA RS COSWORTH that the association first expressed itself in this sport. Thus, in the early 1990s, the Sierra Cosworth made Ford shine in competition. But the size of the car wasn't right, so the Sierra's mechanics were transposed to the Escort's size. Thus began the Escort RS Cosworth in 1992. The new model retained the shape of the traditional Escort, but was 17.5 cm longer, 5 cm wider and had a 26.5 mm longer wheelbase. In terms of powertrain, the engine is no longer transverse, but longitudinal, and develops 220 hp, enabling it to reach speeds of up to 230 km/h. Numerous victories in the World Rally Championship, such as the Tour de Corse in 1993 and the Monte Carlo Rally in 1994, its track record and qualities made it an exceptional model. On top of this, there was a French tuner: Bruno Fochesato, who could make the little racer reach 400 hp.

The example we are offering for sale is one of these Escorts from the workshops of Fochesato Sport, equipped with the 300 hp kit, a reinforced brake kit, double headlights and speed line wheels. Today, this Cosworth is back on the road. Stopped 6 years ago due to the owner's illness, it hasn't been restarted since. The engine isn't blocked and no mechanical parts seem to be broken, the car having been stopped on the road.





80.

1996 HONDA NSX

50 000 - 60 000 €

N° de série : JHMNA11500T000212

Même propriétaire depuis 14 ans

Vendue avec tous les carnets

L'anti-Ferrari par excellence

Rare sur notre territoire

Boîte mécanique

Carte grise française

Nous sommes à la fin des années 1980, la guerre entre Ferrari et McLaren-Honda fait rage en Formule 1 mais la firme au Cheval Cabré reste la marque à battre dans le monde de la sportive routière. L'heure était alors venue pour les deux constructeurs de contrer les Italiennes, y compris sur la route. Si McLaren choisit de s'attaquer à la toute jeune F40 en préparant sa F1 pour 1993, Honda allait développer l'une des meilleures sportives de tous les temps : la NSX. Pour cela, le géant japonais allait mettre des moyens considérables à la réalisation de son œuvre, dès 1984. La voiture fut conçue autour d'une caisse porteuse en aluminium et d'un V6 équipé de la technologie VTEC (2x2 arbres à cames en tête et admission variable), le tout, en position centrale arrière, comme sur une Ferrari... Le dessin, lui, s'inspirait du concept Honda HP-X présenté en 1984 et réalisé par Pininfarina, comme sur une Ferrari... La version définitive sera alors dessinée par Ken Okuyama, qui dessinera plus tard les traits de l'Enzo. Pendant le développement de la voiture, plusieurs caisses ont été essayées afin d'obtenir la rigidité la plus forte. La volonté de perfection était telle que c'est Ayrton Senna en personne qui s'occupa de la mise au point de la NSX sur le circuit de Suzuka, ceci, en mocassins à glands, en résultat une célèbre séquence dans laquelle le pilote pousse l'auto jusqu'à ses derniers retranchements, enchaînant talon pointes et contrebraquages. La N(ew) S(port) (E)X(perimental) présentée en 1989 au Salon de Chicago allait surprendre tout le monde : 274 cv à 7 300 tours, 270 kilomètres par heure en pointe, et seulement 1370 kg, la Honda pouvait tenir une Ferrari 348. Surtout, la NSX se voulait facile, fiable, et confortable, tout le contraire d'une Ferrari virile, dure, bruyante et fougueuse. Livrée neuve en Italie par le concessionnaire Honda de Novara cette auto est une désirable version boîte mécanique, bicolore. Elle fut importée en France au début des années 2000 dans la région de Biarritz où elle est restée jusqu'en 2009, année où elle fut acquise par le propriétaire actuel un collectionneur du Loiret.

En très bel état notre NSX affiche 86000 km, un kilométrage faible pour ce modèle. En excellent état mécanique comme esthétique cette voiture est un véritable collector à la cote montante.

At the end of the 1980s, the war between Ferrari and McLaren-Honda was raging in Formula 1, but the Prancing Horse was still the brand to beat in the world of road-going sports cars. The time had come for both manufacturers to counter the Italians, including on the road. While McLaren chose to take on the fledgling F40 by preparing its F1 for 1993, Honda was to develop one of the best sports cars of all time: the NSX. To achieve this, the Japanese giant put considerable resources into its work, as early as 1984. The car was designed around a load-bearing aluminum body and a VTEC (2x2 overhead camshafts and variable intake) V6, all in a central rear position, just like on a Ferrari... The design, meanwhile, was inspired by the Honda HP-X concept presented in 1984 and produced by Pininfarina, just like on a Ferrari... The final version was then designed by Ken Okuyama, who would later design the features of the Enzo. During the car's development, several bodies were tested in order to obtain the greatest possible rigidity. Such was the desire for perfection that Ayrton Senna himself took charge of the NSX's development on the Suzuka circuit, wearing tasselled moccasins, resulting in a famous sequence in which the driver pushes the car to the limit, linking heel-toe and counter-steering. The N(ew) S(port) (E)X(perimental) presented in 1989 at the Chicago Motor Show was to take everyone by surprise: 274 hp at 7,300 rpm, 270 km/h top speed, and just 1,370 kg, the Honda could hold off a Ferrari 348. Above all, the NSX was intended to be easy, reliable and comfortable, the exact opposite of a virile, hard, noisy and fiery Ferrari.

Delivered new in Italy by the Honda dealer in Novara, this car is a desirable two-tone mechanical gearbox version. It was imported into France in the early 2000s to the Biarritz region, where it remained until 2009, when it was acquired by its current owner, a collector from the Loiret region.

In very good condition, our NSX has clocked up 86,000 km, a low mileage for this model. In excellent condition, both mechanically and aesthetically, this car is a genuine collector's item with a rising price tag.



N° de série : ZAM336B0000361196
115 000 kms
Carte grise française

81.

1995 MASERATI GIBLI 2.0 GT

15 000 - 20 000 €

La Ghibli est la voiture grand tourisme du constructeur italien Maserati. Avec une première génération de Ghibli produite entre 1966 et 1973, la deuxième génération s'inspire davantage de la Maserati Biturbo coupé. Produite seulement à 2 303 exemplaires entre 1992 et 1997, elle possède deux motorisations différentes : un 2.0L et un 2.8L. Par ailleurs, les deux cylindrées étaient accompagnées de bi turbo, expliquant ainsi la puissance de cette auto. Ce bel exemplaire 2.0L équipé du kit Modena a été mis en circulation en 1995.

Livrée dans une combinaison de gris à l'extérieur et de beige à l'intérieur, la voiture est en bon état général. La peinture présente bien en dehors de quelques petits défauts et de deux points de rouille sur les ailes arrière. Notre exemplaire est équipé de jantes OZ en magnésium, de grilles d'extraction d'air chaud sur le capot et est d'origine légèrement rabaissé à l'avant et rehaussé à l'arrière. Sous le capot, le moteur démarre au quart de tour, fonctionne à la perfection et, outre son efficacité redoutable, reste une pièce magnifique à observer. Côté intérieur, la sellerie est également en bon état général. Les amateurs de cuir ne pourront être qu'émerveillés devant la patine du cuir véritable et la qualité de l'alcantara. Les boiseries sont encore en bon état et l'horloge ovale Lassalle semble bien fonctionner. Les suspensions sont réglables et ont été rabaissées pour une meilleure tenue de route. Cette voiture s'accompagne d'un grand dossier de factures et de contrôles techniques attestant de l'état de la voiture et de l'attention que lui a porté son propriétaire. Alors si l'envie de découvrir le monde de la Youngtimer vous envahit, cette voiture est le modèle idéal pour entrer dans le monde de la collection.



The Ghibli is Italian carmaker Maserati's grand tourer. With a first generation Ghibli produced between 1966 and 1973, the second generation was inspired more by the Maserati Biturbo coupé. Produced in only 2,303 units between 1992 and 1997, it features two different engines: a 2.0L and a 2.8L. Both engines were twin-turbocharged, which explains the car's power. This handsome 2.0L with Modena kit was launched in 1995. Delivered in a combination of grey exterior and beige interior, the car is in good overall condition. The paintwork looks good, apart from a few minor blemishes and two rust spots on the rear wings.

The car is fitted with OZ magnesium wheels, hot-air extraction grilles on the hood and is originally slightly lowered at the front and raised at the rear. Under the hood, the engine starts on the fly, works to perfection and, in addition to its formidable efficiency, is a magnificent sight to behold. Inside, the upholstery is also in generally good condition. Leather lovers will marvel at the patina of the genuine leather and the quality of the alcantara. The woodwork is still in good condition, and the oval Lassalle clock seems to be in good working order. The suspension is adjustable and has been lowered for better handling. This car is accompanied by a large file of invoices and technical inspections attesting to the car's condition and the attention paid to it by its owner. So if you're keen to discover the world of Youngtimers, this car is the ideal entry into the world of collecting.



N° de série : VF38CXFZP80868633

Ex-famille Peugeot

72 000 km

Fameux V6 3.0L

Carte grise française

82.

1999 PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 PACK

10 000 - 15 000 €

Rares et très appréciés, les coupés Peugeot sont issus d'une longue tradition de déclinaisons de carrosseries sur base de berline du constructeur de Sochaux. Ne dérogeant pas à la règle, le modèle 406 dévoilé à la fin des années 1990 et se voit accompagné d'un petit frère coupé, dernier né du long mariage entre Peugeot et Pininfarina. Dès son lancement au salon de Paris 1996, le coupé 406 plait énormément à la presse et aux usagers, si bien que plus de 100 000 modèles seront produits alors que 70 000 étaient prévus. Disponible avec un 4 cylindres ou un V6 3.0L, le nouveau modèle se veut d'avantage GT que sportif. La ressemblance frappante avec la Ferrari 456 GT offre le surnom de « Ferrari française » à notre fierté nationale surtout dans sa version V6.

Cette voiture présente la particularité d'avoir été acquise neuve par Alice Peugeot en Suisse. Celle-ci l'a conservée pendant de nombreuses années avant de l'offrir à son fils, Marc Peugeot qui l'a alors immatriculé en Belgique. Nous disposons d'un dossier d'entretien ainsi que de la facture d'achat. Le propriétaire actuel, collectionneur a acquis cette voiture auprès de Marc Peugeot il y a quelques années et après l'avoir utilisée en Belgique, l'a ensuite immatriculée en France. Notre exemplaire est doté du V6 3.0 de 194 cv associé à la boîte automatique. Configuré dans une élégante robe argent accompagné d'un cuir abricot et doté de nombreuses options, ce coupé 406 se présente dans un très bel état esthétique et mécanique. Les pare-chocs, maladie de cette voiture sont intacts et l'essai routier n'a pas révélé de problèmes particuliers.

Vendue neuve plus de 50 000 euros actuels, cette 406 est un futur collector à la cote montante, son historique la rendant encore plus exceptionnelle. Alors n'hésitez plus et offrez-vous ce chef d'œuvre du design des années 90, dernier grand coupé populaire.

Rare and highly appreciated, Peugeot coupes are the result of a long tradition of body variations based on the Sochaux automaker's sedans. No exception to the rule, the 406 model unveiled at the end of the 1990s is accompanied by a little coupé brother, the latest addition to the long marriage between Peugeot and Pininfarina. From the moment of its launch at the 1996 Paris Motor Show, the 406 coupé has been a huge hit with the press and users alike, so much so that over 100,000 models were produced, compared with the 70,000 planned. Available with either a 4-cylinder or a 3.0L V6, the new model is more GT than sporty. The striking resemblance to the Ferrari 456 GT earns our national pride the nickname « French Ferrari », especially in the V6 version.

This car has the particularity of having been acquired new by Alice Peugeot in Switzerland. She kept it for many years before giving it to her son, Marc Peugeot, who then registered it in Belgium. We have a service record and the purchase invoice. The current owner, a collector, acquired the car from Marc Peugeot a few years ago and, after using it in Belgium, registered it in France. Our example is equipped with a 194 hp 3.0 V6 and automatic gearbox. Configured in an elegant silver color with apricot leather upholstery and a host of options, this 406 coupé is in excellent mechanical and aesthetic condition. The bumpers are intact and the road test revealed no particular problems. Sold new for over 50,000 euros today, this 406 is a future collector with a rising price, its history making it even more exceptional. So go ahead, treat yourself to this masterpiece of 90s design, the last great popular coach.



N° de série : VF1B29F0206548830
Carte grise française
Restaurée
Une des plus belles R25 du marché

83.

1991 RENAULT 25 V6 INJECTION BACCARA

10 000 - 15 000 €

Lancée en 1984, la Renault 25 est le fer de lance de la gamme Renault, remplaçante de la R30, elle adopte une véritable ligne statuaire et moderne à la fois. La version Baccara, véritable haut de gamme Français apporte un certain niveau de luxe digne des meilleures Mercedes Benz ou Jaguar. Climatisation automatique, sièges avant électriques à mémoire, sellerie cuir, boiserie véritable ou encore chaîne hifi font partie des équipements de série. Détail spécifique au baccara, la pochette sous la plage arrière pour ranger les costumes. Véritable symbole de pouvoir, ayant motorisé tous les gouvernements de 1984 à 1992, elle fut la voiture du Président, du Premier Ministre ou encore de tous les PDG français.

Notre exemplaire est un des derniers produits, sorti des chaînes en 1991, en finition baccara et dotée du V6 injection. Achetée neuve en France, son premier propriétaire l'a conservée 2 ans avant de la céder au second propriétaire. Ce dernier l'a conservée près de 30 ans, avant de la céder au propriétaire actuel en 2022 qui a alors entrepris une restauration intégrale. La carrosserie fut refaite dans sa teinte d'origine vert Tyrol, la sellerie fut traitée et tous les accessoires spécifiques à la Baccara retrouvés. Des jantes BBS ont été installées (les jantes turbine d'origine sont livrées avec la voiture) et la mécanique a été révisée. La voiture se présente aujourd'hui dans un très bel état, faisant d'elle une des plus belles R25 disponible sur le marché.

Launched in 1984, the Renault 25 is the spearhead of the Renault range. Replacing the R30, it adopts a truly statutory and modern line. The Baccara version, a true French top-of-the-range model, brings a certain level of luxury worthy of the best Mercedes Benz or Jaguar. Automatic air-conditioning, electric front seats with memory, leather upholstery, real wood trim and a hi-fi system are all standard features. A special feature of the baccara is the pocket under the rear parcel shelf for storing suits. A true symbol of power, having powered every government from 1984 to 1992, it was the car of the President, the Prime Minister and every French CEO.

Our example is one of the last to come off the production line in 1991, with a baccara finish and V6 fuel injection. Bought new in France, its first owner kept it for 2 years before selling it to the second owner. The second owner kept the car for almost 30 years, before handing it over to the current owner in 2022. The body was restored to its original Tyrol green color, the upholstery was treated and all Baccara-specific accessories were rediscovered. BBS wheels were fitted (the original turbine wheels are supplied with the car) and the mechanical system was overhauled. Today, the car presents itself in beautiful condition, making it one of the finest R25s available on the market.



N° de série : 5916
Carte grise française



84.

1957 PORSCHE ALLGAIER A122

10 000 - 15 000 €

Des tracteurs ont été conceptualisés par les bureaux d'études de Ferdinand Porsche pour concevoir un Volksschlepper « tracteur du peuple », projet similaire à la Volkswagen « Coccinelle », la voiture du peuple.

En s'associant à l'entreprise Allgaier, spécialisée dans la fabrication de pièces en tôles et de quelques tracteurs de sa propre construction, Porsche a donné naissance à de véritables tracteurs ayant changé l'histoire du matériel agricole.

Puis en 1956, Porsche lance sa propre firme de véhicules agricoles, c'est la création de la marque Porsche Diesel. Le modèle 122 était la version bicylindre de la gamme.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été livré neuf en France, chose rare pour un tracteur Porsche. Il s'agit d'un des derniers modèles produit par l'entreprise Allgaier, comme le confirme sa carte grise. Cet exemplaire a passé toute sa vie en Occitanie, acheté dans les années 90 par un collectionneur local qui entreprit une restauration intégrale. Le propriétaire actuel l'a acquis ainsi que l'autre tracteur de la vente il y a un an. Révisé dernièrement, il fonctionne parfaitement, un petit essai en ville nous a permis de nous en rendre compte. Petit bonus, les pneus sont neufs.

Tractors were conceptualized by Ferdinand Porsche's design offices to create a Volksschlepper «people's tractor», a project similar to the Volkswagen «Beetle», the people's car.

By teaming up with the Allgaier company, which specialized in the manufacture of sheet-metal parts and a number of tractors of its own construction, Porsche gave birth to real tractors that changed the history of agricultural equipment.

Then, in 1956, Porsche launched its own farm vehicle company, the Porsche Diesel brand. Model 122 was the twin-cylinder version of the range.

The model we are offering for sale was delivered new in France, a rare occurrence for a Porsche tractor. It is one of the last models produced by the Allgaier company, as confirmed by its registration document. This model has spent its entire life in the Occitanie region of France, purchased in the 90s by a local collector who undertook a complete restoration. The current owner acquired it and the other tractor in the sale a year ago. Recently overhauled, it's in perfect working order, as a short test drive in town showed. A little bonus: the tires are brand new.



Rare version 8 places
Carte grise française

85.

1981 FIAT 900E PANORAMA

10 000 - 15 000 €

L'Italie du fait de ces villes historiques est le pays des citadines et notamment des petits utilitaires. Marché longtemps dominé par les petits piaggio, le géant turinois ne pouvait abandonner un tel marché. Ainsi en 1962 est lancé le Fiat 600T dérivé du célèbre Multipla. Après une première évolution en 1964 où il obtient le moteur de la 850, la suite sera le 900t en 1976. Elle est équipée du moteur 907 cm³ de la 127 développant 47ch. Enfin en 1980 apparaît le 900E restylage du 900t, il s'en différencie par une ligne plus moderne et des freins à disque à l'avant. La version panorama était le minibus 8 places de la gamme. Le Fiat 900 E est petit (3,70 m de long, pour 1,50 m de large seulement), il se glisse n'importe où. Cependant, il permet à 8 personnes de voyager. D'une conception typique des années 60 (avec le conducteur assis sur le train avant (estafette, Combi, J7). Celle-ci disparaîtra dans les années 80 pour des raisons de sécurité au détriment du rapport « encombrement chargement ».

Notre exemplaire, un 900 E panorama est une version rarissime en France. En très bon état ce petit utilitaire n'attend plus qu'un conducteur passionné pour repartir sur la route des vacances.

Italy, with its historic cities, is the land of city cars, and in particular of small utility vehicles. A market long dominated by the small Piaggio, the Turin-based giant could not afford to abandon such a market. So, in 1962, the Fiat 600T, derived from the famous Multipla, was launched. After a first evolution in 1964, when it obtained the engine of the 850, the next step was the 900t in 1976. It is equipped with the 127's 907 cm³ engine developing 47hp. Finally, in 1980, the 900E restyled the 900t, with more modern lines and front disc brakes. The panorama version was the range's 8-seater minibus. The Fiat 900 E is small (3.70 m long, only 1.50 m wide), so it fits in just about anywhere. However, it allows 8 people to travel. The design is typical of the 60s, with the driver sitting on the front axle (estafette, Combi, J7). This design disappeared in the 80s for safety reasons, to the detriment of the «load space» ratio.

Our example, a 900 E panorama, is a very rare version in France. In very good condition, this little van is just waiting for an enthusiastic driver to take it on the road again.



N° de série : 17889
Carte grise française



86.

1960 PORSCHE DIESEL 308

10 000 - 15 000 €

Des tracteurs ont été conceptualisés par les bureaux d'études de Ferdinand Porsche pour concevoir un Volksschlepper « tracteur du peuple », projet similaire à la Volkswagen « Coccinelle », la voiture du peuple.

En s'associant à l'entreprise Allgaier, spécialisée dans la fabrication de pièces en tôles et de quelques tracteurs de sa propre construction, Porsche a donné naissance à de véritables tracteurs ayant changé l'histoire du matériel agricole.

Puis en 1956, Porsche lance sa propre firme de véhicules agricoles, c'est la création de la marque Porsche Diesel.

Le modèle 308 était la version tricylindre. L'exemplaire que nous proposons à la vente provient de la même collection que le 122. Livré neuf en France ce Porsche-Diesel 308 a été restauré par un amateur occitan, il est aujourd'hui dans un très bel état, les pneus sont neufs et le tracteur fonctionne parfaitement.

Tractors were conceptualized by Ferdinand Porsche's design offices to create a Volksschlepper «people's tractor», a project similar to the Volkswagen «Beetle», the people's car.

By teaming up with the Allgaier company, which specialized in the manufacture of sheet-metal parts and a number of tractors of its own construction, Porsche gave birth to real tractors that changed the history of agricultural equipment.

Then, in 1956, Porsche launched its own farm vehicle company, the Porsche Diesel brand.

Model 308 was the three-cylinder version. The model we are offering for sale comes from the same collection as the 122. Delivered new in France, this Porsche-Diesel 308 has been restored by an amateur from the Occitan region, and is now in very good condition, with new tires and the tractor in perfect working order.





N° de série : WPOZZZ91ZJS102983
Même propriétaire depuis 17 ans
Une des dernières vendues
Bel état
Kit carrosserie RUF

87.

1988 PORSCHE 911 CARRERA 3.2 G50

30 000 - 40 000 €

Lancée en au salon de Francfort 1983 la 911 carrera 3.2 est la dernière évolution de la type G. Alors que la toute nouvelle 944 focalise sur elle les attentions, le marketing doit faire le nécessaire pour redorer le blason de la 911. Efficace et autoritaire, Peter Schutz va bousculer certaines habitudes des ingénieurs maison pour améliorer une voiture que beaucoup d'entre eux considèrent comme déjà parfaite. En reprenant le bloc de la SC auquel est greffé le vilebrequin de la turbo 3.3. En 1986 apparaît une évolution notable, la boîte G50 à 5 rapports qui améliore nettement la conduite. La 911 3,2 L Carrera présentée à la vente est dotée d'un kit carrosserie RUF, célèbre préparateur connu notamment pour la CTR Yellow Bird. Des jantes « Tramont » d'époque ainsi que des amortisseurs sport Bilstein complètent l'ensemble.

Notre exemplaire a été livré neuf en Allemagne avec de nombreuses options (toit ouvrant, sièges sport, autoradio d'origine). Comme nous l'indique son carnet d'entretien tamponné, la voiture a connu deux propriétaires allemands avant d'être acquise par le propriétaire actuel en 2006. Le carnet d'entretien ainsi que des factures nous indiquent que le compteur fut changé suite à une panne de ce dernier dans les années 90 alors que la voiture avait 51 000. Actuellement le compteur affiche 151 000 km. Toujours suivie chez des spécialistes renommés cette 911 est en excellent état mécanique, l'essai routier a révélé une voiture performante et rageuse sans problèmes particuliers. Les modifications effectuées au niveau des trains roulants améliorent grandement la tenue de route donnant l'impression d'une voiture « collée à la route ». La carrosserie est propre, saine et en bel état malgré quelques petits défauts liés à son âge. Symbole de réussite des années 80, cette Porsche symbolise également l'étendue du talent des préparateurs allemands à cette époque comme RUF.

Launched at the Frankfurt Motor Show in 1983, the 911 carrera 3.2 is the latest evolution of the G-type. While the brand new 944 focuses on it, marketing must do what it takes to restore the 911's image. Efficient and authoritarian, Peter Schutz will shake some habits of home engineers to improve a car that many of them consider to be already perfect. By taking over the SC block to which the crankshaft of turbo 3.3 is grafted. In 1986, the G50 5-speed gearbox, which significantly improves driving performance, was a notable development. The 911 3.2 L Carrera is available for sale with a RUF body kit, famous for the CTR Yellow Bird. Vintage « Tramont » rims and Bilstein sport shock absorbers complete the set.

Our model was delivered new in Germany with many options (sunroof, sport seats, original car radio). As shown in its stamped maintenance book, the car had two German owners before being acquired by the current owner in 2006. The maintenance log and invoices indicate that the meter was changed following a breakdown in the 1990s when the car was 51,000. Currently the meter displays 151,000 km. Always followed by renowned specialists this 911 is in excellent mechanical condition, the road test revealed a powerful and raging car with no particular problems. The modifications made to the rolling trains greatly improve the handling, giving the impression of a car « stuck to the road ». The body is clean, healthy and in good condition despite some small defects related to its age. Symbol of success of the 80s, this Porsche also symbolizes the extent of the talent of German preparers at that time as RUF.

N° de série : MON011163Z
Carte grise de collection



88.

1973 MORRIS MINI 850

6 000 - 8 000 €
Vendue sans réserve

Le projet de la mini est lancé en 1957 par le patron de la BMC (British Motors Corporation), Leonard Lord. Trois équipes d'ingénieurs sont mises en concurrence et c'est Alec Issigonis qui est choisi. Il opte pour un moteur avant mais pour gagner de la place il le met en position transversale, ce qui simplifiera les problèmes de transmission. L'habitacle occupe 80 % du volume de cette voiture petite et agile qui se faufile partout. La Mini 850 appartient à la génération MK III, de 1969 à 1979, à partir de laquelle la marque abandonne la distinction Austin et Morris pour préférer l'appellation unique de « Mini ». Ce modèle est considéré comme la version « standard » tandis que le modèle 1000 sera au contraire la version plus cossue. A partir de cette génération, la marque remet à niveau sa gamme en termes de technique mais seuls des détails différencient ces modèles des précédents.

A l'époque, les clients avaient le choix entre transmission classique ou automatique.

Le modèle que nous présentons à la vente a été livré neuf en Espagne et y est resté toute sa vie jusqu'à ce que le propriétaire actuel l'importe en France en 2020. Dans un très bel état cette automobile a été restaurée il y a quelques années et fonctionne parfaitement. Comme toute mini, le moteur est pétillant et le châssis diablement efficace.

Il est accompagné du manuel de conduite originel en Espagnol et d'un contrôle technique valide.

The Mini project was launched in 1957 by Leonard Lord, head of BMC (British Motors Corporation). Three teams of engineers competed, and Alec Issigonis was chosen. He opted for a front engine, but to save space he placed it in a transverse position, which simplified transmission problems. The passenger compartment occupies 80% of the volume of this small, agile car, which fits in just about anywhere.

The Mini 850 belongs to the MK III generation, from 1969 to 1979, when the brand abandoned the Austin and Morris distinction in favor of the unique «Mini» appellation. This model was considered the «standard» version, while the 1000 was the more opulent version. From this generation onwards, the brand upgraded its range in technical terms, but only details differentiated these models from their predecessors.

At the time, customers had a choice of conventional or automatic transmission.

The model we are presenting for sale was delivered new to Spain and remained there for the rest of its life, until the current owner imported it to France in 2020. In beautiful condition, this car was restored a few years ago and runs perfectly. Like any mini, the engine is sparkling and the chassis devilishly efficient. It comes with the original Spanish owner's manual and a valid MOT.



N° de série : WYWZZZ11ZGM000290
Carte grise française de collection



89.

1985 VOLKSWAGEN COCCINELLE 1200 COACH

10 000 - 15 000 €

À l'issue de la guerre, et après de nombreuses autorisations pour la reprise de production octroyées par l'administration anglo-américaine, Volkswagen peut reprendre sa production. Ce nom ne représente ainsi plus seulement un modèle mais une nouvelle marque automobile qui continue de produire son fameux premier modèle. La Volkswagen type 1, alias Beetle en anglais, Käfer en allemand et Coccinelle en français, continue donc d'être produite et le modèle devient assez rapidement un incontournable jusqu'à devenir iconique durant les années 1960. Elle devient ainsi la voiture la plus produite au monde en 1972, en dépassant le record de production de la Ford T. De son lancement en 1938 à l'arrêt de sa production en 2003, la coccinelle reste produite sur la même base et sans changements majeurs même si elle ne reçut pas loin de 78 000 modifications pour parvenir à la faire évoluer au fil du temps. L'exemplaire que nous proposons à la vente est une Coccinelle 1200 Coach datant de 1985. Son moteur à 4 cylindres à plat avec refroidissement par air est alimenté par un carburateur Solex 30 Pict, la boîte de vitesses manuelle est à 4 rapports. La carrosserie est en bon état d'origine et elle roule correctement sans perturbations particulières. Notre modèle a tout d'une petite coccinelle bien entretenue.

At the end of the war, and after numerous authorizations for the resumption of production granted by the Anglo-American administration, Volkswagen can resume its production. This name no longer represents only a model but a new automobile brand that continues to produce its famous first model. The Volkswagen type 1, alias Beetle in English, Käfer in German and Ladybug in French, continues to be produced and the model quickly becomes a must-have until becoming iconic during the 1960s. It became the world's most produced car in 1972, surpassing the production record of the Ford T. From its launch in 1938 to its shutdown in 2003, the ladybug remains produced on the same basis and without major changes, even if it received no less than 78,000 modifications to make it evolve over time.

The copy we offer for sale is a Ladybug 1200 Coach dating from 1985. Its flat 4-cylinder engine with air cooling is powered by a Solex 30 Pict carburetor, the manual gearbox is 4-speed. The body is in good original condition and it runs correctly without special disturbances. Our model has everything from a small ladybug well maintained.



N° de série : 8305225612
Véhicule de collection
Entièrement restauré
Carte grise française



90.

1967 JEEP KAISER CJ-5

15 000 - 20 000 €

La JEEP CJ est un véhicule tout-terrain fabriqué par le constructeur automobile américain Willys-Overland à partir de 1944. C'est la version civile de la Willys MB, fameux véhicule militaire utilisé durant la Seconde Guerre mondiale. La marque a ensuite été rebaptisée Jeep. Le Willys CJ-5 (qui sera appelé à partir de 1964 Jeep CJ-5) a été influencé par le nouveau propriétaire de l'entreprise, Kaiser, et la Jeep Willys M38A1 de la guerre de Corée.

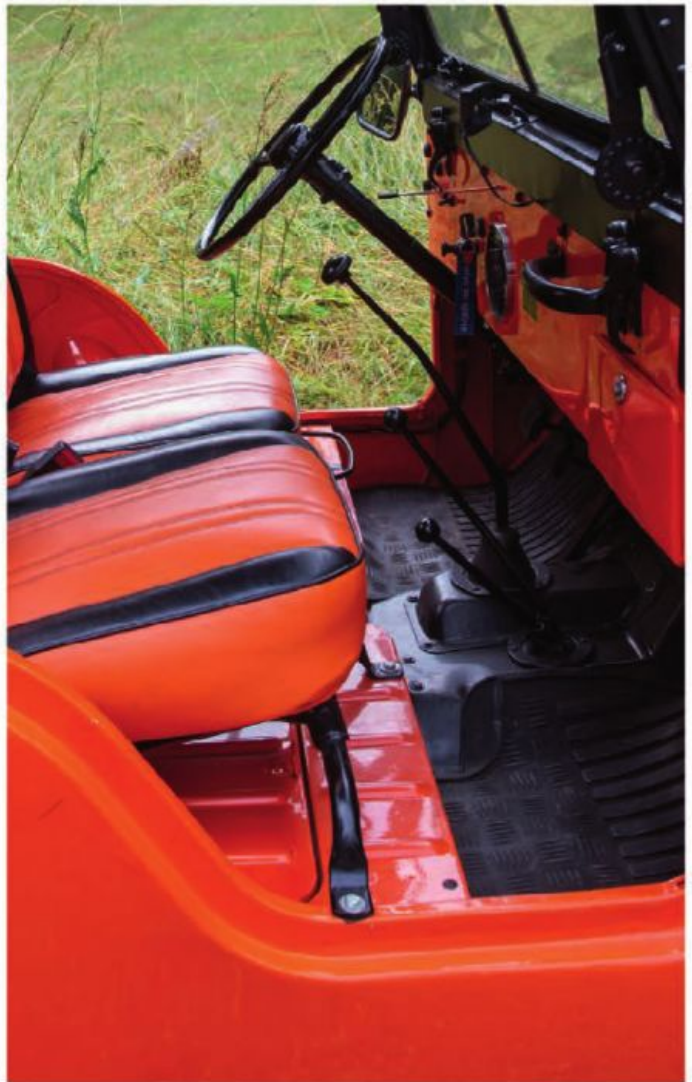
L'exemplaire que nous proposons à la vente a été importé et livré neuf en France par Hotchkiss en 1967. Depuis, il a été restauré dans l'optique d'une utilisation quotidienne et pour ce faire quelques petites modifications ont été faites telles que l'installation de nouveaux amortisseurs, d'une direction assistée, de phares à LED, d'un compteur digital et de ceintures de sécurité. Cette Jeep est dans un très bel état et l'essai routier a révélé une voiture particulièrement agréable et plaisante à conduire. Sa couleur orange vif n'est pas d'origine mais elle lui va à ravir.

Elle saura vous satisfaire à merveille pour quelques balades en bord de mer.

The JEEP CJ is an all-terrain vehicle manufactured by the American carmaker Willys-Overland from 1944 onwards. It is the civilian version of the Willys MB, the famous military vehicle used during the Second World War. The brand was later renamed Jeep. The Willys CJ-5 (from 1964 called the Jeep CJ-5) was influenced by the company's new owner, Kaiser, and the Willys M38A1 Jeep of the Korean War.

The example we are offering for sale was imported and delivered new to France by Hotchkiss in 1967. Since then, it has been restored for daily use, with minor modifications such as new shock absorbers, power steering, LED headlights, digital speedometer and seat belts. This Jeep is in very good condition, and the test drive revealed a particularly pleasant and enjoyable car to drive. Its bright orange color is not original, but it suits it perfectly.

I'm sure you'll be delighted with this car for a few trips to the seaside.





91.

N° de série : SALLPAMW4WA402011
Type P38
Carte grise française

1998 RANGE ROVER II 2.5 DSE HOLLAND & HOLLAND

4 000 - 6 000 €

Apparu en 1995 le Range Rover série 38 est le digne héritier du 4x4 de luxe britannique. Succédant au modèle originel né en 1970, cette génération de Range Rover n'était commercialisée qu'en version 5 portes. La présentation très cossue fait honneur à la réputation du modèle. La suspension pneumatique à 5 hauteurs de caisse était disponible en série. Grâce à son confort digne d'une limousine et son insonorisation de haut niveau, le Range Rover offre un agrément routier de haut vol. La motorisation turbo-diesel de notre exemplaire provient de chez BMW. Il s'agit d'un 2,5 litres de 136 cv ici secondé par une boîte de vitesses automatique. Il est remarquable pour son onctuosité plus que par sa puissance pure. Pour le millésime 1998 Land Rover a solutionné la grande majorité des problèmes de fiabilité qui pouvaient affecter les millésimes antérieurs.

Le modèle que nous présentons est une série limitée Holland & Holland comprenant un intérieur cuir beige et de multiples équipements de confort. Le dernier contrôle technique validé date de 2012. Le véhicule fonctionne mais la suspension hydraulique ne remonte plus. Comme sur de nombreux P38, nous conseillons au futur acquéreur d'installer le kit d'amortisseurs standard.

Introduced in 1995, the Range Rover 38 series is the worthy heir of the British luxury 4x4. Succeeding the original model born in 1970, this generation of Range Rover was only marketed in a 5-door version. The very plush presentation does justice to the model's reputation. The 5-way air suspension was available as standard. With its limousine-like comfort and high level of soundproofing, the Range Rover offers a high level of driving pleasure. The turbo-diesel engine in our example comes from BMW. It is a 2.5 litre, 136 bhp engine with an automatic gearbox. It is remarkable for its smoothness rather than for its pure power. For the 1998 Land Rover has solved the vast majority of the reliability problems that plagued earlier vintages.

The model we are presenting is a limited edition Holland & Holland with a beige leather interior and many comfort features. The last validated technical inspection was in 2012. The vehicle works but the hydraulic suspension no longer goes up. As with many P38s, we advise the future buyer to install the standard shock absorber kit.



N° de série : VF37DNFTF33330945
Carte grise française

92.

2002 PEUGEOT 306 CAB

4 000 - 6 000 €
Vendue sans réserve

La Peugeot 306 est une automobile compacte du constructeur français Peugeot, commercialisée de 1993 à 2002 (de 1994 à 2002 pour le cabriolet avec 77 500 exemplaires produits). La 306 hérite de la plate-forme et de beaucoup d'organes de la Citroën ZX. Par ailleurs, si elle est une descendante de la Peugeot 309, elle en diffère totalement, de style comme de mécanique ou de châssis. A sa sortie en 1994, la 306 Cabriolet rencontra immédiatement un grand succès, atteignant les 50 000 ventes en 4 ans. En effet, cet attrait pour le modèle est dû à la conception et à la production confiée à Pininfarina, faisant de la 306 le dernier cabriolet Peugeot assemblé en Italie. La 306 a été longtemps une vedette des ventes Peugeot, d'autant plus en version cabriolet.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est en très bon état de fonctionnement. La capote fonctionne, la carrosserie est en bel état et mécaniquement elle tourne bien. Pour preuve, elle a son contrôle technique.

The Peugeot 306 is a compact car from French manufacturer Peugeot, marketed from 1993 to 2002 (from 1994 to 2002 for the cabriolet, with 77,500 units produced). The 306 inherits the platform and many of the components of the Citroën ZX. And while it is a descendant of the Peugeot 309, it differs completely from it in terms of styling, powertrain and chassis. When it was launched in 1994, the 306 Cabriolet was an immediate success, selling 50,000 units in 4 years. Indeed, the model's appeal is due to the design and production entrusted to Pininfarina, making the 306 the last Peugeot cabriolet to be assembled in Italy. The 306 has long been a Peugeot sales star, especially in its cabriolet version.

The example we are offering for sale is in very good working order. The soft top works, the bodywork is in good condition and mechanically it runs well. As proof, it has passed its technical inspection.

LOTS HORS CATALOGUE À RETROUVER SUR NOTRE SITE INTERNET : WWW.OSENAT.COM

□ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

□ TÉLÉPHONES

Automobiles
de Collection

Lundi 10 juillet à 14h

9 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

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

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

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

Toute personne qui s'enregistre au téléphone s'engage à enchérir à l'estimation basse.

NOM / NAME	
ADRESSE / ADRESS	
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 €
<small>(hors frais de vente et hors TVA) / (excluding buyer's premium and VAT)</small>	

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de **Osenat** en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11% HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Automobiles : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission. Interenchères Live :

- Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).
- Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficacité de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.
- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.
- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

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.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

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 précède 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 clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente, vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissez 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 : +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 enchainée 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 zili vous plait 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 :
 - 1 000 € pour les commerçants
 - 1 000 € pour les particuliers français
 - 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRRPPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

Enlèvement des achats - Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement. Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de **Osenat**.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente. Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

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

Exportation des biens culturels.

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

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

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150 000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50 000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30 000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50 000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50 000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50 000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15 000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15 000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15 000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1 500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles (1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1 500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle 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.

Les véhicules français de plus de 75 ans d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Osenat et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société **Osenat** avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente.

Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Syrme 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, of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobiles : 20% HT. (24% incl. taxes) Interenchères Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3.59% inclusive of tax) will be added to this commission. Increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8 %inc tax).**

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.

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

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

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

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

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

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

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

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

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may 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 staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTION

Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

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

- checks in euro

- cash within the following limits:

- 1.000 euros for trade clients

- 1.000 euros for French private clients

- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)

- credit cards VISA and MASTERCARD

- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
9-11, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
N° compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741AQ
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases - Storage fees

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

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

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

- 10 € per day for furniture or cars

- 5 € per day for object or paintings

Export

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

However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «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

- Vehicules 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.

French vehicles that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. Those formalities, in charge of Osenat, are subject to certain conditions and may take some delays (passport maximum three months, license maximum one month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

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.



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat