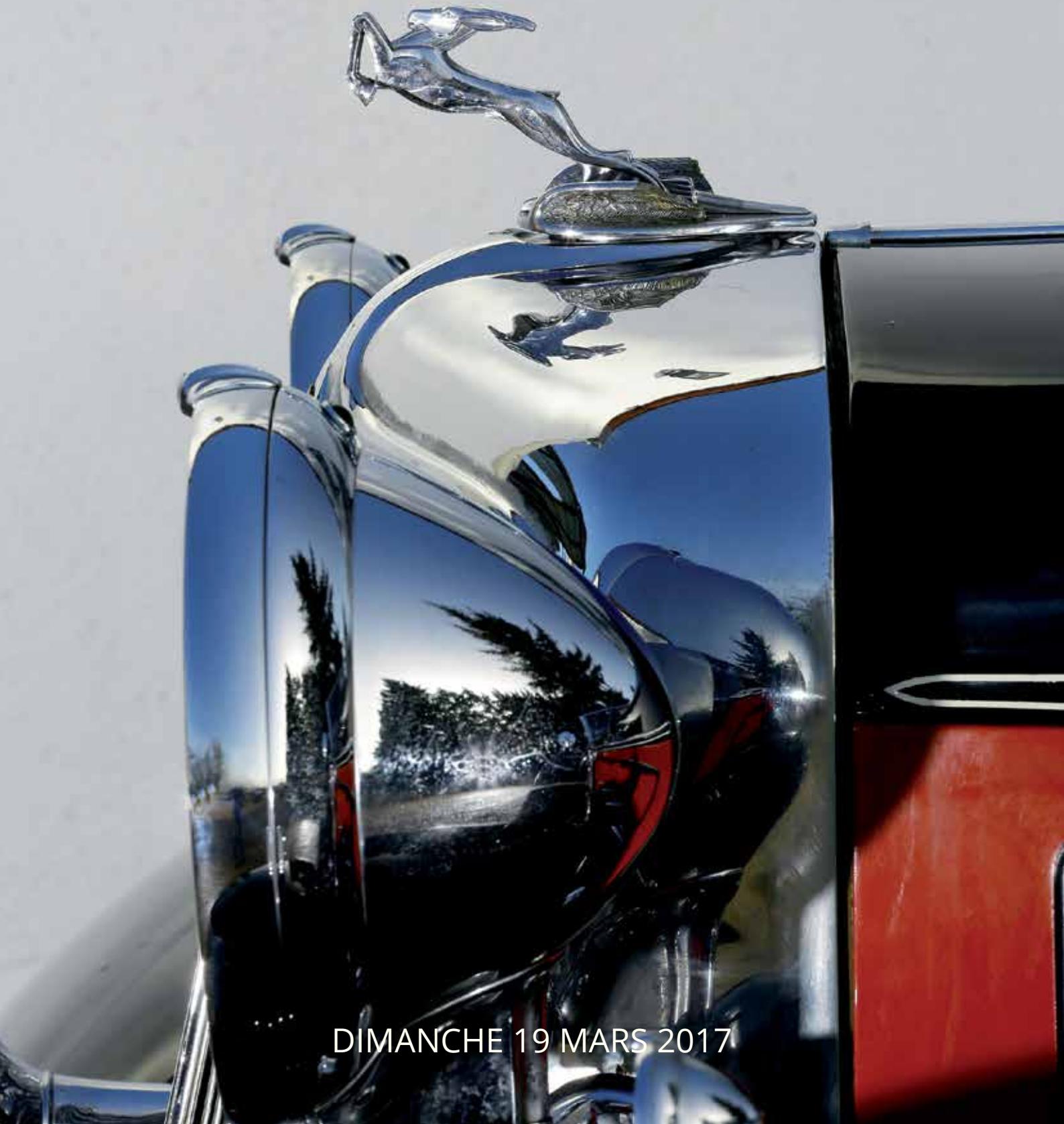


PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat



DIMANCHE 19 MARS 2017

MOTOS & AUTOMOBILES DE COLLECTION

AUTOMOBILES

Patrice MOREAU

+33 (0)6 80 72 72 75

moreau.osenat@orange.fr

Olivier LEGLEYE

+33 (0)6 68 95 47 94

olivier_legleye@hotmail.fr

Alain GAUCHET

+33 (0)6 07 69 11 94

gauchet.osenat@orange.fr

MOTOS

Cyril GAUTHIER

+33 (0)6 86 21 22 11

contact@osenat.com

AUTOMOBILIA

Estelle PERRY

+33 (0)6 63 20 76 74

perry.automobilia@hotmail.fr

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Jean-Pierre OSENAT

Président

Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT

Directeur du Département
Automobiles de Collection

+33 (0)1 80 81 90 10

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

Annabelle REBELO

Administration des Ventes

+33 (0)1 80 81 90 06

administration@osenat.com

VENTE

5 rue Royale
Fontainebleau 77300

Dimanche 19 Mars à 14h30

EXPOSITIONS PUBLIQUES

107 avenue Georges Clémenceau
77250 Moret-sur-Loing

Jeudi 16 Mars de 10h à 19h

Vendredi 17 Mars de 10 h à 19 h

Samedi 18 Mars de 10 h à 19h

Dimanche 19 Mars de 10 h à 12h

ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

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

CONDITIONS DE VENTE

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

English version available on
www.osenat.com

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur

www.osenat.com

Suivez Osenat
sur Facebook, Twitter & Instagram.

Participez à cette vente avec :

Drouot LIVE ^{com}

Enregistrez vous sur www.osenat.com

AUTOMOBILIA

L'intégralité des lots d'automobilia est disponible sur notre site internet.



1

1 - ERNEST MONTAUT (1879 - 1909)
«10 Ans de Courses, les marques Victorieuses 1897-1907»
 31 Lithographies en couleurs dans un album. Signées sur chaque planche. Editions Montaut- Mabileau, Paris. 21,5 cm x 35 cm.
 400 / 600 €



19

19 - Géo HAM
(Georges Hamel, 1900-1972)
 "Alfa Romeo Monza"
 Bronze représentant Tazio Nuvolari, en lutte pour la victoire au Grand Prix de Monaco 1932, sur son Alfa Romeo Monza. Signé et daté 92, petite restauration à l'éssieu avant. L : 36 cm.
 1 200 / 1 600 €



28

28 - Skizo (né en Novembre 1973)
"Porsche - Martini Racing"
 Capot de Porsche préparé compétition en fibre de verre, signé par l'artiste au dos et daté Oct 2016. Vendu avec son certificat de l'artiste et une bombe de peinture utilisé pour la réalisation de l'oeuvre, H: 126 cm.
 2 200 / 2 700 €



14

14 - « Radio F1 »
 Voiture à moteur pour enfant, modèle produit dans les années 80. Carrosserie en fibre de verre sur un châssis tubulaire en acier, couleur British Racing Green. Moteur Honda 4 temps, suspension fonctionnelle, 2 vitesses avant et marche arrière, freins à disques, double sortie d'échappement. Toutes les lumières fonctionnent, y compris les clignotants ainsi que le klaxon. Eligible à « Little Big Man » aux éditions du Mans Classic.
 150 / 300 €



31

31 - « Bugatti Star 55 »
 Fabrication Arola d'après une étude de Xavier de la Chapelle, vers 1980. Carrosserie Rouge et Noire. Réplique à l'échelle 1/2 de la Bugatti T 55 Roadster. Moteur Sachs « Saxonnette » 49cc. 2 vitesses automatiques avec embrayage centrifuge, transmission par chaîne, châssis tubulaire, freins à tambours, roues en alliage léger type Bugatti Grand Prix, banquette deux places. Eligible à « Little Big Man » aux éditions du Mans Classic.
 6 000 / 9 000 €



26



32

32 - "Jaguar Type E"
 Voiture à moteur pour enfant, modèle produit dans les années 80. Carrosserie en fibre de verre sur un châssis tubulaire en acier, couleur British Racing Green. Moteur Honda 4 temps, suspension fonctionnelle, 2 vitesses avant et marche arrière, freins à disques, double sortie d'échappement. Toutes les lumières fonctionnent, y compris les clignotants ainsi que le klaxon. Eligible à « Little Big Man » aux éditions du Mans Classic.
 6 000 / 9 000 €



3

3 - Gaston BROQUET (1880-1947)
"La Croisière Noire- Princesse Mangbetu"
 Mascotte en bronze à la cire perdue, signée Gaston Broquet, numérotée 127. Porte le cachet du fondeur "A. Planquette". Montée sur un socle en marbre. H: 14 cm.
 600 / 900 €



2 - Antoine BOFILL (1894-1939)

"Clown Blanc"

Mascotte signée Bofill. Porte l'estampille "MAM" et la lettre "A" sous la Base. Bronze argenté. H: 14 cm.
500 / 700 €



4 - Joseph Emmanuel Cormier, dit Joé DESCOMPS (1869-1950)

"Bacchante Fuyante"

Mascotte signée Joé Descomps et marquée "FS Moreau". Bronze argenté, numérotée sous la base. Grand modèle, montée sur un socle en marbre. H: 17 cm.
700 / 1100 €



5 - François Victor BAZIN (1897 - 1956)

Trophée Hispano-Suiza »

« Cigogne »

Mascotte emblème des Automobiles Hispano-Suiza, signée F.Bazin. Version presse papier destinée à orner le bureau des concessionnaires. Il reprend la mascotte de la marque, rivée sur une vague en bronze, montée sur un socle en verre. Cartouche gravé au nom de la marque et du commandant de Maury, daté Juin 1923. H: 15.5 cm.
155 / 1800 €



6 - RUFFONY (XXème)

"Danseurs tête à tête"

Mascotte signée Ruffony, et "A.N Paris". Frappée deux fois "Made in France" sous la base. Bronze argenté, montée sur socle. H: 13 cm.
700 / 900 €



7 - "Plongeur"

Mascotte non signée, année 30. Bronze argenté, montée sur socle. H: 17 cm
300 / 500 €

8 - MORANTE

"Perroquet"

Mascotte signée Morante, et "E.Mardon ED". Bronze argenté. Montée sur un socle en marbre. H: 18,5 cm.
300 / 500 €



10 - Maxime LEVERRIER

"Femme au voile"

Mascotte signée Le Verrier et Mic (pseudo de l'artiste), cachet de fondateur "Le Verrier, Paris". Métal composé. Montée sur un socle en marbre. H: 11,5 cm.
500 / 700 €



12 - Skizo (né en Novembre 1973)

"Panneau de signalisation - Attention Porsche"

Panneau rectangulaire de signalisation routière fabrication "Nadia signalisation" à Cholet. "Attention Travaux", signé par l'artiste au dos et daté 2017. Graffé sur la face avant "Attention Porsche". 80 x60 cm.
600 / 800 €



9 - H. TREMO (Anagramme de Georges OMERTH, 1895-1925)

"Amour au bouquet de roses"

Mascotte signée Tremo. Bronze argenté. Montée sur un bouchon de radiateur ancien. H: 14,5 cm
250 / 350 €

8



11 - René LALIQUE (1860-1945)

«Chrysis»

Mascotte Signé R. Lalique France au cache sablé sous la base. Verre blanc moulé pressé, patiné mat. Modèle créé en 1931. Posée sur un socle en marbre, L: 14,5 cm.
6 000 / 8 000 €



13 - Skizo (né en Novembre 197)

"Gulf 911 Style"

Toile sur chassis bois, graffée aux couleurs de l'écurie Gulf. Signée, datée 2015 et titrée au dos. Avec sa bombe de peinture ayant servi pour la réalisation de l'oeuvre, 100 x 100 cm.
500 / 700 €



15 - Skizo (né en Novembre 1973)

"Panneau de signalisation - Sexy Ladies"
Panneau rond de signalisation routière fabrication "S.E.S, sécurité & signalisation". "Voie Privée", signé par l'artiste au dos et daté 2016. Graffé sur la face avant " Voie très privée, Sexy Ladies". Diam: 67 cm.
600 / 800 €



18 - "Baromètre Gnome-Rhone"

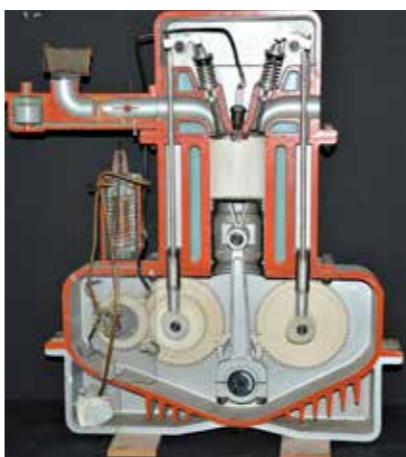
Baromètre promotionnelle des moteurs d'aviation 7 cylindres en étoile de la marque. Métal moulé et peint, en bon état de fonctionnement, diamètre: 31 cm.
800 / 1 000 €



20 - "Plaque émaillée, Nestlé"

Plaque émaillée bombée, simple face. Promotionnelle du lait sucré et de la farine lactée, Nestlé pour enfant, circa 1930. Etat d'usage, 33 x 48 cm.
400 / 600 €

16 - "« Lampe Design »"
Fabrication Allemande de la fin des 60's. Abat-jour formé d'un casque rouge avec bande de couleur blanche et visière transparente, monté sur un arceau chromé. Un volant gainé cuir forme le socle et un levier de vitesses sert d'interrupteur. Système électrique en 220 volts. H: 51 cm"
250 / 400 €



17 - "Coupe didactique d'un moteur à 4 temps"

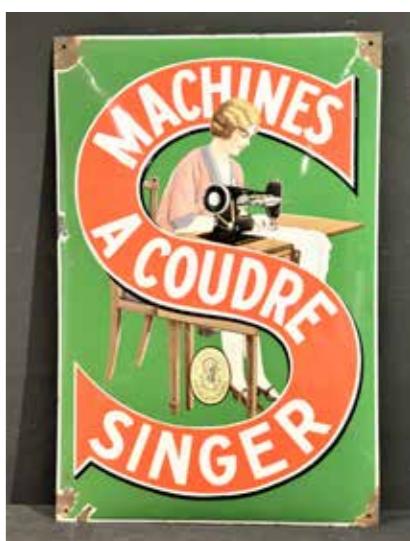
Coupe didactique d'un moteur à 4 temps, soupapes en tête avec deux arbres à cames dans le bloc et culasses croosflow. Les 4 temps du cycle sont animés par une manivelle à l'arrière. H: 62 cm, L: 56 cm
400 / 600 €



19 - Géo HAM (Georges Hamel, 1900-1972)

"Sécurité Goodrich"

Plaque émaillée rectangulaire double face, signée Géo Ham en bas à droite. "Sécurité sur pneu Goodrich, en vente ici". Editions "Emaillo- Gravure-Paris", circa 1930. 80 x 60 cm. Bibliographie: "Plaques émaillées de nos garages" de B. Rihet, éditions "La mémoire du temps", oeuvre reproduite page 174. cm.
400 / 600 €



21 - "Plaque émaillée Singer"

Plaque émaillée bombée, simple face. Promotionnelle des machines à coudre Singer, circa 1935. Etat d'usage, 60 x 40 cm.
400 / 600 €



22 - "Horloge publicitaire Michelin"

Horloge publicitaire Michelin en métal et verre de "Jaz Electric", décoré de bibendum au cache sablé, mouvement à pile. Promotionnelle des Guides Michelin au Maroc.

Diam: 33 cm
300 / 500 €



23 - "Hélice"

Hélice en bois, peinte de couleur crème avec les extrémités des pales en rouge. L: 166 cm
250 / 400 €



24



25

24 - « HOHM Models »

Grande maquette d'apprentissage pour auto-école, fabrication allemande. 1er type d'écorché à carrosserie ponton et châssis à longerons en U, laissant apparaître les différents éléments mécaniques (feux de stationnement, de stop et de position, codes, phares, clignotants, moteur, embrayage et boîte de vitesse, freins) et leur fonctionnement, entraînement par moteur électrique en 220 volts, monté sur un socle en bois avec panneau de commande. Long.: 107 cm.
1 000 / 1 400 €



27 - "Charles PASCAREL (Né en 1936)

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



26 - "Gordon CHISM (Xxème)

""Alfa Roméo Monza""
Bronze représentant Tazio Nuvolari, en lutte pour la victoire au Grand Prix de Monaco 1932, sur son Alfa Romeo Monza. Signé et daté 92, petite restauration à l'éssieu avant. L: 36 cm.
1 200 / 1 600 €



30 - "Mini moto Marlboro"

Mini moto, réplique d'une machine de compétition. Carenage intégral aux couleurs du cigarettier, freins à disque, moteur 49cc, en état de marche. Utilisation sur bitume réservée aux domaines privés.
800 / 1 200 €



34 - "Jantes ROH"

Ensemble de 2 paires de jantes de marque ROH, montées préalablement sur une Porsche 911 SC 3 litres. Jantes avant réf: 205/45 ZR 16 et jantes arrière réf: 245/45 ZR 16.
200 / 300 €



33 - "Porsche Bike S"

Vélo Porsche type "Bike S", gamme "Driver's selection" de Porsche Design. Cadre en alliage d'aluminium, 11 vitesses dans le moyeu Shimano Alfine, entraînement par courroie crantée, freins à disques hydrauliques Magura, pour un poids total de 12Kg. Vélo de grande qualité, fruit des recherches du bureau d'étude Porsche. N'a jamais été utilisé (certains éléments restent à assembler). Vendu avec sa pochette siglée de la marque contenant tout les documents y afférent.
2 000 / 2 500 €

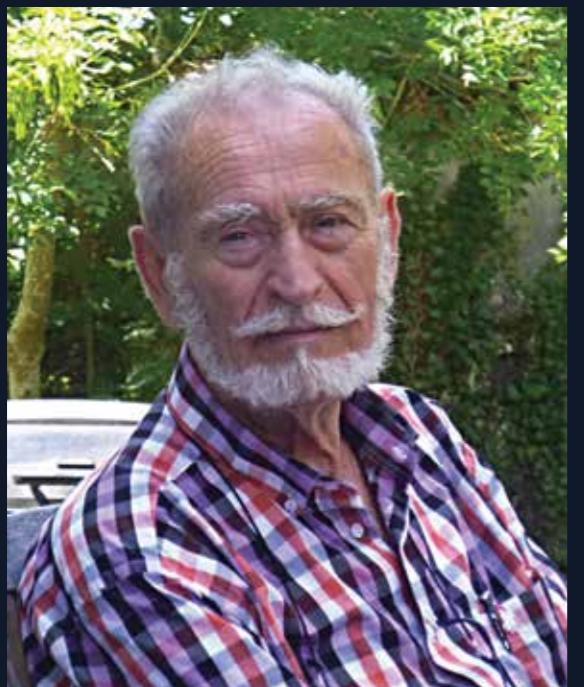


29



*LA COLLECTION
GUY MIGEON*

Collection de Motos de Monsieur Guy MIGEON



« La valeur d'un trésor réside dans son secret »

Suzanne Martel

Il était une fois ... en 1954,

Il était une fois en 1954 un jeune homme passionné de moto et de sport mécanique, vingt ans, toute une vie à mordre à pleines dents ; les ballades en moto dans la campagne berrichonne, les bals populaires avec une fille sur la moto ; les premiers achats, et puis ... la rupture, la guerre ; la guerre sans nom comme on l'appelait.

Guy MIGEON part, pendant deux ans très loin là-bas en Algérie, il continue à y conjuguer sa passion malgré cette guerre où pour tuer l'horreur il joue les casse-cou motorisés.

Engagé dans un régiment de transmission, il va en moto durant ces deux années livrer les messages militaires à travers les déserts, les oueds et les canyons algériens, déjouant à chaque fois dans l'insouciance d'une jeunesse sacrifiée tous les pièges tendus par l'ennemi de l'époque.

A son retour cette passion se confirme, se transforme, s'assagit mais aussi s'expertise, sa parfaite connaissance de la mécanique en lien avec son métier va lui permettre de commencer à sélectionner avec justesse et cohérence les plus belles et plus rares mécaniques, privilégiant toujours dans ses choix l'authenticité à la pièce refaite, le rare au commun sans jamais transiger sur la qualité.

Doté d'une grande curiosité et de l'érudition de l'autodidacte, Guy MIGEON savait dénicher la perle rare, mais aussi identifier dans tous ces livres, l'historique et les qualités techniques cachées de l'une ou l'autre de ses découvertes.

Homme d'autorité et de conseils, il est vite reconnu dans son domaine comme expert, et année après année il va constituer cette collection unique qu'il gardera jalousement secrète, mais ne dit-on pas que la valeur d'un trésor réside dans son secret ?





N° 101

INDIAN

Type Power Plus
N° de série : 87M626
Carte grise française collection
Possession depuis 1992
Moteur non bloqué
Immatriculation : 1919 RQ 18
Mise en circulation : c1919

18 000 / 22 000 €



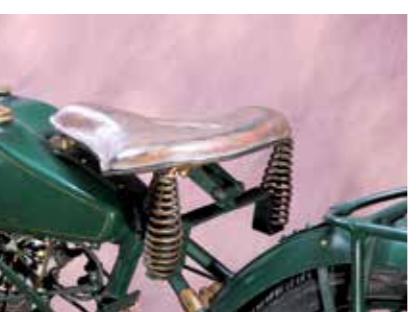


N° 102

HARLEY DAVIDSON

Type 1000
N° de série : 19 T 2 883
À immatriculer en collection
Moteur non bloqué
Mise en circulation : c1919

14 000 / 18 000 €





N° 103

HARLEY DAVIDSON

Type JD
N° 9 785
Avec Side-Car
Carte grise française
Possession depuis 1976
Moteur non bloqué
Immatriculation : 695 KW 58
Mise en circulation : 1933

18 000 / 22 000 €



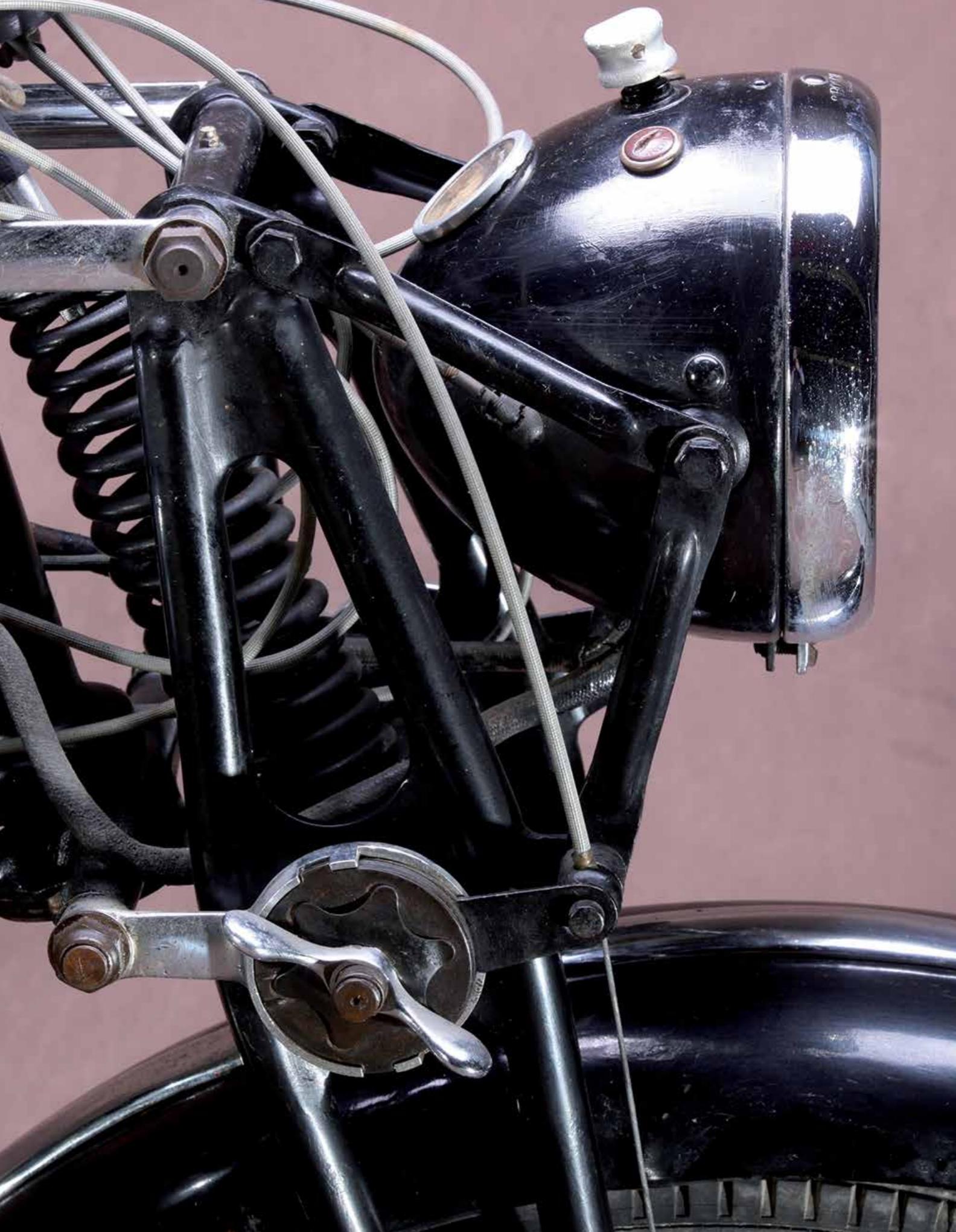


N° 104

SAROLEA

Type 39S
N° de série : 304223
Carte grise française
Possession depuis 1989
Moteur 500 cc non bloqué
Immatriculation : 39 RG 18
Mise en circulation : c1939

7 000 / 9 000 €





N° 105

VELOCETTE

Type Truxton
N° de série : RS 198 74
Carte grise française
Possession depuis 1980
Moteur non bloqué
Immatriculation : 783 MF 74
Mise en circulation 1969

18 000 / 22 000 €





N° 106

ZUNDAPP

Type 750

N° de série : 611553

Avec Side-Car

Carte grise française 1949

Possession depuis 1989

Moteur non bloqué

Immatriculation : 1943 RF 18

Mise en circulation : 1943

13 000 / 18 000 €





N° 107

NORTON

Type 99 Dominator

N° de série : 72034

À immatriculer en collection

Moteur 600 cc non bloqué

Mise en circulation : c1956-62

7 000 / 9 000 €



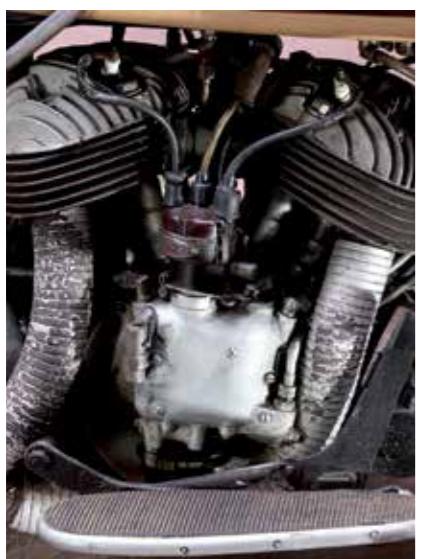


N° 108

INDIAN

Type Chief
N° de série : GDA 12282
À immatriculer en collection
Moteur non bloqué
Immatriculation : 565 DG 58
Estimation : 8 000 / 12 000 €

8 000 / 12 000 €



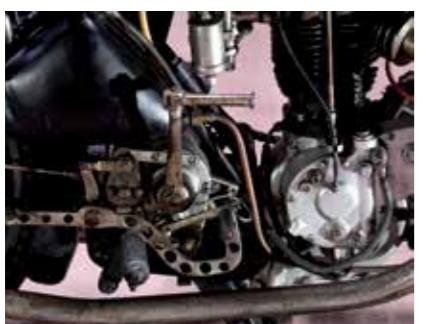


N° 109

RUDGE

Type Ulster
N° de série : 28935
Carte grise française
Possession depuis 1990
Moteur 500 cc non bloqué
Immatriculation : 3961 QR 89
Mise en circulation : 1930

8 000 / 10 000 €





N° 110

NEW IMPERIAL

N° de série : 65/35736/70
A immatriculer en collection
Moteur non bloqué

4 000 / 6 000 €





N° 111

NSU

Type Max 251 OSB/55
N° de série : 1289961
Carte grise française
Possession depuis 1992
Moteur non bloqué
Immatriculation : 3265 RQ 18
Mise en circulation : 1956

2 000 / 3 000 €





N° 112

BMW

Type R51/3

N° de série : 532106

A immatriculer en collection

Moteur non bloqué

5 000 / 7 000 €





N° 113

BMW

Type Mono R27

N° de série : 386292

À immatriculer en collection

Moteur 245 cc non bloqué

Immatriculation : 566 GA 18

1 000 / 1 500 €





N° 114

INDIAN

Type CAV 390 B
N° de série : 985 55 89
À immatriculer en collection
Moteur 11CV non bloqué
Immatriculation : 669 BN 89

4 000 / 6 000 €



MOTEURS

Divers moteurs (Anzani, Indian, Peugeot, Zèbre, De Dion,...)
et pièces de motos.

Les lots complets sont détaillés sur notre site internet.



René Cocheteux était un homme hors du commun ayant réussi à conjuguer une carrière exceptionnelle et une passion de l'automobile qui l'amènera à posséder plus de 30 voitures de la Bugatti à la Ferrari.

Grand patriote, engagé dans la résistance, il sera arrêté, déporté, condamné à mort et s'évadera pour reprendre le combat.

Compagnon de la libération, décoré de la Légion d'Honneur, il devient un grand serviteur de l'Etat en entrant au Ministère de l'Intérieur, à la Direction de la Surveillance du Territoire (DST) où il fera toute sa carrière.

Issu d'une grande famille d'industriels du nord (filatures), il est très vite attiré par les belles autos de ses parents notamment les De Dion-Bouton.

Sa première voiture de collection sera une Georges Irat et à partir de ce jour « les Cocheteux » seront de tous les rassemblements, rallyes, concours d'élégance accumulant coupes, prix et récompenses car son épouse Lucille sera de toutes les aventures. Dirigeant un atelier de couture dans le 18ème, c'est elle qui confectionnait les costumes qu'ils portaient dans les concours et qui leur a permis en plus de la qualité des autos, de gagner ces coupes mémorables. Pas de Paris-Deauville, pas de Bagatelle sans "les Cocheteux".

Simple, discret, René ne laisse derrière lui que des amis et les belles voitures de sa collection que nous présentons sont comme un dernier hommage à sa passion.

Jean-Pierre Osenat



LA COLLECTION RENÉ COCHETEUX

(N° 201 À 206)



N° 201

1923 DELAGE DI TORPEDO
Châssis n° 13897
Ex - M Delage
Carte grise française

25 000 / 30 000 €

Louis Delage, ingénieur des Arts et Métiers, se lance dès 1905 dans la fabrication d'automobiles en utilisant le moteur De Dion comme tant d'autres. Dès le début, il s'oriente vers la compétition et se forge une belle



réputation en très peu de temps. L'apparition des 6 cylindres, la qualité de fabrication et le positionnement commercial de la marque tirent Delage vers le haut de gamme. En 1921, c'est l'ingénieur Charles Planchon, un Gad'zart d'Angers, qui étudiera la toute nouvelle 11HP Delage, le type DE. C'est une voiture bien née, avec ses quatre roues freinées et sa boîte de vitesses à 4 rapports + MA accolée au moteur, elle a tout des grandes voitures !

En 1923, on la verra même au départ de la première édition des 24 heures du Mans. Mais dès le 8 août

Ce beau Torpedo 4 places fut

acquis par Monsieur Cocheteux en 1984, restauré quelques années auparavant. Il se trouve quasiment dans le même état qu'à cette date : la sellerie et les boiseries sont superbes. La mécanique est tournante mais nécessite une remise en route. Il s'agit d'un 4-cylindres en ligne de 2 120 cm³ d'une puissance de 32 CV, distribution à soupapes en tête, alimenté par un carburateur Zénith à triple diffuseur. La direction est positionnée à gauche, ce qui est plutôt rare, la plupart des Delage ont la direction à droite mais en fait c'était au choix du client. Elle est équipée de deux pare-brises rabattables et d'une capote en parfait état.

La voiture a été achetée à Mr Delage qui la possédait depuis 1974. Elle a également remporté de nombreuses coupes : 2^{ème} au Paris Deauville en 1984 ; 3^{ème} prix au Paris Ile de France en 1985 ; 1^{er} Prix à Dreux en 1985 ; 1^{er} Prix à Champagne sur Oise en 1986 ; 3^{ème} Prix à Feucherolles en 1986 ; 1^{er} prix à Enghien en 1988 ; 1^{er} Prix à Chanteloup en 1991 ; 1^{er} Prix à Rambouillet en 1991...

Elle a également tourné dans le film de Jean Galmot « L'Aventurier ».







N° 202

1932 CHRYSLER

Type : Eight

N° de série 7803694

Carrosserie : Cabriolet par De Villars

Moteur à 8 cylindres en ligne

Puissance fiscale : 36 cv

Carte grise française

Immatriculation : 7532 VA 75

120 000 / 160 000 €

Depuis la fondation de la firme en 1923, chaque modèle nouveau de Chrysler créa une véritable sensation, influençant très sensiblement l'ensemble de la construction américaine, sinon mondiale. Chrysler fut par excellence, de 1923 à 1930, le champion de la six-cylindres rapide, silencieuse, souple, puissante, freinant bien grâce grâce à ses freins hydrauliques et de surcroît, d'une extrême élégance. Le modèle Imperial naquit du succès même de la firme, au moment où, en 1926, la clientèle désira une « super-Chrysler ». La réponse vint avec le modèle « 80 », dont le règne dura

jusqu'en 1930. Puis, Chrysler aborda le domaine du 8-cylindres avec deux modèles de même technique mais de puissances différentes : le type « 8 », 5 litres de 100 CV et le type « Imperial » de 6,3 litres et de 125 CV. Ces voitures remarquablement construites étaient d'une grande beauté classique, équipées d'un très long capot, un radiateur en coupe-vent et d'un petit pare-brise. L'Imperial fut souvent habillée de carrosseries magnifiques signées par Locke, Le Baron ou Dietrich et enfin, pour une seule et unique privilégiée, De Villars. Frank Jay Gould, milliardaire



américain, décide en 1925 de créer une petite entreprise de carrosserie pour les voitures de ses compatriotes résidant en France. Il nomme son gendre Roland De Graffenreid De Villars comme responsable qui donna son nom à l'entreprise. Charles Guignedoux en fut rapidement le directeur.

La production de la société fut limitée, pratiquement toujours des pièces uniques, et privilégia les longs châssis de prestige appréciés de la clientèle fortunée : Delage, Hispano-Suiza, Minerva, Renault.

Auteur de quelques chefs d'œuvre de la carrosserie française la petite entreprise ne survécut pas après la seconde guerre mondiale, les locaux furent repris en 1945 par Jean DANINOS qui créa Facel Vega. Monsieur Cocheteux fit l'acquisition

de ce modèle unique en 1991 à Monsieur Pierre Sangusko, membre d'une grande famille de la noblesse princière Polonaise. A son volant et accompagné de son épouse, ils participent à de nombreux concours d'élégance et expositions. Voici quelques lignes de son palmarès :

- 1992 Enghien, Villennes, Mantes-la-Jolie : 1er prix
- 1995 Andresy : 1er prix
- 2000 Vésinet : 1er prix

Actuellement en très bon état de conservation, ce magnifique cabriolet 4 places à la ligne sportive et élégante possède bien ses attributs typiques du carrossier De Villars : les ornements de pare-brise en losanges et le petit pare-brise ne laissent aucun doute. Monsieur Cocheteux roulait régulièrement avec sa Chrysler et l'entretenait soigneusement. Elle est

équipée de 6 pneus quasi-neufs d'une sellerie en très bel état ainsi que sa capote. La mécanique est tournante mais nécessite une révision. Les vitesses passent correctement et le freinage semble correct. Un réglage de dureté des amortisseurs à friction est toujours présent et fonctionnel, actionné par deux grosses mollettes du côté gauche en bas du tableau de bord ; une innovation pour l'époque. Il est très rare de trouver une voiture américaine carrossée par un carrossier français, cette Imperial Custom fait figure d'exception !







N° 203

c1935 AUBURN
Type 851 SC
N° de série : 33195F
Erreur sur la carte grise n° 3087L
Moteur N° GH 4437
Puissance fiscale : 38 cv
Erreur sur la carte grise : 18 cv
Carte grise française
Immatriculation : 277 FKS 75

120 000 / 150 000 €

Cette automobile Auburn est sortie d'usine vers 1935. Il s'agit d'un Cabriolet 851 Supercharged.

La firme Auburn fut fondée en 1900 et elle est devenue indissociable avec les Cord et les Duesenberg car ces



trois types de voitures furent réputées surtout pour leur luxe et elles étaient les plus grandes concurrentes des Cadillac et des Packard. Errett Lobban Cord, jeune manager ambitieux et bouillonnant d'idées, devint président et propriétaire de la firme Auburn en 1926.



À partir de ce moment, les Auburn devinrent des voitures nées directement de l'imagination de Errett L.Cord, en correspondant exactement à ses propres souhaits. Les carrosseries les plus en vogue étaient les Cabriolet, Phaeton et Speedster. Les Auburn partageaient avec Cord et Duesenberg le caractère sportif et l'élégance des carrosseries. Les Auburn 8 cylindres furent fabriquées à 28 000 exemplaires. Les magnifiques Auburn "Supercharged" furent le chant du cygne de la marque et 500 exemplaires seulement furent fabriqués de 1934 à 1936. Ce qui en fait un modèle recherché aujourd'hui par les collectionneurs. Cette automobile possède un pare-brise rabattable. Son moteur est le traditionnel 8 cylindres en ligne avec culasse Lycoming de 280 ci. Elle possède un compresseur centrifuge « Schwitzer-Cummins » et l'alimentation se fait par un carburateur Stomberg. La culasse est en aluminium. Les



freins sont à tambours à commande hydraulique. Le pont est démultiplié pour 2 x 3 vitesses avant et une marche arrière. Son extraordinaire tableau de bord a encore sa radio d'origine en état de marche. La peinture est de couleur ivoire et sa sellerie est en cuir gold. Mr Cocheteux l'a acheté lors d'une vente aux enchères le 2 juin 1985. Elle avait été restaurée en 1979 et avait obtenu le 1er prix au concours d'élégance de la Coupe de l'Age d'Or de Monthléry. Depuis, elle s'est illustrée en remportant plus de 15 prix et a également tourné dans le film de Claude Lelouch « Itinéraire d'un enfant gâté » avec Belmondo et dans « La Rumba » de Roger Hanin.







N° 204

1951 JAGUAR
Type Mark V
Châssis n° 647505
Moteur n° Z3992 de 3.5 L
Carrosserie : Cabriolet n° SH 9249
Puissance fiscale : 20 cv
Carte grise française
Immatriculation : 902 GBL 75

60 000 / 80 000 €



Cette automobile a été achetée par Mr Cocheteux à Fontainebleau lors d'une vente aux enchères de Maitre Osenat le 19 octobre 1986.

Premier nouveau modèle après la seconde guerre mondiale, la Jaguar Mk V représente le renouveau de la marque fondée par William Lyons. C'est l'ingénieur Heynes qui mettra au point le nouveau et très rigide châssis avec des roues indépendantes à l'avant et un freinage à commande hydraulique.

La suspension avant est assurée par des barres de torsion. Le moteur reste le 3,5 litres à soupapes en tête

qui a fait ses preuves depuis la fin 37. Au salon d'Earls Court 1948, W.Lyons dévoila 2 nouveautés : l'incroyable roadster XK 120 et la berline Mk V. C'est la fin de la Mk IV avec son essieu rigide. Pour faire plaisir aux américains, le premier marché visé, la Mk V est la première Jaguar avec l'XK 120 à être disponible en conduite à gauche.

Cette Mark V est le cabriolet trois positions et le poste de conduite est situé à gauche.

Cet exemplaire, le 5ème sur 577 fabriqués. Bien que sans doute sorti de l'usine fin 1949, son



titre de circulation indique 1951. Ce « DropHead Coupe » présente un très bel intérieur en cuir beige avec les moquettes assorties. Les boiseries intérieures vernies sont en bon état et, le tableau de bord est complet.

La capote en alpaga est bien sûr doublée.

Ouverte c'est un vrai cabriolet, en Mylord, c'est la position type concours d'élégance et fermé c'est une conduite intérieure.

Il est clair que l'on se trouve en présence d'une voiture luxueuse, équivalente à une belle Delahaye 135 qui propose un moteur identique sur le papier ainsi qu'une suspension indépendante à l'avant.

Ses qualités sont la souplesse du moteur qui reprend en 4e dès 700 tr/mn et son grand confort qui permet de longs voyages dans d'excellentes conditions.

Elle a également remporté de nombreux prix.







N° 205

1933 RENAULT

Type KZ11

Châssis n° 617537

Carrosserie : Taxi G7

Moteur à 4 cylindres

Puissance fiscale : 11 cv

Carte grise française

Immatriculation : 628 JEB 75

15 000 / 20 000 €

C'est en avril 1933 que la Compagnie G7 lance dans les rues de Paris un nouveau taxi qui sera exploité dans la capitale jusqu'en 1950, et qui reste dans la mémoire des parisiens comme l'archétype du taxi.

La Compagnie française des Automobiles de Place (Autoplace) plus connue sous le nom de G7, et dont Renault était actionnaire avait commandé 1 878 exemplaires de ce célèbre modèle construit sur châssis Vivaquatre, 3ème série, type K II.

La Compagnie générale des voitures, la G3 et la Métropole, la G2 en commandèrent aussi ; d'autres furent achetées par des artisans et des



exploitants de villes en province ou à l'étranger, ce qui fait que l'on estime à 2 400 le nombre de ces voitures produites par Renault.

Le compartiment voyageur comporte

une banquette à 2/3 places, et 2 strapontins en vis-à-vis. Ce compartiment était équipé d'un toit ouvrant : il était habillé d'un velours gratté or très caractéristique, séparé par un panneau et des glaces coulissantes du compartiment chauffeur. Celui-ci comportait le siège du conducteur et un strapontin : la porte se repliait pour pouvoir rouler ouverte et transporter des colis encombrants.





N° 206

1971 ALFA ROMEO
Type Giulia 1750 GT Veloce
Châssis n° 1391096
Carrosserie : coupé Bertone
Moteur à 4 cylindres en ligne
Puissance fiscale : 10 cv
Carte grise française
Immatriculation : 165 HYB 75

20 000 / 30 000 €

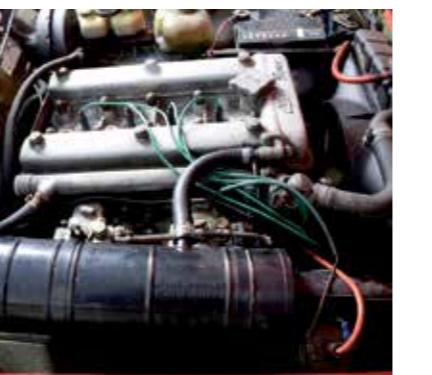
Cette automobile a été achetée en 1990 par Mr Cocheteux. En 1971 son 1er propriétaire, grand voyageur effectua le trajet de Paris à Marbella, puis Genève, Bretagne, Grenoble...

En remplacement du coupé Giulietta Sprint qui a assuré le renouveau d'Alfa Romeo dans le segment des coupés sportifs, la firme milanaise frappe un grand coup en 1963 avec la présentation de la Giulia GT. Son dessin affirmé et équilibré revient à un jeune designer, Giorgetto Giugiaro, travaillant alors à la Carrozzeria Bertone, ce qui vaudra d'ailleurs à l'auto le surnom de "coupé Bertone". Tout au long de sa carrière, le coupé

Giulia connaîtra le succès, tant sur le plan commercial, qu'en compétition où les versions GTA (en 1300 et 1600) remporteront de nombreux titres. La version 1750 cm³ (Tipo 105.44) apparaît en 1967. Le moteur est hérité de la Berlina et entraîne ce joli coupé à plus de 190 km/h. De nombreuses améliorations sont effectuées à l'occasion de la sortie de ce modèle: le circuit de freinage est doublé, les sièges et le volant sont modifiés. Pour beaucoup il s'agit de la meilleure version du "coupé Bertone" avec son tableau de bord sobre et classique et un moteur toujours prêt à monter dans les tours. On verra même courir des 1750 GT Veloce aux 9 heures de

Kyalami en 1969 ou au Grand Prix de Printemps de Pologne en 1971.

Ce modèle est un coupé Bertone 1750 GT Veloce de Mai 1971 dans son coloris « Rosso Alfa » d'époque. La carrosserie est en bon état, restaurée il y a quelques années. L'intérieur a conservé sa stricte configuration d'origine.





N° 207

1903 CLEMENT
Voiturette type B n° 941
Moteur n° 168
A immatriculer en collection

40 000 / 60 000 €



Il est fort de constater que lorsque les collectionneurs ont déjà acquis de nombreuses « classiques », ils se mettent à remonter dans le temps et à acquérir une culture automobile. Pourquoi ? Imaginez la durée et l'atrocité de la Grande Guerre environ dix millions de civils et militaires sont morts et environ vingt millions ont été blessés, des dégâts colossaux.

21 ans plus tard, la seconde guerre mondiale le conflit armé le plus vaste que l'humanité ait connu. La somme des dégâts matériels n'a jamais pu être chiffrée de façon sûre, mais il est certain qu'elle dépasse les destructions cumulées de l'ensemble des conflits connus par le genre humain depuis son apparition.

« Clémentine » est une survivante ! D'où vient-elle ?

La société Adolphe Clément fut une très célèbre firme fondée lors du début de l'automobile elle avait déjà fait fortune auparavant dans la production de bicyclettes et de pneus. En 1890, Adolphe Clément devient le premier fabricant de cycles français (devant les cycles Peugeot), puis, en 1891, il acquiert la licence de fabrication du pneumatique Dunlop

Cette automobile Clément, baptisée « Clémentine » par sa famille représente aujourd'hui le « grâle » de ces collectionneurs.

Imaginez la durée et l'atrocité de la Grande Guerre environ dix millions de civils et militaires sont morts et environ vingt millions ont été blessés, des dégâts colossaux.



et le fabrique dans un nouvel atelier quai Michelet à Levallois Perret. La première fabrique d'automobiles, dans laquelle Adolphe Clément eut des intérêts, fut Gladiator et les premières voitures produites par cette firme eurent pour nom Clément-Gladiator ou Clément tout court. En 1899, deux voitures différentes portèrent le nom de Clément. L'une était une petite voiturette équipée d'un moteur De Dion de 2.25 CV monté à l'arrière et entraînant l'essieu arrière. L'autre modèle était la Clément-Panhard, conçue par le commandant Krebs de la société Panhard-Levassor (société dont Adolphe Clément était directeur) mais Panhard ne fabriqua pas.

Fin 1901, Clément fabriqua des voiturettes à moteur à l'avant, conçues par Marius Barbarou ; elles étaient équipées d'un moteur monocylindre de 7 CV, ou bicylindre de 12 CV, avec entraînement par arbre. En 1903, la gamme comprenait des voitures de 9, 12 et 16 CV, les deux dernières étant des 4 cylindres avec soupapes d'admission mécanique. Après 1903, les voitures qu'il construisit dans son usine de Mézières s'appelèrent Clément-Bayard. A cette époque, les Clément et les Gladiator étaient fabriquées dans la même usine. En octobre 1903, Adolphe Clément quitta le groupe Clément-Gladiator et ne donna plus à ses voitures le nom de Clément qu'il changea pour Clément-Bayard

en l'honneur du chevalier Bayard, un héros du XVI^e siècle qui, en 1521, avait sauvé la ville de Mézières.

Mais revenons à Clémentine, un modèle exceptionnel d'authenticité. Son châssis (en bois !) est dans un état parfait, ses roues d'origine également. Son moteur d'origine est complet, bien que son carburateur soit un peu plus moderne. Mais rassurez-vous son carburateur « Bayard » d'origine a été retrouvé dans les dépendances de la propriété du Gers, qu'elle n'a jamais quitté.

Il est très émouvant de découvrir un chef d'œuvre de l'automobile. Clémentine est une authentique œuvre d'art à admirer autant qu'un tableau de maître !







N° 208

c1920 DFP TYPE A2000 TORPEDO
Châssis n° 4288
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

Fondée en 1906 par Auguste Doriot, ingénieur chez Peugeot, et Ludovic Flandrin, venant de chez Clément-Bayard, la firme DF et Cie s'implante à Courbevoie en vue de produire des petites voitures monocylindres 1.1 litre dans une période de croissance de l'automobile. Rejoint en 1908 par

les frères Alexandre et Jules-René Parant, qui apportent de nouveaux capitaux, la firme devient DFP : Doriot Flandrin Parant.

En 1919, la Série 2000 est reconduite, avec trois modèles, 7 CV (1,1 litre), 10 CV (1,6 litre) et 12 CV (2 litres). Ces voitures ne disposent plus des moteurs DFP. La marque a fait appel à des motoristes extérieurs pour ses mécaniques. Ainsi, la 2000 7 CV et la 2000 12 CV disposent de moteurs Alto, alors que la 2000 10 CV dispose d'un moteur Sergeant (puis American). Le modèle appartenant à Mr Migeon depuis 1955 est une 10 CV Torpedo 4 places en état d'origine. Cette DFP

n'a jamais connu de restauration et se trouve en bel état de conservation. Les boiseries sont complètes et peu abîmées, la capote d'origine est toujours là aussi. Le moteur, qui n'est pas bloqué, est complet mais nécessite une remise en route. Cette DFP donne une impression de mise en pause du temps, sa conservation est émouvante. Un joli livret d'époque DFP adressé au client sera donné avec la voiture.



**N° 209**

1936 GEORGES IRAT ROADSTER
TYPE MN
Châssis n° 1042
Carte grise française

20 000 / 30 000 €

La Société des automobiles Georges Irat a été créée en 1921 par Georges Irat sur la base d'une autre marque, basée à Chatou et qu'il avait rachetée, Majola.

Après avoir fabriqué depuis le début des années 20 des modèles haut de

gamme, équipés de moteurs 2 litres de sa conception puis de moteurs américains 6 ou 8 cylindres, Georges Irat se lance dans la fabrication d'une voiture de sport légère.

Elle est disponible en 2 carrosseries, cabriolet ou roadster. Ce dernier bénéficie d'une ligne plus agréable et remportera plus de succès. La mécanique fait appel à un moteur RUBY et à une (rare pour l'époque) transmission au roues avant. Cette architecture donnait à cette voiture une tenue de route et une agilité exceptionnelle permettant de compenser la faible puissance du moteur. Comme pour beaucoup de

marques Françaises la deuxième guerre mondiale marquera la fin des activités automobiles de Georges Irat. Le beau Roadster MN présenté fut vendu à son actuel propriétaire sous le marteau de Maître Osenat en Juin 2001. Il avait été restauré en 1998 et se trouve aujourd'hui toujours en très bel état général. Son intérieur, tableau de bord et volant, se présente dans sa configuration d'origine, sa sellerie est en bon état. Son actuel propriétaire nous a indiqué qu'il avait refait le moteur il y a quelques années.





Benoist sur une Salmson AL 3 GSS

N° 210

1922 Salmson AL3 GSS Course
Châssis, moteur, boîte à vitesses,
pont : n°463
4 cylindres en ligne - 2ACT
1090 cm3 : 62 x 90
Poids : 350 kg
Pneus : 710 x 90
Carte grise française

150 000 / 200 000 €



TRIUMPH fabriquait des vélos, NSU des machines à coudre, PEUGEOT des moulins à café, Henry MORGAN dessinait des locomotives à vapeur... Emile SALMSON a commencé par fabriquer des moteurs à gaz, des pompes, puis des moteurs d'avion pendant la 1ère guerre mais mourut en 1917.

Ses fils abandonnent ce qui est à l'époque une société florissante. Les actionnaires décident alors de convertir une partie des usines, qui vont forcément ralentir du fait de la fin de la guerre, à la construction d'automobiles.

SALMSON commence prudemment et par l'intermédiaire d'André

LOMBARD, acquiert la licence de fabrication de cycles-cars anglais GN (Godfrey-Nash) avant d'investir dans la conception et la fabrication d'un modèle 100% de la marque.

Les cycles-cars sont l'émanation logique des avions : construction légère, moteur performant, confort spartiate. Ils sont le symbole de la liberté retrouvée et de la joie de vivre. Ils bénéficient d'une fiscalité avantageuse mais ils doivent peser moins de 350kg à vide, n'avoir que 2 places et leur moteur ne doit pas excéder 1100 cm3.

Des moteurs légers et puissants : SALMSON sait faire ! L'ingénieur Emile PETIT, embauché à cette occasion a



des idées géniales.

Premiers modèles SALMSON : les AL3 (AL pour André Lombard) qui sont des cycles-cars, et les VAL3 des voiturettes dont la réglementation est différente. Ils sont motorisés par des moteurs à monocylindre car la même came commande la soupape d'échappement et celle d'admission par l'intermédiaire de ressorts.

Les AL sont des voitures de série. Affublées du suffixe GS, ce sont des « Grand Sport » à la puissance augmentée grâce à une distribution par 2 ACT et boîte à 3 rapports accessibles aux clients sportifs. Les GSS « Grand Sport Spécial » sont réservées aux vrais pilotes avec boîte à 4 vitesses.

En 1921 en course, les SALMSON utilisaient la base GN dont elles étaient issues mais en 1922, changement de programme avec des AL3 GSS modifiées : moteur maison à 2 ACT (Arbre à Cames en Tête), suspension à ressort semi elliptique à l'avant, semi cantilever à l'arrière, carrosserie de forme torpille...

Le modèle AL3 GSS modifié « course » se couvre de gloire grâce notamment à Robert BENOIST, pilote d'aviation durant la Grande Guerre, puis pilote de course. Il remporte avec ce type de voiture en 1922, les 200 Miles de

Brooklands, le Grand Prix de l'Union Motocycliste de France au Mans ... Les succès s'enchainent : Trophée ARMANGUE à Tarragone, Côte de Gaillon, GP de Boulogne...

La voiture AL3 GSS, carrossée « course » que nous présentons, réapparaît en janvier 1965 au musée du Mans qui la conserve sans y avoir touché jusqu'en 1992. Un document du conservateur attestant cette provenance est présent dans le dossier.

En 1994, l'actuel propriétaire tombe alors en extase devant l'ensemble châssis complet et mécanique en place mais sans la carrosserie. Pendant plusieurs années il est en quête d'informations et de pièces dans le but de revenir à la version « course » des AL3 GSS dont sa dernière acquisition possède bien toutes les spécificités de celles qui ont couru en 1922. (Boîte 4 sur paliers bronze 1ère génération, embrayage à cône à carré d'entraînement, petits tambours de freins, volant amovible pour permettre l'accès au pilote et au mécanicien).

Sur ce modèle il y a des freins avant qui n'avaient pas été montés sur les voitures qui ont participé au GP de Boulogne en juillet, de l'UMF en septembre 1922 remporté par R. BENOIST. Les freins avant

apparaissent plus tard dans la saison lors du Trophée ARMANGUE courut en octobre 1922 en Espagne. A noter que les AL3 GSS en fonction des courses disputées étaient munis ou non de l'essieu freiné avant. Cela pouvait être un poids mort pénalisant ! Son châssis, du type « bouteille » est plus large à l'arrière qu'à l'avant pour loger le pont et abaisser les sièges du pilote et du mécanicien. Le type de montage des lames de ressort semi-cantilever arrière rappelle celui utilisé sur les « GP San Sebastian 1926 » permettant ainsi d'abaisser l'ensemble.

La carrosserie a été refabriquée en respectant à la perfection la forme obus de l'époque sans oublier les 2 repères têtes sur la pointe arrière. En 1922 la première série des 4 carrosseries produites possédaient seulement deux écopées sur l'avant des panneaux du capot moteur pour améliorer le refroidissement. Cette automobile est conforme à ce premier modèle ayant couru le GP de Boulogne en juillet 1922.

Très rapidement ce type fut modifié en ajoutant des ouïes de ventilation afin d'améliorer le refroidissement, y compris celui de l'habitacle.

La grille pare pierre basculante, pour protéger le pilote, est en



Grand Prix de Boulogne 1922



Grand Prix de Montargis 1922

position « relevée » sur nos photos mais elle peut être rabattue comme sur la photo d'époque.

Notons que sur cette automobile, les arbres à cames ont les « bonnes » caractéristiques d'« avance » et de « retard », ces données n'ont rien à voir avec les moteurs GSS classiques qui étaient de 10° et 35°. Avec une avance à l'allumage de 40°, et des pistons très bombés, les performances sont au rendez-vous. Le bloc moteur a été ressoudé mais aucune séquelle décelable, il marche formidablement bien. Les 2 carburateurs en bronze sont dotés de filtre à air amovibles, (par prudence).

Magnéto SEV. 2 phares avant, feux arrière doté d'un feu stop, ainsi qu'un ventilateur électrique ont été ajoutés pour permettre une utilisation urbaine et nocturne.

Graissage sous pression des arbres à cames par une « araignée » est bien celui d'époque. A noter que le palier

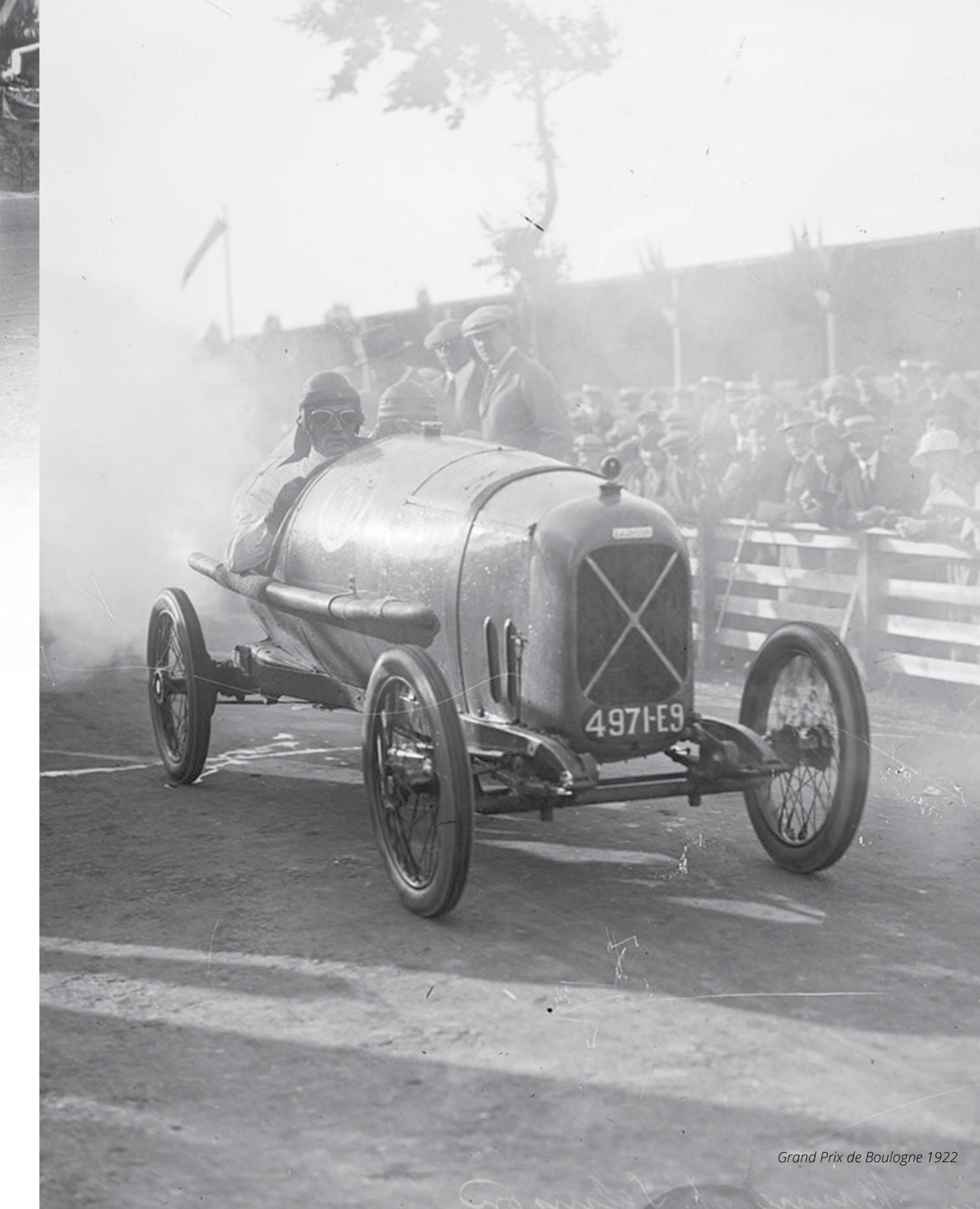
avant du vilebrequin est lubrifié aussi sous pression grâce à une tubulure interne supplémentaire qu'on ne retrouve pas sur les autres moteurs AL3 GSS. Les pignons de distribution sont eux aussi lubrifiés, c'était le point faible principal de ce moteur. Peut-être que cette amélioration avait été apportée pour favoriser la fiabilité en vue de courses d'endurance.

Sachant que des AL3 GSS ont couru les 24 Heures du Mans en 1923, 1925 et 1926 il n'est pas impossible que ce moteur avec cette spécificité de lubrification provienne de la série spéciale préparée pour cette course. Le vilebrequin est un « 2 paliers », embrayage à cône avec entraînement par carré. Le rapport de pont est 12/48. L'usine adopta en course un pont 12/45 afin de « tirer » plus long. Pour avoir essayée cette voiture nous pouvons certifier que la vitesse de 107 km/h a été atteinte (relevée grâce à un compteur moderne) sans

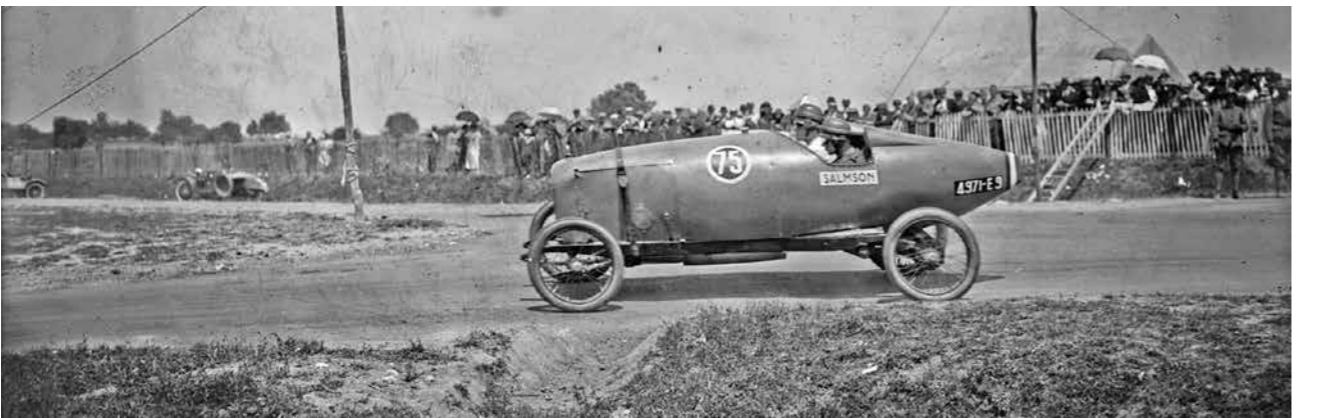
angoisse. Son propriétaire a déjà atteint les 132 km/h. Attention tout de même à tenir compte de longues distances de freinage, et encore cette automobile a des freins à l'avant !

Côté performance cette voiture a eu le privilège de participer à la rétrospective des 110 ans de Gaillon en Normandie en 2009 avec le numéro 1, aux côtés d'une AC 1500 cm3. Les performances de l'époque ont été reproduites, SALMON est toujours devant.

Pour finir relatons l'entrevue du propriétaire avec la petite fille de Robert BENOIST en 2009. L'émotion était à son comble et les larmes de joie se mêlaient aux bulles de champagne. Robert BENOIST après d'innombrables succès en course a été un extraordinaire résistant jusqu'à sa capture par les allemands en 1944. Il n'est jamais revenu de Buchenwald. (H.PLUTON)



Grand Prix de Boulogne 1922



**N° 211****1940 BMW 326 CABRIOLET 2 PORTES**

Châssis n° 115782

Ex Mme Boris Vian

Carte grise française

85 000 / 100 000 €

Introduite au Salon de Berlin en février 1936 et d'une esthétique remarquablement moderne, la 326 arbore la fameuse calandre « haricots » ou « naseaux ». Au fil des décennies, le design évoluera et demeure jusqu'à ce jour le trait caractéristique

d'identification de la marque. La BMW 326 était proposée en 3 versions de carrosserie, limousine à 4 portes, cabriolet à 2 portes et cabriolet à 4 portes. Avec ses performances, ses qualités et son design moderne, il est guère étonnant que la 326 ait rencontré un tel succès, 15 936 exemplaires ayant vu le jour jusqu'en 1941, date de l'arrêt de la production.

La BMW 326 présentée est un cabriolet 2 portes en bon état général. Cette voiture possède une histoire intéressante puisqu'elle a appartenu à la femme de Boris Vian, Ursula Kubler Vian, qui la conservera de 1958 à 1987. Elle change ensuite de main





N° 212

1962 MGA 1600 MK2 DE LUXE
300 exemplaires
Châssis n° GHNL2108626
Carte grise française

37 000 / 45 000 €

Vous cherchez la rareté, cette automobile est pour vous !
"Digne héritière de la série T produite en 1937, la MGA connaît ses heures de gloire entre 1955 et 1962. Cette voiture a fait de la firme d'Abington le leader mondial du marché de la voiture de sport. Le modèle présenté est une rarissime «Deluxe» produite à

seulement 300 exemplaires. En effet suite à la variante MGA «twin cam» animée par un 4 cylindres double arbre à cames en tête réalisé à 1588 cm3, trop fragile et délicat à régler, la firme décide d'équiper ses dernières «twin cam» d'un moteur classique de la 1600 mk2. Comme la «twin cam», la «De luxe» est reconnaissable à ses jantes Dunlop ajourées, ses 4 freins à disques (très utile) et ses suspensions renforcées. Cette automobile présente une sellerie rouge proche du neuf. L'essai que nous avons effectué, nous a permis de profiter de la sonorité du 4 cylindres bicarburateurs et le plaisir de conduite en raviront plus d'un; le charme anglais par excellence!

Appartenant à son actuel propriétaire depuis 2013, celui-ci l'a généreusement entretenue et fiabilisée, les factures accompagnent son dossier : révision moteur, compteur refait et passé en km/h, radiateur refait... Elle possède son certificat de « British Motor Industry Heritage Trust » attestant de qu'il s'agit d'une authentique De luxe. C'est très certainement la MG A la plus rare, alliant la sécurité des 4 freins à disques avec la fiabilité du 1600cm3 de la MK II. Superbe association de cuir rouge et d'une belle peinture de couleur gris souris couplée à la sonorité d'une ligne inox, cette MG A Deluxe fait tourner plus d'une tête !



**N° 213**

1930 MG M
Châssis n° 2M359
2 modèles en France
Carte grise de collection

28 000 / 33 000 €

La MG M est un véhicule produit par la marque Morris Garage de 1929 à 1932. C'est la première Midget de MG et seulement 3235 ont été construites. Il en resterait à peine 350 dans le monde et seulement deux en France.

Il s'agit d'une caisse en bois habillée d'un tissu synthétique, les ailes et le capot sont peints. Très légère, elle ne pèse que 508 kg et le 4-cylindre de 847 cm³ à arbre à cames en tête, boîte 3 vitesses, la propulse à 80 km/h. Le modèle présenté est de 1930, il possède un arbre à cames 12/12 Race amenant sa puissance à 27 cv à 4 500 t/min. Il s'agit d'un modèle extrêmement rare puisque c'est la dernière MG à « cul pointu ». Fiable et entretenue, cette « petite » MG M procure de vraies sensations à son volant, vive et vivante ! Un dossier complet de la restauration accompagne la voiture.



**N° 214**

1961 TRIUMPH TR3 A
Châssis n° TS70697L
Carte grise de collection

30 000 /40 000 €

La Triumph TR3 est l'un des modèles incontournables de la période fin 50/début 60. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, elle sait tout faire, elle peut tout vivre! Le plaisir recueilli est entier et total, la joie est au rendez-vous. Fiable et

robuste, on dit de son moteur: «c'est un vrai tracteur increvable»!

Achetée en 2002 par son actuel propriétaire la TR3 A, de couleurs British Racing Green, que nous proposons à la vente a reçu une sellerie neuve en cuir pleine fleur noir de qualité ainsi que les moquettes et la capote qui n'a jamais été montée sur ses arceaux.

Le moteur a été conditionné avec une culasse acceptant l'essence sans-plomb (frettage et rectification des sièges de soupapes, remplacement des guides de soupapes, et soupapes). L'allumage, le faisceau et l'alternateur ont été révisés. Un kit d'amortisseurs télescopiques a été monté à l'arrière, transformant la tenue de route de la voiture. Quant au freinage il a reçu

un kit avec servo-frein, très agréable d'utilisation. Cette TR3 A est équipée de roues fils chromées et d'un échappement inox !





N° 215

1939 SIMCA 5 FOURGONNETTE
Châssis n° 044725
Carte grise de collection

4 000 / 6 000 €

La rareté est encore représentée avec cette très belle Simca fourgonnette. Un objet publicitaire envoyé aujourd'hui ! La Simca 5 est une automobile franco-italienne conçue par Fiat et produite par les constructeurs Simca et Fiat de 1936 à 1949. Commercialisée sous le nom de Fiat 500 Topolino A (petite souris, et aussi nom de Mickey, en italien) en Italie. Elle est présentée la première fois à Nanterre dans la première usine Simca, le 10 mars 1936, trois mois avant la version italienne et produite à 46 472 exemplaires avec :

- roues avant indépendantes ;
- boîte de vitesses à quatre rapports ;
- freins hydrauliques à tambours sur les quatre roues
- batterie de 12 volts.
- moteur 4-cylindres de 570 cm3

L'exemplaire présenté fut restauré il y a quelques années et apparaît très propre en carrosserie et sellerie. La mécanique est correcte et tournante, une Topolino Fourgonnette en bel état général.



N° 216

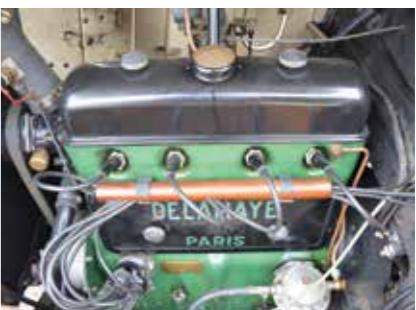
c1938 DELAHAYE 134 BERLINE
Châssis n° 45304
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La Delahaye 134, propulsée par un 4-cylindres de 2 150 cm3 développant 67 cv, est une voiture rapide et très confortable, proposée en coach ou en berline. C'est en 1894 qu'Emile Delahaye créa la marque automobile qui porte son nom. La firme de la rue du Banquier dut attendre le milieu des années 30

pour connaître ses plus belles heures. En effet, les automobiles Delahaye étaient déjà connues et reconnues, mais elles n'avaient pas encore acquis le prestige de certaines rivales.

Le modèle présenté est une berline 4 portes en superbe état. La mécanique est tournante et fiable puisque cette voiture participe régulièrement à des sorties d'anciennes. La carrosserie est globalement saine et la peinture n'a que peu de défauts. Son intérieur est splendide car il a été refait il y quelques années. Les boiseries vernies sont comme neuves. Elle appartient à son propriétaire depuis 32 ans !





N° 217

1947 PEUGEOT 202 UH Canadienne
par AGATHON
Numéro de série 624207
A immatriculer en collection

4 000 / 6 000 €

Les 202, 302 et 402 sont reconnaissables par leurs deux projecteurs rapprochés derrière la calandre. La 402 camionnette présentée à la vente est à restaurer. Elle est en état général correct et semble être une bonne base de restauration. Ses boiseries d'origine sont complètes. Une Peugeot 202 camionnette similaire a servi pour le tournage des films «Monsieur Batignole» et «La Grande Vadrouille».



N° 219

1956 RENAULT FREGATE COUPE
CHAPRON
Châssis n° 2418230
Carte grise française

16 000 / 21 000 €

Chapron était encore un carrossier français qui avait le vent en poupe dans les années 50. Dès 1953, il se pencha sur le cas de la Frégate, qu'il transforma en un élégant coupé. Produit de 1953 à 1958, il se déclina au long de sa carrière en 3 séries, qui se différenciaient par des détails esthétiques, en particulier le traitement des ailes arrières. La Frégate coupé était réservée à une élite puisque seulement une soixantaine d'exemplaires seront construits.

Le modèle présenté dans son état «sortie de grange» est du 6 mars 1956. Elle fut rachetée par son deuxième propriétaire le 11 août 1967. Celui-ci glisse sur une plaque de verglas peu de temps après et l'abîme à plusieurs endroits. Un de



N° 218

1958 PEUGEOT 203 BERLINE
Châssis n° 1876159
Carte grise française

6 000 / 8 000 €

Cette très belle Peugeot 203 a connu une restauration totale début des années 90, effectuée par son ancien propriétaire. Celui-ci la conserve 4 ans et la vend à son actuel propriétaire en 1995. La voiture roule très peu pendant toutes ces années, son état de conservation le montre. Elle a toujours dormi en garage chauffé. N'ayant pas tourné depuis plusieurs années, son futur acquéreur devra envisager une révision de remise en route. La peinture avait été réalisée dans les règles de l'art pendant sa restauration et ne possède que de petits défauts. Des pièces de carrosserie (portes..) seront fournies avec la voiture.

modèle similaire

ses amis carrossiers a redressé les tôles, mis en apprêt mais n'a pas terminé le travail de mise en peinture et de remontage.

La voiture a été remisée dans la grange de la maison familiale pendant presque 50 ans, et le moteur a été démarré une fois par an pendant les

vacances. La famille n'a pas pu venir la démarrer durant les 4 dernières années.

Nous vous proposons un modèle très rare puisque à peine 5 ou 6 exemplaires sont recensés à ce jour, sur la soixantaine produite par la carrosserie Chapron.





N° 220

1957 MG A ROADSTER
Châssis n° 15706
Carte grise française

25 000 / 30 000 €

Cette automobile est considérée par beaucoup d'amateurs comme le plus beau train arrière de l'automobile !

La MG A fait une entrée en la matière que beaucoup de modèles peuvent lui envier. C'est en effet deux barquettes MG qui coururent au Mans en 1955 qui annoncèrent la ligne de la nouvelle A, sur le point de débarquer dans les concessions de la marque à l'octogone. L'ingénieur Albert Sydney Evener est l'auteur de ses lignes qui

remportèrent tous les suffrages, notamment outre-Atlantique. Sur 101 081 exemplaires produits en 7 ans, la MG A sera en effet le roadster Britannique au plus grand pourcentage d'export puisque seules 5869 furent vendues au Royaume-Uni.

L'exemplaire présenté arbore une très belle robe «primerose yellow», coloris d'époque « qui lui va comme un gant ». Il s'agit d'un modèle 1500 cm3 équipé d'une boîte de vitesse 5 rapports qui lui apporte un confort de conduite non-négligeable. Restaurée il y a quelques années, cette MG A possède une mécanique fiable, entretenue dans la région depuis 2 ans, sans jeu dans les trains roulant. Un plaisir de conduite !





N° 221

1967 PORSCHE 912 TARGA
Châssis n° 550164
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

Le retrait de la 356 et la montée en gamme de la 911 étaient un possible risque commercial pour la marque de Stuttgart qui ne souhaitait nullement se priver de la clientèle de la 356.

C'est ainsi que fut lancée la 912. Elle est équipée du quatre-cylindres de la 356, initialement en 1.6 l et à culasses et bloc en aluminium. La 912 est beaucoup plus confortable que la spartiate 356. Porsche avait parfaitement ressenti le marché et la 912 connut un grand succès de 1965 à 1969, année pendant laquelle la cylindrée atteint 1972cm3. Achetée par son actuel propriétaire en 2014, cette très belle 912 Targa que nous vous présentons a connu de nombreux travaux durant ces

dernières années pour un total d'environ 10 000 €. Ces factures figurent dans un dossier qui sera remis à l'acquéreur. La sellerie cuir est en très bon état. Le moteur et la boite de vitesse furent refaits par l'ancien propriétaire. C'est une très belle 912, facile à sortir, fiable, ayant été expertisée par le cabinet Creativ' de Dormelles.



**N° 222**

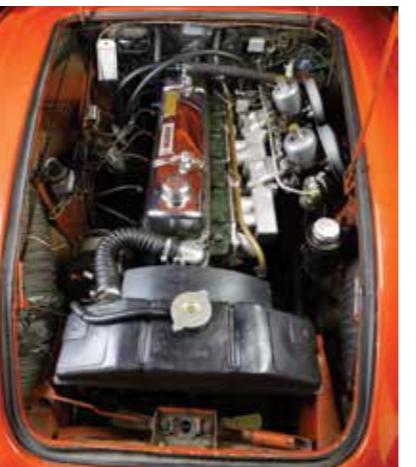
1958 AUSTIN HEALEY 100/6
Châssis n° BN4L050888
Carte grise française

40 000 / 50 000 €

En 1956 Donald Healey passe au moteur 6 cylindres (de 2,6 litres) avec un nouveau modèle baptisé Austin Healey 100-6, dont la ligne est directement inspirée de la 100 à 4

cylindres mais avec une carrosserie en réalité entièrement nouvelle (la voiture est plus grande). Au premier coup d'œil la différence vient de la calandre qui, trapézoïdale sur les 100 à 4 cylindres (sauf la 100 S), devient ovale. La 100-6 fut produite en deux modèles, la BN4 de 2+2 places à partir de 1956 et la BN6 2 places de 1958 à 1959. Notre très bel exemplaire fut acheté par son actuel propriétaire en 2006. Celui-ci a participé à de nombreux rassemblements à son volant et l'a

rigoureusement entretenue pendant ses dix dernières années. D'ailleurs le dossier de factures d'entretien retrace les travaux de 1994 jusqu'à aujourd'hui pour un total avoisinant les 17 000€. La sellerie et la capote sont comme neuves. Cette Austin Healey 100/6 est la preuve qu'une mécanique révisée régulièrement prolonge très largement l'espérance de vie de nos autos, évitant ainsi les désagréments sur le bord de la route durant les ballades estivales !



**N° 223**

1965 ALFA ROMEO GIULIA 1600 GT
Type 11503
Carte grise française

20 000 / 30 000 €

La Giulia 1600 GT fut présentée à la presse le 9 septembre 1963, quelques jours avant d'être dévoilée au public sur le salon de Francfort. Elle est reconnaissable à sa face avant

qui dispose de deux phares. La ligne intemporelle est signée de la main du célèbre Giorgetto Giugiaro, arrivé chez Bertone alors qu'il avait tout juste 21 ans ! Il succède alors à Franco Scaglione mais la petite histoire veut que ce soit en plein service militaire qu'il dessina ce coupé. Il faut dire qu'en échange de ses services, on lui offrit un régime de faveur lui permettant de laisser libre cours à ses envies artistiques.

Achetée en 1980 par son actuel propriétaire et affichant aujourd'hui

124 000 kms à son compteur, la Giulia 1600 GT proposée n'aurait parcouru que 35 000 kms depuis son achat. Entretenue avec rigueur, la mécanique est d'origine et en très bon état. Les freins ont été refaits récemment et les étriers ont été changés. Allumage et consommables sont aussi passés au garage.

Ce coupé Bertone 1600 sera livré avec ses jantes d'origine ainsi que ses tapis de sol Alfa Romeo.

**N° 224**

1976 CADILLAC ELDORADO CABRIOLET
Châssis n° 6L67S6Q106079
Carte grise de collection

20 000 / 30 000 €

Dès le début de 1968, les premières études d'une nouvelle Eldorado à traction avant sont lancées. Au terme de quatre années de production, l'Eldorado reçoit un restylage en 1975. La face avant est largement modifiée

avec la mise en place de phares rectangulaires, l'installation des feux de position et des clignotants sur le pare-choc, en dessous des phares, et une calandre au maillage plus serré. Enfin, le blason Cadillac dans sa couronne de laurier est placé sur le montant de custode. Sous le capot, le V8 de 8,2 litres est installé !

peinture présente très bien. Le moteur tourne comme une horloge. Comme à son habitude la boîte automatique ne laisse sentir aucun passage de vitesse : du velours !

Tous les accessoires sont présents et fonctionnels: vitres, capote et antenne électrique, essuie-glaces...

Des Cadillac Eldorado sont rares dans cet état, celle-ci ne décevra pas son futur acquéreur !





Cette voiture a été confié à l'émission télévisée «Vintage Mecanic» pour sa restauration.

Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) est le premier constructeur automobile Italien et a été fondé en 1899 à Turin.

La première génération de Fiat 500 a été créée par Dante GIACOSA et Antonio FESSIA à la demande de Benito MUSSOLINI et présentée au public en 1936 sous le nom de Fiat Topolino. Topolino veut dire "petite souris". D'ailleurs Walt-Disney en fera la voiture officielle de Mickey Mouse !

La Fiat 500 devait répondre au besoin de mobilité des Italiens suite au

passage de l'Italie à l'ère industrielle et à la hausse de la consommation. En effet, MUSSOLINI souhaitait proposer aux Italiens une voiture économique. La petite 500, celle à laquelle on pense aujourd'hui est la seconde génération née en 1957 sous le nom de "Nuova 500" elle est décrite par son créateur comme la voiture qui "devait devenir l'auto de ceux qui possèdent un scooter", car si l'Italie était le pays du fameux scooter dès la fin des années 1940, il allait devenir également le pays des Fiat 500 et 600 dès la décennie suivante.

Notre 500 à nous est la descendante de la Nuova.

VINTAGE MECANIC

N° 225

Fiat 500 Type 110f
Chassis n° 2982047
Carte grise française

9 000 / 12 000 €



N° 227

1972 Honda 750 FOUR K2

8 000 / 10 000 €

Honda 750 Four K2 restaurée dans Vintage Mecanic !

Si François Allain a décidé de se lancer dans la restauration d'une Honda 750 Four c'est parce qu'il sait qu'elle a été une révolution pour le monde des deux roues. Mythique et légendaire, présente dans la célèbre BD « Joe Bar Team », tous les motards la connaissent rêvent d'en conduire une.

Surnommée la Quatt'Patt avec ses 4



cylindres, 4 carburateurs, 4 temps et 4 pots d'échappements, frein à disque avant à commande hydraulique, la Honda 750 Four a révolutionné l'univers de la moto.

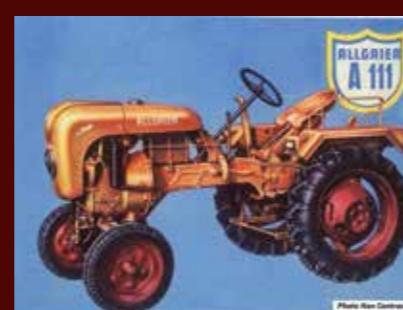
Tous les magazines spécialisés de l'époque ne tarissent pas d'éloge à son sujet évoquant bien sûr le 200km/h franchi ! Et ce n'est pas un hasard si Jean-Pierre Beltoise, Guy Marchand ou encore Jean-Paul Belmondo se sont exhibés à son guidon !



N° 226

1955 Allgaier Porsche A111
822 cm³ 12Ch

8 000 / 10 000 €



Tracteur Allgaier Porsche restauré dans Vintage Mecanic !

Si François Allain a décidé de se lancer dans la restauration d'un tracteur Allgaier Porsche c'est parce qu'il sait que ce tracteur est un véhicule de collection rempli d'histoire. Conceptualisé par les bureaux d'études de Ferdinand Porsche ce tracteur a été une révolution pour l'agriculture !

C'est en s'associant à l'entreprise Allgaier, spécialisée dans la fabrication de pièces embouties en tôles et de quelques tracteurs de sa propre construction, qu'ils ont mis en commun leurs points forts (Porsche = bureau d'étude et Allgaier = outil de production), pour donner naissance

au Volksschlepper demandé par Adolf Hitler, projet similaire à la Volkswagen « Coccinelle ». Le modèle mis sur le marché et présenté le 11 Juin 1950 sur le Salon agricole de Frankfort et qui connaît un énorme succès (5000 unités vendues en seulement 3 jours) fut le AP 17 pour Allgaier.

Mais c'est en 1952 que Porsche met en place une nouvelle chaîne de fabrication des moteurs développée par le principe de construction par addition. Cela, de façon à ce que les pièces essentielles construites à la chaîne, tels que piston, chemise, bielle, culasse, etc... soient interchangeables. C'est la naissance des tracteurs A111, A122, A133 et A144 qui ont respectivement 1, 2, 3 ou 4 cylindres !

**N° 228**

1966 MATRA DJET VS
Châssis n° 20042
Carte grise française

30 000 / 40 000 €

La Matra-Bonnet Djet VS apparaît au Salon de Paris de 1964, elle bénéficie d'évolutions esthétiques et son moteur est le Renault Gordini 1108cc - 90cv SAE.

Le Djet VS présente une carrosserie modifiée : prise d'air avant

rectangulaire et agrandie, coffre à bagages plus vaste grâce à l'allongement du porte-à-faux arrière de 40 cm, passages de roues arrière agrandis, hayon arrière ouvrant d'arrière en avant (sens inversé), butoirs arrière vitaux remplacés par un pare-chocs horizontal. De plus la Djet VS se caractérisait par la finesse de sa ligne générant un excellent Cx de 0,28 en 1965.

Habillée d'une élégante teinte gris clair, la Matra Djet proposée à la vente appartient à son actuel propriétaire depuis 2000. Elle avait été reconditionnée par son ancien propriétaire, un « ancien » de chez

Matra, qui avait refait la peinture et la sellerie.

Son moteur a été refait en 2016 par les ateliers Ruchaud (85150) et se trouve actuellement encore en rodage, n'ayant effectué que 800 kms depuis. Toutes les factures des différents travaux effectués figurent au dossier de la voiture.

La Djet VS a toujours vécu à l'ombre de la Berlinette Alpine. Mais il semble aujourd'hui que cette voiture se fasse enfin à sa place au soleil grâce à des passionnés de plus en plus nombreux.





N° 229

1962 FORD THUNDERBIRD
Châssis n° 2Y85Z159701
Carte grise de collection

20 000 / 30 000 €

Fière représentante de la compagnie Ford au début des années 60, la Thunderbird vit, en 1962, son année de gloire. Élégante, raffinée et somme toute puissante, elle séduit beaucoup d'acheteurs, malgré son prix relativement élevé pour l'époque. L'accent était mis sur le luxe et le niveau de confort qu'on pouvait y trouver. La compagnie se vantait d'offrir des sièges ultra confortables cachant sous leur surface jusqu'à quatre pouces de mousse. Sous le capot, le moteur V8 de 390 ci était à l'œuvre et proposait pas moins de 300 chevaux.

Blanche d'origine, la « T-Bird 62 » que nous proposons se trouve en très bel état général. Sa carrosserie présente quelques défauts qu'elle ne cache pas mais elle est saine et ses chromes d'origine sont en très bon état. Son intérieur en sky rouge de



très bonne qualité est comme neuf. Seules deux fissures sont visibles sur la planche de bord mais une planche de bord garnie neuve est livrée avec la voiture. Le volant amovible pour faciliter le passage des conducteurs « bien portant » fonctionne. La capote est déjà électrique sur ces modèles et vient se loger sans difficulté dans le coffre arrière actionné par deux vérins hydrauliques. Le moteur V8 est fiable et entretenu.

Cette T-Bird 1962 a un comportement routier plus sain que sa version précédente, tout en conservant les lignes de ses ailes arrière greffées de ses deux gros feux ronds, le tout souligné par de nombreux habillages chromés !





N° 230

1977 FERRARI 308 GTS
Châssis n° F106AS23175
Carte grise de collection

70 000 / 80 000 €

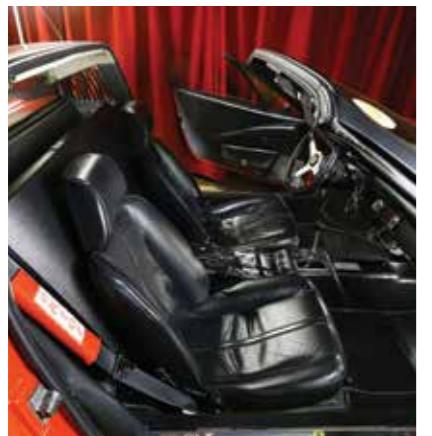
À l'époque, Paul Frère a écrit qu'elle était « le modèle le plus séduisant jamais sorti de Maranello » : déjà une référence. Il faut bien dire que les modèles de pointe de Ferrari, tels que la 288 GTO et la F40 sont des voitures à moteur 8 cylindres en V et dont la ligne s'inspire de celle magnifiquement réussie de la 308 GTB.

Le moteur V8 adopte une configuration à 90 degrés, avec deux arbres à came en tête entraînés par courroie par rangée de cylindres pour une capacité totale de 2 926 cm3. Il est monté transversalement et couplé à une boîte de vitesses cinq rapports synchronisés située sous la partie arrière du carter du moteur. Il est équipé de quatre carburateurs double corps Weber 40 DCNF, montés au centre du V qui développe une puissance en sortie de l'ordre de 255 CV.

La Ferrari 308 GTS que nous vous proposons à la vente a connu une restauration qui débuta en 2009 et s'acheva 3 ans plus tard après de

nombreux travaux. La caisse a été mise à nu et sablée, puis repeinte de son rouge d'origine. Le moteur est bien entendu lui aussi passé par un sérieux rajeunissement : distribution, allumage, embrayage, gicleurs de carburateurs, freinage et consommables sont neufs. 4 pneus neufs sont montés. Depuis sa sortie des ateliers, cette 308 GTS a participé à plusieurs rencontres et expositions où elle s'est toujours illustrée.

Fournis avec la voiture, les carnets d'origine : notice et carnet d'entretien ; ainsi que ses outils d'origine sont dans leur housse.



**N° 231**

1962 AUSTIN HEALEY 3000 MK II
Châssis n° HBT7L18266
Carte grise de collection

50 000 / 70 000 €

La 3000 arrive en 1959 et remplace l'Austin-Healey 100-6 dans la gamme. Si la carrosserie reste identique, l'ancien moteur 6 cylindres de 2,6 litres de cylindrée est remplacé par

un moteur de 2 912 cm³ (presque 3 litres) avec 2 carburateurs SU et des freins à disque Girling à l'avant. La version 3000 Mk 2 fut construite entre 1961 et 1963. Par rapport à la Mk 1, elle était équipée de 3 carburateurs SU. Cette version conservait le même code BT7 (4 places) et BN7 (2 places) que sa devancière.

Les 3 carburateurs étaient destinés à développer des versions compétitions encore plus performantes. Joliment présentée dans sa belle robe « ice blue », cette 3000 MK II a été totalement restaurée dans sa

configuration d'origine, mécanique, sellerie et carrosserie, il y a une vingtaine d'années. La capote est manquante mais les arceaux sont présents.

Un épais dossier de factures sera fourni à l'acquéreur, retracant tous les travaux effectués : révision Overdrive, vidanges, allumage électronique, remplacement du réservoir d'essence et 4 pneus neufs.

Elle possède son certificat « British Motor Heritage Trust » confirmant son authenticité.



**N° 232**

1965 VOLVO P 1800 S
Châssis n° 15545
Carte grise de collection

40 000 / 50 000 €



Si une célèbre série TV (« Le Saint ») a donné un rayonnement international aux coupés Volvo P1800, le succès rencontré par cet élégant coupé suédois n'est pas uniquement due à Simon Templar. Son esthétique, son charisme, ses performances au fil des millésimes finiront d'inscrire pleinement les Volvo P1800 coupés dans l'histoire des automobiles dignes d'être conservées dans sa collection. Nous avons grand plaisir à vous présenter un splendide coupé P1800 S tout juste sorti de restauration. Cette automobile est à couper le souffle tellement le travail engagé et sa qualité d'exécution sautent aux yeux. Arrivée des US il y a un peu plus de 2 ans, elle fut directement prise en main par un passionné qui n'en a pas à son coup d'essai, et débute une sérieuse restauration. La caisse est mise totalement à nue, décapée, reprise à certains endroits critiques et apprêtée avec un apprêt époxy, puis peinte dans les règles de l'art. Les trains roulant et les freins sont remis à neufs, le moteur est ouvert et reconditionné. Désireux d'utiliser sa voiture régulièrement avec confort, son propriétaire fait monter une assistance de direction électrique à compensation en fonction de la

vitesse, ainsi qu'un ensemble Hi-Fi/GPS discret, comprenant une caméra de recul logée sous l'éclairage de plaque, très pratique dans les sorties urbaines. L'intérieur est refait à neuf par un seller et le tableau de bord est restauré comme à l'origine. Il est important de souligner que toutes les pièces remontées sur cette voiture sont des pièces d'origine, pour un total de plus de 24 000 € ! Toutes les étapes de la restauration sont parfaitement détaillées dans un dossier compilant photos et factures, de quoi se rendre de compte de la qualité du travail effectué. Sortie du garage fin 2016 avec un compteur affichant 0 kms, elle n'en a parcouru que 200 depuis. C'est certainement la plus belle Volvo P1800 S qu'il nous ait été donné de présenter, figurant aujourd'hui comme une valeur montante des automobiles mythiques à collectionner. Et rappelons-le, c'est le modèle qui détient encore le record du monde du plus grand nombre de Kms parcouru avec son moteur d'origine, à New-York, avec plus de 4 millions de Kms... et elle roule encore !





N° 233

1969 FIAT MORETTI
Châssis n° 1898816
Carte grise française

8 000 / 12 000 €

Fondée à Turin par Giovanni Moretti en 1926, la Carrozzeria Moretti présente sa première réalisation motocycliste. Peu après la fabrication d'une gamme complète de triporteurs et de motos légères, y compris des modèles de compétition, voient le jour. C'est à partir du milieu des années

1930 que Moretti réalise sa première automobile : la Moretti 500, une petite torpédo à trois places, avec un moteur bi-cylindre de 500 cm³ placé à l'avant.

Les productions des ateliers Moretti se distinguent par le degré très élevé de ses finitions mais surtout par une remarquable panoplie de configurations de carrosseries qui comprennent la berline, le coupé, le spider et la giardinetta (familiale ou commerciale). A la fin des années 1950, l'entreprise décide d'arrêter la fabrication de modèles indépendants et de se consacrer à la réalisation

de carrosseries spéciales pour des modèles de série d'autres constructeurs. Ainsi voit le jour la Fiat 500 Moretti.

Le modèle présenté est en très bon état général et appartient à son actuel propriétaire depuis 2012. Celui n'a que peu roulé avec mais apprécié beaucoup le charme de cette petite auto dans son garage.

Très rare sur le marché, la Moretti se distingue lors de rassemblements, bien souvent inconnue des collectionneurs.



N° 234

1971 CITROËN SM CARBURATEURS
Châssis n° 00SB1584
Carte grise française

12 000 / 18 000 €

La SM (comme projet S Maserati) est un gros coupé 2+2 ; les places de l'arrière sont plus mesurées mais encore utilisables par deux adultes. Si le coffre est muni d'un hayon, les sièges arrière sont fixes. À l'avant, la planche de bord au dessin admirablement épuré et futuriste, et aux cadrans et volant ovoïdes, équipera également la Maserati Merak

Le style très particulier de la SM fut directement inspiré par le vent. C'est dans ce sens que Robert Opron (styliste embauché par la suite par la Régie Renault, qui sera auteur entre autres de la Fuego) donna vie à des formes à la fois douces et vives qui inspirent vitesse et puissance.

La Citroën SM présentée est en bon état général. Elle appartient à son actuel propriétaire depuis 1996 et a toujours dormi à l'intérieur. Elle fut entretenue régulièrement et le moteur démarre au quart de tour. Quelques défauts de carrosserie trahissent les affronts du temps. Son tableau de bord et sa sellerie sont superbes, rigoureusement entretenus par la famille.





N° 235

1987 FERRARI 328 GTS
Châssis n° ZFFWA20B000069729
Entretien Pagani et Pozzi
Carte grise française

80 000 / 100 000 €

La Ferrari 328 remplace le Ferrari 308 en septembre 1985 au Salon automobile de Francfort. Les pare-chocs avant et arrière sont plus enveloppants et peints de la même couleur que la caisse et celle-ci se dote d'un aileron arrière. La 328 présente un profil adouci par rapport au modèle précédent. Elle possède un avant redessiné aux formes plus arrondies, qui a reçu un traitement similaire à celui de la carrosserie arrière.

Son moteur V8 est construit sur la même base que celui du moteur de la 308 Quattrovalvole, avec une capacité augmentée à 3.2 L (d'où l'appellation 328). Il est équipé du même système à injection Bosch K-Jetronic que ses prédecesseurs, mais possède désormais un système d'allumage électronique Marelli MED 806 A, pour produire une puissance déclarée de 270 CV à 7 000 tr/min.

Appartenant à son actuel propriétaire depuis 1997, la Ferrari 328 GTS proposée se trouve en très bel état de présentation. Chose très rare, le carnet d'entretien est tamponné depuis l'origine jusqu'à aujourd'hui : ce sont les ateliers

Pagani Frères qui ont entretenu cette 308 GTS de 1987 à 1995, et ensuite les ateliers Pozzi jusqu'à aujourd'hui. Toutes les factures sont présentes et classées depuis l'origine. La dernière facture date de septembre 2015 et fait état d'un réglage d'admission, du changement du faisceau d'allumage et des charbons de tête d'allumeur. Esthétiquement en très bel état, il en est tout autant à l'intérieur de l'habitacle où les sièges en cuir noir d'origine sont très beaux. Affichant aujourd'hui moins de 85 000 kms à son compteur, cette Ferrari 328 GTS à l'historique limpide et rassurant saura séduire les connaisseurs de la marque au cheval cabré.





N° 236

1982 ROLLS ROYCE CORNICHE
CABRIOLET
Châssis n° SCAZD42ACCX05384
Carte grise de collection

50 000 / 60 000 €

La Corniche cabriolet est un monument de l'automobile. La voiture la plus chère du monde à l'époque est aujourd'hui encore un somptueux vaisseau doté d'une grâce et d'une élégance que peuvent lui envier la plupart des voitures modernes. Le niveau d'équipement et ses lignes restées très actuelles en font une

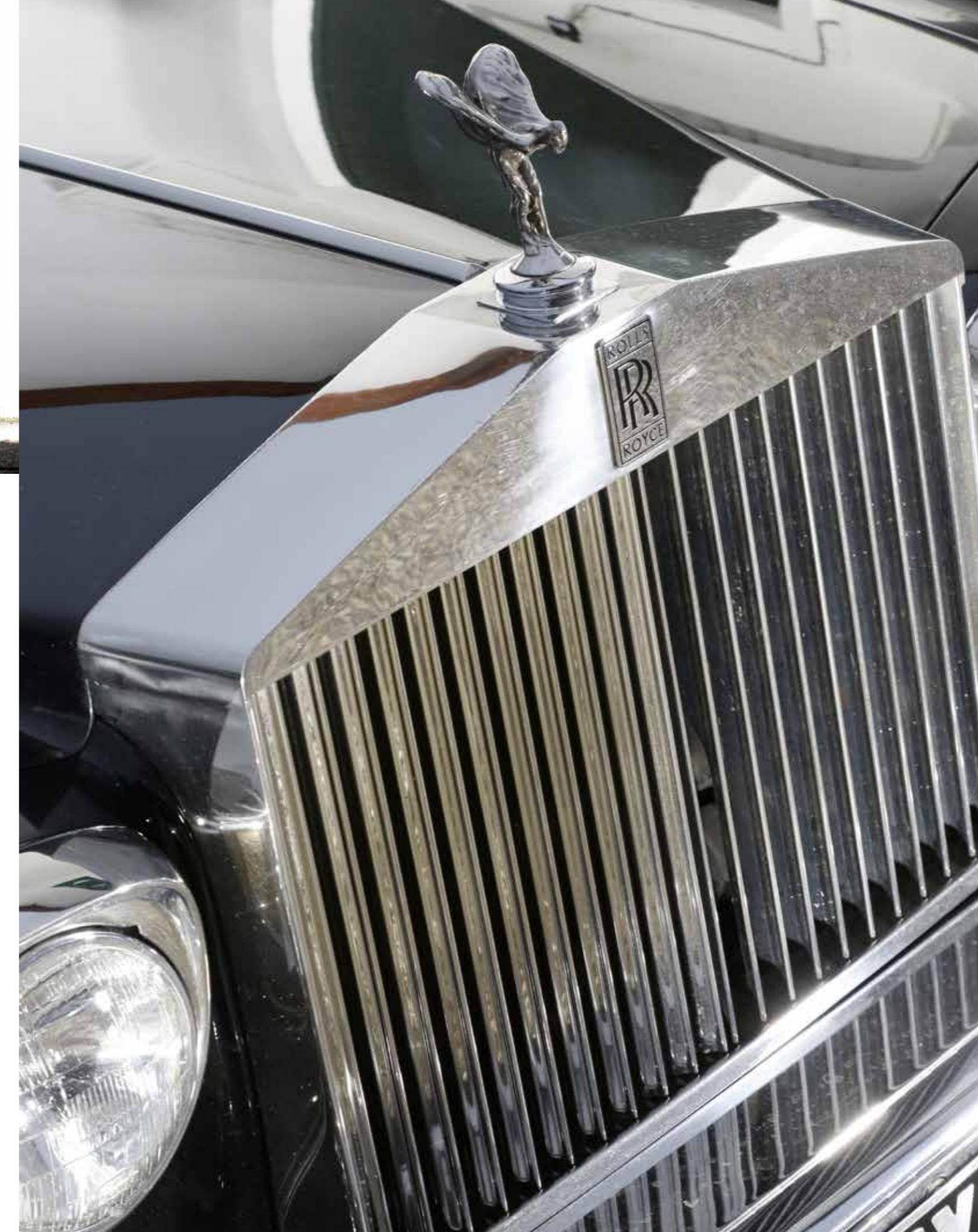
voiture qui s'est propulsée droit dans le 21ème siècle sans aucune difficulté, bien au contraire.

En 1977, la voiture a été remaniée pour devenir la Corniche II. S'agissant des pare chocs, la gomme et le caoutchouc ont remplacé certains chromes, le radiateur d'aluminium aussi et un refroidisseur d'huile a été ajouté. L'ABS a été standardisé. Parmi les changements, les jantes adoptent un nouveau style. La conception des sièges a été modifiée. Le tableau de bord a été redessiné et la planche de bord comporte un bossage au-dessus du tableau.

L'exemplaire proposé est de 1982 et affiche seulement 41 000 miles

à son compteur. Sa peinture est magnifique, sans aucun défaut ainsi que sa capote. Quelques factures d'entretien sont présentes, les dernières sont de 2014. Son intérieur présente très bien, seule la sellerie du siège passager accuse quelques fissures sans aucun doute réparable. La mécanique est fiable.

Cette Corniche Cabriolet est un régal de souplesse à conduire. De plus la série II est désirable par son aboutissement de conception et la conservation de beaucoup de chromes qui disparaissent d'année en année chez Rolls Royce.



**N° 237**

1972 MG B ROADSTER
Châssis n°GHN5239123G
Carte grise française

17 000 / 23 000 €

Cette ravissante MG B blanche proposée à la vente n'a connu que deux propriétaires. Achetée neuve en Suisse en 1972 (facture d'achat) elle est rigoureusement entretenue par son premier propriétaire comme

le montre son dossier de factures. Elle change de main en 2015 au profit d'un collectionneur du Sud de la France. Affichant 147 000 kms à son compteur (traçabilité des factures), c'est une voiture fiable et saine présentant un état d'origine stupéfiant : simplement reprise en peinture à quelques endroits au cours de sa vie, elle possède son blaxon d'origine, sellerie et instruments d'origine. Loin des MG B ex-US qui peuvent parfois être « bidouillées », cette MG B européenne d'origine inspire confiance par son historique limpide et son état d'origine.

**N° 238**

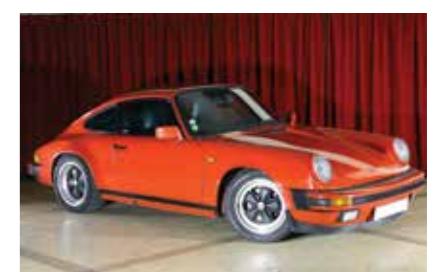
1987 PORSCHE 911 SC 3,2 L CARRERA
Châssis n°WPOZZ91HS102055
Carte grise française

30 000 / 40 000 €

Au salon de Francfort 1983 apparaît le fruit du redressement engagé par Porsche : la 911 3.2. 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. La "nouvelle" Porsche Carrera 3.2 n'est pourtant qu'une évolution de plus du modèle original lancé 20 ans plus tôt !

La 911 3,2 L Carrera présentée à la vente possède son carnet de garantie Porsche sur lequel sont répertoriés les anciens propriétaires, soit 4 au total. De même ce carnet est tamponné de 1987 à 2005, concernant les entretiens moteur. Elle possède aussi son carnet Porsche Service et le mode d'emploi de l'autoradio et un épais dossier de factures d'entretien.



Le toit ouvrant est électrique. Les étriers de freins arrière et les plaquettes ont été remplacés en 2016 ainsi que les soufflets de cardans. Son intérieur et sa carrosserie sont en excellent état de présentation.



N° 239

1992 PORSCHE 964 RUF
Châssis n° WP0ZZZ96ZMS406071
Carte grise française

88 000 / 100 000 €

La Porsche 911 (964), dévoilée au public en 1989, est la troisième génération de Porsche 911. Généralement considérée comme la Porsche 911 charnière, elle conserve le style des anciennes 911, avec ses phares mythiques, ainsi que le flat 6

de 3,6 L placé en porte-à-faux arrière refroidi par air.

Certaines 964, et c'est le cas du modèle proposé, sont passées par les mains expertes des ateliers RUF en vue d'une sérieuse dose de vitamines, néanmoins RUF fait des autos qui peuvent se conduire tous les jours. Certains préparateurs sont strictement à la recherche de performance au détriment du confort de conduite. Ce n'est pas le cas de RUF. Ils ont construit leur réputation sur leur capacité à préparer le moteur, la transmission et le châssis mais également d'autres éléments tels que le train de roulement et les

freins.

Cette très belle Porsche 964 est équipée d'une boîte de vitesse 5 rapports du type G50 et d'un embrayage renforcé. Le préparateur allemand a préparé cette voiture en 1994 (dossier de factures) et a remis le compteur kilométrique à zéro ; elle affiche aujourd'hui moins de 26 000 kms à son compteur. Récemment, elle fut chaussée de 4 pneus neufs et reçut une géométrie des trains par un professionnel.



N° 240

1989 MASERATI SPYDER BI-TURBO ZAGATO
Châssis n° ZAM333B00KA102031
Carte grise française

8 000 / 12 000 €

DE TOMASO rachète la marque MASERATI à CITROEN en 1975 et développera la fameuse Bi-Turbo qui sera présentée à Modène le 14 décembre 1981. Ce tout nouveau moteur V6 possède deux arbres à cames par rangée de cylindres, deux turbocompresseurs comme son nom l'indique et trois soupapes par cylindre. La ligne générale est très classique et ne manque pas d'élégance, la belle, n'emprunte pas son style à ses prédecesseurs, et propose des courbes anguleuses typiques des années 80. L'aura de MASERATI et les qualités dynamiques de l'automobile vont engendrer un succès sans précédent. Avec le temps le modèle évoluera en cylindrée et en puissance, une version cabriolet et une quatre portes verront aussi le jour. En ce qui concerne le cabriolet,

son dessin est dû à la Carrozzeria Zagato. Son tempérament et ses excellentes performances rendent le modèle très agréable à utiliser. Coté finitions intérieures, c'est un luxe raffiné qui est privilégié sans être ostentatoire, la voiture est discrète dans l'ensemble, mais reste une petite « bombe » le V6 permet une utilisation quotidienne avec conduite raisonnable. Par contre à partir de 3500 tr/min, accrochez-vous..., les deux turbos sont diablement efficaces!

Le modèle présenté appartient à son propriétaire depuis 1996. Soigneusement entretenue, comme

le montre son dossier de factures, elle affiche aujourd'hui moins de 77 000 kms au compteur. Dans le dossier on peut s'apercevoir que le moteur a été reconditionné en 2006 pour un total de 4700 €. Néanmoins, n'ayant pas tourné depuis un certain temps, le moteur nécessite une révision avant de reprendre la route. La carrosserie possède quelques petits défauts qui seront facilement rattrapables. Icône de son temps, la Bi-Turbo Cabriolet revient sur le devant de la scène des « young timers » devenu très recherché à présent avec une carrosserie ZAGATO !



**N° 241**

1989 PEUGEOT 205 1.6L GTI
Châssis n° VF320CB6201865533
Carte grise française

6 000 / 8 000 €

La Peugeot 205 GTI a commencé par littéralement sauver le constructeur français dans les années 80 après des années 70 difficiles en rajeunissant son image, mais elle a aussi

marqué le retour de la marque en compétition avec la Turbo 16 multiple championne de rallyes. Surfant sur la vague de succès de cette dernière, la GTI a aussi repris la succession de la légendaire Volkswagen Golf portant le même blason alors que la première mouture était sur le point de prendre sa retraite. Renouvelant le genre initié par l'allemande, elle était plus moderne, plus polyvalente, plus confortable et plus performante. En bon état général, notre exemplaire se présente dans sa configuration d'origine : intérieur et carrosserie.

Elle est tournante mais nécessite néanmoins une révision mécanique (échappement et freinage à revoir). Néanmoins son intérieur d'origine a été soigné.

**N° 242**

1974 CITROEN DS 23 IE
Châssis n° 1FG7580
Carte grise française

30 000 / 40 000 €

La nouvelle gamme des DS 23 comporte plusieurs versions différentes: carburateur, injection, boîte mécanique 5 rapports, boîte hydraulique quatre rapports, boîte automatique trois rapports, et break... Par rapport à la précédente

21, la grande nouveauté réside dans la cylindrée du moteur qui passe de 2175cc à 2347cc, soit 13CV fiscaux.

La Citroën DS23 Injection Electronique présentée a bénéficié d'une restauration totale avec remplacement des 4 panneaux de portes, du capot avant, du fond du coffre, de la jupe arrière, du pare-chocs avant et des butoirs. Le réservoir lui aussi a été changé. C'est un modèle à boîte de vitesses hydraulique. Le moteur a été reconditionné avec un kit de distribution, un kit embrayage, et tous les consommables neufs. La partie électrique, faisceau,

alternateur et démarreur ont été aussi reconditionnés. La totalité des travaux avoisine un montant de 16 000 €. La sellerie est splendide, comme neuve ! C'est une DS 23 IE prête à prendre la route.





N° 243

1975 INNOCENTI MINI COOPER
Châssis n° 560452
Carte grise française

8 000 / 12 000 €

Dans les années 50, Innocenti était notamment connu pour fabriquer les carrosseries des scooters Lambretta. C'est alors que des accords sont passés avec la British Motor Corporation, ce qui permettra à Innocenti de fabriquer des Austin Mini, légèrement restylées et uniquement destinées au marché italien.



Le modèle que nous vous présentons a été quelque peu « coursifié » mais reste dans sa configuration d'origine au niveau de son habitacle et du moteur. Quelques ajouts sont arrivés : jauge, 1 siège baquet, poignées et pédales en alu, bouton push&start... Son moteur, le plus puissant de la gamme de l'époque, tourne bien et fut entretenu très régulièrement par un professionnel de Neuilly-sur-Seine. Elle est équipée d'un toit ouvrant, de jantes 10 pouces élargies. Une ligne inox centrale laisse le 1275 cm³ équipé de 2 carburateurs HS4, s'exprimer au bonheur de nos tympans. L'agrément général de cette mini est surprenant pour 650 kg, avec ses freins à disques avant, elle n'a rien

à envier au plus modernes et est tout à fait adaptée à la conduite urbaine, elle possède même un compte tour, dont les versions anglaises seront privées à l'époque. Avec sa teinte verte spécifique aux Innocenti, cette voiture sera idéale pour ceux qui souhaitent rouler au quotidien avec une automobile rare. Elle se destine aussi aux personnes désireuses de participer à des courses historiques comme le rallye du Monte-Carlo. Eligible à de nombreuses courses historiques cette mini appréciera une révision des train roulants pour courir à 100% de ses possibilités. Difficile d'avoir plus dans une voiture de 3m de long...



N° 244

1991 FIAT 126 BIS
Châssis n° ZFA126A0003169867
Carte grise française
Seulement 9 200 Kms

4 000 / 6 000 €

500, dont elle reprend le châssis et le moteur bi-cylindres. Contrairement aux premières générations, la 126 bis possède un moteur bi-cylindres de 700 cm³ refroidi par eau positionné plus bas que sur les versions refroidies par air, ce qui laisse un espace pour la création d'un hayon, et d'un coffre de petite contenance.

Intérêt particulier, notre Fiat 126 bis est un modèle d'exposition d'un concessionnaire Fiat situé en Saône et Loire. Elle fut ensuite achetée par une dame de la région, d'un certain âge, qui l'utilisait pour aller chercher le pain et promener ses petits-enfants. N'ayant pas tourné depuis un certain temps, elle fut remise en route il y a quelques mois (consommables et fluides neufs pour 700€). Elle roule à présent à merveille, c'est une voiture neuve !



PROCHAINE VENTE

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
Dimanche 23 Avril
COLLECTION MARCEL ALVES
Puiseux



Conditions générales de vente

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES

PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 350 000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3 % HT. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobilia : 20% HT.

TVA

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

1. AVANT LA VENTE

Caractéristiques des estimations

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

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

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

Exposition avant la vente

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

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des 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 : 00 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons 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'encherir 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 encherir de manière successive ou encherir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente. Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 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

Cle RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 442 614 384 00042

APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

General terms and conditions of sale

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY

FOR BUYERS

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

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

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes, sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 350 000 euros. Automobilia : 20% HT.

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

- sent by post to the offices of Osenat.

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

Bidding by telephone

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

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

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

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.

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:

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction. In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyer's 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.

Conception / réalisation : Osenat

Collection of Purchases - Storage fees

Purchases can only be collected after payment in full in cleared funds has been made to Osenat. Purchased lots will become available only after payment in full has been made.

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

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

Export

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

However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit some property and/or may prohibit the resale of some property

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM
 TÉLÉPHONES

AUTOMOBILIA, AUTOMOBILES

Dimanche 19 Mars 2017
à 14h30

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

Formulaire à retourner au
Fax : 00 33 (0)1 64 22 38 94

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente. Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

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

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

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

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

NOM / NAME

ADRESSE / ADDRESS

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TELEPHONE / TELEPHONE

N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT /
LOT NUMBER

TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € /
TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €

(hors frais de vente et hors TVA) / (excluding buyer's premium and VAT)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE

DATE / DATE

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





MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE