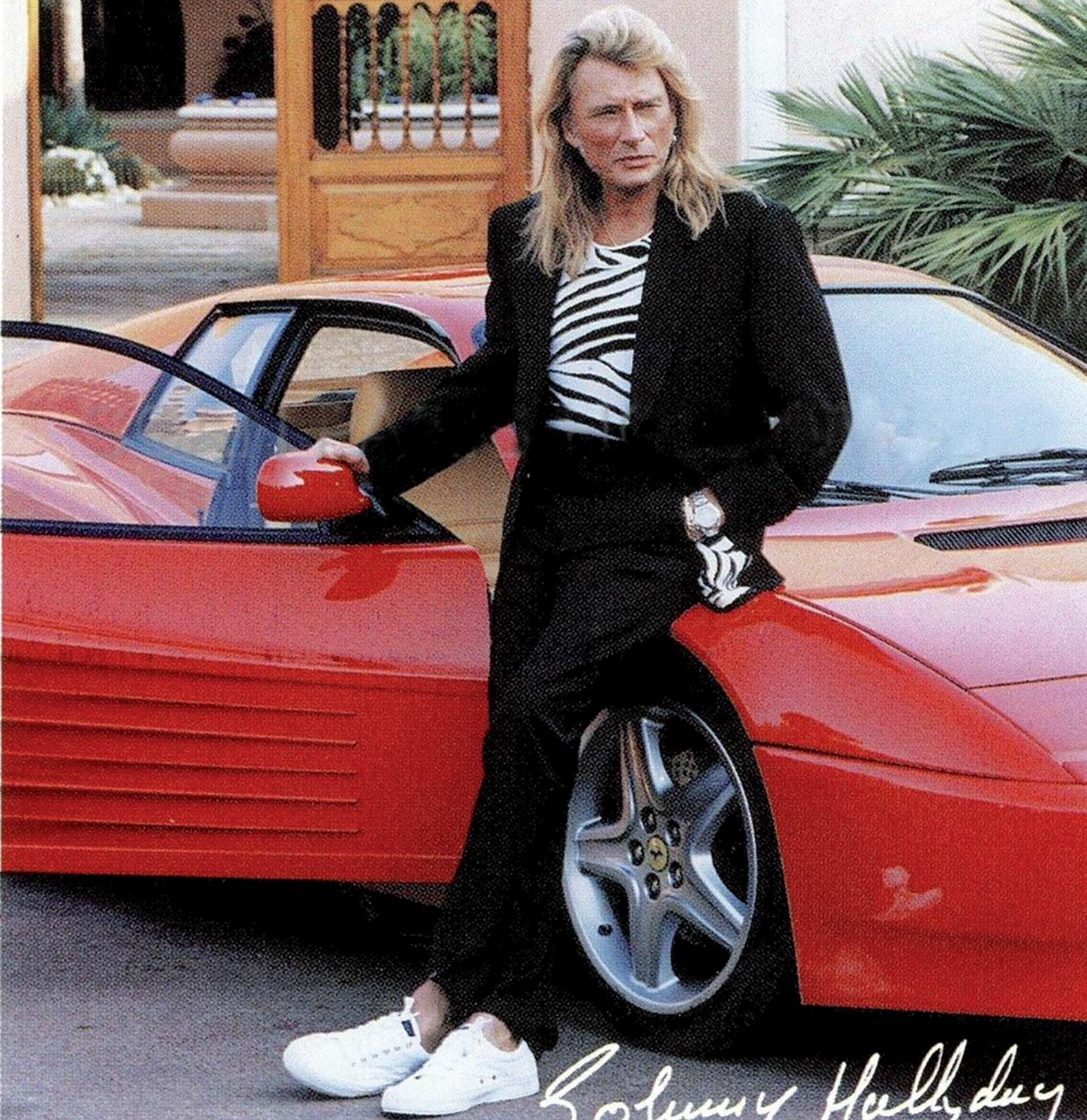


PARIS FONTAINEBLEAU  
**Oscent**



*Johnny Hallyday*

# AUTOMOBILIA

DESCRIPTIFS COMPLETS SUR [WWW.OSENAT.COM](http://WWW.OSENAT.COM)



Geo Hanj

N° 76  
«Maserati 250 F pour enfant»  
5 000 / 7 000 €



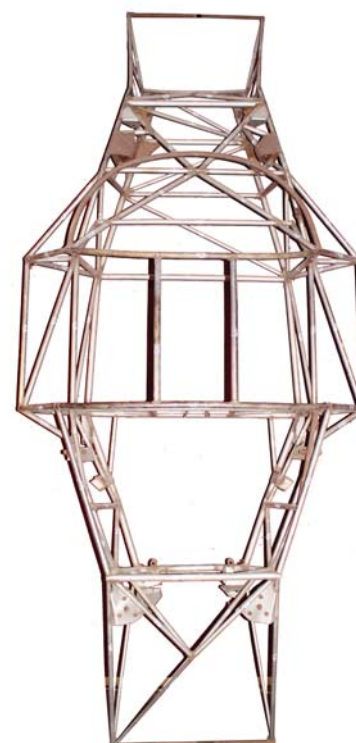
N° 77  
«Enseigne Lumineuse- Pirelli»  
1 000 / 1 500 €



N° 78  
«Plaque émaillée TOTAL»  
100 / 200 €



N° 79  
«Pompe à essence Good Gulf- Musgo»  
2 500 / 3 500 €



N° 80  
«Réplique Châssis - Porsche 906»  
3 000 / 4 000 €

# AUTOMOBILES DE COLLECTION





BUGATTI



# N° 100

## 1937

# BENELLI

*type 500 tN  
Cadre n° 105945 - Moteur n° 105945  
Titre de circulation européen*

---

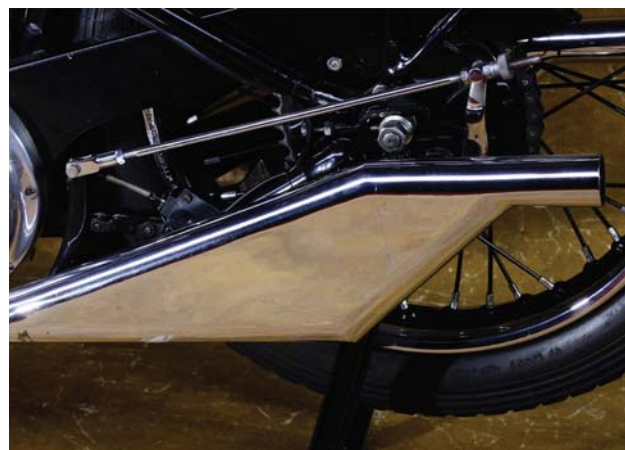
**25 000 / 30 000 €**

*Una Storia Familiare :*

La société BENELLI a été fondée en 1911 dans un atelier mécanique dans le port italien de Pesaro par Teresa Boni, une veuve qui a investi la fortune de la famille ainsi que le produit d'une propriété près de Tavullia en espérant que l'entreprise fournirait des emplois à ses six fils, Giuseppe, Giovanni, Francesco, Filippo, Domenico («Mimo») et Antonio («Tonino»). Ils avaient entre 9 et 22 ans. Giuseppe et Giovanni ont été envoyés à la « Istituto

Tecnico Industriale » à Fermo suivre des études techniques. Giuseppe est diplômé de l'université et Giovanni a continué avec FIAT et Bianchi. Au cours des premières années cinq des frères ont travaillé dans l'atelier, Tonino était trop jeune, mais il y avait également six autres employés. La société portait le nom «Officina meccanica di precisione f.lli Benelli». Au début, ils ont réparé des voitures et des motos, mais les pièces de rechange étaient souvent fabriquées par eux-mêmes. Le lieu de travail a été détruit par un tremblement de terre en 1916. A la recherche d'un nouvel établissement, ils rejoignirent les frères Molinari à la périphérie de Pesaro, qui jusque-là avaient construit les monocylindres deux temps. Le déclenchement de la Première Guerre mondiale les oblige à produire pour l'armée italienne.

En 1919 ils construisent un moteur à deux temps de 75 cc avec deux roues dentées qui peut propulser une bicyclette au moyen d'une chaîne sur la roue arrière. Peu de temps après, une version 98 cm suivit. En 1921, la première moto a été construite, un modèle de 98cc qu'ils ont appelé «Velomotore». C'était déjà un modèle à deux temps bien fini avec des lumières électriques et une pompe à pneus sur le dessus du réservoir. La moto avait deux vitesses. Il y avait déjà deux versions: un modèle «Touring» et un modèle «Sport». En 1923, des représentations de 125 et 147 cm 3 furent également introduites.



En 1923, Tonino Benelli a commencé à participer à des compétitions avec une version modifiée de la Benelli 147 cc deux temps. Il a remporté la catégorie 350cc de la course Parma - Poggio-di-Berceto ! Quand la classe de 175cc a été établie en 1926, Giuseppe Benelli a construit un quatre temps de 175cc. Il devient Champion d'Italie en 1927, 1928 et 1930. Les 3 étoiles du logo Benelli se réfèrent à ces championnats. Cette machine avait déjà un engrenage à arbre à cames. En 1926, le nouveau moteur 4 temps fit son apparition. L'usine produit ensuite des 4 temps venant directement de la course, tels que le 250 Monza et le 500 cc 4 TN. Avec un modèle à double arbre à cames en tête, Tonino est également devenu champion d'Italie en 1931. Tonino meurt dans un accident de la route en 1937. Il devient un héros national en Italie ! Sa mort est un événement national. Le coéquipier de Tonino, Dorino Serafini, a également remporté plusieurs courses.

De nombreux pilotes utilisent des Benelli, comme Riccardo Brusi, Carlo Baschieri (champion d'Europe en 1932), Giovanni Miele,

Dorino Serafini, Giordano Aldrighetti, Raffaele Alberti, Amilcare Rossetti Giovanni Bientinesi, Francesco Lama et le Belge Ivan Goor (Champion d'Europe en 1934). En 1933, Benelli gagne tous les Grands Prix grâce à sa 250cc qui avait déjà une suspension arrière à bras oscillant. Ils établissent un nouveau record de vitesse avec une moyenne de 181, 818 km/h. Ensuite ils passent au 500 cc à deux cylindres pour la course. En 1938, ils remportent les trois premières places au Grand Prix à Monza. En 1939, Benelli a développé un moteur suralimenté de 250 cc, mais le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale met fin à cette expérience.

Le modèle présenté est un rare survivant de cette période. Il a été complètement restauré. Nous vous offrons la rare opportunité d'acquérir un modèle Benelli de 500 cc, en sachant que la plupart sont dans des musées !

Type 500 Tn  
Serial number n° 105945 - Engine n° 105945  
European title

The company BENELLI was founded in 1911 in a mechanical workshop in the Italian port of Pesaro by Teresa Boni, a widow who invested the fortune of the family as well as the product of a property near Tavullia hoping that the company would provide jobs to her six sons, Giuseppe, Giovanni, Francesco, Filippo, Domenico («Mimo») and Antonio («Tonino»). They were between 9 and 22 years old. Giuseppe and Giovanni were sent to the «Istituto Tecnico Industriale» in Fermo for technical studies. Giuseppe graduated from university and Giovanni continued with FIAT and Bianchi. During the first years five of the brothers worked in the workshop, Tonino was too young, but there were also six other employees. The company bore the name «Officina meccanica di precisione f.lli Benelli». At first they repaired cars and motorcycles, but spare parts were often made by themselves. The workplace was destroyed by an earthquake in 1916. In search of a new establishment, they joined the Molinari brothers on the outskirts of Pesaro, who until then had built the two-stroke single-cylinder. The outbreak of the First World War forced them to produce for the Italian army. In 1919 they built a 75cc two-stroke engine with two gears that can propel a bicycle by means of a chain on the rear wheel. Shortly after, a 98 cc version followed. In 1921, the first motorcycle was built, a model of 98cc called «Velomotore». It was already a well-finished two-stroke model with electric lights and a tire pump on top of the tank. The bike had two speeds. There were already two versions: a «Touring» model and a «Sport» model. In 1923, two new bikes of 125 and 147 cc were also introduced. In 1923, Tonino Benelli began competing with a modified version of the two-stroke Benelli 147 cc. He has won the 350cc class of the Parma - Poggio-di-Berceto race! When the 175cc class was established in 1926, Giuseppe Benelli built a four-stroke 175cc. He became Italian Champion in 1927, 1928 and 1930. The 3 stars of the Benelli logo refer to these championships. This machine already had a camshaft gear. In 1926, the new 4-stroke engine appeared. The factory then produces 4 beats directly from the race, such as the 250 Monza and the 500 cc 4 TN. With a double overhead cam model, Tonino also became Italy's champion in 1931. Tonino died in a road accident in 1937. He became a national hero in Italy! His death had been a national



event. Tonino's teammate Dorino Serafini also won several races. Many riders drove Benelli, such as Riccardo Brusi, Carlo Baschieri (European Champion in 1932), Giovanni Miele, Dorino Serafini, Giordano Aldrighetti, Raffaele Alberti, Giovanni Bientinesi, Amilcare Rossetti, Francesco Lama and Ivan Goor of Belgium (Champion of Europe in 1934). In 1933, Benelli won all the Grand Prix thanks to its 250cc which already had a rear suspension with swingarm. They set a new speed record with an average of 181, 818 km / h. Then they go to the 500cc two-cylinder for the race. In 1938, they reached the first three places at the Grand Prix in Monza. In 1939, Benelli developed a 250cc supercharged engine, but the outbreak of World War II put an end to this experiment.

The model presented is a rare survivor of this period. It has been completely restored. We offer you the rare opportunity to acquire a Benelli model of 500 cc, knowing that most are in museums!





N° 101

1911

LE ZEBRE

Type A

Châssis n° 638

Ex Collection Brasserie KRONENBOURG

Carte grise française

---

15 000 / 18 000 €

Parmi les voitures françaises d'avant la première guerre mondiale, une des plus célèbres marques est sans conteste la firme de Jules Salomon : Le Zèbre, installé tout près de Paris à Suresnes dans le département de la Seine, le « berceau de l'automobile ».

Cet ingénieur sera à l'origine de la voiture 5HP de Citroën et de la première Amilcar ! Lorsque Jules Salomon s'occupait d'un projet, ce dernier devenait vite un succès !





Cette même réflexion a généré ces trois succès dont le cahier des charges est évident : simplicité, qualité, fiabilité, robustesse, économique à l'achat et à l'entretien. La voiturette Le Zèbre correspond bien à tout cela, elle a la réputation non usurpée d'une voiture sans soucis. Son nom provient des qualités de l'animal comme le vantait la publicité à l'époque : « le Zèbre court 3 fois plus vite et mange 2 fois moins que le cheval ! ».

Le modèle de la vente a appartenu à la collection des Brasseries Kronenbourg, dispersée par le marteau de Maître Osenat en 1979 ! Puis elle fut rachetée par son actuel propriétaire en 1992. La mécanique est à remettre en route.

C'est une voiture simple et fiable avec une très jolie carrosserie 2 places.

Voiture de série, elle eut un grand succès qui ne se dément pas aujourd'hui !

Type A  
Chassis n° 638  
Ex Collection Brasserie KRONENBOURG  
French Title

---

*Among the French cars before the First World War, one of the most famous brands is undoubtedly the firm of Jules Salomon: Le Zèbre, located near Paris in Suresnes in the Seine district, the «cradle of the car». This engineer will be at the origin of the Citroën 5HP and the first Amilcar! When Jules Salomon took care of a project, the project quickly became a success!  
This same reflection has generated these three successes whose specifications are clear: simplicity, quality, reliability, robustness, economical purchase and maintenance. Le Zèbre fits well with all of these qualities, it has the reputation not usurped of a car without worries. Its name comes from the qualities of the animal as advertised at the time: «The Zebra runs 3 times faster and eats 2 times less than the horse! «.*

*The model of the sale belonged to the collection of Brasseries Kronenbourg, dispersed by the hammer of Master Osenat in 1979! Then it was bought by its current owner in 1992. The engine has to be restart.*

*It is a simple and reliable car with a very nice 2 places body. As a serial car, it was a great success that does not fade today!*





# N° 102

## 1910

# LA BUIRE

*Type 8000  
Châssis n° 8109  
Carte grise française  
Ex Henri MALARTRE*

---

**20 000 / 30 000 €**

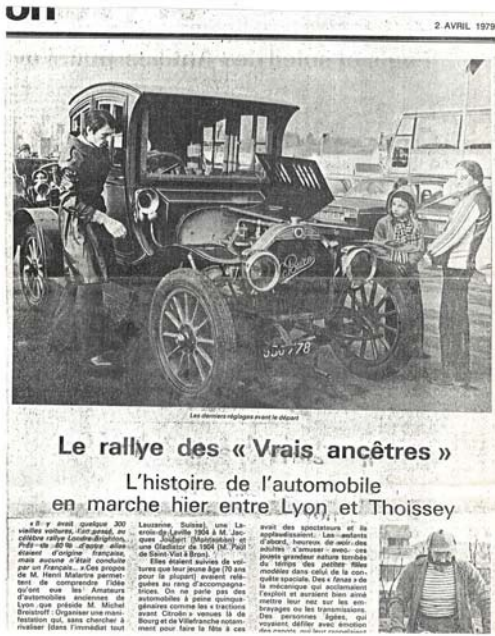
C'est en 1847 que monsieur Frossard de Saugy créa à Lyon les chantiers de La Buire, dans le quartier du même nom. La société est dédiée à la construction mécanique et plus spécialement au matériel roulant pour les chemins ferrés. Innovant en permanence, sa réputation surpasse rapidement les frontières. La diversification vers l'automobile est entreprise dès le tout début du XXème siècle. Après avoir présenté les premiers châssis en 1904, c'est le 6 mai 1905 que la Société Anonyme des Automobiles La Buire est fondée. Le directeur commercial est monsieur Audibert, l'ancien associé de monsieur Lavirote et le directeur technique est monsieur Berthier, qui vient de chez Rochet-Schneider. Ces deux personnages ont donc déjà une solide expérience dans le domaine.

La marque se bâtit rapidement une solide et excellente réputation aussi bien en compétition en remportant de très belles victoires que sur la qualité de ses fabrications. Silencieuses, robustes et infatigables, les La Buire sont régulièrement récompensées lors des concours notamment pour leur innovation. La gamme s'étoffe, les commandes vont bien et un magasin parisien est implanté sur les Champs Elysées.

Mais la faillite de la maison mère fin 1909 entraîne celle des automobiles qui pourtant se portaient bien.

En 1910, la Société nouvelle des Automobiles La Buire voit le jour et continue la fabrication. Les voitures sont toujours innovantes.





L'exemplaire présenté est un type 8000 de 1910. Cette automobile est un très joli coupé de 4 cylindres. Il s'agit d'une 12 HP. La mécanique est à remettre en route. Une lettre signée de Henri Malartre, présente dans le dossier indique que ce dernier lui a vendu cette automobile pour la somme de 200 000 francs. Une lettre également de Lucien Loreille accompagne le dossier.

Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir une très rare automobile de marque Lyonnaise avec une très jolie carrosserie de type Fiacre.



## AUTOMOBILES DE COLLECTION

---

Type 8000  
Chassis # 8109  
French Title  
Ex Henri MALARTRE

---

It was in Lyon, in 1847 that Mr. Frossard de Saugy created the construction sites of La Buire, in the district of the same name. The company is dedicated to mechanical engineering and more specifically to rolling stock for railways. Constantly innovating, his reputation quickly surpasses borders.

After presenting the first chassis in 1904, it was on May 6th 1905 that the Société Anonyme des Automobiles La Buire has been founded. The commercial director is Mr. Audibert, the former associate of Mr. Lavirote and the technical director is Mr. Berthier, who comes from Rochet-Schneider. These two characters have already a solid experience in the field. But the bankruptcy of the parent company at the end of 1909 led to that of the cars, which nevertheless were doing well.

In 1910, the Société Nouvelle Automobiles La Buire was born and continued manufacturing. Their cars were always innovative. The

brand is quickly building a solid and excellent reputation both in competition by winning very beautiful victories, and in the quality of its fabrications. Silent, robust and indefatigable, many La Buire are regularly rewarded during competitions, especially for their innovation. The range is expanding, orders are going well and a Paris store is located on the Champs Elysees.

The copy presented is a 1910 type 8000. This automobile is a propelled by 4 cylinders. This is a 12 HP. The engine is to restart. A letter signed by Henri Malartre, in the file indicates that the latter sold him this car for the sum of 200 000 francs. A letter also from Lucien Loreille accompanies the file.

We offer you the opportunity to acquire a very rare car Lyonnaise brand with a very nice body type Fiacre.





# N° 103

1927

## ALFA ROMEO

Type : 6C 1500  
Châssis n° # 131 145  
A immatriculer en collection

55 000 / 70 000 €

Les premières versions 6C 1500 Young de 1926 du nom du carrossier anglais James Young montent un moteur six-cylindres en ligne avec un seul arbre à cames en tête, d'une cylindrée de 1 487 cm<sup>3</sup> développant 54 ch ce qui lui permet d'atteindre 125 km/h. Le moteur de Jano, bien que de faible cylindrée, réussit à développer une puissance très importante justement grâce à la petite cylindrée unitaire (250 cm<sup>3</sup>) qui permet d'augmenter de 200 % le rendement thermique par rapport aux valeurs standards de l'époque.

Les versions Sport de l'Alfa Romeo 1500 sont équipées, en 1927, d'un double arbre à cames en tête et d'un système de suralimentation ce qui permet à la 6C 1500 de gagner, en 1927, la course de Rambassada en Espagne et cette même année le célèbre Enzo Ferrari remporte la course sur le circuit de Modena. En 1928, l'Alfa 6C 1500 Sport remporte les Mille Miglia, les 24 Heures de Spa, la Targa Florio et le tour de Sicile.





C'est ainsi qu'en 1928 arrivent des versions encore plus puissantes, les 6C 1500 Super Sport, 6C 1500 Compresseur et la 6c 1500 Mille Miglia. La puissance arrive à respectivement 60 et 76 ch et la vitesse dépasse les 140 km/h.

La version la plus puissante est la 6C 1500 SS Testa Fissa, où la culasse et le bloc ne forment qu'un seul ensemble, dont la puissance est officiellement de 84 ch et la vitesse supérieure à 155 km/h. Six exemplaires de ce modèle seront fabriqués.

Le modèle proposé est un châssis de 1927 portant le numéro 131 145 sur la traverse avant. Son moteur est de type 1750 simple arbre. La carrosserie refaite porte la signature James Young sur les plaques se situant sur les intérieurs de portes.

Le moteur a été refait en 1995. Un dossier de photos retraçant la restauration sera remis à l'acquéreur.





Type : 6C 1500  
 Châssis n° # 131 145  
 A immatriculer en collection

The first 6C 1500 Young versions of 1926 named after the British Coachbuilder James Young, built an inline six-cylinder engine with a single overhead camshaft, with a displacement of 1,487 cc developing 54 hp which allows it to reach 125 km / h. The engine of Jano, although of small capacity, manages to develop a very important power precisely thanks to the small cubic capacity (250 cm<sup>3</sup>) which makes it possible to increase by 200% the thermal efficiency compared to the standard values of the time. The Sport versions of the Alfa Romeo 1500 are equipped, in 1927, with a double overhead cam and a supercharging system which allows the 6C 1500 to win, in 1927, the race of Rambassada in Spain and that same year the famous Enzo Ferrari wins the race on the circuit of Modena. In 1928, the Alfa 6C 1500 Sport won the Mille Miglia, the 24 Hours of Spa, the Targa Florio and the Tour of Sicily.

Thus in 1928 arrived some more powerful versions, the 6C 1500 Super Sport, 6C 1500 Compressor and the 6c 1500 Mille Miglia. Power reaches respectively 60 and 76 hp and the speed exceeds 140 km / h.

The most powerful version is the 6C 1500 SS Testa Fissa, where the cylinder head and the block form a single unit. Its develops officially 84 hp and the speed exceeds 155 km / h. Six copies of this model will be manufactured.

The proposed model is a 1927 chassis wearing the number 131 145 on the front cross member. Its engine is 1750 single shaft type. The redone body bears the signature of James Young on the plates located on the door interiors. The engine was redone in 1995. A file of photos retracing the restoration will be given to the purchaser.





N° 104

1924

FORD T

Châssis n° 9 776 267  
Carte grise de collection

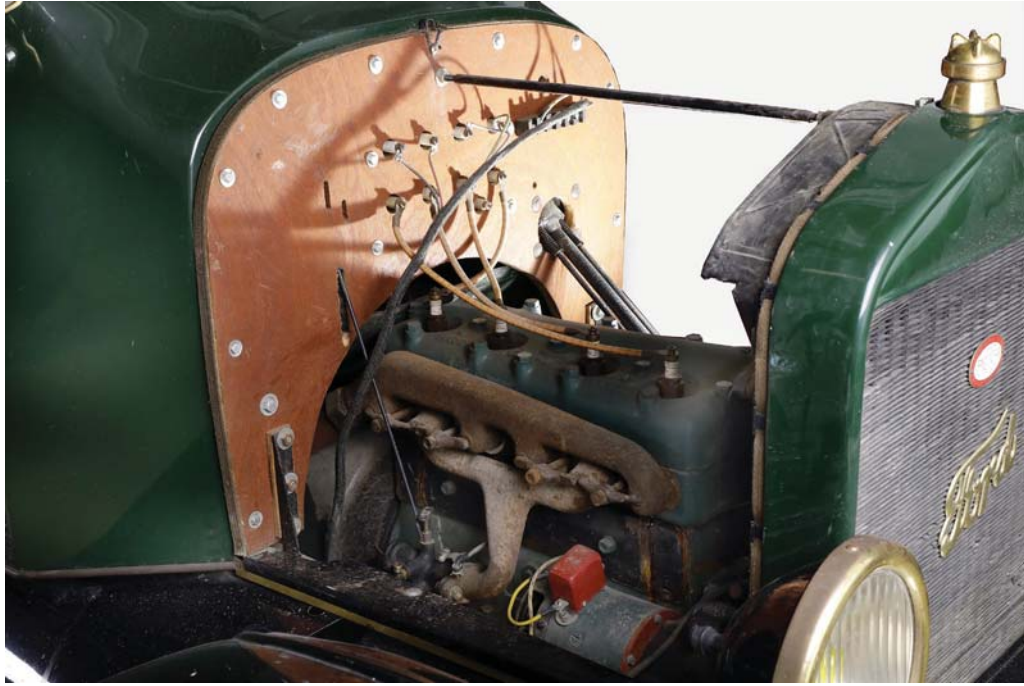
*The Ford T is considered as the first affordable car, and the first one that allowed the middle class to travel. This success comes from the genius of Ford, including the innovation of mass production through assembly lines. The Ford T was named the most influential car in the world in the 20th century according to an international poll. The Ford T presented for sale is dressed in a roadster body equipped with a rear seat. Rolling, it is in very good condition, its black leather banquettes are very well preserved. This is a great opportunity to acquire a myth of the automotive history.*

---

10 000 / 15 000 €

La Ford T est considérée comme étant la première automobile à prix abordable, et la voiture qui a permis à la classe moyenne américaine de voyager. Ce succès provient du génie de Ford, notamment par l'innovation de la production de masse grâce aux lignes d'assemblage. La Ford T a été nommée voiture la plus influente du monde au 20ème siècle selon un sondage international.

La Ford T présentée à la vente est habillée d'une carrosserie roadster équipée d'une banquette arrière. Tournante, elle se présente en très bon état général, ses banquettes en cuir noir sont très bien conservées. C'est une belle opportunité d'acquérir un mythe de l'automobile.





# N° 105

## 1935

# PEUGEOT 401 D

*32 000 kilomètres d'origine  
Même famille depuis l'origine  
Bagagerie et outils d'origine  
Carte grise française*

**10 000 / 15 000 €**

Produite très peu de temps à 13 545 exemplaires, la Peugeot 401 avait pourtant de véritables qualités. Apparue en 1934, elle disposait d'une suspension avant aux roues indépendantes, et d'un quatre cylindres en ligne de 1 720 cm<sup>3</sup> développant 44 chevaux. Avec une vitesse maximale de 100 km/h, elle faisait partie des berlines familiales les plus rapides de son temps. Pourtant, certains aspects

de sa conception étaient légèrement dépassés, c'était notamment le cas de son ossature bois et de son freinage à câbles. Déclinée en plusieurs carrosseries et versions, la 401 n'eut malheureusement pas la chance de prouver ses qualités routières à la France d'alors.

Cette version 6 fenêtres de 1935 n'est pas une simple 401. En effet, achetée neuve en 1935 par le grand oncle du propriétaire actuel, cette voiture de famille fut arrêtée pendant la guerre et est alors restée quarante ans sur cales. Redécouverte en 1982, elle affichait 18 000 kilomètres. Parfaitement stockée, son intérieur, sa carrosserie et sa mécanique furent préservées et la voiture pu très vite reprendre la route. Depuis, elle fit quelques 14 000 kilomètres, affichant donc aujourd'hui 32 000 kilomètres au compteur. Bien qu'une peinture ait été refaite en 1983 par la Carrosserie Pelletier, les teintes sont conformes à l'origine et l'esthétique de cette 401 hors du temps est proche de la perfection. Une perfection qui se retrouve même sous le capot. Fonctionnant parfaitement, très bien entretenue par le même mécanicien depuis 1982, cette 401 est prête à prendre la route et ce, en toute sérénité !

Vendue avec sa facture d'achat de 1935 et avec tous ses documents, cette berline est très certainement l'une des plus belles et des plus authentiques 401 de France.



*32 000 kilometers  
One family since new  
Original toolbox and luggages  
French title*

---

*Produced during a very short time to 13 545 copies, the Peugeot 401 had yet genuine qualities. Appeared in 1934, it had a front suspension with independent wheels, and an in-line 1720 cm<sup>3</sup> four-cylinders developing 44 horses. With a top speed of 100 km / h, it was one of the fastest family sedans of its time. However, some aspects of its design were slightly exceeded, this was the case of its timber frame and cable braking. Declined in several bodies and versions, the 401 unfortunately did not have the chance to prove its driving qualities to the French customers.*

*This 6 windows version of 1935 is not a simple 401. In fact, bought new in 1935 by the grand uncle of the current owner, this family car was stopped during the war and then remained forty years on hold. Rediscovered in 1982, it only ran 18,000 kilometers. Perfectly stored, its interior, bodywork and mechanics were preserved and the car could quickly resume the road. Since then, it has done some 14,000 kilometers, thus displaying today 32,000 kilometers on the odometer. Although a painting was redone in 1983 by the Carrosserie Pelletier, the colors are consistent with the origin and the aesthetics of this out of time 401 that is close to perfection. A perfection that is even under the hood. Perfectly working, very well maintained by the same mechanic since 1982, this 401 is ready to go on the road and in all serenity! Sold with its 1935 purchase invoice and all its documents, this sedan is certainly one of the most beautiful and authentic 401 in France.*



N° 106  
1950  
SALMSON

Type : S4 61 L  
Châssis n° 62738  
Moteur 4 cylindres  
BV Cotal  
Freins hydrauliques  
Version la plus rare  
Carte grise française

---

40 000 / 50 000 €



La Salmson S4 qui apparaît en juillet 1929 avec son moteur 1 300 cm<sup>3</sup> à double ACT proposait des très belles performances dans sa catégorie ainsi qu'une formidable tenue de route et une grande robustesse. Elle est remplacée au Salon 1932 par le modèle S4C avec un moteur profondément modifié et une cylindrée supérieure (1 500 cm<sup>3</sup>). Fin 1934, c'est la présentation du modèle S4D avec le radiateur qui s'incline et les roues à voile plein puis ajouré qui apparaissent. Le moteur augmente encore et passe à 1 600 cm<sup>3</sup>, la boîte de vitesse électromagnétique Cotal (construite par Salmson) est montée en série.

Son châssis, plus rigide, devient moderne avec les roues avant indépendantes (ressort transversal) et une direction à crémaillère. Au salon 1936, une nouvelle évolution est présentée : le modèle S4DA, le moteur passe à 1 700 cm<sup>3</sup>, la magnéto est remplacée par un allumage batterie bobine et la dynastar cède la place à un démarreur et une dynamo. La boîte de vitesse est construite désormais par MAAG.

La S4-61 qui apparaît au Salon 1938, est une S4DA avec un châssis surbaissé, le réservoir d'essence est placé à l'arrière et les ressorts arrière sont montés en cantilever. Les carrosseries « usine » sont : le coupé 2 portes, la berline 4 portes sans montant

central et le cabriolet 4 places. 1939 sera une année de très faible production, les S4-61 seront surtout fabriquées à partir de 1947. Dès la mi-1949, de nouvelles ailes profilées avec phares encastrés et de nouveaux pare-chocs font leur apparition.

Les ultimes exemplaires recevront les freins à commande hydraulique, le modèle devient alors S4 61L avec L comme Looked, la production de cette version est restée excessivement faible.

Équipée d'une mécanique de tout premier plan avec son moteur à double arbre à cames en tête et sa boîte de vitesses électromagnétique Cotal, les Salmson S4-61 sont des voitures très agréables à conduire, tenant bien la route, confortable et robuste. Voiture de grande classe très bien construite, son prix de vente la réservait à une certaine élite au sortir de la guerre.



Type : S4 61 L  
Chassis # 62738  
In-line four cylinders  
Gearbox Cotal  
Hydrolic brakes  
Rarest version  
French title



The Salmson S4, which appeared in July 1929 with its 1,300cc double ACT engine, offered excellent performances in its class, as well as superb handling and robustness. It was replaced at Salon 1932 by the S4C model with a deeply modified engine and an upper displacement (1500 cm<sup>3</sup>). At the end of 1934, it is the presentation of the S4D model with the radiator that tilts and the full sail wheels then openwork that appear. The engine increases again and goes to 1600 cm<sup>3</sup>, the Cotal electromagnetic gear box (built by Salmson) is mounted in series. Its more rigid chassis becomes modern with independent front wheels (transverse spring) and rack-and-pinion steering.

At the 1936 show, a new evolution is presented: the S4DA model, the engine goes to 1700 cm<sup>3</sup>, the magneto is replaced by a battery coil ignition and the dynastar gives way to a starter and a dynamo.

The gearbox is now built by MAAG. The S4-61 that appears at Salon 1938, is an S4DA with a lowered chassis, the fuel tank is placed at the rear and the rear springs are mounted in cantilever. The «factory» bodies are: the 2-door coupé, the 4-door sedan without center pillar and the 4-seater convertible. 1939 will be a year of very low production, the S4-61 will be mainly manufactured from 1947.

From mid-1949, new profiled fenders with recessed lights and new bumpers made their appearance. The ultimate specimens will receive hydraulically controlled brakes, the model then becomes S4 61L with L as Looked, the production of this version remained excessively low.

Equipped with first-class mechanics with its twin-overhead cam engine and Cotal electromagnetic gearbox, the Salmson S4-61 are very fun cars to drive, holding well, comfortable and rugged.

High class car very well built, its selling price reserved it for a certain elite at the end of the war.







N° 107

1930

## ROLLS ROYCE PHANTOM II

*Châssis n° 57 GX  
Carte grise de collection*

---

80 000 / 100 000 €



La Phantom II est un modèle conçu par Henri Royce et commercialisée entre 1929 et 1935. Elle reprend le moteur 6 cylindres 7,7 L de la Phantom (rebaptisée Phantom I) dont la puissance est désormais portée à 120 ch. Les innovations concernent le châssis et les suspensions. Le constructeur anglais fait volontairement évoluer ses modèles par palier sans révolutionner le genre pour ne pas rendre obsolètes les modèles antérieurs. Par rapport à la version précédente la Phantom II bénéficie d'un châssis renforcé et de ressorts semi-elliptiques sur les suspensions avant. Construite à 1680 exemplaires, c'est la dernière des Rolls Royce 6-cylindres. Comme il était d'usage à l'époque, seuls le châssis et les pièces étaient conçus par Rolls Royce. Les carrossiers les plus réputés du moment ont travaillé sur la Phantom II : Park Ward, Mulliner, Hooper ...

Notre Phantom II a été achetée neuve à Londres par Monsieur Hansard en 1930. Elle disposait à l'origine d'une carrosserie Touring Saloon. Nous la perdons de vue jusque dans les années 1960 où elle fut exportée aux Etats-Unis. Elle y fut carrossée façon Huley Roadster. Elle fait partie de la collection de son actuel propriétaire depuis 2000. La Rolls Royce a régulièrement roulé jusqu'en 2007. Son propriétaire âgé n'ayant plus le loisir de participer à des manifestations automobiles, la Phantom II n'a pas roulé depuis près de 10 ans. Cependant, elle est stockée dans un garage chauffé et à l'abri de l'humidité.







*Chassis #57 GX  
French Collection Title*

---

*The Phantom II has been designed by Henri Royce and marketed between 1929 and 1935. It takes the 7.7-liter 6-cylinder engine of the Phantom (renamed Phantom I) which power is now increased to 120 hp. The innovations concern the chassis and suspensions. The English manufacturer has voluntarily evolve its models in stages without revolutionizing the genre to not make obsolete models before. Compared to the previous version the Phantom II has a reinforced chassis and semi-elliptical springs on the front suspensions. Built in 1929, this is the last of the Rolls-Royce 6-cylinder. As was the custom at the time, only the chassis and parts were designed by Rolls Royce. The most famous coachbuilders of the moment worked on the Phantom II: Ward Park, Mulliner, Hooper ...*

*Our Phantom II was bought new in London by Mr. Hansard in 1930. It originally had a Touring Saloon body. We lost sight of it until the 1960s when it was exported to the United States. It was there bodied way Huley Roadster. It is part of the collection of its current owner since 2000. The Rolls Royce has regularly been driven until 2007. Its older owner no longer having the opportunity to participate in car events, the Phantom II has not started since 10 years old. However, it is stored in a heated garage and away from moisture.*



N° 108

1938

TALBOT T15  
CABRIOLET BABY

*Châssis n°91219  
Rare châssis court  
Carte grise française*

En 1922, les automobiles Talbot-Darracq prennent l'appellation « Talbot ». Le constructeur produit désormais des modèles de prestige à 15 ou 24 CV qui succèdent ainsi aux Darracq et à leur moteur sans soupapes. En 1934, Anthony Talbot reprend les usines en situation financière difficile. Les grèves, et la grande crise financière affectent durement la trésorerie de Talbot. Pourtant, Anthony Talbot prépare une gamme très complète de voitures de tourisme tout en restant très actif dans son programme de voitures de compétition.

La Talbot présentée est un exceptionnel cabriolet Baby T15 deux places d'usage. La T15 est la combinaison du plus court châssis de la gamme (2,95 m) et du moteur de 2,7 litres. A notre connaissance il s'agit de l'unique exemplaire strictement d'origine en circulation. Affichant 161 000 km, l'historique de cet exemplaire est connu depuis l'origine.

---

150 000 / 200 000 €





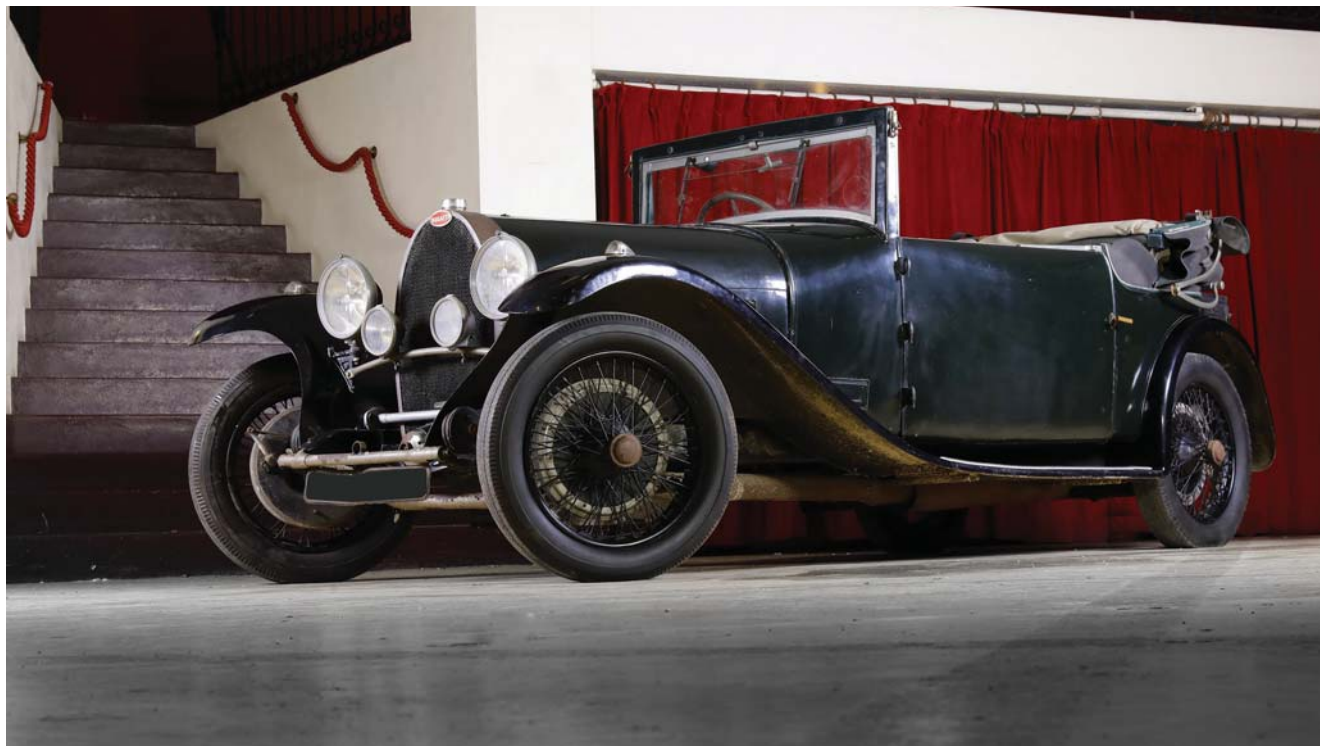
Ce beau cabriolet châssis court n'a connu que quatre propriétaires depuis sa sortie d'usine en 1938. Il est motorisé par un moteur 6-cylindres 2696 cc et est doté d'une boîte ZF traditionnelle et non pas de la boîte Wilson. Le propriétaire actuel possède ce magnifique cabriolet depuis 1995. Il a participé à de nombreux rallyes et concours d'élégance tant en France qu'à l'étranger. En 1997, cette T15 remporte le prix du « meilleur véhicule étranger » lors du FIVA WORLD RALLY à PHILPA en Grèce. Le cabriolet n'a pas subi de choc ni de quelconque réparation. Seules la peinture et la capote ont été restaurées par les établissements TESSIER. L'entretien mécanique a toujours été réalisé précautionneusement par son actuel propriétaire. Il s'agit d'un cabriolet à la ligne élégante et sobre, très agréable à conduire et particulièrement confortable sur la route.



Chassis #91219  
 Rare short wheel base  
 French Title

*In 1922, the Talbot-Darracq cars took the name «Talbot». The manufacturer now produces prestige models with 15 or 24 hp, which succeed the Darracq and their engine without valves. In 1934, Anthony Talbot took over the factories in a difficult financial situation. The strikes, and the great financial crisis are affecting Talbot's cash flow. Yet, Anthony Talbot is preparing a very comprehensive range of passenger cars while remaining very active in its competition car program. The presented Talbot is an exceptional two-seater Baby T15 convertible. The T15 is the combination of the shortest chassis in the range (2.95 m) and the 2.7-liter engine. To our knowledge this is the only strictly original copy in circulation. Covering 161,000 km, the history of this specimen has been known since the beginning.*

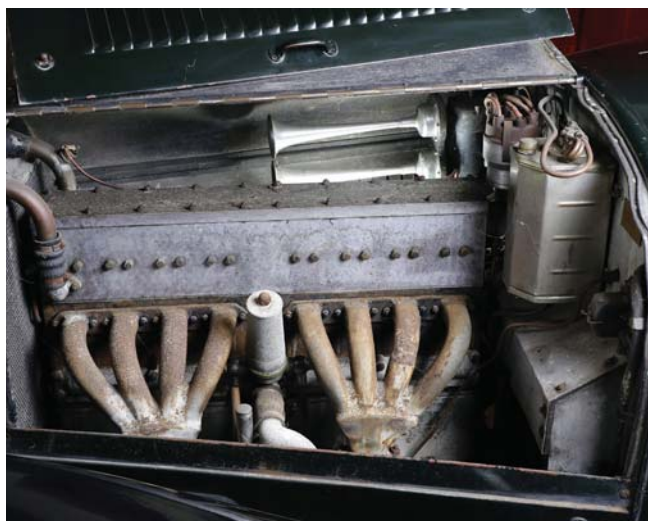
*This beautiful short wheel base cabriolet has had only four owners since it left the factory in 1938. It is powered by a 2696 cc 6-cylinder engine and has a traditional ZF box and not the Wilson box. The current owner owns this magnificent convertible since 1995. He has participated in many rallies and elegance competitions both in France and abroad. In 1997, this T15 won the «best foreign vehicle» award at the FIVA WORLD RALLY in PHILPA, Greece. The convertible was not shocked or repaired. Only the paint and the hood have been restored by the TESSIER establishments. Mechanical maintenance has always been carefully carried out by its current owner. It is a cabriolet with an elegant and sober line, very pleasant to drive and particularly comfortable on the road.*



N° 109  
1928  
BUGATTI TYPE 44

*Châssis 44646  
moteur 402  
Cabriolet Vanvooren 4 places*

**estimation : nous consulter**



Le châssis équipé du moteur 402 est assemblé à l'usine Bugatti courant août 1928 avec 46 autres châssis du même type. Pendant l'année 1928, près de 570 châssis type 44 sont montés à l'atelier de fabrication, soit une moyenne de plus de quarante-cinq unités par mois. Ainsi presque la moitié des 3 litres construites est produite cette année-là. La voiture châssis 44646/402 est livrée à Vanvooren le 25 septembre 1928, ainsi que le châssis 44645/386. Le châssis lui est facturé 51.000 ff. Parmi les quelques cinquante voitures vendues ce mois-là, seules 5 seront carrossées par Vanvooren, il s'agit des châssis 44642 à 44646. Il est certain que le véhicule est bien destiné au carrossier de Courbevoie car le registre de vente indique le nom du destinataire « Daste » qui est le directeur de la carrosserie, et les initiales « V V » au crayon de mine. Un autre nom suit sur la page de livraison, il s'agit du client privé ayant commandé la voiture. Il est possible de lire le nom « Berriau ». Il est très rare que le nom d'un client privé d'une voiture parisienne, soit indiqué dans le registre de vente, il s'agit toujours d'une personnalité connue de Bugatti. Le nom Berriau est peu courant, mais en 1928 la plus grande Soprano française se nomme Simone Berriau. Pour nous conforter dans notre hypothèse attribuant la Bugatti à cette artiste, il faut noter qu'entre 1926 et 1929, la seule personne au nom de Berriau dans l'annuaire de Paris était : « Mme Simone Berriau, 92 boulevard Malesherbes, Paris VIII ». Cette artiste à la carrière aussi longue que variée, eut la bonne idée de publier en 1973 son autobiographie sous le titre « Simone est comme ça ». Nous étant procuré un des rares exemplaires sur le marché du livre d'occasion, nous n'osions espérer lire écrit de sa propre plume ses souvenirs Bugatti. Mais le hasard est un ami des chercheurs. Après avoir confié lors de ses débuts à l'Opéra-Comique, vers 1924 « Nous étions descendu de Paris à Beauvallon en deux jours dans ma grosse Voisin toute capitonnée, je conduisais moi-même, j'aimais ça, j'ai rêvé de m'inscrire à la Targa Florio »



Simone Berriau note page 94 « Nous faisons beaucoup de ski nautique à Cannes, et faisons aussi des promenades dans l'intérieur, vers Grasse, Mougins et Vence ; je conduisais comme une folle sur les petites routes mal entretenues qui sinuaient dans les pinèdes ,entre les collines de l'arrière- pays. Je me grisais de vitesse au volant de mes deux Bugatti, une 3 litres racée et un monstre rugissant de 5 litres, et m'entraînais pour les rallyes régionaux (j'ai participé à plusieurs courses Cannes-Monte- Carlo et Cannes - Saint-Raphaël). C'étaient des voitures décapotables ; Cécile Sorel retenait à deux mains ses immenses chapeaux alors que j'avais opté pour la jugulaire, prenant une habitude dont je ne me suis jamais départie. » Cet émouvant souvenir confirme bien l'achat du cabriolet 3 litres par l'artiste. Nous pouvons ainsi vous présenter la première propriétaire de ce cabriolet : Simone Berriau (1896-1984). Né dans le Calvados, Simone Bossis passe son enfance en Loire Atlantique avant de partir au Maroc à quinze ans. Elle s'y marie bientôt avec le colonel Berriau, bras droit du Maréchal Lyautey, et rentre en France au décès de son époux en 1918 après la naissance de sa fille Helena. Le Glaoui, Pacha de Marrakech lui offrira son or et ses palais, mais elle ne lui cédera qu'en conservant sa liberté. Elle débute une carrière de Soprano à l'Opéra-Comique en 1923. Elle passe son permis de conduire en 1924. Une forte amitié la liera toute sa vie avec l'écrivain Colette et la fantasque Cecile Sorel. En 1928, elle est riche et âgée de

32 ans, au faite de sa gloire, l'achat d'une Bugatti n'est pas incongru, et sa passion pour l'automobile est déjà assumée. Le Tout Paris défile dans la vie et la carrière de cette femme au destin exceptionnel. Albert Wolff, directeur de l'Opéra-Comique devient son compagnon et fait d'elle cette cantatrice qui interprète Carmen et Mélisande. Toscanini la courtise. Elle vit avec l'auteur dramatique Yves Mirande. Cocteau et Guitry deviennent ses familiers. Elle débute dans le cinéma en 1935 et devient directrice du théâtre Antoine en 1943. Elle monte tout le théâtre de Sarthe, du Camus et du Simone de Beauvoir. S. Berriau présente souvent de belles voitures en concours d'Élégance : Telle l'Hispano-Suiza J12 de Mme Deutsch de la Meurthe en 1934 et en 1939 une Cadillac Franay au concours du Bois de Boulogne. Elle est surtout attirée par la vitesse et possède un des plus rapides bateaux de course de la Méditerranée , le « Sim-Sim » en acajou avec moteur de 325 cv Dodge, qu'elle pilote elle-même avec succès au premier Grand Prix de l'A.C.F lors de la semaine motonautique de Cannes en août 1933. « Ce n'est pas difficile, confie-t-elle au « Figaro », il suffit d'un peu de précision, un peu de cran et le gout de la lutte ». Piloter un canot à plus de soixante de moyenne, et une Bugatti 3 litres à cent trente, sont des plaisirs similaires. Le nom de Simone Berriau est pour toujours attaché





à celui du théâtre Antoine, boulevard de Strasbourg à Paris, dont elle fut la directrice de 1943 à 1983. La Bugatti est immatriculée sous le numéro 7932 RB 3, à Paris. Ce numéro date bien d'octobre 1928. Il s'agit de la première plaque minéralogique issue pour cette voiture. Le véhicule change probablement de mains le 15 octobre 1929 au profit d'un second propriétaire parisien. On peut imaginer que S.Berriau achète alors sa 5 litres type 46. La Bugatti 3 litres est revendue dans le Tarn un an plus tard. Elle reçoit la plaque 8402 XV le 25 septembre 1930. Au nom de « S. A. SABATIE et Cie » avenue de Lavarat à Castres. La seule société Sabatié de la région était celle de « Aristide Sabatié, Laines et Peaux » dont l'usine était à Hauterive près de Castres. Le cabriolet est revendu deux ans plus tard dans l'Hérault. Le véhicule est alors immatriculé sous le numéro 5809 GP 2, le 8 mai 1932, au nom de Albert SALZE, demeurant 23 avenue de Verdun à Montpellier. Le 27 mars 1933, son épouse met la carte grise à son nom. Au début de 1934, la Bugatti est revendue par un garage situé rue Levat à Montpellier. Le nouvel acquéreur possède un domicile dans cette même rue, selon les souvenirs de sa fille. En effet la famille Seguin possède un domicile au 10 rue Levat au nom d'Etienne Seguin, le père de Georges Seguin, le futur propriétaire. Le 2 février 1934, Georges SEGUIN, domicilié à « la Boissière » commune de Jonquières Saint Vincent dans le Gard devient pour longtemps le nouveau propriétaire du cabriolet 3 litres, immatriculé maintenant 6672 FN 2. En 1935, la Bugatti emmène la famille visiter les châteaux de la Loire. Elle sera la voiture de tous les jours de G. Seguin, et le conduira en villégiature à Biarritz, ou en visite chez ses cousins du Périgord ou du Gers, propriétaires l'un d'une Técla 1500 et l'autre d'une 2L300 Grand Sport. Bon sang ne saurait mentir ! Le dimanche la Bugatti est prête pour emmener toute la famille à la messe du village. Lorsqu'il quitte le Gard pour s'installer dans le Lot et Garonne, G. Seguin emporte avec lui sa chère Bugatti, dont l'entretien est sans doute confié à un garagiste de Beaucaire. Elle est ainsi enregistrée sous le numéro 3532 JV 4, le 11 juin 1946 à son nouveau domicile dans le village de Trentels - Laignac. Pour le mariage de sa fille Odette avec Marc Fabre le 7 août 1947, la Bugatti est de sortie et pose avec les jeunes époux dans la campagne. Georges Seguin sera maire de Trentels de 1959 à son décès en 1971. Son gendre Marc Fabre lui succédera dans cette fonction jusqu'en 1983. Les trois enfants de celui-ci jouaient à cheval sur le long capot de la Bugatti endormie dans la grange. Edouard né en 1950, avait dix ans, ainsi nous savons que la vente n'est pas avant 1960. Aux début des années soixante, un jeune passionné de Bugatti originaire du Gers, tout proche,



chasse les belles classiques dans sa province. Jean-Louis Latrille apprend l'existence de deux Bugatti au château de Trentels et s'y rend au volant de sa Dauphine 1093. Il découvre une Brescia 16 soupapes en carrosserie deux places « La bordelaise » et la 3 litres. L'affaire est rondement menée, la Brescia sera vite exportée en Belgique et la type 44 conservée un temps. Dans la précipitation de l'achat, le jeune amateur charge sur plateau la 3 litres qui n'est plus roulante, car sa boîte de vitesse sert de seconde boîte à la camionnette de l'exploitation. Quinze ans plus tard, un collectionneur bordelais passe à Trentels et récupère les dernières pièces Bugatti qui traînent dans la grange, plus la boîte de vitesse qu'il démonte lui-même sur la camionnette! Georges Seguin utilisera l'argent pour s'offrir une 2 Cv Citroën neuve. Selon certains souvenirs de collectionneurs, il semblerait que la voiture fut acquise par Mr P. auprès du collectionneur et marchand Mette de Saint André de Cubzac vers 1968. Michel Menier se souvient en tout cas que Mr P. avait acheté le véhicule à un marchand du Sud Ouest. Nous retrouvons le cabriolet Vanvooren restauré aux Coupes de l'Age d'Or à Montlhéry le 19 octobre 1969. Il est engagé sous le numéro 11 par l'équipage « Menier-Arboré ». Arboré était un charcutier ami de la famille qui profita du voyage avec les Menier pour ce qui fut sans doute la première sortie de la voiture après restauration. Sur la piste, une douzaine de Bugatti faisait le spectacle accompagné par plus de cinquante autres parmi les plus nobles représentantes des voitures de sport et courses de l'entre deux guerres. L'Age d'Or renaissait à Montlhéry. La voiture sort à l'évidence de restauration car l'essieu avant semble fraîchement nickelé, la peinture rutilante. Le numéro de Police peut être 801 A 33 si la voiture provient bien de chez Mette à Bordeaux. La peinture verte, les panneaux et sièges de même couleur ont ainsi été réalisés entre 1968 et 1969. Odette Fabre-Seguin nous a confié que la voiture de son père était de couleur noire avec les sièges en cuir peau de porc clair. Le nouveau propriétaire du

véhicule en 1969, Mr P. utilisera à plusieurs reprises le cabriolet Vanvooren pour participer dans les années soixante-dix et quatre-vingt à des rallyes locaux, dont un rallye de Lorient. Mais son heure de gloire sera son apparition dans le film Raboliot, tiré du roman éponyme de Maurice Genevoix, et tourné en Sologne, en novembre 1972. L'extrait de la bande annonce de 9 minutes, disponible par l'INA, laisse découvrir à la quatrième minute, la belle 3 litres, décapotée en Milord, rouler en sous-bois, avant que Mr Le Comte et ses deux dalmatiens n'en descendent. Pour l'occasion elle est affublée de fausses plaques « 801 HX ». On a ainsi conservé les premiers chiffres de son immatriculation des années cinquante, visible sur la photo à Montlhéry en octobre 1969. Depuis plus de trente ans, la 3 litres était remise dans un grand hangar. L'inspection du véhicule lors de son exposition à Retromobile 2018. La voiture présentée possède bien sa carrosserie élaborée en octobre 1928 par Vanvooren, pour Simone Berriau, et restaurée à la fin des années soixante. Sur la cloison pare-feu est fixée la plaque châssis d'origine qui laisse lire « 44646 - 17 HP ». Le moteur porte sur sa patte de fixation arrière gauche, gravé correctement le numéro du châssis 44646. La patte avant droite du même carter inférieur porte le numéro de moteur 402. L'essieu avant est trop corrodé pour laisser voir un numéro. Le tableau de bord est complet avec montre, compteur de vitesse, ampèremètre et jauge à essence dans le grand cadran ovale. Nous savons que la boîte de vitesse fut changée, elle provient d'une autre type 44, et conforme au modèle d'origine. Le véhicule est complet et conforme à son aspect d'origine. La restauration nécessaire pour redonner à ce cabriolet 3 litres tout l'éclat de sa jeunesse parisienne, sera motivée par la rareté du modèle et le fait qu'aucune pièce ne manque ou ne soit non conforme à l'origine.

Pierre- Yves LAUGIER

Chassis #44646  
 Engine #402  
 4 Seaters Cabriolet by Vanvooren

---

The chassis equipped with the 402 engine has been assembled at the Bugatti factory in August 1928 with another 46 chassis of the same type. During the year 1928, nearly 570 chassis type 44 were mounted at the manufacture, an average of more than forty-five units per month. Thus almost half of the 3 liters built is produced this year. The chassis 44646/402 has been delivered to Vanvooren on September 25, 1928, as well as chassis 44645/386. The chassis has been charged 51,000 ff. Among the fifty or so cars sold that month, only 5 will be bodied by Vanvooren, it is the chassis 44642 to 44646. It is certain that the vehicle is well intended for the coachbuilder of Courbevoie because the sales register indicates the name of the recipient «Daste» who is the director of the bodywork, and the initials «VV» in the pencil. Another name follows on the delivery page, it is about the private customer who ordered the car. It is possible to read the name «Berriau». It is very rare that the name of a private customer of a Parisian car is indicated in the sales register, it is always a known personality of Bugatti. The name Berriau is unusual, but in 1928 the greatest French Soprano was named Simone Berriau. To comfort us in our hypothesis attributing the Bugatti to this artist, it should be noted that between 1926 and 1929, the only person in the name of Berriau in the Paris directory was: «Mrs. Simone Berriau, 92 boulevard Malesherbes, Paris VIII». This artist with a career as long as varied, had the good idea to publish in 1973 his autobiography under the title «Simone is like that». Having obtained one of the rare copies on the used book market, we did not dare to hope to read from her own pen her Bugatti memories. But chance is a friend of the researchers. After having confided during her debut at the Opéra-Comique, around 1924 «We had come down from Paris to Beauvallon in two days in my big neighbor padded, I drove myself, I loved it, I dreamed of register for the Targa Florio »Simone Berriau note page 94 «We did a lot of water skiing in Cannes, and also took walks in the interior, to Grasse, Mougins and Vence; I drove like mad on the little poorly maintained roads winding through the pine forests between the hills of the hinterland. I was giddy with my two Bugattis, a racy 3 liters and a roaring 5-liter monster, and coached it for regional rallies (I took part in several Cannes-Monte-Carlo and Cannes-Saint-Laurent races). Raphael. They were convertibles; Cécile Sorel with both hands held her huge hats while I had chosen the jugular, taking a habit that I never departed. This moving memory confirms the purchase of the 3-liter cabriolet by the artist. We can thus present you the first owner of this convertible: Simone Berriau (1896-1984). Born in Calvados, Simone Bossis spent her childhood in Loire Atlantique before leaving for Morocco at the age of fifteen. She married there

soon with Colonel Berriau, right arm of Marshal Lyautey, and returned to France on the death of her husband in 1918 after the birth of their daughter Helena. The Glaoui, Pacha of Marrakech will offer her his gold and his palaces, but it will yield to him only by preserving her freedom. She began a career as a Soprano at the Opéra-Comique in 1923. She passed her driving license in 1924. A strong friendship will bind her all her life with the writer Colette and the whimsical Cecile Sorel. In 1928, she is rich and aged 32, at the height of his glory, the purchase of a Bugatti is not incongruous, and her passion for the automobile is already assumed. The All Paris parade in the life and career of this woman with exceptional destiny. Albert Wolff, director of the Opéra-Comique becomes her companion and makes of her this singer who interprets Carmen and Mélisande. Toscanini courts her. She lives with playwright Yves Mirande. Cocteau and Guitry become her familiar. She began in cinema in 1935 and became director of the Antoine theater in 1943. She went up all the theater of Sarthe, Camus and Simone de Beauvoir. S. Berriau often presents beautiful cars in competition of Elegance: Such as the Hispano-Suiza J12 of Mrs Deutsch de la Meurthe in 1934 and in 1939 a Cadillac Franay at the contest of the Bois de Boulogne. She is especially attracted by speed and has one of the fastest racing boats in the Mediterranean, the «Sim-Sim» mahogany with a 325cv Dodge engine, which she herself successfully pilot at the first Grand Prix of the ACF during the Cannes Motorcycle Week in August 1933. «It's not difficult,» she says to «Figaro», just a little precision, a little guts and the taste of the fight «. Riding a canoe to more than sixty average, and a Bugatti 3 liters to a hundred and thirty, are similar pleasures. The name of Simone Berriau is forever attached to hunt beautiful classics in his province. Jean-Louis Latrille learns of the existence of two Bugatti at Trentels Castle and goes to the wheel of his Dauphine 1093. He discovers a two-seater Brescia 16 valves «La Bordelaise» and 3 liters. The case is conducted quickly, Brescia will be quickly exported to Belgium and the type 44 kept a time. In the rush of the purchase, the young amateur loads on the board the 3 liters that no longer roll, because its gearbox serves as a second one to the van of the farm. Fifteen years later, a Bordeaux collector goes to Trentels and retrieves the last Bugatti parts hung in the barn, as well as the gearbox he dismounts on the van! Georges Seguin will use the money to buy a new 2 Cv Citroën. According to the memories of some collectors, it seems that the car was acquired by Mr P. from the collector and merchant Mette de Saint Andre de Cubzac around 1968. Michel Menier recalls in any case that Mr P. bought the vehicle from a South West dealership. We find the convertible Vanvooren restored to the Golden Age Cups in Monthléry on October 19, 1969. It is engaged under the number 11 by the crew «Menier-Arboré». Arboré was a family friend who took advantage of the trip with Menier for what was undoubtedly the first output of the car after the restoration. On the track, a dozen of Bugatti made the show accompanied by more than fifty others among the noblest representatives of sports cars and races between the wars. The golden age is reborn in Monthléry. The car obviously comes out of the restoration because the front axle seems freshly nicked, the paint glossy. The police number can be 801 TO 33 if the car comes from Mette to Bordeaux. The green paint, panels and seats of the same color were manufactured between 1968 and 1969. Odette

Fabre-Seguin told us that her father's car was black with the seat of light pork skin leather. The new owner of the vehicle in 1969, Mr. P. will use several times the Vanvooren convertible to participate in the seventies and eighties in local rallies, including a rally in Lorient. But its moment of glory will be its appearance in the film *Raboliot*, taken from the eponymous novel by Maurice Genevoix, and shot in Sologne, in November 1972. The extract of the trailer of 9 minutes, available by the INA, reveals the fourth minute, the beautiful 3 liters, decapitated at Milord, rolled in wood, before M. Le Comte and his two Dalmatians descend. For the occasion it is decorated with false plates «801 HX». We have thus kept the first figures of his recording of the fifties, visible in the photo of Monthéry in October 1969. For more than thirty years, the 3 liters were stored in a large shed. The inspection of the vehicle during its exhibition at *Retromobile 2018*.

The car was presented with its body developed in October 1928 by Vanvooren for Simone Berriau, and restored in the late sixties. On the firewall is attached the original chassis plate that reads «44646-17 HP». The engine is on its left rear bracket, properly engraved with chassis number 44646. The right front bracket of the same crankcase has engine number 402. The front axle is too corroded to show a number. The dashboard is complete with watch, speedometer, ammeter and gas gauge in the large oval dial. We know that the gearbox has been changed, it comes from another type 44, and conforms to the original model. The vehicle is complete and conforms to its original appearance. The restoration necessary to give back to this cabriolet 3 liters all the brilliance of its Parisian youth, will be motivated by the scarcity of the model and the fact that all parts are conform to the origin.

Pierre-Yves LAUGIER





N° 110

1949

ROLLS-ROYCE  
SILVER WRAITH

*Numéro de série WCB20*

*Carrosserie James Young*

*Voiture exposée au Salon de l'Auto de Londres en 1949*

*Titre de circulation européen*

40 000 / 45 000 €

Première Rolls-Royce produite à l'après-guerre, la Silver Wraith profite de la technologie avant-gardiste dont la firme anglaise faisait preuve en 1938 lorsqu'elle présentait la Wraith. En effet, la Silver reprend l'ensemble châssis moteur de son aïeule, mais en revoyant légèrement sa mécanique avec le développement d'une nouvelle culasse pour le 6 cylindres en ligne de 4.3L qui équipe la belle Anglaise. Carrossée par un certain nombre de carrossiers dont les plus célèbres Park Yard et James Young, elle fut effectivement la dernière Rolls-Royce que l'on pouvait faire carrosser par le carrossier de son choix et selon ses propres goûts. Voiture de la haute bourgeoisie par excellence, elle fit sa célébrité au travers de nombreuses apparitions au cinéma. La Silver Wraith que nous proposons aujourd'hui à la vente est signée James Young. Il s'agit par ailleurs de celle qui fut exposée sur le stand Rolls-Royce / James Young au salon de l'Auto de Londres (Earl Court) 1949. Achetée neuve par Thomas V. Boardman, puis notamment passée entre les mains de Jack Barclay, elle se trouve en bon état de présentation intérieur extérieur, elle dispose d'une peinture bi-ton aux teintes ocre ainsi que d'un habitacle avec séparation chauffeur. Forte d'un historique connu et d'une mécanique en bon état, cette Rolls-Royce se veut être la voiture de famille idéale avec laquelle partir en villégiature avec toute l'élégance et le flegme britannique.





Chassis #WCB20  
Coachwork by James Young  
Showcased at the 1949 Earl Court London Auto Salon

---

First Rolls-Royce produced in the post-war period, the Silver Wraith takes advantage of the avant-garde technology that the British firm demonstrated in 1938 when it presented the Wraith. Indeed, the Silver

takes the entire chassis engine of his grandmother, but by reviewing slightly its mechanics with the development of a new cylinder head for the 4.3L line 6-cylinder that equips the beautiful Englishwoman. Carried by a number of coachbuilders, including the most famous Park Yard and James Young, it was indeed the last Rolls-Royce that could be bodied by the coachbuilder of his choice and according to his own tastes. Car of the high bourgeoisie par excellence, it made its celebrity through numerous appearances in the cinema.

The Silver Wraith we are selling today is coachworked by James Young. It was also exhibited at the Rolls-Royce / James Young booth at the 1949 London Auto Show. Purchased new by Thomas V. Boardman, then passed to Jack Barclay, it is in a good state of exterior interior presentation, it has a two-tone paint in ocher hues and a cockpit with driver separation. With a known history and a mechanics in good condition, this Rolls-Royce wants to be the ideal family car with which to go on vacation with all the elegance and the British phlegm.



premier sprint de Picardie : expérience concluante !

De toute évidence, le premier sprint de Picardie méritait une autre appellation que celle de la région. Les concurrents qui pensaient avoir affaire à une « amulette », en furent pour leurs frais, car rarement porteurs d'une telle amulette fut aussi « noire ».

Cela n'en rend que plus précieuse la victoire de l'Andréon Clouery (Ecurie Somme), au volant d'une puissante mais lourde Renault Turbo. Il fallut posséder une conduite particulièrement acrobate pour faire triompher un tel véhicule devant une foule de spectateurs. Outre ce succès probant, il faut encore souligner le honneur de Philippe Fleury (Ecurie Sart-Galant) qui avec une Ford Escort 2000,...

AUTOMOBILES DE LA HACHETTE FLEURY-MIQUET le premier rallye national de Picardie

Automobile... le premier rallye national de Picardie. FLEURY-MIQUET VAINQUEURS A BEAUVAIS

# COLLECTION FLEURY

(du III au 127)

Papa était un féru d'automobiles comme il y en a peu.

J'ai pu, dès ma petite enfance, baigner dans cet environnement tellement typique que seuls les passionnés d'automobiles connaissent, où l'odeur de l'essence et de l'huile est si prégnante qu'à force, on en viendrait presque à l'aimer. Alors qu'il passait tous ses samedis à « bricoler » dans son garage avec son meilleur ami, s'occupant à chaque fois d'un nouveau projet plus ou moins farfelu, j'essayais de m'immiscer parfois parmi eux le temps de quelques heures, et m'entendais souvent répondre à mes questions « ça s'appelle touche pas à ça p'tit con », en référence à la fameuse réplique de Jean Lefebvre.

Les dimanches, eux, étaient régis par le traditionnel Grand Prix de Formule 1 que l'on regardait toujours ensemble, souvent suivi d'une visite dans la famille ou d'une balade à la mer dans une voiture ancienne mais d'exception. Parfois, quelques contres-temps survenaient, comme lors de la première sortie avec la Mercedes 600 SEL après sa restauration. Le pot catalytique s'était mis à chauffer bien plus que la normale - Nous avions bien cru qu'elle allait brûler - émotions garanties !

Lorsque nous allions en tant que spectateurs sur un rallye ou une concentration d'anciennes, à chaque fois, sans n'y couper jamais, nous rencontrons tel ami ou telle connaissance de la période où il courrait, et s'en vantaient des conversations interminables où s'évoquaient des réminiscences d'époque, au grand dam du petit garçon impatient que j'étais.

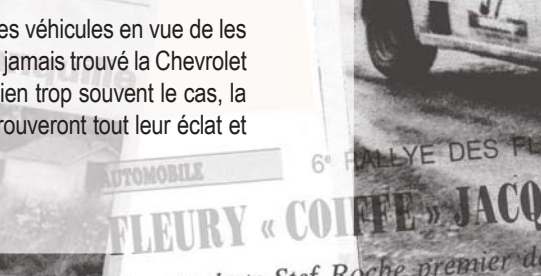
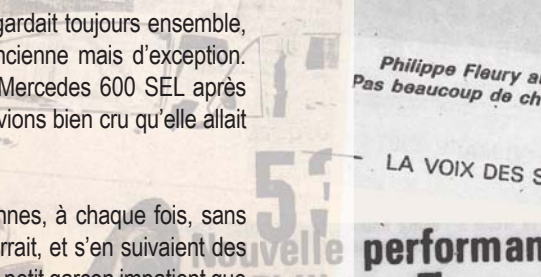
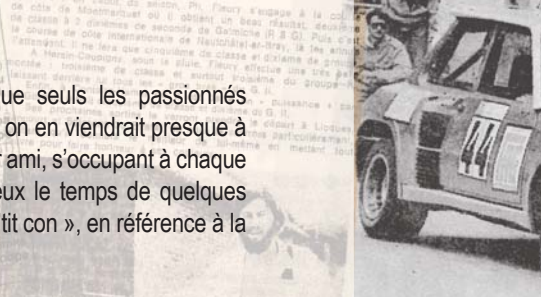
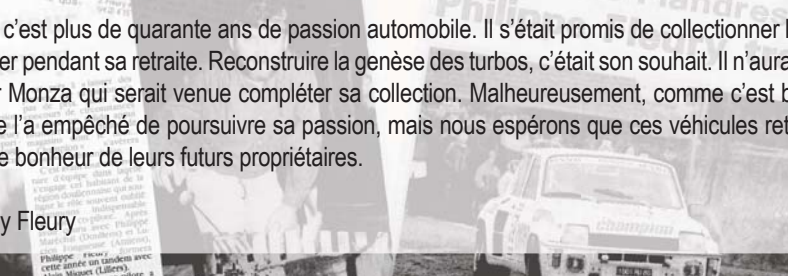
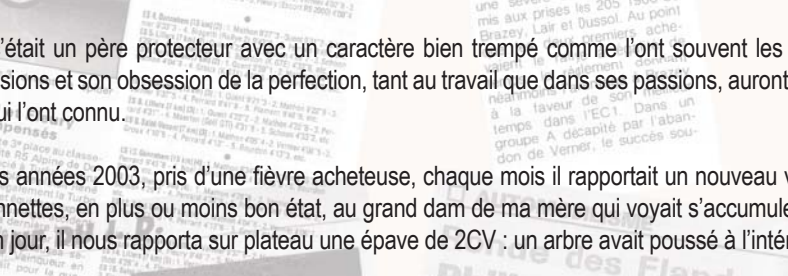
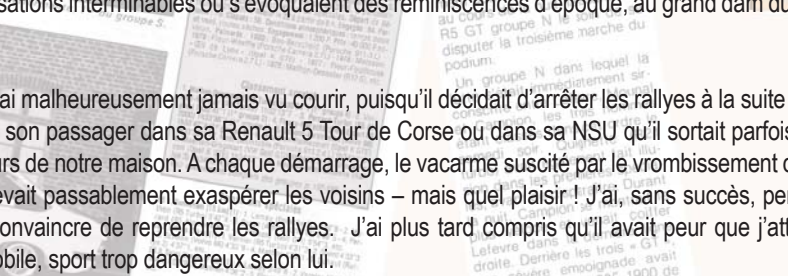
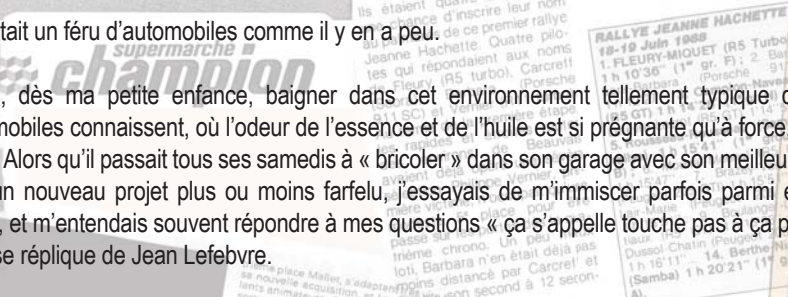
Je ne l'ai malheureusement jamais vu courir, puisqu'il décidait d'arrêter les rallyes à la suite de ma naissance, mais j'ai pu être son passager dans sa Renault 5 Tour de Corse ou dans sa NSU qu'il sortait parfois sur les petites routes aux alentours de notre maison. A chaque démarrage, le vacarme suscité par le vrombissement du moteur à l'échappement libre devait passablement exaspérer les voisins - mais quel plaisir ! J'ai, sans succès, pendant des années, essayé de le convaincre de reprendre les rallyes. J'ai plus tard compris qu'il avait peur que j'attrape le virus de la course automobile, sport trop dangereux selon lui.

Têtu, c'était un père protecteur avec un caractère bien trempé comme l'ont souvent les pilotes. Son humour sans concessions et son obsession de la perfection, tant au travail que dans ses passions, auront certainement marqué tous ceux qui l'ont connu.

Vers les années 2003, pris d'une fièvre acheteuse, chaque mois il rapportait un nouveau véhicule, souvent des 2CV Camionnettes, en plus ou moins bon état, au grand dam de ma mère qui voyait s'accumuler les véhicules à n'en plus finir. Un jour, il nous rapporta sur plateau une épave de 2CV : un arbre avait poussé à l'intérieur !

Sa vie, c'est plus de quarante ans de passion automobile. Il s'était promis de collectionner les véhicules en vue de les restaurer pendant sa retraite. Reconstruire la genèse des turbos, c'était son souhait. Il n'aura jamais trouvé la Chevrolet Corvaire Monza qui serait venue compléter sa collection. Malheureusement, comme c'est bien trop souvent le cas, la maladie l'a empêché de poursuivre sa passion, mais nous espérons que ces véhicules retrouveront tout leur éclat et feront le bonheur de leurs futurs propriétaires.

Anthony Fleury



Fleury La scène se passe à Croix-en-Terrapays et son équipe pose jour-là leur programme Renault. Beaucoup de partenaires, beaucoup de mercis, beaucoup de aussi. Soudain, nous croisons celui d'un homme qui, aussitôt que nous le voyons, nous adresse un bonjour chaleureux... Délicat instant Philippe Fleury ! Ancien champion de France (deux ans), le pilote



Philippe Fleury au volant de sa Renault 5. Pas beaucoup de chance.

LA VOIX DES S... nouvelle performante de Philippe Fleury à la Côte de Contoire. Philippe Fleury n'a pas le nous donner ! Il y a en France un pilote de champion, c'est Philippe Fleury. Il n'est pas loin le temps où il participait à notre conviction. Philippe Fleury, le participant à l'Ecurie Sart Galant à la Côte de Contoire, seconde édition de cette épreuve. Sur sa NSU.T.T., il a une nouvelle fois confirmé tout le bien que l'on pense de lui. Cette fois, il s'agit d'une issue d'excellent parcours. Il termine à la 18e place au sein d'un groupe de 110 participants : 10e du groupe 2 sur 30 concurrents. En classe de 2CV, il obtient une place de 1300 chronos les quatre-vingt-trois. Pierre Fleury, cette épreuve de la dernière fois de la NSU de Sart Galant juillet à la Préfecture. Auparavant, se retrouver pour un débutera



6e RALLYE DES FLEURY « COIFFE » JACQ Le néophyte Stef Roche, premier de la saison. La sixième édition de l'Autonomie de Flandres s'organise chaque année le FRAM n'a pas déparé le palmarès. Tout au contraire, l'on en croit les propos élogieux tenus à propos de son organisation, lors de la cérémonie de remise des prix qui s'est déroulée à l'Hôtel de Ville de Marcq, M. Lambert et ses amis de FRAM s'étaient surpassés dans le souci de détail ainsi que l'épreuve soit une réussite complète. La sixième édition a en tout cas couronné le savoir faire d'un pilote de talent puisqu'il s'agit de Philippe Fleury, le rallyman picard, dont



se récom-  
nois. Eric  
présentaient  
ramme de  
la foule,  
nires com-  
les sportifs  
regard  
me décon-  
t, nous  
mical. La  
la cheve-  
s. C'était  
Ligue (il  
de Doul-

lens à délaissé depuis quelque  
peu l'auto, ayant d'autres chats  
à fouetter. Sa société spéciali-  
sée dans la vente de machines  
de nettoyage industriel, sa fer-  
me à rénover... « C'était lar-  
gement suffisant, dit-il, pour  
m'occuper. J'ai la chance  
d'avoir une profession qui me  
vaut actuellement beaucoup de  
satisfactions. Il n'était donc pas  
question que je la relègue au  
second plan. Par les temps qui  
courent... Par ailleurs, j'ai  
consacré de nombreux loisirs à  
la remise en état de ma mai-

## Rallye Fleury met les gaz !

Philippe Fleury, le vainqueur  
du 1<sup>er</sup> rallye Jeanne-Hachette  
disputé dimanche dans la région  
de Beauvais, appartient à cette  
catégorie de pilotes qui n'aiment  
guère faire de publicité autour  
de leur personne. Ne comptez  
donc pas sur lui pour tenir de  
grands discours après un rallye  
— que celui-ci ait été favorable  
ou non — et encore moins pour  
mettre ses performances en  
exergue. Discret et mesuré,  
l'homme l'est en permanence  
la quelle que soit l'orientation de la  
course à laquelle il a participé. A

## Philippe Fleury : la gagne

Philippe Fleury, le vainqueur  
du 1<sup>er</sup> rallye Jeanne-Hachette  
disputé dimanche dans la région  
de Beauvais, appartient à cette  
catégorie de pilotes qui n'aiment  
guère faire de publicité autour  
de leur personne. Ne comptez  
donc pas sur lui pour tenir de  
grands discours après un rallye  
— que celui-ci ait été favorable  
ou non — et encore moins pour  
mettre ses performances en  
exergue. Discret et mesuré,  
l'homme l'est en permanence  
la quelle que soit l'orientation de la  
course à laquelle il a participé. A



J'ai eu la chance de faire partie du cercle d'amis intimes de Philippe Fleury, passionné de belles mécaniques, sans cesse en quête de dénicher l'objet rare et qui n'hésitait pas, par exemple, à relancer la fabrication de pièces devenues introuvables.

ser — du moins pendant un cer-  
tain temps — sa vie familiale, le  
pilote de Doullens s'était éloigné  
volontairement de la compéti-  
tion. Eloignement provisoire tou-  
tefois car le virus de la course le  
taquinait toujours !  
Ainsi, aux « Géants » en début  
de saison Philippe fit sa réappa-  
rition au volant d'une R5 Turbo  
« Tour de Corse », signée par  
son complice Alain Miquet. Re-  
tour sur la pointe des pieds, pré-  
figurant une accélération brutale  
puisqu'après avoir glané le troi-  
sième place du « 62 » à Bèthune,



volant de sa R5 Turbo.  
vieux mais quelle passion !  
(Photo J.-L. Piteux, « La Voix des Sports »)

Exigeant avec les autres comme avec lui-même, bourreau de travail, il consacrait tous ses loisirs à sa passion dévorante, le sport automobile. Ne manquaient dans ses ateliers qu'un coin cuisine et un lit !

Souvent adversaires sur la piste mais une amitié indéfectible entre nous, née d'une passion commune avant même de passer notre permis de conduire, nous avons partagé des galères, mais aussi les joies de truster les plus hautes marches de podiums en rallyes grâce, en particulier, aux fabuleuses et révolutionnaires R5 Turbo.

## Ecurie Sart Galant : Fleury et Maréchal en évidence



Et si certaines de ces autos sont très pimentées, d'autres exhalent plutôt un doux parfum de madeleine de Proust, à l'instar de la géniale 2 CV.

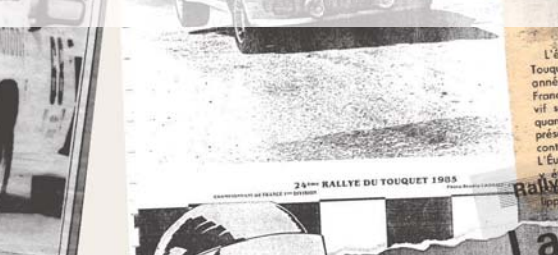
Envoûtantes, mythiques, nous rêvons tous de posséder ces belles « maîtresses ». Pouvoir les acquérir est un privilège, les faire vivre est un hommage à cet homme exceptionnel bien trop tôt disparu.

Entre vos mains, ces autos vont de nouveau s'exprimer, sur de tranquilles routes de campagne pour les unes, sur le bitume surchauffé d'une piste pour les autres. Ainsi la mémoire de Philippe Fleury restera à jamais bien présente. Que ne disparaisse jamais la passion de l'automobile !

## La hiérarchie à la vie

L'édition 1981 du Rallye du  
Toquet qui était inscrit, cette  
année, au championnat de  
France des rallyes, a connu un  
succès. Quelques cent cin-  
quante équipages, en effet, se  
présentèrent, le samedi, au  
contrôle de Coix-en-Ternois.  
L'Ecurie Sart Galant et Phi-  
lippe Fleury, avec une Ford

Philippe Vernier



Philippe Fleury confirme  
son retour en forme

Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

Fleury-Fongeuere  
un sacré tempérament

conditions dans les-  
les concurrents du  
national de Calais ont  
week-end n'ont finale-  
deuxième. Le week-end  
cours fait grand mal à la  
hiérarchie qui s'est installée  
puits le début de saison. La  
Barbara n'a rien de surprenant :  
le sera l'homme de la saison. Le  
qui soit désormais capable  
de pousser régulièrement ses  
s retouchements et  
Philippe Fleury, qui s'adju-  
place du groupe F. Paul Molon  
devera désormais se méfier de

Revenons quelques ins-  
tants sur le déroulement  
de cette course organisée à  
Beauvais, le samedi 18 juin.  
52 équipages quittent le  
parc de la caisse régionale  
de Crédit Agricole de l'Oise,  
pour entamer un premier  
classement de 3 épreuves de  
1<sup>re</sup> épreuve chronométrée  
de l'épreuve de l'épreuve  
(E.C.) un trio se détache  
déjà. Vernier-Carcreff et Ph.  
Fleury, trio rétrogradant Bar-  
bara.

Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

Expérience concluante ! Philippe Fleury, qui s'adju-  
place du groupe F. Paul Molon  
devera désormais se méfier de



Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

Le Doullennais remporte le rallye national « Jeanne Hachette ».

remier sprint de Picardie : expérience concluante !

De toute évidence, le premier sprint de Picardie méritait une autre appellation que celle d'épreuve régionale... Les concurrents qui pensaient avoir affaire à une « amulette », en furent pour leurs frais, car rarement parcourus spécialement fut aussi « traître ».

Cela n'a rien de plus méritoire que la victoire de l'Amiénois Clément Fleury (Ecurie Somme), au volant d'une puissante moto Suzuki Paris-Rhône Turbo. Il faut posséder une conduite particulièrement acrobatique pour faire triompher un tel véhicule devant une telle concurrence au cours de cette épreuve.

Quinze ou vingt participants, il faut encore souligner la tenue de Philippe Fleury (Ecurie Sart-Galant), qui avec une Ford Escort 2000, a

# AUTOMOBILE Le monde Hachette FLEURY-MIQUET VAINQUEURS A BEAUVAIS



## ON A COURU

### Rallye Jeanne Hachette L'éclosion de Fleury

Dad was a car enthusiast as there are few.

I was able, from my early childhood, to bathe in this environment so typical that only car enthusiasts know, where the smell of gasoline and oil is so pregnant that with force, one would come almost to love him. While he spent every Saturday «tinkering» in his garage with his best friend, each time dealing with a new project more or less wacky, I tried to sometimes interfere among them the time of a few hours, and often heard me answer my questions «it's called a touch not that little idiot», in reference to the famous replica of Jean Lefebvre.

On Sundays, they were governed by the traditional Formula 1 Grand Prix that we always looked at together, often followed by a visit to the family or a ride in the sea in an old but exceptional car.

Sometimes, some counter-times occurred, as in the first outing with the Mercedes 600 SEL after its restoration. The catalytic converter was heating up much more than normal - we thought it was going to burn - emotions guaranteed! When we went as spectators on a rally or a concentration of old, each time, without ever cutting, we met such friend or such knowledge of the period when it ran, and followed endless conversations where reminiscences of time evoked, to the chagrin of the little boy impatient that I was.

I unfortunately never saw him running, since he decided to stop the rallies following my birth, but I could be his passenger in his Renault 5 Tour de Corse or in his NSU he sometimes came out on the small roads around our house. At each start, the noise generated by the roar of the engine in the free exhaust had to exasperate the neighbors - but what a pleasure! For years I have been unsuccessful trying to convince him to resume the rallies. I later realized that he was afraid that I would catch the racing bug, a dangerous sport, he said.

Stubborn, he was a protective father with a strong character as pilots often have. His uncompromising sense of humor and obsession with perfection, both at work and in his passions, will certainly have marked everyone who knew him. Around the year 2003, caught by a buying fever, each month he brought back a new vehicle, often 2CV vans, in more or less good condition, to the chagrin of my mother who was seeing the accumulation of vehicles to no more finish. One day, he brought us a 2CV wreck on the plateau: a tree had grown inside!

His life is more than forty years of car passion. He had promised to collect the vehicles to restore them during his retirement. Rebuilding the genesis of the turbos was his wish. He never found the Chevrolet Corvair Monza that would complete his collection. Unfortunately, as is all too often the case prevented him from pursuing his passion, but we hope that these vehicles will regain their brilliance and make the happiness of their future owners.

Anthony Fleury

000 chevaux en force de Philippe Fleury

concerns d'un homme dynamique, de référence face à 30 ans d'expérience... que qui finalement, en 1971, effectua sa première course sur une «NSU».



### LE MAGAZINE DU P.D.

Il est prêt à laisser des plumes... C'est avec la version «Tour de Corse» de la Renault 5 Turbo que P. Fleury a lancé un nouveau pari : être le champion 1988.

### Ronde des Flandres Philippe Fleury tranquille

Philippe FLEURY veut à faire parler de lui à après les deux années de terre qu'il s'est accordé pour annoncer la maison de campagne à Boulogne-sur-Mer.

### Fleury

La scène se passe à Croix-en-Terrain et son équipe pour ce jour-là leur programme Renault. Dans beaucoup de partenariats, beaucoup aussi. Soudain, notons celui d'un homme facté qui, aussitôt adressé un bonjour à barbe, les yeux rieurs, dit... Délicieux instant Philippe Fleury ! Ancien champion d'un deux ans), le pilote



Philippe Fleury au volant. Pas beaucoup de chagrin.

LA VOIX DES SPORTS

### Nouvelle performance Philippe Fleury à la côte de Contoire

Philippe Fleury n'a pas l'air d'un homme qui aime donner ! Il y a en lui de la graine de champion, c'est certain, et il n'est pas loin le temps où il donnera raison à notre conviction. Dernier, il participait, au volant de sa Renault 5, à la côte de Contoire, seconde épreuve de la saison. Sur sa Renault 5, il a une nouvelle fois battu le record de la côte de Contoire, terminant à la 38e place au classement sur 110 participants : 10e du classement sur 30 concurrents. En classe de la Renault 5, il a obtenu une victoire.

1300 qu'il a gagnés chronos les quatre-vingt-trois. Pierre Fleury, cette épreuve de la côte de Contoire, a battu le record de la côte de Contoire, terminant à la 38e place au classement sur 110 participants : 10e du classement sur 30 concurrents. En classe de la Renault 5, il a obtenu une victoire.



### 6° RALLYE DES FLEURY « COIFFE » JACQUET

Le sixième édition du Rallye régional des Flandres s'organise chaque année le FRAM. On n'a pas déparé les palmarès. Tout au contraire, l'organisation, lors de la cérémonie de remise des prix qui s'est déroulée à l'Hôtel de Ville de Marco, M. Lambert et ses amis du FRAM s'étaient surpassés dans le souci de détail afin que l'épreuve soit une réussite complète.





# N° 111

1963

## CITROËN 2CV TYPE AZU

*Numéro de série 758399  
Carte grise française  
Transformation en break signée Glacauto  
Peinture aux couleurs de la marque Perrier*

*Serial number 758399  
French title  
Transformed by Glacauto  
Painted with the Perrier brand's colors*

En septembre 1954 Citroën lance la 2CV AZU dotée du moteur boxer bicylindre 425cm<sup>3</sup> de la 2CV AZ contemporaine. Ses 12 ch permettent de porter 250 kg de charge utile. En 1963 la puissance sera portée à 21. La 2 CH est la première fourgonnette à traction avant. Elle ne s'adresse pas aux clients désireux de transporter de lourdes charges mais elle séduira les artisans et les administrations. Pratique à l'usage la 2CV fourgonnette est particulièrement économique. Cette 2 CV est une type AZU de 1963 châssis 758399. Peinte dans les couleurs de la marque Perrier, elle ne demande qu'une bonne remise en route pour s'élancer sur la caravane du Tour de France !

*In September 1954 Citroën launched the 2CV AZU equipped with 425cc boxer engine of the contemporary 2CV AZ. Its 12 hp can carry 250 kg of payload. In 1963 the power will be increased to 21. The 2 CV is the first van with front wheel drive. It is not intended for customers who want to carry heavy loads but it will appeal to artisans and administrations. Convenient to use the 2CV van is particularly economical.*

*This 2 CV is a 1963 AZU type chassis 758399. Painted in the colors of the Perrier brand, it requires only a good restart to launch on the caravan of the Tour de France!*

---

4 000 / 6 000 €



N° 112  
1960  
CITROËN 2CV  
TYPE AZU

*Numéro de série 625597  
Carte grise française  
Peinture aux couleurs de la marque Vache Qui Rit*

*Serial number 625597  
French title  
Painted with the Vache Qui Rit brand's colors*

5 000 / 7 000 €



En septembre 1954 Citroën lance la 2CV AZU dotée du moteur boxer bicylindre 425cm<sup>3</sup> de la 2CV AZ contemporaine. Ses 12 ch permettent de porter 250 kg de charge utile. En 1963 la puissance sera portée à 21. La 2 CV est la première fourgonnette à traction avant. Elle ne s'adresse pas aux clients désireux de transporter de lourdes charges mais elle séduira les artisans et les administrations. Pratique à l'usage la 2CV fourgonnette est particulièrement économique.

Cette 2 CV est une type AZU de 1960 châssis 625597. Aux couleurs de la Vache Qui Rit, elle représente un sympathique véhicule publicitaire qui ne nécessite qu'une remise en route pour rouler à nouveau.

*In September 1954 Citroën launched the 2CV AZU equipped with 425cc boxer engine of the contemporary 2CV AZ. Its 12 hp can carry 250 kg of payload. In 1963 the power will be increased to 21. The 2 CV is the first van with front wheel drive. It is not intended for customers who want to carry heavy loads but it will appeal to artisans and administrations. Convenient to use the 2CV van is particularly economical.*

*This 2 CV is an AZU type 1960 chassis 625597. In the colors of the Vache Qui Rit, it represents a nice advertising vehicle that requires a restart to get going again.*



N° 113  
 1976  
 CITROËN 2CV  
 TYPE AZ SIE KA

*Numéro de série 37KA1559  
 Carte grise française  
 Peinture aux couleurs de la marque Lesieur*

*Serial number 37KA1559  
 French title  
 Painted with the Lesieur brand's colors*

---

**4 000 / 6 000 €**

En septembre 1954 Citroën lance la 2CV AZU dotée du moteur boxer bicylindre 425cm<sup>3</sup> de la 2CV AZ contemporaine. Elle ne s'adresse pas aux clients désireux de transporter de lourdes charges mais elle séduira les artisans et les administrations. Au fil de sa carrière elle évolue vers plus de charge utile et plus de puissance. En 1970, elle accroît encore sa charge utile à 400 kg et développe désormais 35 chevaux lui permettant ainsi d'atteindre les 100 km/h.

Cette 2 CV fourgonnette est de 1976, elle repose sur le châssis 37KA1559. Aux couleurs de l'huile Lesieur, elle représente un sympathique véhicule publicitaire qui ne nécessite qu'une remise en route pour rouler à nouveau.

*In September 1954 Citroën launched the 2CV AZU equipped with 425cc boxer engine of the contemporary 2CV AZ. Its 12 hp can carry 250 kg of payload. In 1963 the power will be increased to 21. The 2 CV is the first van with front wheel drive. It is not intended for customers who want to carry heavy loads but it will appeal to artisans and administrations. Convenient to use the 2CV van is particularly economical.*

*This 2 CV van is from 1976, it rests on the 37KA1559 chassis. In the colors of Lesieur oil, it represents a nice advertising vehicle that only requires a restart to ride again.*



# N° 114

1987

## CITROËN ACADIANE TYPE AYCD

*Numéro de série VF7AYCD0021CD7865*

*Carte grise française*

*Peinture aux couleurs de la marque Michelin*

*Serial number VF7AYCD0021CD7865*

*French title*

*Painted with the Michelin brand's colors*

---

**4 000 / 6 000 €**

Dérivant directement de la 2CV, la Dyane se voulait un peu plus cossue et performante. Très vite elle adoptait une carrosserie fourgonnette : l'Acadiane. Portée par son moteur bicylindre de 602 cm<sup>3</sup> emprunté à l'Ami 8, l'Acadiane pouvait déplacer ses 475kg de charge utile jusqu'à 102 km/h. Comparativement à la 2CV fourgonnette AKS qu'elle remplace, elle gagne en aérodynamique mais le freinage est amélioré par l'ajout de freins à disques à l'avant. Cette Acadiane est de 1987, elle repose sur le châssis VF7AYCD0021CD7865. Avec son Bibendum accroché à la cabine et sa peinture jaune et bleue, elle peut faire un excellent véhicule publicitaire, mais aussi un petit utilitaire des plus pratiques et originaux !

*Deriving directly from the 2CV, the Dyane was a little more affluent and efficient. It quickly adopted a van body: the Acadiane. Powered by its 602cc twin-cylinder engine borrowed from the Ami 8, the Acadiane was able to move its 475kg payload to 102 km / h. Compared to the 2CV AKS van which it replaces, it gains aerodynamics and the braking is improved by the addition of disc brakes at the front. This Acadiane is from 1987, it is based on the chassis VF7AYCD0021CD7865. With its Bibendum hanging on the cab and its yellow and blue paint, it can make an excellent advertising vehicle, but also a practical, original and small utility vehicle.*



# N° 115

## 1962

# CITROËN 2CV

## TYPE AZ

Numéro de série 183330  
A immatriculer en collection

Serial number 183330

5 000 / 7 000 €

La Citroën 2CV aurait dû sortir en 1939 mais la seconde guerre mondiale obligera le constructeur français à différer la sortie de sa voiture très bon marché. Elle aura pour mission de mettre la France sur roues. Durant la guerre, Citroën continue le développement de son projet. Ce n'est qu'en 1948 que la 2CV est officiellement présentée au public et à la presse. Le public est dans un premier temps déboussolé. Rapidement la nouvelle petite populaire est surnommée « la boîte à sardine ». Les caractéristiques sont simples: 4 portes, 4 places, 60 km/h, 5 litres aux 100 km, 50 kg de bagages. Autre atout de la 2CV : son prix plancher de 185 000 francs alors que sa concurrente la 4CV est alors vendue 285 000 francs. La 2CV est si génialement conçue et a remporté un tel succès commercial qu'elle fait désormais figure de mythe automobile.

Cette 2 CV est une type AZ châssis 183330. Peinte dans le classique gris bleuté de cette génération, elle se présente dans un bon état général et sera à remettre en route.

*The Citroën 2CV should have been released in 1939 but the Second World War will force the French manufacturer to postpone the release of its very cheap car. Its mission will be to put France on wheels. During the war, Citroën continues the development of its project. It was not until 1948 that the 2CV was officially presented to the public and the press. The public is at first confused. Soon the new popular little girl is nicknamed «the sardine box». The characteristics are simple: 4 doors, 4 seats, 60 km / h, 5 liters per 100 km, 50 kg of luggage. Another advantage of the 2CV: its floor price of 185 000 francs when its competitor, the Renault 4CV was sold for 285 000 francs. The 2CV has been so brilliantly designed and so commercially successful that it is now a car myth.*

*This 2 CV is a type AZ chassis 183330. Painted in the classic bluish gray of this generation, it is in a good condition and has to be restarted.*



# N° 116

## 1972

# CITROËN SM

*Numéro de série 00SC1197  
GT française par excellence  
Carte grise française*

**17 000 / 23 000 €**

Lancée en mars 1970 et basée sur la plateforme de la DS, la SM eut la malchance de naître dans une période difficile pour les grosses cylindrées. Développée en partie avec Maserati, la SM était particulièrement en avance sur son temps avec un dessin des plus remarquables ainsi qu'une suspension hydropneumatique chère à la firme aux chevrons. Bien que l'on puisse penser que sa mécanique s'avère être issue directement du V8 de la Maserati Indy auquel on aurait amputé deux cylindres. Il s'avère pourtant que le moteur de la SM de série fut développé à partir d'une feuille blanche. Fort de 6

cylindres placés en V, le moteur de la SM développait 170 chevaux à 5500 tours par minutes sur les millésimes 1970 à 1972 équipés de carburateurs. Le millésime 1973 pour sa part se dote d'une injection électronique Bosch D-Jetronic portant sa puissance à 178 chevaux tout en augmentant le couple et diminuant la consommation de Sa Majesté Citroën. Equipée de quatre freins à disques avec commande et assistance hydraulique, d'une direction assistée Diravi, de projecteurs directionnels, le tout offrant un CX de seulement 0.339, la SM avait tout pour réussir ! Malheureusement, la crise pétrolière et les soucis de fiabilités rencontrés par la SM mirent fin à sa carrière dès 1975 après 12 920 exemplaires de fabriqués.

La SM que nous proposons aujourd'hui à la vente est une version à injection qui, bien qu'immatriculée en 1972 fait donc partie du millésime 1973. Sa carrosserie signée Robert Opron est dans un état proche de la perfection et revêt un très beau brun métallisé. L'intérieur se pare de cuir marron et s'avère être en excellent état ! Bien qu'elle démarre et se lève, cette SM affichant près de 100 000 kilomètres nécessiterait une petite révision avant de pouvoir rouler à nouveau. Dans une élégante configuration, cette Citroën représente l'occasion d'acquérir ce qui semble encore aujourd'hui être le seul projet d'une véritable GT française et haut de gamme de l'après-guerre.



Serial number 00SC1197  
 Most famous French GT  
 French title

V, the engine of the SM developed 170 horses at 5500 revolutions per minute from 1970 to 1972 versions equipped with carburetors. The 1973 version, on the other hand, features a Bosch D-Jetronic electronic fuel injection boosting its power output to 178 horsepower while increasing torque and reducing Citroën's consumption. Equipped with four disc brakes with hydraulic control and assistance, Diravi power steering, directional floodlights, all offering a CX of only 0.339, the SM had it all! Unfortunately, the oil crisis and the concerns of reliability encountered by the SM ended its career in 1975 after 12 920 copies of manufactured.

Launched in March 1970 and based on the DS platform, the SM had the misfortune to be born in a difficult period for large cars. Developed in part with Maserati, the SM was particularly ahead of its time with a remarkable design and hydropneumatic suspension dear to the herringbone firm. Although we can think that its engine comes directly from the V8 of the Maserati Indy which would have been amputated of two cylinders. However, it turns out that the engine of the serial SM was developed from a blank sheet. With 6 cylinders placed in

The SM that we offer today for sale is an injection version which, although registered in 1972 is part of the 1973 series. His Robert Opron's body is in a state of perfection and is a very beautiful brown metallic. The interior is adorned with brown leather and proves to be in excellent condition! Although it starts and rises, this SM, which displays nearly 100,000 kilometers, would need a little overhaul before it can roll again. In an elegant configuration, this Citroën represents the opportunity to acquire what still seems today to be the only project of a true French and high-end GT of the post-war period.





# N° 117

1983

## RENAULT R5 TURBO 2

*Numéro de série D0000692*

*Carte grise française*

*Très bel état de présentation*

---

**50 000 / 70 000 €**

Alors que la Renault R5 connaît un franc succès au cours des années 1970, qu'elle se voit dérivée en de multiples versions à 3 ou 5 portes, sous tant d'acronymes L, TL, GTL ou même Alpine, l'idée germe dans la tête de quelques cadres de la firme au losange, d'en faire une version des plus radicales. C'est là les prémices du projet 822, ce projet qui deviendra, en petite série, la Renault R5 Turbo. L'objectif: homologuer la R5 pour l'exigeante catégorie Groupe 4. Signée Marc Deschamps et Marcello Gandini, la carrosserie de la

Turbo se voulait extrême et fit sensation en 1978 lorsqu'elle était dévoilée au Salon de Paris. Produite jusqu'en septembre 1982, la R5 Turbo première du nom laisse place à la Turbo 2. Ainsi, la R5 Turbo se pare de teintes de carrosserie et d'intérieur plus sobres, de même que les boucliers abandonnent les bleu et rouge criards au profit d'un noir plus classique. Par la même occasion, la R5 Turbo perd son intérieur signé Bertone pour celui de la R5 Alpine Turbo, ce, pour des raisons d'économies. Bien qu'elle prenne 30kg par l'abandon de l'aluminium pour le toit et les portières, la R5 Turbo 2 garde la mécanique de sa devancière, soit : un 4 cylindres 1.4L alimenté par un Turbocompresseur Garrett T3 et nourrit par une injection mécanique Bosch K-Jetronic, le tout délivrant 160 chevaux 6000 tr/mn pour un poids ne dépassant pas la tonne.

Peinte dans un élégant bordeaux métallique assorti à un habitacle beige, cette R5 Turbo 2 présente particulièrement bien. Avec 66086 kilomètres au compteur, elle démarre et roule sans problème. Si la peinture ne présente aucun défaut, l'intérieur nécessiterait la correction de quelques détails strictement esthétiques.

Prête à prendre la route, cette Renault R5 Turbo 2 constitue une belle occasion d'accéder à un mythe automobile français, une voiture ayant tout gagné en son temps, dans les rallyes les plus exigeants du monde.

Serial number D0000692  
French gray card  
Very nice presentation state

While the Renault R5 was a great success in the 1970s, it is derived in multiple versions with 3 or 5 doors, under so many acronyms L, TL, GTL or even Alpine, the idea germinated in the head of some executives of the diamond firm, to make a radical version of the small city car. This is the beginnings of project 822, this project will become, in small series, the Renault R5 Turbo. The objective: to homologate the R5 for the demanding Group 4 category. Signed Marc Deschamps and Marcello Gandini, the bodywork of the Turbo was extreme and caused a sensation in 1978 when it was unveiled at the Paris Motor Show. Produced until September 1982, the first

R5 Turbo leaved for the Turbo 2. Thus, the R5 Turbo is adorned with body colors and interior more sober, as the shields give up the blue and red screaming at benefit from a more classic black. At the same time, the R5 Turbo loses its interior Bertone for the R5 Alpine Turbo, for reasons of savings. Although it takes 30kg by giving up aluminum for the roof and doors, the R5 Turbo 2 keeps the mechanics of its predecessor, either: a 4-cylinder 1.4L powered by a Turbocharger Garrett T3 and powered by mechanical injection Bosch K-Jetronic, all delivering 160 horses at 6000 rpm for a weight not exceeding one ton.

Painted in an elegant metallic burgundy matching a beige interior, this R5 Turbo 2 presents particularly well. With 66086 kilometers on the clock, it starts and rolls without problem. If the painting has no defects, the interior would require the correction of some strictly aesthetic details.

Ready to hit the road, this Renault R5 Turbo 2 is a great opportunity to access a French automotive myth, a car that has won everything in its time, in the most demanding rallies in the world.







N° 118  
1980  
RENAULT R5  
TURBO  
SPECIFICITES  
« TOUR DE CORSE »

*Numéro de série B0000065*

*Carte grise française*

*Palmarès en compétition*

80 000 / 120 000 €



La Renault R5 Turbo s'est très vite forgée une réputation au sein des rallyes européens si ce n'est mondiaux. Jean Ragnotti fut l'un des premiers à lui donner un palmarès en championnat de France des Rallyes avec des victoires au Monte Carlo, au Tour de Corse ou encore au Tour de France Automobile et tant d'autres avec Saby, Thérier ou Chatriot. Fort de cette expérience en rallye, Renault et son département compétition en viennent à proposer des R5 Turbo de rallye clef en main. Ainsi, en 1981, Renault met à la disposition de ses clients, la R5 Turbo type Cévennes montée et réglée aux spécifications de celle qui concouru en Ronde Cévenole 1980. En 1982, Renault réitère avec la R5 Turbo « Tour de Corse » : pour célébrer la victoire de Ragnotti cette même année au rallye éponyme, Renault produit quelques R5 compétition client avec quelques aménagements carrosserie et moteur conformes à celle qui courut et gagna sur les routes de l'île.



La Renault 5 Turbo que nous proposons à la vente porte le numéro de série B0000065, il s'agit d'une voiture ayant reçu une véritable préparation rallye, comprenant un certain nombre d'éléments aux spécificités de la série « Tour de Corse », le tout, lié à une importante préparation mécanique par Savoye Motor. Grâce à ses attributs, elle parvint à s'imposer par deux fois au Rallye Jeanne Hachette 1988 et 1990 et décrocha la victoire au Rallye régional des Flandres en 1988, ce, aux mains de Philippe Fleury (champion de Ligue 1984 et 1985 avec une R5 « Cévennes »). Aujourd'hui, la voiture se présente dans sa configuration d'époque, avec notamment deux jantes Speedline à l'arrière, différentes des jantes avant. Bien qu'elle démarre, une révision sera à faire avant de la remettre sur route.

Rare opportunité d'acquérir une Renault R5 Turbo avec palmarès, cette 5 aux spécificités Tour de Corse ne demande qu'à repartir sur les routes des rallyes historiques les plus réputés.



*Serial number B0000065  
French Title  
Victories in competition*

The Renault R5 Turbo quickly forged a reputation in European rallies if not global. Jean Ragnotti was one of the first to give him a track record in the French Rally Championship with victories at Monte Carlo, the Tour de Corse or the Tour de France Automobile and many others with Saby, Th  rier or Chatriot. With this experience in rally, Renault and its

competition department come to offer turnkey R5 Turbo rally. Thus, in 1981, Renault makes available to its customers, the R5 Turbo type Cévennes mounted and adjusted to the specifications of the one that competed in Round C  venole 1980. In 1982, Renault repeats with the R5 Turbo «Tour de Corse»: to celebrate the victory of Ragnotti that same year at the rally of the same name, Renault produces some R5 customer competition with some bodywork and engine conform to the one that ran and won on the roads of the island.

The Renault 5 Turbo that we offer for sale bears the serial number B0000065, it is a car that has received a real rally preparation, including a number of elements to the specificities of the series «Tour de Corse», all linked to an important mechanical preparation by Savoye Motor. Thanks to its attributes, it managed to win twice at the Jeanne Hachette Rallye in 1988 and 1990 and won at the Regional Rally of Flanders in 1988, in the hands of Philippe Fleury (1984 and 1985 League Champion with an R5 « Cevennes »). Today, the car comes in its vintage configuration, including two Speedline rims at the rear, different from the front wheels. Although it starts, a review will be done before putting it back on the road.

Rare opportunity to acquire a Renault R5 Turbo with winners, this 5 to the specificities Tour de Corse is waiting to start on the roads of the most famous historical rallies.







# N° 119

1967

## NSU 1000 TTS

*Numéro de série 34001068  
Carte grise française  
Préparation à 1300cm<sup>3</sup>*

**20 000 / 25 000 €**



En 1965 les NSU Prinz 4 et Prinz 1000 accueillent alors dans leur famille : la 1000 TT. Il s'agit là de la première véritable version vitaminée de la puce germanique, avec son moteur de 1085 cm<sup>3</sup> et sa puissance de 55ch, elle peut enfin taquiner les Gordini sur les tracés sinueux ! Mais, Renault présente la R8 Gordini 1300, ce à quoi NSU réplique en dévoilant la NSU 1200 TT. Elle développe ainsi 65 chevaux grâce à son moteur de 1177cm<sup>3</sup> ! Mais dans le même temps, NSU présente la TTS, sorte de version ultime de la Prinz puisqu'elle extrait 70 chevaux de son petit 996cm<sup>3</sup> lui permettant de mener la vie dure à toutes les Fiat Abarth et autre Simca Rallye en catégorie moins de 1000cm<sup>3</sup> ! La NSU TTS que nous présentons aujourd'hui a été mise en circulation en 1969. Vendue avec cinq jantes Gotti, une importante restauration a été commencée, néanmoins, elle n'a pas été menée jusqu'à son terme. En effet, la carrosserie a été intégralement refaite, tandis que le moteur a subi une préparation à 1300 cm<sup>3</sup> par le réputé Hubert Fialkowski à partir de pièces Sälzer Motorsport, les trains roulants, l'intérieur et certains détails esthétiques restent à finaliser. Rare caisse carrée à pouvoir rivaliser avec les Renault 8 Gordini, et Abarth 1000 TC, cette NSU, que pilotait Philippe Fleury en course de côte entre les années 1970 et 1980, ne demande qu'à reprendre du service au sein des courses de côtes les plus exigeantes !



Serial number 34001068  
Prepared to 1300cc  
French Title

In 1965 the NSU Prinz 4 and Prinz 1000 then welcome in their family: the 1000 TT. This is the first true vitamed version of the German chip, with its 1085cc engine and 55hp power, it can finally tease the Gordini on winding tracks! But, Renault presents the R8 Gordini 1300, which NSU replicates in 1967 by unveiling the NSU 1200 TT. It develops 65 horsepowers thanks to its 1177cc engine! But at the same time, NSU presents the TTS, sort of an ultimate version of the Prinz since it extracts 70 horses from its small 996cm3 allowing it to lead the hard life to all Fiat Abarth and other Simca Rally in category less than 1000cc!

The NSU TTS that we present today was put into circulation in 1969. Sold with five Gotti rims, a major restoration was started, however, it was not completed. Indeed, the body has been completely redone, while the engine has undergone a preparation to 1300 cm3 by the renowned Hubert Fialkowski from Sälzer Motorsport parts, the running gear, the interior and some aesthetic details remain to be finalized. Rare square box to compete with the Renault 8 Gordini, and Abarth 1000 TC, this NSU, that Philippe Fleury was running on the hill races between the 1970s and 1980s, is just waiting to return to service in the most demanding hill climb races!





N° 120  
1967  
NSU PRINZ 4

*Numéro de série 47306438  
Carte grise française  
Rare sur nos routes*

---

2 000 / 3 000 €

Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, le petit constructeur germanique NSU est surtout connu pour ses motos. Pourtant, au milieu des années 1950, l'idée d'une petite voiture populaire commence à être évoquée. C'est ainsi que la Prinz naquit en 1957. La recette était simple : une caisse autoporteuse, un petit bicylindre refroidi par air à l'arrière et quatre places. En 1961, la Prinz 4 prend la relève avec un dessin bien plus moderne signé Claus Luthe, le designer de la plupart des BMW des années 1976 à 1990. Le moteur reste un bicylindre toujours refroidi par air, mais développe désormais 30 chevaux pour 598cm<sup>3</sup>.

Cette NSU est une Prinz 4 en bel état de présentation. Elle nécessite néanmoins quelques finitions esthétiques et une remise en route afin qu'elle puisse à nouveau atteindre sa vitesse maximale de 116 km/h !

*Serial number 47306438  
Rare on our roads  
French Title*

---

*At the end of World War II, the small German manufacturer NSU is best known for its motorcycles. However, in the mid-1950s, the idea of a small popular car began to be mentioned. Thus the Prinz was born in 1957. The recipe was simple: a self-supporting body, a small air-cooled twin-cylinder in the back and four seats. In 1961, the Prinz 4 takes over with a much more modern design by Claus Luthe, the designer of most BMWs from 1976 to 1990. The engine remains a twin cylinders, air-cooled, but now developing 30 horsepowers for 598cc.*

*This NSU is a Prinz 4 in good condition. It nevertheless requires some aesthetic finishes and a restart so that it can again reach its maximum speed of 116 km / h!*





# N° 121

1977

## FORD ESCORT RS 2000 (MKII)

*Numéro de série GCATTK22120*

*Carte grise française*

*Prête à courir*

---

**22 000 / 32 000 €**

À l'origine, l'Escort était conçue comme une voiture économique, fiable et polyvalente. Populaire, la petite berline rencontra très vite le succès en Europe. Néanmoins, Ford avait une idée. Pour booster les ventes de l'Escort, un véritable programme compétition fut créé autour de la voiture. C'est à Henry Taylor que fut confiée cette tâche. Une tâche qu'il mena de main de maître avec la première génération d'Escort, permettant à la firme à l'ovale, de rafler deux championnats du monde des marques et d'emporter grand nombre de victoires dans les rallyes les plus prestigieux de notre Terre ! Stuart Turner prit alors la relève en 1974 au sein du service compétition Ford lors de la sortie de la MkII. Sous ses ordres, les RS 1800 et RS 2000 firent des merveilles en rallyes et ce, aux mains des meilleurs pilotes mondiaux. C'est notamment Ari Vatanen qui parviendra à hisser l'Escort au sommet des podiums mondiaux. En 1981, au volant





d'une Escort RS 1800, il décroche le titre pilote en championnat du monde des rallyes, ce, malgré l'arrivée au cours de la saison, des excellentes Audi Quattro ! L'Escort que nous proposons à la vente est une version RS 2000 livrée neuve en France. Son numéro de série indique qu'elle fut fabriquée en Allemagne, dans l'usine de Saarlouis en juin 1977. Entre 1980 et 1981, Philippe Fleury a couru sur l'une de ses semblables, décrochant même quelques victoires de classe. Effectivement, ce dernier s'imposa en Groupe 1 au Sprint du Détroit de 1980 ainsi qu'au Rallye National Béthunois et au Tour de l'Aisne 1981. Nostalgique de ces années, l'ancien pilote fit l'acquisition de cette Escort dans le courant des années 2000. Aujourd'hui dans une configuration proche de l'origine à l'exception de l'arceau complet, cette Escort RS 2000 est prête à reprendre du service au sein des plus exigeants rallyes historiques !



Serial Number GCATTK22120

French title

Ready to run

Originally, the Escort was designed as an economical, reliable and versatile car. Popular, the small sedan quickly met success in Europe. Nevertheless, Ford had an idea. To boost sales of the Escort, a real competition program was created around the car. It was Henry Taylor who was entrusted with this task. A task he masterfully led with the first generation of Escort, allowing the firm of the oval, to win two world constructor championships and win a lot of victories in the most prestigious rallies of our earth ! Stuart Turner took over in 1974 from the Ford Racing Service when the MkII was released. Under his command, the RS 1800 and RS 2000 did wonders in rallies in the hands of the best drivers in the world. It is notably Ari Vatanen who will manage to hoist the Escort to the top of the world podiums. In 1981, at the wheel of an Escort RS 1800, he won the title in the world rally championship, despite the arrival during the season, of the excellent Audi Quattro!

The Escort we offer for sale is an RS 2000 version delivered new in France. Its serial number indicates that it was manufactured in Germany, in the Saarlouis factory in June 1977. Between 1980 and 1981, Philippe Fleury ran on one of its fellows, even winning some class victories. Indeed, the latter won in Group 1 at the Sprint of the Straits of 1980 and at the Rallye Nationale Béthunois and the Tour de l'Aisne 1981. Nostalgic of these years, the former driver acquired this Escort in the during the 2000s.

Today in a configuration close to the origin with the exception of the full roll cage, this Escort RS 2000 is ready to resume service in the most demanding historic rallies!





# N° 122

1974

## ALPINE-RENAULT

### A110 1300

*Numéro de série 14393  
Carte grise française  
Beau projet de restauration*

**30 000 / 40 000 €**

L'Alpine-Renault A110 fut longtemps le fer de lance de la gamme sportive du constructeur au losange. Présentée au salon de Paris en 1962 avec un petit 956cm<sup>3</sup>, la Berlinette allait longtemps et fréquemment évoluer au fil de sa carrière jusqu'à l'ultime 1600 SX dont la production fut arrêtée en 1977. Entre temps, elle parvint à hisser le petit constructeur dieppois au sommet des podiums de rallyes ! Avec pas moins de 28 titres nationaux, et deux titres mondiaux, la renommée de l'A110 n'est plus à faire.

L'A110 que nous vous proposons à la vente est une version 1300cm<sup>3</sup> de 1974. Présentée en 1970, la version V85 offre des performances honorables compte tenu de son poids restreint. Il s'agit d'une bonne base de restauration se présentant aujourd'hui en très grande partie complète. Ne semblant pas avoir été modifiée dans sa vie, cette Berlinette arbore encore ses quatre jantes d'origine ainsi que ses

pare-chocs chromés. Le volant d'origine a disparu, de même que le frein à main fut remplacé par une version hydraulique.

Peinte dans le célèbre bleu Alpine, cette A110 est un projet des plus intéressants et mérite de poursuivre sa vie sur les petites routes de montagne qui firent sa gloire !





Serial number 14393  
French title  
Beautiful restoration project

---

The A110 we offer for sale is a 1300cc version of 1974. Introduced in 1970, the V85 version offers honorable performance compared to its limited weight. This is a good restoration base that is today largely complete. Not appearing to have been modified in its life, this Berlinette still sports its four original wheels and chrome bumpers. The original steering wheel disappeared, just as the parking brake was replaced by a hydraulic version.

Painted in the famous Alpine blue, this A110 is a project of the most interesting and deserves to continue its life on the small mountain roads that made his glory!

The Alpine-Renault A110 was for a long time the spearhead of the diamond manufacturer's sports range. Presented at the Paris Salon in 1962 with a small 956cm<sup>3</sup>, the Berlinette went long and frequently evolve over its career until the ultimate 1600 SX which production was stopped in 1977. Meanwhile, it managed to hoist the small manufacturer of Dieppe at the top of the podiums of rallies! With no less than 28 national titles, and two world titles, the fame of the A110 has been well established.





# N° 123

1975

## AUDI 80 L

*Numéro de série 8352091226  
Carte grise française  
Configuration typiquement seventies*

---

**3 000 / 5 000 €**



Née de la mort de NSU, l'Audi 80 B1 inaugurerait ce qu'allait devenir la marque aux anneaux. L'objectif était de construire une berline populaire à un prix particulièrement compétitif sans pourtant lésiner sur les technologies. En 1972, lors du lancement de la voiture et la présentation à la presse, l'Audi 80 fit sensation par ses qualités routières, notamment sur le plan de la tenue de route et du confort. En effet, elle profitait d'une direction « auto-stabilisante » permettant aux roues avant de rester dans l'axe lors de freinages d'urgence, y compris à haute vitesse et à pleine charge. En 1973, elle décroche ainsi le prix de Voiture de l'Année et son ensemble châssis-moteur se voit repris par la Passat de Volkswagen.

La 80 que nous proposons aujourd'hui à la vente se trouve dans une configuration on ne peut plus seventies. Avec un bleu canard pour peinture et un orange vif pour sellerie, elle est typique de cette époque. Un intérieur qui se trouve particulièrement bien préservé par ailleurs. Si elle démarre, elle nécessite néanmoins une bonne révision mécanique avant de pouvoir reprendre la route. La carrosserie présente assez bien mais des traces de corrosion commencent à apparaître sur ses ailes avant alors que la malle arrière présente quelques déformations.

Petite auto populaire mais méconnue sur nos terres, cette Audi 80 ne demande qu'à rouler à nouveau entre les mains d'un amateur d'automobiles germaniques !

Serial number 8352091226  
 French title  
 Colors combination so 70's

of handling and comfort. In fact, it benefited from a «self-stabilizing» steering that allowed the front wheels to stay in line during emergency braking, including at high speed and at full load. In 1973, it won the Car of the Year award and its chassis-engine combination was taken over by the Volkswagen Passat.

The 80 that we offer today for sale is in a fully seventies configuration. With a duck blue paint and a bright orange for upholstery, it is typical of this era. An interior that is particularly well preserved elsewhere. If it starts, it nevertheless requires a good mechanical overhaul before you can hit the road again. The bodywork is quite good but traces of corrosion begin to appear on its front wings while the trunk has some deformation. Small car popular but unknown on our land, this Audi 80 is waiting to ride again in the hands of a German car enthusiast!

Born from the death of NSU, the Audi 80 B1 inaugurated what would become the ringed brand. The goal was to build a popular saloon car at a particularly competitive price, yet not skimp on technology. In 1972, when the car was launched and presented to the press, the Audi 80 made a sensation for its road qualities, particularly in terms





# N° 124

1980

## ALPINE-RENAULT A310 V6

*Numéro de série 47435  
Carte grise française  
Beau projet de restauration*

10 000 / 15 000 €



L'Alpine-Renault A310 eut la lourde tâche de remplacer sa glorieuse aînée : l'A110. Adoptant un dessin loin de celui de sa devancière, l'A310 fut présentée en 1971 avec le quatre cylindres 1600cm<sup>3</sup> issu de la Renault 16 TS. Un moteur qui n'était probablement pas assez noble pour inscrire l'A310 dans la catégorie des GT comme en rêvait Jean Rédélé. Pourtant, avec un confort en nette amélioration par rapport à l'A110 et l'ajout de deux petites places arrière collées au moteur désormais placé au centre de la voiture. C'est pourquoi l'A310 évolue en 1976. En plus d'un léger restylage, elle se voit affublée du V6 PRV, un moteur qui se révèle bien plus coupleux et silencieux que le 1600, ce qui permet à la petite GT de rencontrer le succès auprès des clients. En effet, après quatorze ans de production, il s'est vendu plus de quatre fois plus d'A310 V6 que de 1600.

C'est l'une de ces versions V6 que nous proposons aujourd'hui à la vente. Dans une rare teinte noire, cette A310 constitue une bonne base de restauration. La peinture se présente effectivement en assez bon état même si un léger enfoncement s'observe sur la face avant. L'intérieur pour sa part est en assez bon état si ce n'est un ciel de toit ainsi qu'un panneau de porte qui se décolle. Equipée des vitres électriques, complète à l'exception d'une glace de phare, l'auto nécessitera une réelle révision avant de pouvoir reprendre la route en toute sérénité et profiter à nouveau des 150 chevaux délivrés par sa mécanique.

Sympathique projet de restauration, cette A310 est l'occasion d'acquérir une petite GT à la française dans le plus pur style des années 1970 !

Serial number 47435  
 French title  
 Beautiful restoration project

The Alpine-Renault A310 had the difficult task of replacing its glorious elder: the A110. Adopting a design far from its predecessor, the A310 was presented in 1971 with the four-cylinder 1600cc from the Renault 16 TS. An engine that was probably not noble enough to register the A310 in the category of GT as dreamed Jean Réd  l  . However, with comfort significantly improved compared to the A110 and the addition

of two small rear seats glued to the engine now placed in the center of the car. This is why the A310 evolves in 1976. In addition to a slight restylage, it is decked out the V6 PRV, an engine that is much more torque and silent than the 1600, which allowed the small GT to meet success with customers. Indeed, after fourteen years of production, it sold more than four times more A310 V6 than 1600.

This is one of those V6 versions we offer today for sale. In a rare black hue, this A310 is a good base for restoration. The painting is actually in fairly good condition even if a slight bump can be observed on the front. The interior, on the other hand, is in pretty good condition if it is not a roof sky and a door panel that come off. Equipped with electric windows, complete with the exception of a lighthouse mirror, the car will require a real overhaul before being able to resume the road with confidence and enjoy again the 150 horses delivered by its mechanics.

Nice restoration project, this A310 is the opportunity to acquire a small GT in the French style in the purest style of the 1970s!





# N° 125

1991

## MERCEDES-BENZ 600 SEL

*Numéro de série WDB1400571A002891*

*Moins de 125 000 kilomètres d'origine*

*Toutes options*

*Contrôle technique ok*

*Carte grise française*

**3 000 / 5 000 €**



La Mercedes-Benz type W140 a été présentée au salon de l'Automobile de Genève. Elle allait représenter le fer de lance de la marque à l'étoile pendant près de dix ans ! Proposée avec des moteurs essence et diesel allant du 6 cylindres en ligne au V12 en passant par le V8, elle représentait tout ce que savait faire la firme de Stuttgart en matière de luxe et de technologie. Double-vitrage, assistance au freinage d'urgence, rétroviseurs extérieurs et intérieur électriques, direction à assistance variable, repères arrière de parking, essuie-glace automatique, sièges et volants électriques à mémoire et orthopédiques, climatisation bi-zone, sièges arrière chauffants et inclinables, quatre vitres électriques, stores électriques, toit ouvrant, fermeture assistée des ouvrants la liste pourrait continuer encore longtemps... Voiture des grands de ce monde, nombreux furent les personnalités célèbres à voyager à bord de Mercedes-Benz W140 ! La 600 SEL que nous présentons à la vente est un exemplaire toutes options. Dans un élégant mais discret gris foncé métallisé aux reflets bleutés, accordé à un intérieur tendu de cuir noir, elle présente dans un bel état esthétique. Pourvue de l'impressionnant V12 6.0L de 408 chevaux et de la boîte automatique, la limousine démarre, freine et roule mais nécessitera tout de même une petite révision de prévention.

Dotée de toutes les options, comprenant deux téléphones, cette Mercedes-Benz offre ainsi le summum du luxe des années 1990, ce, pour une cote tout à fait raisonnable !

Serial number WDB1400571A002891  
 less than 125 000 kilometers  
 Full options  
 French Title

The Mercedes-Benz type W140 was presented at the Geneva Motor Show. It would represent the spearhead of the brand to the star for almost ten years! Offered with gasoline and diesel engines ranging from 6-cylinder in line to V12 and V8, it represented everything the

Stuttgart firm could do in terms of luxury and technology. Double glazing, emergency brake assist, electric exterior and interior mirrors, variable assistance steering, rear parking markers, automatic windshield wipers, memory and orthopedic electric seats and steering wheels, dual-zone climate control, heated rear seats and recliners, four electric windows, electric blinds, sunroof, power-locks, the list could go on for a long time... The car of the world's greatest, many famous celebrities traveled aboard Mercedes-Benz W140!

The 600 SEL that we present for sale is a full options model. In an elegant but discreet dark gray metallic with bluish reflections, joined to a tight interior of black leather, it presents in a beautiful aesthetic state. Equipped with the impressive V12 6.0L developing 408 horsepower and with automatic transmission, the limousine starts, brakes and rolls but will still require a small overhaul in prevention. With all the options, including two phones, this Mercedes-Benz offers the ultimate luxury of the 1990s, for a very reasonable rating!





# N° 126

1989

## BMW 325i CABRIOLET E30

*Numéro de série WBABB11000EB87475  
Plus gros moteur disponible sur la BMW E30 Cabriolet  
Beaucoup d'options  
149 000 kilomètres  
Carte grise française*

**5 000 / 7 000 €**

La BMW série 3 est née en 1975 et prit la suite des BMW E10/E20 en tant que petite berline du constructeur munichois. Disponible uniquement en coach, l'E21 devient vite la référence des berlines compactes et propose surtout, un choix conséquent de moteurs 4 et 6 cylindres. En 1982, l'E30 prend sa relève et par la même occasion, offre très vite une gamme extrêmement vaste de versions. Essence ou diesel, 4 ou 6 cylindres, de 1.6L à 2.7L, en berline 4 portes, en coupé, en cabriolet, en break ou en version Motorsport, l'E30 inaugurerait chez les constructeurs allemands cette recette qui dure encore aujourd'hui.

L'E30 que nous proposons aujourd'hui à la vente est un rare Cabriolet 325i de 1989. Peinte en noir, cette BMW présente plutôt bien. L'habitacle vêtu de cuir noir est en très bon état, de même que sa capote noire elle aussi. Equipée de jantes BBS et de phares type « Angel Eyes », il ne lui manque que peu de choses pour revenir dans un très bel état d'origine. Bien qu'elle démarre et roule, une petite révision serait à prévoir avant de pouvoir rouler sereinement cheveux aux vent !

Avec un peu moins de 150 000 kilomètres, elle constitue une belle occasion d'acquérir un youngtimer des plus intéressants.





Serial number WBABB11000EB87475  
les than 150 000 kilometers  
Many options  
French Title

---

The BMW 3 Series was born in 1975 and took over the BMW E10 / E20 as a small sedan for the manufacturer of Munich. Available only as a coach, the E21 quickly becomes the reference for compact sedans and offers, above all, a substantial choice of 4 and 6 cylinder engines. In 1982, the E30 takes over and at the same time, offers very quickly an extremely wide range of versions. Petrol or diesel, 4 or 6 cylinders, from 1.6L to 2.7L, sedan 4 doors, coupe, cabriolet, station wagon or Motorsport version, the E30 inaugurated for the German manufacturers this recipe that continues today. The E30 that we offer today for sale is a rare Convertible 325i of 1989. Painted in black, this BMW presents rather well. The cockpit is dressed in black leather and is in very good condition, as is its black hood. Equipped with BBS rims and «Angel Eyes» headlights, it lacks only a few things to return to a very beautiful original condition. Although it starts and rolls, a small revision should be expected before being able to roll serenely hair to the wind! With a little less than 150 000 kilometers, it is a great opportunity to acquire a youngtimer of the most interesting.





# N° 127

## 1974

# BMW 2002

# TURBO

Numéro de série 4290146  
58422 Kilomètres d'origine  
Carte grise française

Serial number 4290146  
58 422 kilometers  
French Title

---

50 000 / 70 000 €

Née en 1966 dans l'espoir de sauver la marque à l'hélice, la série E10 devait mettre un terme à la débâcle de BMW. La recette fut simple: une petite berline deux portes, raisonnablement coûteuse mais surtout moderne et sportive ! Inaugurant le quatre cylindres M10 qui allait connaître une vie longue et pleine de succès, la 1600-2 fit très vite sensation. Le succès fut tel que BMW déclina très vite sa 02 en un certain nombre de versions. Un cabriolet et un break Touring furent alors lancés mais c'est principalement au niveau des moteurs que le choix fut large. Des 1600-2 naquirent les 1502, les 1802 et enfin, plus célèbres encore, les 2002. Cette version apparue en 1968 était alors motorisée par le 1990 cm<sup>3</sup> des berlines 2000. Déclinée en séries toujours plus performantes (2002 ti et 2002 tii), elle marqua, en 1973, la naissance du département Motorsport avec la 2002 Turbo. Comme son nom l'indique, elle était équipée d'un turbocompresseur, le premier sur une sportive de cette catégorie. Délivrant 170 chevaux pour une vitesse de 212km/h, elle devint très vite une icône parmi les voitures de sport des années 1970 !

L'exemplaire que nous vous proposons aujourd'hui est un exemplaire en bon état d'origine. Pourvue d'un historique limpide, cette 2002 Turbo de 1974 démarre et roule (le système de refroidissement, les trains roulants et les freins ont été refaits) mais nécessiterait une petite révision mécanique ainsi que quelques menus travaux esthétiques. Effectivement, la carrosserie commence à présenter quelques tâches de rouille mais reste globalement saine. Montée avec une calandre quatre phares et un volant quatre branches, elle dispose néanmoins de la plupart des éléments typiques de la Turbo : manomètres supplémentaires, sièges semi-baquets, kit carrosserie, jantes en aluminium... Le tout est en bon état de présentation mais nécessiterait un nettoyage.

Cette 2002 dans son état d'origine mérite de retrouver son éclat d'antan et se veut l'occasion parfaite d'acquérir un mythe des années 1970 !

Cette 2002 dans son état d'origine mérite de retrouver son éclat d'antan et se veut l'occasion parfaite d'acquérir un mythe des années 1970 !

*Born in 1966 in the hopes of saving the mark with the propeller, the series E10 was to put an end to the debacle of BMW. The recipe was simple: a small two door sedan, reasonably expensive but especially modern and sporty! Inaugurating the four-cylinder M10 that was going to experience a long and successful life, the 1600-2 made a sensation very quickly. The success was such that BMW quickly declined its 02 in a number of versions. A convertible and a Touring station wagon were launched, but it was mainly at the engine level that the choice was wide. From 1600-2 were born the 1502, the 1802 and finally, more famous still, the 2002. This version appeared in 1968 was then motorized by the 1990 cm<sup>3</sup> of the sedans 2000. Declined in series always more powerful (2002 ti and 2002 tii), it marked, in 1973, the birth of the Motorsport department with the 2002 Turbo. As the name suggests, it was equipped with a turbocharger, the first on a sports car of this category. Delivering 170 horsepower for a speed of 212km / h, it quickly became an icon among the sports cars of the 1970s!*

*The copy that we propose to you today is in good original condition. With a clear history, this 2002 Turbo from 1974 starts and rolls (the complete engine, cooling system, running gear and brakes were redone) but would require a small mechanical overhaul as well as some minor aesthetic work. Indeed, the body begins to present some rust spots but remains overall healthy. Mounted with a four-head grille and a four-spoke steering wheel, it nevertheless has most of the typical elements of the Turbo: additional manometers, semi-bucket seats, body kit, aluminum wheels ... Everything is in good condition but would require a cleaning. This 2002 in its original state deserves to regain its former glory and is the perfect opportunity to acquire a myth of the 1970s!*





N° 128  
1967  
**RENAULT R8  
GORDINI 1300  
TYPE 1135**

*Numéro de série 203822  
Palmarès en Coupe Gordini  
Prête à prendre la route  
Eligible Monte-Carlo Historique et Tour-Auto  
Important dossier de factures, de photos et d'archives*

**35 000 / 45 000 €**



On ne présente plus la Gordini, elle qui fit naître toute une génération de pilotes, elle qui créa tant de souvenirs chez les jeunes des années 70, elle qui surtout, devint une icône du sport automobile à la française. Caisse carrée par excellence, la réputation de la Renault 8 Gordini n'est plus à faire. Née en 1964 de l'esprit fou du sorcier Amédée, la Gorde était d'abord pourvue de l'éprouvé Cléon-Fonte de Billancourt dont la cylindrée était augmentée à 1108 cc. Gavé par deux Solex 40 PHH2, le moteur de la R1134 développait 80 chevaux à 6500 tr/mn. De son côté, la caisse de R8 Major était renforcée afin de supporter les nouvelles performances de l'auto, capable de titiller les 170 km/h ! Très vite, la « Gorde » rencontra le succès et en 1966 la berline bleue aux bandes blanches fut encore améliorée par son géniteur qui porta la cylindrée à 1255 cc, le tout alimenté cette fois par une paire de Weber 40DCOE gagnait alors près d'une dizaine de chevaux par rapport à la 1100. Encore une fois les performances y gagnaient beaucoup, si bien que la caisse aux ouvrants allégés se paraît de quelques renforts supplémentaires. Pourtant, la R1135 restait particulièrement compétitive en prix et c'est bien là ce qui fit son succès. « La Renault 8 Gordini doit permettre à toute une clientèle d'enthousiastes et d'amateurs de conduite sportive pour satisfaire leur passion sans pour cela devoir investir plus que le prix d'une voiture de grande série » : cette phrase ouvrant le dossier de presse de 1964 fit l'âme de la Gordini et c'est pourquoi elle fut une véritable école de pilotage pour des Jean-Luc Therrier, Jean-Claude Andruet et autres Jean-Pierre Jabouille grâce à la Coupe Gordini ! Née de l'idée de Georges Fraichard alors rédacteur en Chef du magazine « Moteurs », la Coupe Gordini fut lancée en avril 1966.

**GORDINI**

Cette coupe monomodèle permet ainsi aux pilotes amateurs de se démarquer sur le pilotage réel. L'un d'eux s'appelait Jean-Marie Nourry et pilotait en 1969 une Gordini bordeaux. Immatriculée 9630 VG 75, cette Gordini surprit bien du monde lorsqu'elle s'imposait à La Châtre, ainsi qu'au Grand-Prix de Paris à Montlhéry. Arborant le numéro 36 en coupe Gordini, cette R8 « au moteur particulièrement détonnant » a aussi participé aux 24H de Spa Francorchamps en 1969. C'est aux mains de Jean-Marie Nourry et de Pierre Lafeach, qu'elle se classa 27ème au général avec 3072,930 kilomètres parcourus à la moyenne de 128,036km/h ! Doté du châssis 203822, notre Renault 8 Gordini 1300 marqua les esprits mais aussi les pages du magazine Echappement dont nous avons tiré les photos du catalogue. Si sa carrière sportive fut plus que correcte entre ses victoires en Coupe Gordini en 1969 et sa participation aux 24 Heures de Spa Francorchamps, elle se présente aujourd'hui dans un état tout bonnement parfait. Epargnée par les affres des kits proto

des années 1970 et 1980, la Gorde fut tout de même restaurée en 1999 par son actuel propriétaire. Si l'auto fut alors repeinte dans le célèbre bleu Gordini, le bordeaux qu'elle arborait durant son heure de gloire est néanmoins visible sur les photos constituant son dossier de restauration. Pourvue d'un arceau trois points d'époque, de cinq Gotti, de deux harnais, d'un échappement sport et d'une paire de Cibie, elle est prête à retrouver les routes des rallyes historiques au sein desquels elle sera presque incontestablement éligibles à l'instar du Tour Auto, du Monte Carlo Historique voire du Tour de Corse Historique.

Rare occasion d'acquérir une véritable Gordini de la Coupe éponyme, cette R8 représente le moyen idéal pour renouer avec la voiture de sport à la française !

Sources :

Echappement, n°11, septembre 1969

Echappement, Hors-série, P.48 , 1996

Christian Courtel, « Tranches de Vies », Autohebdo

- Victories in Coupe Gordini
- Ready to drive
- Eligible for Monte-Carlo Historique and Tour Auto
- Important folder of invoices and photos
- Chassis n°203822

*We do not have to present the Gordini, the one that brought alive an entire drivers generation, the one that created so much memories for young people of the 70's, the one that became an icon of French motorsport. Square box of choice, the Renault 8 Gordini's fame is well established. Born in 1964 of the mad spirit of the sorcerer Amédée, the Gorde was fitted with the classic Cléon-Fonte prepared to 1108cc. Fed by two Solex 40 PHH2, the R1134's engine gave 80 hp at 6500 rpm. At the same time, the body was reinforced to support the increasing of the car's performances, able to reach 170 km/h! Fastly, the Gorde met the success and in 1966, the car had been upgraded with the 1135 version. The engine capacity was increased to 1255cc, fitted with two Weber 40DCOE and giving a result of approximately 90hp! It also adopted lightweight panels and body reinforcement. The car's advantage against the concurrence was it's low price,*

*and this is what made the success of the Gordini. «The Renault 8 Gordini must allow a whole clientele of enthusiasts and sports driving enthusiasts to satisfy their passion without having to invest more than the price of a mass production car» : this sentence opened the 1964 press kit presents the Gordini's soul and that is why it became a true driving school for some Jean-Luc Therrier, Jean-Claude Andruet or Jean-Pierre Jabouille during the Coupe Gordini.*

*Created by Georges Fraichard, then editor of the magazine « moteurs », the Coupe Gordini was born in 1966 April. This monomodel cup and allowed the amateur drivers to fight on the true driving skills. One of them was Jean-Marie Nourry. In 1969, he drove a maroon Gordini. Registered as 9630 VG 75, this Gordini created the surprise when it won at La Châtre and at Montlhéry. Wearing the 36 in the*

Coupe Gordini, this R8 « with a particularly explosive engine » also took part of the 1969 24 Hours of Spa Francorchamps with Jean-Marie Nourry and Pierre Lafeach behind the wheel. They reached a 27th position, traveling 3072.930 km at 128.036 km/h average ! With the chassis 203822, this Renault 8 Gordini was seen in the magazine Echappement, from where we took the catalog's pictures. If it's sportive career was well, this car is now in perfect conditions. Restored in 1999 by it's current owner, the car has been painted in the classic Gordini Blue, replacing the original maroon. With a three point roll cage, five Gotti, two harnesses, one sport exhaust, and a pair of Cibie, the car is ready to take part of the most celebs historic rallyes as the Monte-Carlo Historique, the Tour Auto and the Tour de Corse Historique.

This is the rare opportunity to buy a genuine Gordini with a prize list from the golden years of the Coupe Gordini.

Sources :

Echappement, n°11, septembre 1969

Echappement, Hors-série, P.48 , 1996

Christian Courtel, « Tranches de Vies », Autohebeo





N° 129  
1958  
**DB PANHARD  
COACH HBR5**

*Numéro de série 1051  
Participation aux Mille Miglia 1991  
Historique connu  
Eligible Mille Miglia, Tour Auto, Le Mans Classic*

*Serial number 1051  
Participation in the Mille Miglia 1991  
Known history  
Eligible Mille Miglia, Auto Tour, Le Mans Classic*

**45 000 / 55 000 €**

Charles Deutsch, ingénieur des Ponts et Chaussées et René Bonnet, fin passionné de mécanique, se rencontrèrent en 1932 quand l'atelier familial du second fut mis en vente. Très vite naquit le projet de concevoir des automobiles légères mais ingénieuses destinées à la compétition, le tout, basé sur une mécanique Citroën. Ainsi, en 1938, les deux amis parviennent à présenter une voiture aux 12 Heures de Paris. Néanmoins, la guerre mit leurs projets en sommeil et ce n'est qu'en 1945 que Deutsch et Bonnet reprennent leurs outils pour poursuivre leurs rêves de voitures de course. C'est ainsi qu'en 1947, s'acte la fondation des « Automobiles DB » s'accompagnant en 1949 de la première participation aux 24 Heures du Mans du duo avec un « tank » à moteur Citroën. C'est finalement vers Panhard que les ingénieurs passionnés se tournèrent pour puiser les organes mécaniques de leurs futures automobiles. Dès 1950, ils inscrivent alors un cabriolet biplace à mécanique Dyna à la course mancelle. Ce n'est qu'en 1952 que la firme de Champigny lance la production d'une voiture en petite série : le Coach. Avec un petit bicylindre refroidit par air d'origine Panhard et seulement 460kg, la voiture permettait des performances exceptionnelles pour l'époque qui lui permirent de décrocher la victoire au Tour de France Automobile 1952. S'en suivit une incroyable série de victoires de classe si ce n'est au général, du moins à l'indice de performance que ce soit au Mans ou à Sebring. Cette dernière victoire fit connaître la marque outre Atlantique, ainsi, une centaine de Coach HBR5 fut exportée vers les Etats-Unis ou bien même au Venezuela, ce, sur une production n'excédant pas les 428 exemplaires.

Ce fut d'ailleurs la destinée de ce Coach HBR5. En effet, elle fut livrée neuve à Caracas où elle courut régulièrement, comme beaucoup de ses semblables, au sein de compétitions locales. Le 6 septembre 1967, la voiture revint en son Europe native, plus précisément en Italie où Luigi Moretti – un brassier réputé – en fait l'acquisition. En 1991, elle prend part aux Mille Miglia avec le Team Tironi-Minessi alors qu'elle est immortalisée en double page dans le livre témoin de cette édition. Enfin, la voiture apparaît dans l'ouvrage de Rob de la Rive Box « L'Univers des Voitures de Sport » paru aux éditions Gründ





1999 (un exemplaire de ce livre sera fourni à l'acheteur).  
 Présentant aujourd'hui une légère patine, elle se trouve dans un superbe état esthétique, à la fois intérieur comme extérieur. D'un point de vu mécanique, elle nécessite une révision du moteur dont un cylindre manque de compression. Néanmoins, cette DB démarre, roule et freine puisque les freins ont récemment été refaits.  
 Vendue avec son certificat d'immatriculation italien, son PRA italien et son certificat ASI, elle ne demande qu'à prendre part aux revival des courses que ses consœurs gagnèrent en leur temps, qu'il s'agisse du Mans Classic, du Tour Auto ou des Mille Miglia, elle est éligible quasiment partout ! L'occasion d'acquérir une légende du sport automobile français à un tarif encore raisonnable !

*Charles Deutsch, engineer of the Ponts et Chaussées and René Bonnet, passionate about mechanics, met in 1932 when René Bonnet's family workshop was put on sale. Soon the project was born to design light but ingenious automobiles for the competition, all based on a Citroën engine. Thus, in 1938, the two friends managed to present a car at the 12 Hours of Paris. Nevertheless, the war put their plans to sleep and it was not until 1945 that Deutsch and Bonnet took up their tools to pursue their dreams of racing cars. In 1947, the «Automobiles DB» was founded with the first participation in the Le Mans 24 Hours in 1949 with a Citroën engined "tank". It was finally towards Panhard that the ingenious enthusiasts turned to draw the mechanical parts of their future cars. In 1950, they entered a two-seater cabriolet Dyna mechanical race in Le Mans. It is only in 1952 that the firm of Champigny launched the production of a car in small series: the Coach. With a small Panhard twin-cylinder, air cooled, and only 460kg, the car allowed outstanding performance for the time that allowed him to win the victory in the Tour de France Automobile 1952. There followed an incredible series of class wins if not in general, at least to the performance index whether at Le Mans or Sebring. This last victory made the mark on the other side of the Atlantic, by consequence, a hundred of HBR5 coaches was exported to the United States or even Venezuela, on a production not exceeding 428 copies.*



*This was also the destiny of this Coach HBR5. In fact, it was delivered new to Caracas where it ran regularly, like many of its fellows, in local competitions. On September 6, 1967, the car returned to its native Europe, more precisely in Italy where Luigi Moretti - a famous brass - bought it. In 1991, it took part in the Mille Miglia with Team Tironi-Minessi while it is immortalized in double page in the book of this edition. Finally, the car appears in the book by Rob de la Rive Box «The Universe of Sports Cars» published by Gründ 1999 (a copy of this book will be provided to the buyer).*

*Presenting today a slight patina, it is in a superb aesthetic state, both inside and out. From a mechanical point of view, it requires a revision of the engine with a cylinder lack of compression. Nevertheless, this DB starts, rolls and brakes since the brakes have recently been redone. Sold with its Italian registration certificate, Italian PRA and ASI certificate, it only asks to take part in the revival of the races that its sisters won in their time, as Le Mans Classic, the Tour Auto or Mille Miglia, it is eligible almost everywhere! The opportunity to acquire a legend of French motorsport at a still reasonable price!*



# N° 130

## 1949 SIMCA 6

Châssis n°607833

Attestation FFVE – A immatriculer en collection

Serial number 607833

---

3 000 / 5 000 €

La Simca 6 est l'évolution de la Simca 5 apparue en 1935. Equipée d'un moteur de 569 cm3 développant 16,5 ch, elle ne sera produite que durant 3 années de 1947 à 1950. L'empattement reste inchangé par rapport à la Simca 5 mais l'arrière est étiré pour pouvoir aménager un coffre accessible de l'habitacle. L'avant de la carrosserie montre l'influence des productions américaines contemporaines avec ses ailes en forme ponton et sa calandre chromée. La Simca 6 existe en 2 versions : une petite fourgonnette qui concurrence la Juvaquatre et un coupé découvrable comme l'exemplaire proposé. Cette Simca 6 présente un bel état d'origine.

*The Simca 6 is the evolution of the Simca 5 appeared in 1935. Equipped with a 569cc engine developing 16.5 hp, it will only be produced during 3 years from 1947 to 1950. The wheelbase remains unchanged compared to the Simca 5 but the rear is stretched to be able to arrange an accessible chest of the cabin. The front of the bodywork shows the influence of contemporary American productions with its pontoon-shaped wings and chrome grille. The Simca 6 exists in 2 versions: a small van that competes with the Juvaquatre and a coupe discoverable as the proposed copy. This Simca 6 presents a beautiful original state.*





# N° 131

1948

## BUICK EIGHT 58 S SUPER 8

*Châssis n°14842917*

*(2ème generation)*

*Carrosserie n° G4075 Coupé par Fisher "Sedanet Coupe"*

*Moteur Fireball I8 de 248 ci soit 4.1L*

*Boite de vitesses manuelle à 3 rapports*

*Carte grise de collection*

*Chassis n°14842917*

*(2nd series)*

*body n° G4075 Coupé by Fisher "Sedanet Coupe"*

*Moteur Fireball I8 de 248 ci soit 4.1L*

*3 speeds manual gearbox*

*French « collection » Title*

---

**20 000 / 25 000 €**

Le modèle coupé Super Eight adopte dès 1942, le fameux style « fastback ». Il adopte également la même année une nouvelle calandre. En 1946, l'équipement standard comprend un starter automatique, horloge, récepteur de cendres, les clignotants et les tableaux de bord woodgrained. En 1947, la calandre est encore modifiée avec une barre supérieure séparée et un nouvel emblème. Les instruments de bord sont ronds et désormais en 2 tons, tout comme le tableau de bord. Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la voiture faisait partie des besoins de l'américain moyen. Buick avait une longueur d'avance avec son modèle de 1942. Ce pourquoi, le rêve des « boys » au retour de la guerre était fait de la maison en banlieue accompagnée de la Buick pour sa taille, sa ligne sportive et ses performances. Fiable et bien construite, la Buick Eight pouvait même sortir des quartiers résidentiels pour crapahuter à travers les continents, ainsi, en 1948 une Buick a parcouru le raid automobile Pekin-Paris.

Peinte dans un élégant bordeaux métallique, cette Super 8 présente très bien. Particulièrement saine de carrosserie, elle ne présente pas la moindre rouille. Le moteur est tournant mais nécessite une petite révision. Elle était stockée au sec dans un garage chauffé. Ce stockage de qualité permit à l'intérieur une conservation incroyable ! Nécessitant quelques menus travaux, cette Buick est le parfait ticket d'accès au rêve américain !

*The model Coupe Super Eight adopts from 1942, the famous style «fastback». It also adopts the same year a new grille. In 1946, standard equipment includes an automatic choke, clock, ash receiver, turn signals and woodgrained dashboards. In 1947, the grille is further modified with a separate upper bar and a new emblem. The instruments are round and now in 2 tones, just like the dashboard. At the end of the Second World War, the car was part of the needs of the average American. Buick was one step ahead with his 1942 model. That's why the boys's dream back from the war was made of the suburban house with the Buick for its size, sports line and performance. Reliable and well built, the Buick Eight could even leave residential neighborhoods to trudge across the continents, so in 1948 a Buick traveled the car race Pekin-Paris.*

*Painted in an elegant metallic burgundy, this Super 8 presents very well. Particularly healthy bodywork, it does not show any rust. The engine is not blocked but requires a small revision. It was stored dry in a heated garage. This quality storage allowed inside an incredible conservation! Requiring some small jobs, this Buick is the perfect ticket to the American dream!*



N° 132

1952  
**FORD VEDETTE  
 CABRIOLET**

*Numéro de série 16605  
 Dans son état d'origine  
 Carte grise française*

*Serial Number 16605  
 In its original conditions  
 French title*

**28 000 / 35 000 €**



La Ford Vedette est apparue au salon de 1948 en berline. La production s'est échelonnée jusqu'en 1954 pour atteindre environ 95000 véhicules. Le coupé, lui, est apparu en Novembre 1949 et a été fabriqué à 4250 exemplaires. Beaucoup plus rare, le cabriolet fut commercialisé de Juin 1950 à la fin 1952. Au total, 737 exemplaires en furent fabriqués. On en recenserait 35 encore existant aujourd'hui. A l'époque, la Vedette était considérée comme une voiture luxueuse et très bien construite, pouvant même concurrencer la Citroën Traction 15/6.

Le modèle présenté est un authentique cabriolet, un des derniers produits. Il dispose bien sûr des renforts spécifiques à cette version. Sorti de grange après une longue immobilisation, il a été remis en route et a bénéficié d'un début de restauration : batterie neuve, cylindres de freins neufs, pneus neufs, arceaux de capote démontés repeints et regarnis, réservoir nettoyé réparé...

Cette Vedette nécessitera cependant une révision afin de la fiabiliser et de reprendre la route sans crainte.

Modèle très rare, dans son état d'origine et en bon état général, cette Vedette est une aubaine pour qui rêve d'un joli cabriolet des années cinquante !

*The Ford Vedette appeared in 1948 as a Sedan. Production was staggered until 1954 to reach about 95,000 vehicles. The coupé appeared in November 1949 and was produced to 4250 copies. Much rarer, the convertible was marketed from June 1950 to the end of 1952. A total of 737 were manufactured. There are 35 still existing today.*

*At the time, the Vedette was considered a luxurious car and very well built, even able to compete with the Citroën Traction 15/6.*

*The model presented is an authentic convertible, one of the last produced. It has of course reinforcements specific to this version. Barnfind after a long immobilization, it was restarted and benefited from a start of restoration: new battery, new brake cylinders, new tires, disassembled roll-top bows repainted and refilled, cleaned and repaired tank...*

*This car will however require a revision to make it more reliable and get on the road without fear. Very rare model, in its original state and in good general condition, this Vedette is a boon for those who dream of a nice cabriolet of the fifties!*



N° 133  
1958  
MG A  
ROADSTER 1500

*Numéro de série HDR4363626  
Restauration de 2009 très bien préservée  
Carte grise française*

*Serial number HDR4363626  
Well restored in 2009  
French title*

---

**23 000 / 28 000 €**



Cette MG A Roadster en conduite à gauche est équipée du moteur 1489cm<sup>3</sup>. Elle a bénéficié d'une restauration complète en 2009 qui a très bien survécu aux années. Ainsi, la peinture blanche est en superbe état, de même que l'habitacle vêtu de rouge ! Très bien entretenue depuis sa réfection, cette MG sera vendue avec un important carnet de factures et pourra partir par la route. Belle occasion d'acquérir une sympathique Anglaise, cette MG A est dans un état rare et ne pourra que satisfaire son futur propriétaire !

*This left-hand drive MG A Roadster is equipped with the engine 1489cm<sup>3</sup>. It benefited from a complete restoration in 2009 that has survived the years very well. Thus, the white paint is in superb condition, as well as the cockpit dressed in red! Very well maintained since its repair, this MG will be sold with a large Bill of Carnet and can go by road.*

*Nice opportunity to acquire a friendly English, this MG A is in a rare state and can only satisfy its future owner!*







N° 134  
1969  
PORSCHE 912

*Numéro de série 129021933  
Titre de circulation européen*

---

30 000 / 35 000 €

La Porsche 911 et son célèbre Flat 6 était trop chère pour le commun des mortels, c'est pourquoi une version plus « light » fût étudiée. 2 cylindres furent ainsi ôtés au moteur de la 911, donnant naissance à la 912. Elle sera présentée en Avril 1965, équipée du même moteur que la 356, à quelques modifications près, mais en conservant une grande partie des éléments de la 911(châssis, carrosserie et éléments techniques..), et là, la firme pouvait renouer le contact avec ses clients qui l'avaient boudée quelques temps. Et hormis les performances, il fallait avoir un œil très averti, pour différencier une 911 d'une 912, moteur à l'arrêt va de soi.

En très bel état de fonctionnement et de présentation, la Porsche 912 présentée a été entretenue régulièrement et procurera beaucoup de plaisir à son nouvel acquéreur. Equipée de jantes Fuchs, il s'agit d'une des rares 912 à avoir été vendues neuves sur le vieux continent.





Serial Number 129021933  
European title

*The Porsche 911 and its famous Flat 6 was too expensive for most mortals, so a more «light» version was studied. 2 cylinders were thus removed to the 911 engine, giving birth to the 912. It will be presented in April 1965, equipped with the same engine as the 356, with some modifications, but retaining much of the elements of the 911 (chassis, body and technical elements ..), and there, the firm could reconnect with its customers who had shunned some time. And apart from the performance, it was necessary to have a very informed eye, to differentiate a 911 from a 912, engine stopped is obvious.*

*In very good working condition and presentation, the Porsche 912 presented has been regularly maintained and will bring great pleasure to its new buyer. Equipped with Fuchs rims, it is one of the rare 912 to have been sold new on the old continent.*

# N° 135

## 1970

# JAGUAR TYPE-E

# ROADSTER SERIE 2

Numéro de série 1R11811  
Carte grise française  
Boîte de vitesse mécanique

Serial number 1R11811  
French title  
Mechanical gear box

---

50 000 / 70 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961. Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers ses cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 Heures du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération. La Type E fait officiellement son entrée dans le monde automobile en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis. Lancée avec le six cylindres de 3,8 litres à double ACT, la Type E reçoit en octobre 1964, un bloc réalésé à 4,2 litres. Lancée avec les phares sous bulles et de petits interrupteurs au tableau de bord, elle n'est plus homologable sur son plus important marché, les USA. C'est pourquoi, en 1969 apparaît la série II découlant de la série non officielle appelée série 1,5. Les interrupteurs sont aussi mis en conformité. Quelle que soit la version, une Jaguar E Type restera toujours une icône incontournable dans l'Histoire de l'Automobile.

Le modèle présenté est un roadster 4.2 L peint d'une belle robe bordeaux en bon état. Le tout lié à un intérieur en skaï confère à cette auto une certaine élégance. En 2016, l'auto ralliait Saint-Tropez à Paris sans la moindre encombre, ne roulant que peu depuis, elle nécessiterait quelques vérifications d'usage avant de rouler à nouveau sans inquiétude.

Belle occasion d'acquérir celle qu'Enzo Ferrari qualifiait de « plus belle voiture du monde », cette Type E ne demande qu'à rouler plus fréquemment et sera remarquée lors de rallyes ou concentrations historiques !

*One of the most beautiful dresses in the history of the automobile, a prodigious engine propelling the car to nearly 240 km / h, all for half the price of a Ferrari! It is in the form of a real challenge that the Type E appears in 1961. Custodian of the experience inherited from the competition through its five victories of the Type C and D at the 24 Hours of Le Mans, it seems more revolutionary as it offers a striking contrast with its predecessor, the XK 150, the last link of a generation. The Type E officially entered the world of cars in March 1961 at the Geneva Motor Show, of which it is the star. The commercial success is immediate, and the car will have an exceptional career in the United States. Launched with the six-cylinder 3.8-liter dual ACT, the E-Type receives in October 1964, a block bored to 4.2 liters. Launched with the headlights under bubbles and small switches on the dashboard, it is no longer homologable on its largest market, the USA. That's why, in 1969 appears the second series resulting from the unofficial series called series 1,5. The switches are also brought into compliance. Whatever the version, a Jaguar E Type will always remain an essential icon in the History of the Automobile.*

*The model presented is a roadster 4.2 L painted in a beautiful burgundy and is in good condition. All linked to an interior in skai gives this car a certain elegance. In 2016, the car rallied Saint-Tropez in Paris without the slightest clutter, having only been driving a little since, it would require some usual checks before driving again without worry.*

*Great opportunity to acquire the one that Enzo Ferrari called «the most beautiful car in the world», this Type E only needs to ride more frequently and will be noticed during rallies or historical concentrations.*



N° 136

1968

LANCIA FLAMINIA  
TOURING COUPE*Numéro de série 824103819**Carte grise de collection**Serial number 824103819**French "collection" title***70 000 / 80 000 €**

Version sportive typée Grand Tourisme de la berline Lancia Flaminia, le coupé GT Touring est un des chefs d'œuvre de la grande carrosserie italienne. Ce magnifique coupé fut fabriqué en 1968 par la Carozzeria Touring à Milan suivant le procédé « Superleggera ». Ce procédé breveté consiste en une plateforme acier et une structure de nid d'oiseau de tubes d'acier sur lequel est greffée la coque en aluminium. L'Aston Martin DB4 et la Maserati 3500 GT bénéficieront également de ce procédé apportant légèreté et solidité. La Lancia se distingue par une attention scrupuleuse portée aux détails tant dans l'assemblage de la carrosserie que dans la confection de l'habitacle. Construite à la main, le coupé Flaminia GT Touring est motorisé par un 6-cylindres à 3 carburateurs apportant puissance et souplesse.

L'exemplaire présenté est dans un état de présentation intéressant. Son intérieur en cuir beige est neuf. Sa carrosserie bénéficie d'une peinture de qualité. Le moteur de notre exemplaire a été révisé. Le vendeur nous indique que la boîte de vitesses a été changée récemment de même que les pneus.



*Sporty version typed Grand Touring Lancia Flaminia sedan, the GT Touring coupe is one of the masterpieces of the great Italian bodywork. This magnificent coupe was manufactured in 1968 by the Carozzeria Touring in Milan following the «Superleggera» process. This patented process consists of a steel platform and a bird's nest structure of steel tubes on which is grafted the aluminum shell. The Aston Martin DB4 and the Maserati 3500 GT will also benefit from this process bringing lightness and strength. The Lancia is distinguished by scrupulous attention to detail in the assembly of the bodywork*

*as well as in the manufacture of the interior. Hand-built, the Flaminia GT Touring coupe is powered by a 6-cylinder with 3 carburetors providing power and flexibility.*

*The copy presented is in an interesting presentation state. Its beige leather interior is new. Its bodywork benefits from a quality paint. The engine of our copy has been revised. The seller tells us that the gearbox has been changed recently as well as the tires.*





N° 137  
1955  
CITROËN 2CV  
TYPE AZ

*Numéro de série 194716  
Carte grise française*

*Serial number 194716  
French title*

---

**8 000 / 10 000 €**

Plus ancienne 2CV de notre vente, cette AZ de 1955 se présente dans un bel état général. Elle a en effet subi une restauration complète, son moteur tourne et son intérieur bien que n'étant pas conforme à l'origine se marie parfaitement au reste de la voiture. Cette 2CV constitue une belle occasion d'acquérir une légende roulante de l'automobile populaire à la française.

*Oldest 2CV of our sale, this 1955 AZ comes in a beautiful condition. It has indeed undergone a complete restoration, its engine turns and its interior although not being in conformity with the origin blends perfectly with the rest of the car. This 2CV is a great opportunity to acquire a legendary popular French car.*



# N° 138

## 1968

# CITROËN DS 21

*Série M*  
*Numéro de série 4489689*  
*Sellerie en cuir havane – Compteurs Jaeger*  
*Boîte de vitesse manuelle*  
*Carte grise française*

*M Series*  
*Serial number 4489689*  
*Havana leather – Jaeger speedometer*  
*Manual Gearbox*  
*French title*

15 000 / 18 000 €



Telle qu'elle apparaît au salon de Paris en octobre 1955, la DS fait l'effet d'une bombe. Elle est révolutionnaire. Le matin du 5 octobre : ruée sur le stand, des commandes qui affluent : 749 en 45 minutes, 12.000 en fin de journée et 80 000 voitures vendues à la fin du salon ! Une folie qui permettait à Citroën de remplir ses carnets pour 2 ans ! A l'époque, malgré le versement d'arrhes, il fallait se montrer patient... et contrairement à la légende, les premières DS 19 sortaient de chaîne à haute cadence. D'année en année, de liquide hydraulique rouge en liquide hydraulique vert, la DS poursuivra sa carrière. Elle se fit des inconditionnels et des farouches critiques. Mais parmi le plus célèbre de ces partisans, le Général De Gaulle qui, on se le rappelle, se fit « sauver la vie » par sa DS lors de l'attentat du petit Clamart. Notre DS21 est une Série M à boîte de vitesse manuelle. La teinte vert foncé de sa carrosserie s'harmonise avec un intérieur en cuir havane. Notre exemplaire dispose du très recherché tableau de bord à compteurs Jaeger. La DS sera à remettre en route mais le dernier contrôle technique validé datant de 2013, les travaux à effectuer ne devraient pas être trop conséquents.

*As it appears in the Paris Salon in October 1955, the DS is like a bomb. It is revolutionary. The morning of October 5th: rush on the stand, orders that flock: 749 in 45 minutes, 12,000 at the end of the day and 80,000 cars sold at the end of the show! A craze that allowed Citroën to fill his notebooks for 2 years! At the time, despite the payment of deposit, it was necessary to be patient ... and unlike the legend, the first DS 19 out of chain at high speed. From year to year, from red hydraulic fluid to green hydraulic fluid, the DS will continue its career. It made itself unconditional and fierce critics. But among the most famous of these supporters, General De Gaulle who, we remember, was « saved » by his DS during the attack of small Clamart.*

*Our DS21 is a M Series with manual gearbox. The dark green color of its body matches a tan leather interior. Our model features the highly sought after Jaeger meter dashboard. The DS will be restarted but the last validated technical control dating from 2013, the work to be done should not be too significant.*

# N° 139

## 1972

# TRIUMPH TR6

Chassis n°CF1170U  
Carte grise de collection

Serial number CF1170U  
French "collection" title

20 000 / 25 000 €

En 1952, Triumph présenta le prototype 20TS qui ouvrit la route à la TR2, et à toutes ses descendantes. La recette était simple : un petitmoteur fiable, une fine carrosserie aussi élégante que sportive, à apprécier cheveux au vent. En 1969, face à la fonte de ses budgets suite à sa dissolution dans le groupe British Leyland Triumph ne put créer une auto depuis zéro et reprit les bases de la TR5 pour son nouveau modèle. Dessinée par Karmann, ce cabriolet reste alors dans la veine des TR4 et TR5 mais revient au goût du jour avec un look viril dissimulant des solutions techniques traditionnelles. Si l'intérieur ne change guère par rapport aux TR4 et TR5, la TR6 améliore néanmoins ses performances avec un train arrière désormais à roues indépendantes et une injection Lucas permettant au moteur de délivrer 150 chevaux. Le marché porteur de Triumph étant les Etats-Unis, le petit roadster en proie aux normes antipollution américaines se vit pourvu de deux carburateurs Stromberg dans ses versions export, le tout réduisant la puissance à 104 chevaux.

La TR6 que nous proposons aujourd'hui à la vente est d'origine américaine et pourvue des carburateurs Stromberg 175CDSE. Elle se présente aujourd'hui dans un état presque irréprochable, mécaniquement et esthétiquement. De teinte Bleu de France d'origine, l'intérieur est noir aux inserts de bois typiquement britanniques. Cette Triumph a désormais des pare chocs européens plus élégants que ceux d'origine. Ce très bel exemplaire a été régulièrement suivi, le carnet de factures qui l'accompagne est là pour le prouver.

*In 1952, Triumph presented the 20TS prototype, the one that opened the road to the TR2 and its children. The recipe was simple: a small but strong engine inside a thin but as sportive as elegant convertible body. Knowing the difficulties that Triumph met following its dissolution in the British Leyland group, they were not able to develop an all-new car. By consequence, Triumph took the TR5 as a base for the next TR6. Draw by Karmann, this roadster appeared in 1969 stays clothed to the TR4 and TR5 but wears a more modern and aggressive body, even if under it, the technical solutions were a bit dated compared to the 1969's car production. If the cockpit stays close to the TR4 and TR5, the TR6 increases its performances with a Lucas injection system making the engine to produce around 150hp. Moreover, the rear suspension were modernised with two independant arms. However, the American market was still very restrictive against sport-cars and to resolve this problem, Triumph mounted the TR6 with two Stromberg carburetors and the export version developped only 104hp. The TR6 that we are now selling is part of the American exported TR6 mounted with Stromberg 175CDSE carburetors. It is not as sportive as the European version but quite enjoyable to be driven roof down! The car is in nearly perfect conditions, it runs very well and its body and interior are close to be new. Ready to be driven, it wears an original French Blue, a black interior with wooden inserts. American bumpers have been replaced with more beautiful european ones. The car has been well maintained during its modern life as many invoices can confirm. Finally, we have there one of the healthiest Triumph TR6 on the market, asking any work except to be driven, at all times!*





N° 140

1984

FERRARI 308 GTSI

Numéro de série ZFFHA02B000042897  
Type F106AS  
Carte grise Française

Serial number ZFHA02B000042897  
Type F106AS  
French title

65 000 / 80 000 €

Présentée en 1975, la 308 reprend l'excellente architecture initiée par la Dino 308 GT/4 qui inaugura la lignée des berlinettes V8 à moteur central arrière. Le coup de crayon de Pininfarina tient du génie et l'équilibre général des formes confèrera à ses descendantes la même aura que leur aînée pendant de nombreuses années.

Cette GTSi a été achetée en 1991 par un concessionnaire Mercedes Benz. Elle est restée dans la même famille jusqu'à 2013. Venu par la route, cet exemplaire très soigné se présente dans une livrée jaune «stradale giallo». Son injection Bosch K-Jetronic alimentant son v8 à 90° à carter sec de 2927cm3 permettait d'extraire 214 chevaux et un couple très respectable de 243Nm pour un poids d'environ 1300 kilos à sec et une vitesse maximale de 240 km/h. Son actuel propriétaire aimait rouler avec cette voiture puisqu'elle fit notamment un détour au Festival of Speed de Goodwood comme en témoigne un autocollant sur le pare-brise. Prête à prendre la route, il s'agit d'une belle occasion d'acquérir une des Ferrari les plus célèbres d'entre toutes, qui plus est, dans une configuration rare !

Cet exemplaire très soigné est à ne surtout pas manquer!

*Introduced in 1975, the 308 incorporates the excellent architecture initiated by the Dino 308 GT / 4 which inaugurated the line of rear-engine V8 berlinettes. Pininfarina's pencil stroke is genius and the general balance of forms will give its descendants the same aura as their eldest for many years.*

*This GTSi was purchased in 1991 by a Mercedes Benz dealer. It remained in the same family until 2013. Came by the road, this very neat copy is presented in a livery yellow «stradale giallo». Its Bosch K-Jetronic injection feeding its 90 ° dry sump 2927cc V8 allowed to extract 214 horses and a very respectable torque of 243Nm for a weight of about 1300 kilos and a top speed of 240 km / h. Its current owner loved to ride with this car since it made a detour to the Goodwood Festival of Speed as confirm a sticker on the windshield. Ready to hit the road, this is a great opportunity to acquire one of the most famous Ferrari of all, what is more, in a rare configuration!*

*This very neat copy is not to be missed!*





# HOTEL DE LONDRES



N° 141

1968

JAGUAR 420

Châssis n°PIF25414DN  
Rare conduite à gauche  
Carte grise française

Serial number PIF25414DN  
LHD  
French title

9 000 / 12 000 €

La Jaguar 420 est apparue le 13 octobre 1966 à l'occasion du Salon de Londres. Très homogène et dotée d'une vraie personnalité, la 420 apparaît équilibrée, tempérée, mais surtout élégante. Sous le capot, c'est le groupe 4,2 litres qui propulse la berline de luxe. L'un des points forts de la 420 est également son freinage, plus performant que la type S. Bernard Viart dans son excellent ouvrage « Jaguar Berlines et Tradition » décrit la 420 : « Sur la route, la 420 est brillante, rapide, nerveuse et elle laisse loin derrière la Mark II 3,4 et la 3,8 litres S au plan des accélérations jusqu'à 160 km/h » .

Notre exemplaire de 1968 a fait l'objet de travaux de réfection récents. La sellerie des sièges a été changée pour 4500 euros. Le moteur, la boîte et le pont sont en bon état, ne présentant pas de fuites. Un pot complet en inox a été monté en 2017. Bien que la peinture et l'habitacle présentent particulièrement bien, quelques travaux esthétiques seront à prévoir afin de la rendre parfaite.

Belle occasion d'accéder au flegme britannique, cette 420 saura néanmoins vous surprendre par ses qualités routières.

*The Jaguar 420 appeared on October 13th, 1966 at the London Motor Show. Very homogeneous and endowed with a true personality, the 420 appears balanced, temperate, but especially elegant. Under the hood, it's the 4.2-liter group that propels the luxury sedan. One of the highlights of the 420 is also its braking, more efficient than the type S. Bernard Viart in his excellent book «Jaguar Sedans and Tradition» describes the 420: «On the road, the 420 is brilliant, fast, nervous and it leaves far behind the Mark II 3.4 and the 3.8 liters S in terms of acceleration up to 160 km / h.*

*Our copy of 1968 was the subject of recent repairs. The upholstery of the seats has been changed for 4500 euros. The engine, the box and the deck are in good condition, not leaking. A full stainless steel pot was installed in 2017. Although the paint and the interior are particularly good, some aesthetic work will be expected to make it perfect.*

*Great opportunity to access the British phlegm, this 420 will nevertheless surprise you with its driving qualities.*





# N° 142

1964

## MERCEDES-BENZ 220 SEB W111

*Numéro de série 11101412059928*

*Boîte automatique*

*Carrosserie « Heckflosse » très recherchée*

*Carte grise française de collection*

*Serial number 11101412059928*

*Automatic gearbox*

*French "collection" title*

*Rare "Heckflosse" body*

---

**11 000 / 15 000 €**

Les travaux sur la descendante des fameuses «pontons» débutèrent en 1956. Le fil rouge du projet qui devait donner naissance à la W111 était la sécurité. C'est en effet sur cette génération de Mercedes que l'on verra apparaître une première mondiale: les zones d'absorption, permettant d'absorber l'énergie cinétique en cas de choc. La firme à l'étoile déposa également un brevet pour ses ceintures à enrouleurs. Le dessin mettait en exergue la visibilité depuis le volant, avec une surface vitrée plus importante que sur les «pontons» mais ne faisait pas l'impasse sur l'élégance avec de petites ailes sobres et fluettes appelées Heckflosse en Allemand. Le six-cylindres en ligne de 2195cm<sup>3</sup> produisait 110 chevaux, alimenté par deux carburateurs Zenith et proposait des performances honorables à cette jolie berline. L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui à la vente est une très belle 220 SEB dont la peinture marron métallisé présente particulièrement bien. L'habitacle, de pair avec la carrosserie, est en bon état. Le tableau de bord est notamment affublé du poste radio Beker d'origine travaillant de concert avec l'antenne électrique située sur l'aile arrière gauche.

Nécessitant une révision du système de freinage, cette Mercedes-Benz est de plus en plus recherchée par les collectionneurs, notamment pour ses ailes arrière profilées caractéristiques !

*Work on the descendants of the famous «pontons» began in 1956. The thread of the project that was to give birth to the W111 was security. It is indeed on this generation of Mercedes that we will see a world first: absorption zones, allowing to absorb kinetic energy in case of shock. The firm also filed a patent for its retractor belts. The design highlighted the visibility from the steering wheel, with a larger glazed area than on the «pontons» but did not ignore the elegance with small and thin wings called Heckflosse in German. The 2195cc six-cylinder in-line produced 110 horsepower, powered by two Zenith carburetors, and offered honorable performance to this beautiful sedan.*

*The copy that we propose today for sale is a very beautiful 220 SEB which metallic brown paint presents particularly well. The cockpit, together with the bodywork, is in good condition. In particular, the dashboard features the original Beker radio set working in conjunction with the power antenna located on the left rear fender.*

*Requiring a revision of the braking system, this Mercedes-Benz is more and more sought after by collectors, especially for its characteristic profiled rear wings!*





N° 143  
LOT DE DEUX  
BATCH OF TWO  
MERCEDES-BENZ 450 SEL 6,9L

---

5 000 / 7 000 €

La Mercedes-Benz 450 SEL 6.9L reprend le moteur de la mythique 600 réalésé à près de 7 Litres. Il développe la puissance de 286 chevaux permettant à la lourde berline d'atteindre le 0/100km/h en moins de 8 secondes. L'ambition du constructeur allemand était claire : produire la berline la plus luxueuse de son époque. Outre son fabuleux moteur, la 450 SEL se distingue par son système de suspension hydropneumatique, dérivé de la technologie Citroën, qui permet d'obtenir un confort digne de ses concurrentes les plus prestigieuses. Ce système, couplé à un correcteur d'assiette qui empêche tout cabrage à l'accélération et au freinage permet un comportement routier de tout premier ordre.

La première est une version livrée neuve en France, peinte en brun métallisé, elle affiche 190 500 kilomètres au compteur. A noter qu'il manque le dossier de banquette arrière (Châssis n°11603612004278

Intérieur en velours beige. A immatriculer en collection).

Notre second exemplaire est de teinte noire avec un élégant intérieur en cuir beige. Le toit ouvrant fait partie des nombreuses options. Le compteur à 6 chiffres affiche 93 640 km. L'habitacle semble complet et comprend notamment un autoradio d'époque (châssis n°12000225; à immatriculer en collection).

*The Mercedes-Benz 450 SEL 6.9L takes the engine of the legendary 600 bored to nearly 7 liters. It develops the power of 286 horses allowing the heavy sedan to reach the 0 / 100km / h in less than 8 seconds. The ambition of the German manufacturer was clear: to produce the most luxurious sedan of its time. In addition to its fabulous engine, the 450 SEL is distinguished by its hydropneumatic suspension system, derived from Citroën technology, which provides comfort worthy of its most prestigious competitors. This system, coupled with a trimmer that prevents any pitching at acceleration and braking allows a road behavior of the highest order.*

*The first has been delivered new in France, painted brown metallic, it displays 190 500 kilometers on the odometer. Note that the back seat is missing (Chassis # 11603612004278 Interior in beige velvet, to be registered in a collection).*

*Our second copy is in black paint with an elegant beige leather interior. The sunroof is one of many options. The 6-digit counter displays 93,640 km. The interior seems complete and includes a vintage car radio (chassis No. 12000225, to register in a collection).*



# N° 144

## 1955

# MG A

# ROADSTER 1500

*Numéro de série HDD4311019*

*Premier millésime*

*Configuration élégante*

*Carte grise US*

*Certificat FFVE*

*Serial number HDD4311019*

*First year of production*

*Elegant combination of colors*

*US title*

*FFVE Certificate*

**23 000 / 25 000 €**



A l'aube des années 1950, le Morris Garage se voyait quelque peu distancé par ses concurrents, que ce soit en termes de technologie que de design. Pendant ce temps, les ventes de la MG T fondaient à vue d'œil. Il était donc urgent de renouveler la gamme et de trouver un nouveau fer de lance pour la marque à l'hexagone. C'est alors que Sydney Enever prit la tête des opérations de développement chez MG. Avec un coup d'œil dans le rétro, il prit conscience que la nouvelle MG devait ressembler au prototype UMG 400 qu'il conçut pour les 24 Heures du Mans 1951 et 1952 sur une base de MG TD. Effectivement, la carrosserie de cette auto de course était particulièrement propice à habiller un petit roadster britannique des années 1950. Ainsi, naquit en l'espace d'une dizaine de mois, la MG A. Certes, elle ne progressait que peu en matière de technologie par rapport à sa devancière déjà datée, mais son look de XK120 miniature lui permit un franc succès à travers le monde et notamment aux Etats-Unis.

L'exemplaire que nous proposons à la vente fait d'ailleurs partie de ces nombreuses MG A à avoir été exportées aux Etats-Unis. Datée du premier millésime, elle est donc motorisée par le quatre cylindres culbuté de 1489 cm<sup>3</sup>, le tout étant freiné par quatre tambours. Restauré, ce sympathique roadster arbore une teinte noir brillant assortie à un intérieur en cuir beige. Si la peinture accuse quelques légers défauts, le châssis, la mécanique et l'intérieur présentent particulièrement bien. Prête à prendre la route, elle sera fournie avec ses papiers américains, ses documents d'importation ainsi que son certificat FFVE.

Discrète mais élégante avec ses petites jantes tôles, cette MG A est le parfait roadster pour profiter, cheveux au vent, du printemps se préparant !

*At the dawn of the 1950s, the Morris Garage was somewhat outdistanced by its competitors, both in terms of technology and design. Meanwhile, sales of the MGT were visibly melting. It was therefore urgent to renew the range and find a new spearhead for the brand. It was then that Sydney Enever took the lead in MG's development operations. With a glance into the retro, he realized that the new MG had to look like the prototype UMG 400 he designed for the 1951 and 1952 Le Mans 24 Hours on a basis of MG TD. Indeed, the body of this race car was particularly suitable to dress a small British roadster of the 1950s. Thus, was born in the space of ten months, the MG A. Certainly, it progressed a little in terms of technology compared to its predecessor already dated, but its look of XK120 miniature allowed him a great success around the world and in particular in the United States.*

*The copy that we offer for sale is also part of these many MG A to have been exported to the United States. Dated from the first year of production, it is powered by the four cylinders tumbled 1489 cm<sup>3</sup>, all being braked by four drums. Restored, this friendly roadster sports wears a glossy black color with a beige leather interior. If the paint shows some slight defects, the chassis, the mechanics and the interior are particularly good. Ready to take the road, it will be provided with its American papers, its import documents and its FFVE certificate.*

*Discreet but elegant with its small metal rims, this MG A is the perfect roadster to enjoy, hair in the wind, the preparing spring !*



# N° 145

c1973

## HEMA

*Carrosserie d'un prototype HEMA*

*Vendue avec sa boîte de vitesse Formule France d'origine  
Destinée à recevoir une mécanique Renault R8 Gordini*

*Body of a prototype HEMA*

*Sold with its original Formula France gearbox  
Designed to receive a Renault R8 Gordini mechanism*

15 000 / 20 000 €

En 1973, un passionné, amateur de mécanique et propriétaire d'une Matra Djet se lance un jour dans le démontage de son auto. Découvrant l'ingéniosité mais surtout la simplicité de la conception de ces voitures, il se lance dans le projet de fabriquer sa propre berlinette. Cet homme, c'est Henri Mayeur. Après tant de soirées et de week-end passés dans son garage, sa première création prend la route. La recette était simple : une caisse en polyester reposant sur un châssis poutre sur laquelle prennent directement place, l'ensemble moteur et trains roulants de la Renault 8 Gordini. Dès ses premières courses, Henri Mayeur et son HEMA firent très bonne impression, si bien qu'il reçut très vite des commandes.

Aujourd'hui, nous proposons une rare carrosserie complète de la petite berlinette prototype HEMA. Cette carrosserie bien que nue a très certainement déjà couru puisqu'elle semble avoir reçu plusieurs couches de peinture au long de sa vie. Légère et aérodynamique, elle est prête à être remontée autour d'une mécanique de Renault 8 Gordini pour retrouver ses caractéristiques d'époque. Elle sera notamment vendue avec sa rare boîte de vitesse Formule France d'origine.

*In 1973, a passionate, mechanical lover and owner of a Matra Djet launched him in the dismantling of his car. Discovering the ingenuity but especially the simplicity of the design of these cars, he embarked on the project of making his own berlinette. This man is Henri Mayeur. After so many evenings and weekends spent in his garage, his first creation hit the road. The recipe was simple: a polyester body resting on a beam frame on which take place directly, the whole engine and running gear of the Renault 8 Gordini. From his first races, Henri Mayeur and his HEMA made a very good impression, so that he received orders very quickly.*

*Today, we offer a rare complete bodywork of the small HEMA prototype berlinetta. This body although naked certainly has already run since it seems to have received several layers of paint throughout his life. Light and aerodynamic, it is ready to be reassembled around a mechanics of Renault 8 Gordini to find its characteristics of time. It will notably be sold with its rare Formula France original gearbox.*





# N° 146

1968

## MG B ROADSTER

*Châssis n° GHN4U/ 14 1651 G  
Moteur 1800 non bloqué  
Capote neuve - Attestation FFVE  
A immatriculer en collection*

*Chassis # GHN4U/ 14 1651 G  
1800cc engine  
New roof – FFVE Certificate*

---

**13 000 / 15 000 €**

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Élégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quel que soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm<sup>3</sup>.

Le modèle présenté est équipée du moteur 1800 cm<sup>3</sup>. Ce dernier bien que n'étant pas bloqué nécessite une remise en route. Peinte d'un blanc crème, elle arbore également des moquettes neuves.

*It was at the London Auto show in September 1962 that MG launched the replacement for the MGA, which is logically called the MGB. More modern line, the design of the car is more tense and more angular. With windows in the doors, it is not a roadster but a cabriolet. The MGB is ultimately much less spartan than the MGA. The cockpit is also bigger. Strict two places, its philosophy remains guided by a sports spirit. Elegant in the city as in the countryside, the MGB is at ease whatever the environment in which it operates. The engine is also of a larger displacement since it passes from 1600 to 1800 cm<sup>3</sup>. The presented model is equipped with 1800 cm<sup>3</sup> engine. This one, although not blocked, requires restarting. Painted in creamy white, it also sports new carpets.*





N° 147

1969

MERCEDES-BENZ  
280 SE  
COUPE W111

Numéro de série 11102410003649

Boîte mécanique

Carte grise française indiquant le numéro de série  
11102510003649

Serial number 11102410003649

Mechanical gearbox

French TITLE showing the serial number 11102510003649

20 000 / 25 000 €



Présentée en 1961, la nouvelle génération de coupé et cabriolet Mercedes-Benz est l'œuvre de Paul Bracq. Directement issu de la berline W111, le coupé fut d'abord vendu en version 220 SE jusqu'en 1965 quand elle fut remplacée par la 250 SE. En 1967, la 280 SE arriva sur le marché, équipée, comme son nom l'indique, du moteur six cylindres de 2 778 cm<sup>3</sup> fort de 160 chevaux. Plus luxueuse encore, elle se pare désormais d'un insert en bois sur le tableau de bord tandis que la calandre est légèrement modifiée en prévision du V8 3.5 qui prendra place deux ans plus tard au sein de cette plateforme.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une 280 SE coupé motorisée par le 2.8L six cylindres de 160 chevaux, dont la puissance passe au sol par une boîte de vitesse mécanique. Si la peinture grise a vieilli et a ainsi perdu sa brillance, l'intérieur tendu de cuir bleu présente une jolie patine. Bien qu'admettant quelques points de rouille perforante – notamment au niveau des coins inférieurs d'ailerons – la voiture est globalement saine et constitue une très bonne base de restauration pour regagner toute sa splendeur baroque des années soixante. Mécaniquement entretenue par son actuel propriétaire, cette Mercedes-Benz est venue sans encombre par la route.

Suivant aujourd'hui une cote toujours ascendante, la W111 coupé est de plus en plus recherchée. C'est pourquoi cette 280 SE mérite de l'attention de la part des collectionneurs et amateurs qui, comme beaucoup, seront d'accord pour définir cette génération de Mercedes-Benz comme l'une des plus élégantes jamais produites.

*Introduced in 1961, the new generation of Mercedes-Benz coupé and cabriolet is the work of Paul Bracq. Directly derived from the W111 sedan, the coupe was first sold in the 220 SE version until 1965 when it was replaced by the 250 SE. In 1967, the 280 SE arrived on the market, equipped, as its name suggests, the six-cylinder engine with 160 horsepower. More luxurious, it is now adorned with a wooden insert on the dashboard while the grille is slightly modified in preparation for the V8 3.5 that will take place two years later within this platform.*

*The one that we offer for sale is a 280 SE coupe powered by the 2.8L six-cylinder 160 horsepower, which power passes on the ground by a mechanical gearbox. If the gray paint has aged and has lost its shine, the interior stretched blue leather has a nice patina. Although admitting a few points of perforating rust - especially at the lower corners of the wings - the car is overall healthy and is a very good base for restoration to regain all its Baroque splendor of the sixties. Mechanically maintained by its current owner, this Mercedes-Benz has come safely by road.*

*Following today a rating always ascending, the W111 coupe is more and more sought after. That's why this 280 SE deserves the attention of collectors and enthusiasts who, like many, will agree to define this generation of Mercedes-Benz as one of the most elegant ever produced.*





# N° 148

1994

## PEUGEOT 106 RALLYE

*Numéro de série VF31CMFZ250622828  
Carte grise française*

*Serial number VF31CMFZ250622828  
French title*

---

**8 000 / 10 000 €**

Produite de 1993 à 1996, la Peugeot 106 rallye est sans doute l'une des dernières représentantes des petites GTI, aussi efficaces que dépouillées.

Notre exemplaire de 1994 affiche 174 000 km au compteur. C'est une Série 1 équipée d'un moteur à injection de 1,3L développant 100 chevaux pour un poids particulièrement contenu de 816 kilogrammes. Notre 106 rallye a reçu un voile de peinture récent. Elle est en bon état général, la carrosserie et l'habitacle ne présentent pas de défaut notable. Le tissu du siège conducteur présente cependant quelques traces d'usures. Identifiable dès le premier regard à sa carrosserie blanche et à ses stickers Peugeot Talbot Sport, la Peugeot 106 Rallye est une véritable école de conduite sur roues. Moins pointue à piloter qu'une Peugeot 205 GTI, la petite sochaliennne est l'une des vraies sportives les plus abordables.

Youngtimer rare en bel état de présentation, la Peugeot 106 est une GTI de plus en plus recherchée par les jeunes générations.

*Produced from 1993 to 1996, the Peugeot 106 rallye is undoubtedly one of the last representatives of small GTIs, as efficient as they are stripped. Our 1994 copy shows 174,000 km on the clock. It is a Series 1 equipped with a 1.3L injection engine developing 100 horses for a particularly light weight of 816 kilograms. Our 106 rallye received a recent veil of paint. It is in good general condition, the body and the cockpit have no noticeable defect. The fabric of the driver's seat, however, has some signs of age. Identifiable from the first glance at its white bodywork and its Peugeot Talbot Sport stickers, the Peugeot 106 Rallye is a real driving school on wheels. Less pointed than a Peugeot 205 GTI, the 106 is one of the most affordable sports cars. A rare youngtimer in good condition, the Peugeot 106 is a GTI that is increasingly sought after by younger generations.*

N° 149

1991

## RENAULT CLIO 16 S

*Numéro de série VF1C5750506897875**Titre de circulation européen**Carte grise française**Serial number VF1C5750506897875**French title*

8 000 / 10 000 €



Présentée en 1991, la Renault Clio 16 S est la digne descendante de la Super 5 GT Turbo. Son moteur atmosphérique à 16 soupapes de 1,8 litres de cylindrée est identique à celui de la R19 16 S. Les accélérations de la Clio sont convaincantes, grâce à sa puissance confortable de 140 ch et à son poids maintenu sous la tonne.

Mais c'est surtout en raison de ses trains roulants que la Clio 16 S devient au début des années 90 la référence de la catégorie GTI. En fin de carrière, la reine Peugeot 205 1,9L ne peut rivaliser en matière de comportement routier. Extérieurement, la Clio 16 S se singularise immédiatement d'une Clio « de base » avec son capot bombé et ajouré afin de refroidir le collecteur d'échappement. Sur la planche de bord 3 manomètres supplémentaires viennent compléter les instruments de bord traditionnels.

Notre exemplaire de 1991 et 167 000 km au compteur est une version non catalysée, la plus recherchée des amateurs du modèle. Notre Clio est dans un très bel état d'origine tant à l'extérieur que dans l'habitacle. Elle n'a pas subi de transformation « Tuning », ce qui est aujourd'hui rare pour ce modèle. C'est assurément un youngtimer à acquérir avant que sa cote ne suive l'ascension fulgurante de la Clio Renault Williams dont elle n'est pas si éloignée techniquement.

*Introduced in 1991, the Renault Clio 16 S is the worthy descendant of the Super 5 GT Turbo. Its naturally aspirated 16-valve 1.8 liter engine is identical to that of the R19 16 S. The Clio's acceleration is convincing, thanks to its comfortable 140 hp power and its weight under the ton.*

*But it is mainly because of its running gear that the Clio 16 S becomes at the beginning of the 90's the reference of the category GTI. At the end of their career, the queen Peugeot 205 1.9L can not compete in terms of road behavior. Externally, the Clio 16 S stands out immediately from a «basic» Clio with its domed hood and openwork to cool the exhaust manifold. On the dashboard 3 additional manometers complete the traditional instruments.*

*Our 1991 and 167,000 kilometer is a non-catalyzed version, the most sought-after model. Our Clio is in a very good original condition both outside and inside the cabin. It has not undergone «Tuning» transformation, which is rare today for this model. It is undoubtedly a youngtimer to acquire before its rating follows the Dazzling Ascent of the Renault Clio Williams which it is not so far technically.*



# N° 150

## 1990

# CITROËN AX SPORT

Châssis n° WFZZAZL0003ZL1222

Carte grise française

Chassis # WFZZAZL0003ZL1222

French Title

---

**8 000 / 10 000 €**

Comme pour la Citroën BX Sport, le préparateur Danielson s'est penché sur la citadine Citroën pour lui offrir une version sportive. Le petit moteur 1,3 L développe désormais la puissance de 95 ch qu'il faut mettre en rapport avec le très faible poids de l'AX : 715 kg. Produite à seulement 5000 exemplaires, elle est la digne descendante des Visa Chrono et Talbot Samba Rallye. Au volant de cette petite bombinette on comprend rapidement que l'appellation sport n'est pas usurpée. Le travail de préparation moteur a consisté en une réduction de la course et dans l'implantation d'une culasse spéciale à grandes soupapes. Contrairement à la Peugeot 205 Rallye équipée de la même motorisation, les carburateurs sont ici des Solex et non pas des Weber qui, trop volumineux, ne pouvaient pas rentrer dans le compartiment moteur. L'AX Sport affiche des performances équivalentes à une Peugeot 205 GTI 1,6 L avec un 0 à 100 en 9,2 secondes. Notre exemplaire de 1990 est une phase 2 reconnaissable à sa nouvelle décoration extérieure, de nouvelles jantes de 14 pouces, l'apparition d'un becquet, un freinage amélioré, un rapport de pont modifié et une nouvelle planche de bord. Affichant 132 000 km au compteur notre AX Sport est en bel état de présentation. La carrosserie ne présente aucun défaut notable et a reçu un voile de peinture récent. Cette AX bénéficie du pack « VIP » comprenant le rétroviseur droit, la sellerie velours et une console centrale avec un cendrier incorporé. Cet exemplaire a été régulièrement suivi et entretenu, un important dossier de factures sera remis à l'acheteur.

*As for the Citroën BX Sport, the trainer Danielson looked at the city Citroën to offer him a sporting version. The small 1.3-liter engine now develops the power of 95 hp that must be matched with the very low weight of the AX: 715 kg. Produced only 5000 copies, she is the worthy descendant of the Visa Chrono and Talbot Samba Rallye. At the wheel of this small bombinette we quickly understand that the name sports is not usurped. The engine preparation work consisted of a reduction of the race and in the implementation of a special cylinder head with large valves. Unlike the Peugeot 205 Rallye equipped with the same engine, the carbs here are Solex and not Weber, too bulky, could not enter the engine compartment. The AX Sport shows performance equivalent to a Peugeot 205 GTI 1.6 L with a 0 to 100 in 9.2 seconds. Our 1990 model is a phase 2 recognizable by its new exterior decoration, new 14-inch wheels, the appearance of a spoiler, improved braking, a modified deck ratio and a new dashboard. Showing 132,000 km on the meter our AX Sport is in good condition. The body has no significant defects and has received a recent paint veil. This AX benefits from the «VIP» package including the right mirror, the velvet upholstery and a central console with an incorporated ashtray. This copy has been regularly followed and maintained, a large invoice file will be given to the buyer.*

N° 151

1998

# LAND ROVER RANGE ROVER II

2.5 DSE Holland & Holland  
Châssis n°SALLPAMW4WA402011  
Type P38  
Carte grise française

2.5 DSE Holland & Holland  
Chassis # SALLPAMW4WA402011  
Type P38  
French title

---

5 000 / 7 000 €



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

Le modèle que nous présentons est une série limitée Holland & Holland comprenant un intérieur cuir beige et de multiples équipements de confort. Le dernier contrôle technique validé date de 2012. Le véhicule sera à remettre en route et offrira beaucoup de plaisir à son futur acquéreur.

*Appeared in 1995 the Range Rover 38 is the worthy heir to the British luxury 4x4. Succeeding the original model born in 1970 this Range Rover generation was marketed only in 5-door version. The opulent presentation is a tribute to the model's reputation. The air suspension with 5 pitches was available in series. With its limousine comfort and high-level soundproofing, the Range Rover offers top-notch roadside amenities. The turbo-diesel engine of our model comes from BMW. It is a 2.5 liters of 136 hp, assisted by an automatic gearbox. It is remarkable for its creaminess rather than its pure power. For the 1998 version, Land Rover solved the vast majority of reliability problems that could affect previous versions.*

*The model we present is a limited Holland & Holland series featuring beige leather interior and multiple comfort amenities. The last validated technical inspection was in 2012. The vehicle will be restarted and will offer a lot of pleasure to its future buyer.*

N° 152

1995

**BENTLEY**

**CONTINENTAL R**

**MULLINER**

**PARK WARD**

*88 000 kilomètres d'origine*  
*Historique connu*  
*Vendue avec ses carnets d'origine dans leur pochette*  
*Bentley*

*Deux doubles des clés*  
*Conduite à gauche*  
*Etat proche de la perfection*  
*Titre de circulation européen*

*88 000 kilometers*  
*Well know historic*  
*Sold with its original manual and with three keys*  
*LHD*  
*Close to perfection*  
*European title*

---

**30 000 / 40 000 €**

Arrivée sur le marché en 1991, la Bentley Continental R était à n'en pas douter, l'une des voitures les plus luxueuses du monde. Si la plupart des Bentley s'apprécient aux places arrière, celle-ci s'orientait vers le plaisir de son conducteur. En effet, avec son moteur V8 de 6.75L turbocompressé développant entre 325 et 385 chevaux, la Continental R offrait des performances particulièrement honorables pour une voiture pourvue d'un tel niveau de luxe. Elle était en effet capable de voguer à plus de 230 kilomètres par heure dans un confort sans nom ! Pour ces nombreuses qualités, elle fit sensation lors de sa présentation au salon de Genève 1991, effaçant la toute nouvelle Mercedes-Benz Classe S. Du moins, aux yeux du Sultan de Brunnei qui se porta acquéreur du modèle d'exposition pour la modique somme de 2 000 000 de Livres Sterling !

La Continental R que nous proposons aujourd'hui à la vente est une seconde série (1994 – 1996), elle développe ainsi 360 chevaux et un couple incroyable de 677 Nm à 2000 tr/mn seulement ! Dans un parfait état de présentation extérieur, intérieur et mécanique, cette Bentley blanche au cuir beige s'accompagne en outre d'un historique particulièrement limpide. En effet, elle fut acquise neuve en 1995 par une Californienne qui plus tard, l'a revendue à un second propriétaire domicilié en Floride. Elle revient ensuite sur ses terres du Royaume-Uni, chez un homme l'utilisant principalement l'été, en Italie. Le propriétaire actuel a donc pris possession de la Bentley en 2015, la faisant réviser chez NRT Motors en Angleterre, peut-être la seule fois qu'elle ne fut pas entretenue sous l'enseigne officielle de Bentley. Ainsi, l'auto sera vendue avec la totalité de ses carnets d'entretien dans leur pochette Bentley, sa facture d'achat ainsi que trois clés. Prête à rouler, sans aucun frais à prévoir, elle n'attend que vous pour cruiser à nouveau le long de la côte méditerranéenne !

*Entering the market in 1991, the Bentley Continental R was certainly one of the most luxurious cars in the world. While most Bentleys have to be appreciate on the rear seats, it was oriented towards the pleasure of its driver. Indeed, with its 6.75L V8 turbocharged engine developing between 325 and 385 horses, the Continental R offered performance particularly respectable for a car with such a level of luxury. It was able to sail more than 230 kilometers per hour in comfort without a vibration! For these many qualities, it caused a sensation during its presentation at the 1991 Geneva Motor Show, erasing the all-new Mercedes-Benz S-Class. At least, in the eyes of the Sultan of Brunnei, who bought the exhibition model for the modest sum £ 2,000,000! The Continental R we offer today for sale is a second series (1994 - 1996), it develops 360 horses and an incredible torque of 677 Nm at 2000 rpm only! In a perfect state of exterior, interior and mechanical presentation, this white Bentley with beige leather is also accompanied by a particularly clear history. Indeed, it was acquired new in 1995 by a Californian who later sold it to a second owner domiciled in Florida. It then returns to its original lands in the United Kingdom, to a man using it mainly in summer, in Italy. The current owner therefore took possession of the Bentley in 2015, having it reviewed at NRT Motors in England, perhaps the only time it was not maintained under the official name of Bentley. Thus, the car will be sold with all of its maintenance books in their Bentley pocket, the bill of sale and three keys. Ready to ride, no cost to expect, it is waiting for you to cruise again along the Mediterranean coast!*





N° 153  
2003  
MASERATI  
COUPE 4.2

*Numéro de série ZAMBC38B000009510*

*78 000 kilomètres*

*Boîte automatique*

*Très bien entretenue*

*Carte grise française*

*Serial number ZAMBC38B000009510*

*78 000 kilometers*

*Automatic gearbox*

*Well maintained*

*French title*

---

20 000 / 25 000 €

Première Maserati dont le développement s'est fait en partenariat avec Fiat-Ferrari, la 3200 GT est née en 1998 et perdura jusqu'en 2001 alors qu'elle fut remplacée par la Coupé. Motorisée par un V8 d'origine Ferrari et habillée de la main de Giugiaro, elle constitue une merveilleuse GT prête à avaler les kilomètres. Avec ses 390 chevaux, la Maserati pouvait croiser à près de 285 kilomètres par heure dans un confort certain, bercé par le doux ronronnement typiquement italien de son échappement.

La Maserati Coupé que nous proposons aujourd'hui à la vente fut livrée en 2003. Particulièrement entretenue, elle ne demande qu'à voyager à travers l'Europe. Peinte en gris métallisé et tapissée de cuir noir, elle se présente en parfait état esthétique et mécanique.

*First Maserati which development was made in partnership with Fiat-Ferrari, the 3200 GT was born in 1998 and lasted until 2001 when it was replaced by the Coupé. Motorized by a Ferrari V8 and dressed by the hand of Giugiaro, it is a wonderful GT ready to swallow the miles. With 390 horsepower, the Maserati could cross at nearly 285 km / h in comfort, rocked by the sweet purr of its typically Italian exhaust. The Maserati Coupé that we offer today for sale was delivered in 2003. Particularly well maintained, it only asks to travel across Europe. Painted in metallic gray and upholstered in black leather, it is presented in perfect aesthetic and mechanical condition.*



N° 154

1991

## VENTURI 260 APC

Numéro de série VK8CUP51191CH0021  
 Configuration de couleur intéressante  
 Historique limpide  
 Présentée au sein de plusieurs revues d'époque  
 Carte grise française

Serial number VK8CUP51191CH0021  
 Interesting color combination  
 Known historic  
 On the cover of some period magazines  
 French title

35 000 / 45 000 €

Dernière vraie GT française, la 260 APC est née d'une idée folle d'un petit constructeur de Loire Atlantique. L'objectif pour Claude Poiraud et Gérard Godfroy, anciens salariés de chez Heuliez, était de développer une véritable voiture de sport à la fois efficace et luxueuse. Pour ce faire, la petite équipe travaillera avec Jean Rondeau pour concevoir un ensemble châssis-caisse particulièrement performant sur les plans de la légèreté comme de la rigidité. Quant au reste des pièces, la firme éplucha les catalogues des constructeurs généralistes pour en prélever nombre d'éléments. Ainsi, la GT française se pare d'une boîte de vitesse de CX, d'un moteur V6 PRV turbocompressé, de suspensions de 205 GTI et tant d'autres pièces discrètement installées autour de la carrosserie de la 260. Le résultat est pourtant sans appel puisqu'il s'agit sous bien des plans, de la plus performante voiture française de son temps, pouvant même lutter à armes égales face à l'Alpine-Renault A610 Turbo. Avec 260 chevaux pour 1275kg, elle pouvait atteindre 100 km/h en 5.2 secondes et poursuivre jusqu'à 270km/h, le tout, dans un certain luxe !

La Venturi que nous présentons aujourd'hui à la vente possède un historique parfaitement limpide. Cette voiture qui porte le châssis numéro 21 offre une combinaison de couleur unique puisque la carrosserie se pare de jaune quand l'habitacle s'habille de cuir bleu. Par ailleurs, elle fut présentée en couverture d'un Auto Hebdo de 1991 en compagnie d'une Alpine-Renault A610 Turbo. Aujourd'hui dans un très bel état d'origine, elle a pu profiter d'un entretien scrupuleux dont les factures accompagneront la voiture.

Prête à prendre la route, cette Venturi 260 APC représente l'occasion idéale d'acquérir un mythe automobile en devenir !



Last true French GT, the 260 APC was born from a crazy idea of a small manufacturer of Loire Atlantique. The goal for Claude Poiraud and Gérard Godfroy, former employees of Heuliez, was to develop a real sports car both efficient and luxurious. To do this, the small team will work with Jean Rondeau to design a chassis-body particularly powerful in terms of lightness as rigidity. As for the rest of the pieces, the firm peeled the catalogs of the general manufacturers to take a lot of elements. Thus, the French GT is adorned with a CX gearbox, a turbocharged V6 PRV engine, suspensions of 205 GTI and so many other parts discreetly installed around the bodywork of the 260. The result is however without call because it is under many plans, the best build French car of his time, even able to fight on equal terms against the Alpine-Renault A610 Turbo. With 260 horses for 1275kg, it could reach 100 km / h in 5.2 seconds and continue up to 270km / h, all in a certain luxury!

The Venturi that we present today for sale has a perfectly clear history. This car, which has chassis number 21, offers a unique combination of colors since the bodywork is painted yellow when the cabin is dressed in blue leather. In addition, it was featured on the cover of a 1991 Auto Hebdo in the company of an Alpine-Renault A610 Turbo. Today in a very beautiful original state, it was able to enjoy a scrupulous maintenance which bills will accompany the car. Ready to take the road, this Venturi 260 APC represents the ideal opportunity to acquire a car myth in the making!



# N° 155

## 1959

# TRIUMPH TR3 A

Numéro de série TS42178L  
 Restauration de plus de dix ans qui n'a pas bougé  
 Carte grise française

Serial number TS42178L  
 10 years old restoration  
 French title

---

**28 000 / 33 000 €**



Apparue en octobre 1955, la Triumph TR3 consiste en une TR2 légèrement retouchée. Elle va amplifier le succès de sa devancière. La TR3 vaut désormais 170 km/h et 34 secondes au kilomètre départ arrêté. Une voiture vivante qui offre son lot de sensations. Cette mutation s'accompagne de quelques retouches esthétiques : calandre élargie, yeux de grenouille moins exorbités (les phares étant reculés sur le capot), et nouveaux pare-chocs. La TR3A se civilise en recevant également, pour la première fois sur une TR, des poignées de portes. La véritable révolution est l'apparition de freins à disques à l'avant. La clientèle va affluer dans les show-rooms de la marque qui se verra contrainte d'augmenter sensiblement les cadences de productions des modestes chaînes de l'usine. Si elle est la plus courante, la série TR3 A est aussi la plus demandée. Et pour cause : le modèle profite de multiples améliorations qui le rendent plus « fréquentable » à l'usage. Quelques options d'époque peuvent également faire la différence à l'achat : l'overdrive, bien sûr mais également le chauffage (non proposé en série), le « tonneau-cover », le lave-glacé ou la banquette arrière.

Ce superbe exemplaire est dans un état proche de la perfection. Restaurée intégralement il y a dix ans, elle ne nécessite aucune intervention. En effet, la mécanique, la carrosserie et l'habitacle furent entièrement refaits pendant les travaux. Prête à rouler, fiabilisée par l'ajout d'un second ventilateur, cette sympathique voiture saura combler son futur propriétaire !

Appeared in October 1955, the Triumph TR3 consists of a slightly retouched TR2. It will amplify the success of its predecessor. The TR3 can now go to 170 km / h and 34 seconds per kilometer standing start. A living car that offers a lot of sensations. This mutation is accompanied by some aesthetic changes: enlarged grille, frog eyes less bulging (headlights are retracted on the hood), and new bumpers. The TR3A gets civilized by also receiving, for the first time on a TR, door handles. The real revolution is the appearance of disc brakes in the front. Customers will flock to the showrooms of the brand, which will be forced to significantly increase the production rates of the modest chains of the plant. If it is the most common, the TR3 A series is also the most requested. And for good reason: the model benefits from multiple improvements that make it more « frequent » to use. Some vintage options can also make the difference to the purchase: the overdrive, of course but also the heating (not proposed in series), the « barrel-cover », the washer or the back seat.

This superb copy is in a state close to perfection. Fully restored ten years ago, it does not require any intervention. Indeed, the mechanics, the bodywork and the cabin were completely redone during the works. Ready to roll, made reliable by the addition of a second fan, this friendly car will fill its future owner!



N° 156

1994

FERRARI 512 TR

*Ex Johnny Halliday*

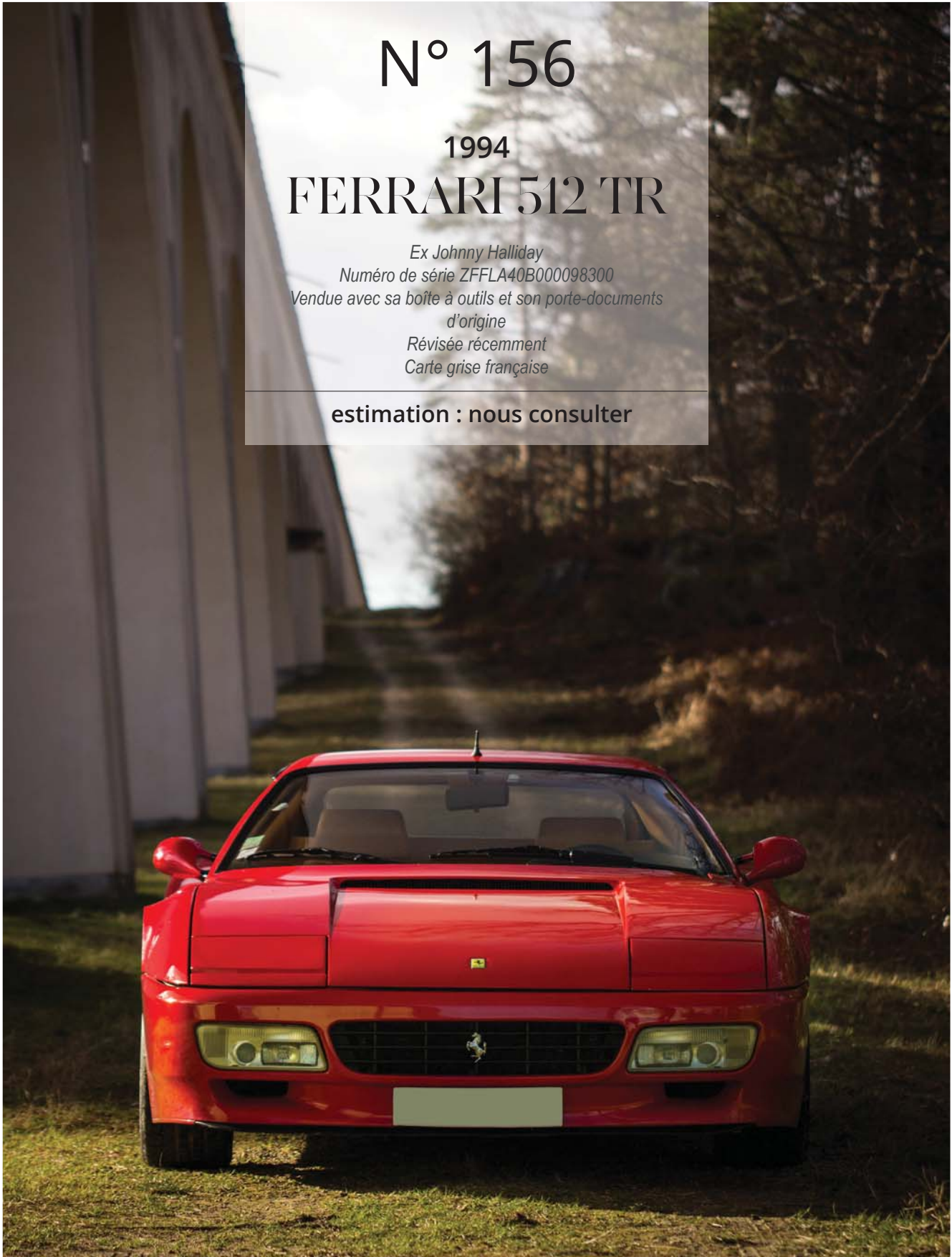
*Numéro de série ZFFLA40B000098300*

*Vendue avec sa boîte à outils et son porte-documents  
d'origine*

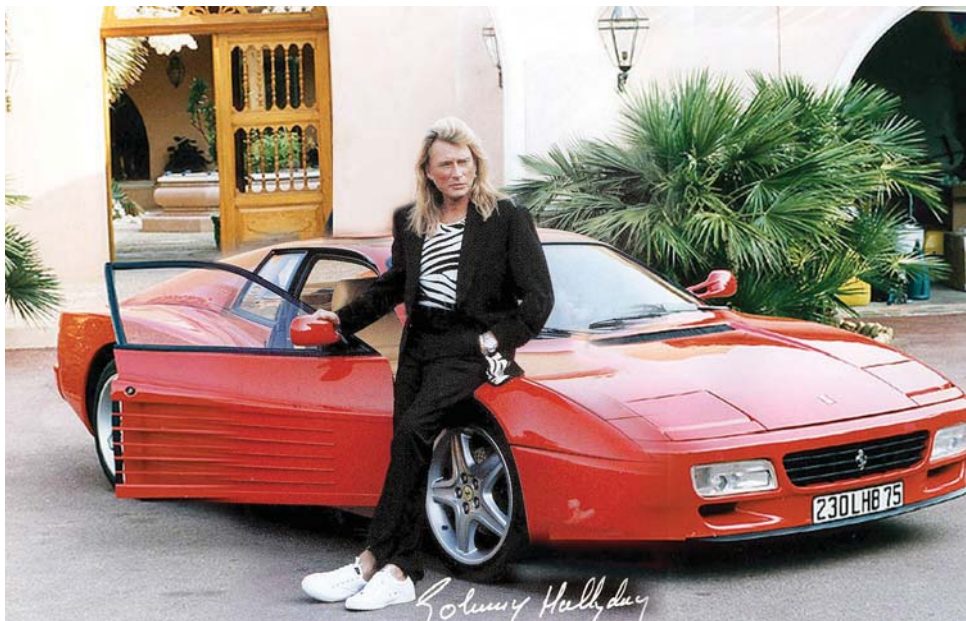
*Révisée récemment*

*Carte grise française*

**estimation : nous consulter**







La Ferrari 512 TR, apparue en 1992 représente l'aboutissement de la mythique Testarossa. Malgré de nouveaux boucliers, de nouvelles jantes et tant de détails, elle reprend l'esthétique bestiale et typiquement eighties de son aînée, pourtant la 512 TR se veut bien plus accessible en terme de conduite. Avec elle, la Testarossa peut enfin s'apprécier pleinement, l'ensemble boîte / embrayage ne demandant plus au conducteur de suivre un entraînement régulier de son mollet gauche et de son bras droit. De son côté, la direction est plus précise et moins raide, tandis que le moteur livre toujours plus de puissance. Avec 428 chevaux libérés par un orchestre de 6750 tours minutes, la TR s'apprécie sur la route où son équilibre se montre presque parfait grâce à son moteur 12 cylindres à plat placé au centre de la voiture. L'intérieur également, a demandé un certain travail aux équipes de Maranello pour gagner en finition et surtout en confort. Un confort qui fut aussi recherché par une véritable refonte des trains roulants offrant à la voiture une polyvalence que sa concurrente, la Lamborghini Diablo, n'avait pas.

Forte de ces nombreux atouts, la 512 TR avait tout pour rencontrer le succès auprès de ceux le connaissant déjà. C'est pourquoi de nombreux artistes et autres célébrités furent conquis par la belle Italienne ! Johnny Hallyday fut l'un d'entre eux. En effet, en août 1994, il prit possession, au nom d'une de ses sociétés, d'une version

Rosso Corsa à intérieur en cuir beige.

C'est très précisément cette dernière 512 TR que nous vous proposons aujourd'hui à la vente. Conservée plus de trois ans par le chanteur, cette supercar lui servit à relier Paris à Saint-Tropez un certain nombre de fois. En 1995, Johnny mit la voiture à son nom propre avant, de la revendre en 1997, à l'un de ses amis ténor du Barreau de Paris, après 25 000 kilomètres réalisés à son volant, suffisamment pour que ses bagues aient eu le temps d'écorcher la casquette du compteur au fil des manœuvres et virages. Cette voiture visible sur différentes photos d'époque est aujourd'hui une seconde main et sera livrée avec les copies des cartes grises au nom de «Jean-Philippe Smet dit Johnny Hallyday» ainsi qu'avec son carnet d'entretien prouvant l'origine de la Ferrari. Bien que la carrosserie ne soit pas parfaite et que les rétros aient été remplacés, l'intérêt de cette voiture à la mécanique impeccable est indéniable. Avec un peu plus de 95 000 kilomètres au compteur, cette Ferrari à l'historique limpide et marqué de la patte de l'idole des jeunes est un véritable collector qui fera rêver à la fois les passionnés d'automobile comme de musique !



Johnny Hallyday et sa mère

Ex Johnny Halliday  
Numéro de série ZFFLA40B000098300  
Vendue avec sa boîte à outils et son porte-documents  
d'origine  
Révisée récemment  
Carte grise française

The Ferrari 512 TR, appeared in 1992 represents the culmination of the mythical Testarossa. Despite new shields, new wheels and so much detail, it takes the beastly aesthetic and typically eighties of its elder, yet the 512 TR is much more accessible in terms of driving. With her, the Testarossa can finally be fully appreciate, the gearbox / clutch no longer requiring the driver to follow a regular training of his left calf and his right arm. For its part, the steering is more precise and less steep, while the engine delivers more power. With 428 horses released by an orchestra of 6,750 rpm, the TR appreciates on the road where its balance is almost perfect thanks to its 12-cylinder flat engine placed in the center of the car. The interior, too, has required some work from the Maranello teams to win in finish and especially in comfort. A comfort that was also sought after by a real overhaul of the running gear offering the car a versatility that its competitor, the

Lamborghini Diablo, did not have.

With these many assets, the 512 TR had everything to meet success with those already familiar with it. That's why many artists and other celebrities were conquered by the beautiful Italian! Johnny Hallyday was one of them. In August 1994, he took possession, on behalf of one of his companies, of a Rosso Corsa version with beige leather interior.

It is precisely this last 512 TR that we offer you today for sale. Preserved over three years by the singer, this supercar served to link Paris to Saint-Tropez a number of times. In 1995, Johnny put the car in his own name before selling it in 1997 to one of his tenor friends at the Parisian law, after 25,000 kilometers at the wheel, enough for his rings to flank the meter cap during maneuvers and turns. This car visible on different vintage photos is now a second hand and will be delivered with the copies of the gray cards in the name of «Jean-Philippe Smet said Johnny Hallyday» and with its maintenance book proving the origin of the Ferrari. Although the bodywork is not perfect and the retro has been replaced, the interest of this car with its impeccable mechanics is undeniable. With a little more than 95,000 kilometers on the clock, this Ferrari with a limpid history and marked with the paw of the idol of the young is a real collector that will make dream both lovers of cars and music!





N° 157

1957

**FORD TYPE  
VAF 69MW**

*Numéro de série 177A  
Camion de la tournée Johnny Circus de 1972  
Carte grise française*

**35 000 / 45 000 €**



Pour son véritable « Rock'n Roll Circus » de 1972, Johnny avait prévu un convoi phénoménal. Ce ne fut ainsi pas moins de 54 véhicules qui sillonnèrent la France au service de la star ! Parmi ceux-ci, un camion Ford Type VAF 69MW L'Assomption – du nom du carrossier qui les fabriquait pour les gens du cirque et les forains – tractait la caravane de l'artiste.

Ce dernier a survécu aux années et nous le proposons aujourd'hui à la vente. Malheureusement dépourvu de sa caravane, le tracteur est dans son état d'origine. Jamais restauré, il sera vendu avec sa carte grise d'époque, celle-ci même qui l'accompagnait durant la tournée. Source : BASSELIN Jean et Hallyday Johnny, Rock'n Roule, ARTHELENA EDITIONS, 2008



Serial number 177A  
Truck of the Johnny Circus de 1972  
French title

---

*For his 1972 «Rock'n Roll Circus», Johnny had planned a phenomenal convoy. It was not less than 54 vehicles that plied France in the service of the star! Among these, a Ford Type VAF 69MW L'Assomption truck - the name of the bodybuilder who made them for circus people and fairgrounds - towed the artist's caravan.*

*This one has survived the years and we offer it today for sale. Unfortunately without a caravan, the tractor is in its original state. Never restored, it will be sold with his vintage certificate, the same one that accompanied him during the tour.*

*Source : BASSELIN Jean et Hallyday Johnny, Rock'n Roule, ARTHELENA EDITIONS, 2008*



# N° 158

## 2007

### YAMAHA NEO'S 50

Type SA21Li  
 Numéro de série VTLSA211000041879  
 Aux couleurs de la marque de Johnny Hallyday « SMET »

Type SA21Li  
 Serial number VTLSA211000041879  
 In the colors of Johnny Hallyday's brand : « SMET »

4 000 / 7 000 €

En 2007, dix scooters NEO'S 50 furent offerts à UNICEF par Yamaha Motor France. Ceux-ci, repensés par des créateurs de mode allaient être vendus lors d'une vente aux enchères au profit de l'association. Une vente parrainée par Laetitia Hallyday.

Le scooter que nous proposons aujourd'hui à la vente est celui sur lequel s'était penchée la marque de vêtements de Johnny Hallyday. Ce dernier fit monter les enchères sur ce scooter jusqu'à 20 000 €, avant de l'offrir à nouveau à la vente, laquelle s'est cette fois-ci vue remporter par Yamaha Motor France pour 15 000 €. La marque l'expose dans son musée jusqu'en 2017, quand un membre du personnel de la société s'en porte acquéreur.

Aujourd'hui tout à fait neuf, n'ayant jamais tourné, ce scooter est peut-être la pièce manquante de votre collection en souvenir de Johnny Hallyday.

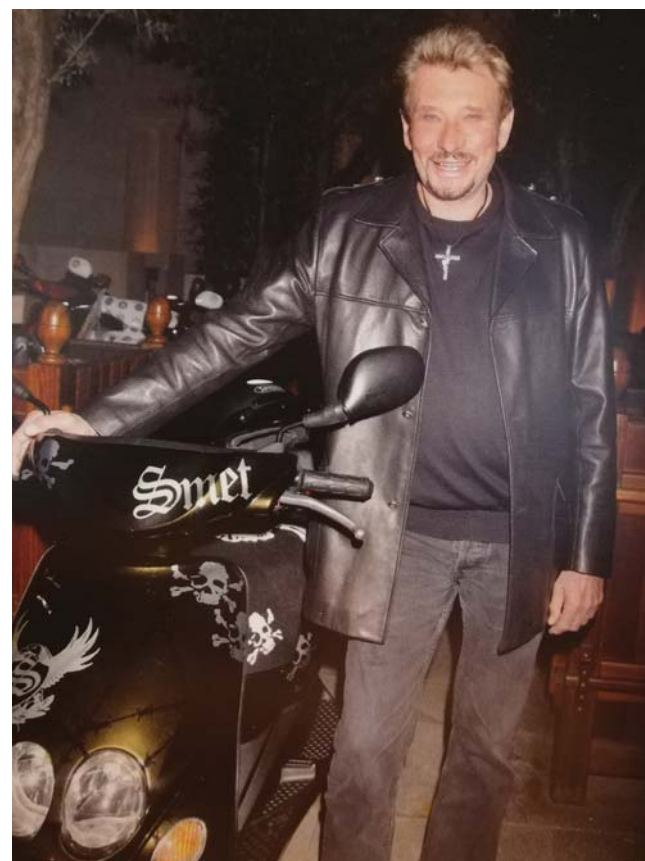
*In 2007, ten NEO'S 50 scooters were donated to UNICEF by Yamaha Motor France. These, redesigned by fashion designers were going to be sold at an auction for the benefit of the association.*

*A sale sponsored by Laetitia Hallyday.*

*The scooter we are selling today is the one that Johnny Hallyday's clothing brand was focused on.*

*The latter raised the auction on this scooter up to 20 000 €, before offering it again for sale, which this time was seen winning by Yamaha Motor France for 15 000 €. The brand exhibited it in its museum until 2017, when a member of the staff of the company acquires it.*

*Today quite new, having never shot, this scooter is perhaps the missing piece of your collection in memory of Johnny Hallyday.*



Photos issues du livre -Rock'n Roule- de Jean Bassein  
 Éditions ARTHELENA  
 2008

D'autres automobiles arrivées tardivement seront présentées lors de notre vente du 24 mars.  
Retrouvez leurs descriptifs complets sur notre site [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

*Some other late arrived cars will be presented at our March 24th sale.  
Find their complete descriptions on our website [www.osenat.com](http://www.osenat.com).*



AMILCAR



1987  
BMW 635 CSI



1972  
PEUGEOT 504 CABRIOLET INJECTION



1997  
JAGUAR XK8



1987  
MERCEDES-BENZ 560 SL



1984  
CHEVROLET CORVETTE C4



1985  
CHEVROLET CAMARO



2000  
BMW Z3 ROADSTER 2.0L

VENTE EN PRÉPARATION

# LES MONTRES

À FONTAINEBLEAU

SAMEDI 28 AVRIL 2018

*(clôture du catalogue un mois avant chaque vente)*

ROLEX DAYTONA  
«Paul Newman»  
Vendue 132 500 €



CARTIER PATEK PHILIPPE  
Vendue 20 625 €



TVRET À PARIS  
Vendue 5 750 €



BREITLING  
Vendue 2 125 €

\* frais compris

# CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

## CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES

### PRINCIPALEMENT AUX ACHÉTEURS

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 ACHÉTEUR

L'acheteur paiera au profit de OSENAT le sens du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobiles : 20% H.T. (soit 24% TTC)

### TVA

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

## 1. AVANT LA VENTE

### Caractère indicatif des estimations

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

### L'état des lots

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

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

### Exposition avant la vente

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

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

## 2. LES ENCHÈRES

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

### Comment enchérir en personne

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

### Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente, vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous 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](mailto:contact@osenat.com)

- envoyés par télécopie au numéro suivant :

+ 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

### Enchérir par téléphone

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

## 3. LA VENTE

### Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

### Déroulement de la vente

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

## 4. APRÈS LA VENTE

### Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

### Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 1 000 € pour les commerçants

- 1 000 € pour les particuliers français

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

- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard

- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :

HSBC FRANCE

Titulaire du compte

Osenat

9-11, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER

Code banque : 30056

Code guichet : 00811

No compte : 08110133135

Clé RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 442 614 384 00042

APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

### Enlèvement des achats – Frais de stockage

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

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

**Nous recommandons fortement aux acheteurs de venir chercher leurs achats durant la semaine suivant la vente. Au-delà de huit jours après la vente, les véhicules seront transportés vers un autre local, moyennant des frais de transport de 150 €, puis des frais de stockage de 50 € par semaine supplémentaire et par véhicule.**

### Exportation des biens culturels.

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

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

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €

- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €

- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €

- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €

- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €

- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €

- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €

- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €

- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €

- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €

- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles(1)

- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €

- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)

- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle que soit la valeur) 300 €

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

### Droit de préemption

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

### Indications du catalogue

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

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



# GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

## CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

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

### BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia :20% H.T. (24% incl. taxes)

### VAT RULES

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

### 1 - BEFORE THE AUCTION

#### Pre-sale estimates

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

#### Condition of lots

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

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

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

#### Sale preview

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

### 2 - BIDDING IN THE SALE

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

#### Bidding in Person

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

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

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

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

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

#### Bidding as principal

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

#### Absentee bids

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

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

- sent by e-mail at contact@osenat.com

- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01

- hand delivered to staff on the premises

- sent by post to the offices of Osenat.

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

#### Bidding by telephone

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

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

### 3 - AT THE AUCTION

#### Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

#### Auctioning

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

### 4 - AFTER THE AUCTION

#### Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0) 1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0) 1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

#### Payment

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

- checks in euro

- cash within the following limits:

- 1.000 euros for trade clients

- 1.000 euros for French private clients

- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)

- credit cards VISA and MASTERCARD

- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE

Account holder :

Osenat

9-11, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER

Code banque: 30056

Code guichet: 00811

No compte: 08110133135

Clé RIB: 57

International identification:

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT: CCFRFRPP

Siret: 442 614 384 00042

APE 741A0

No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

#### Collection of Purchases – Storage fees

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

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

**We highly recommend our customers to collect their items within following week of the sale. Beyond eight days after the sale, vehicles will be transferred to another storehouse, at a cost of transport of 150 €, then storage costs of 50 €, per week and per vehicle.**

#### Export

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

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

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000

- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000

- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age euros 30,000

- Original sculptures and copies of more than 50 years of age euros 50,000

- Books of more than 100 years of age euros 50,000

- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000

- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000

- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age euros 15,000

- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age euros 15,000

- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000

- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) euros 1,500

- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)

- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500

- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)

- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

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

**Preemption right**

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

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

#### Catalogue descriptions

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

Crédits Photos :

Osenat@Christian Martin

123RF@donatas1205



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

**AUTOMOBILIA & AUTOMOBILES**

Samedi 24 Mars 2018  
à 11h30 & 14h30

OSENAT FONTAINEBLEAU  
9-11 rue Royale, 77300 Fontainebleau  
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 10

Formulaire à retourner au  
[contact@osenat.com](mailto:contact@osenat.com)

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

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

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

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

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

NOM / NAME	
ADRESSE / ADDRESS	
ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS	
N° DE TELEPHONE / TELEPHONE	N° DE TELECOPIE / FAX

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

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE
-----------------------	-------------

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





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