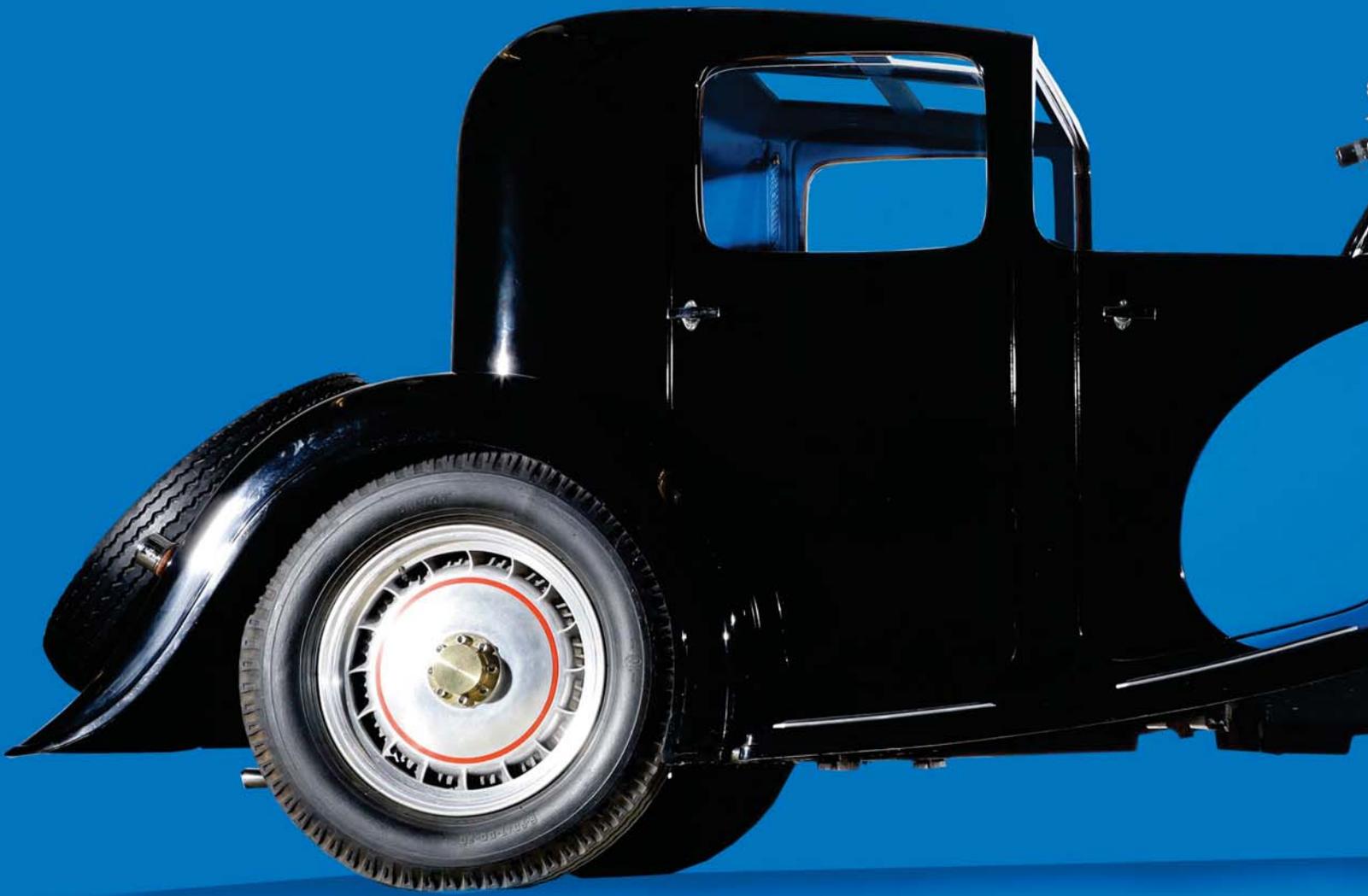


PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat



MARDI 1^{er} MAI 2018
STRASBOURG







PARIS FONTAINEBLEAU Osenat

Jean-Pierre OSENAT

Président
Commissaire-Preneur

Stéphane PAVOT

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

Annabelle REBELO

Administration du département
Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 10
a.rebelo@osenat.com

Loïc MASCHI

Spécialiste du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 70 62 64 18
o.legleye@osenat.com

DATE ET LIEU VENTE

Mardi 1^{er} Mai 2018 à 14h
Salon Auto Moto Classic, édition 2018
Parc des Expositions de Strasbourg
7 Place Adrien Zeller
67000 Strasbourg

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Du 28 au 30 avril de 10h à 18h
Mardi 1^{er} mai de 10h à 12h

ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

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

CONDITIONS DE VENTE

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

English version available on

www.osenat.com

Consultez nos catalogues et laissez des
ordres d'achat sur

www.osenat.com

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

-  Osenat.Auctions
-  OsenatSVV
-  osenatautomobiles

Participez à cette vente avec :

DrouotLIVE^{COM}

Enregistrez vous sur www.osenat.com





AUTOMOBILLA

INTÉGRALITÉ DE LA VENTE SUR WWW.OSENAT.COM





AUTOMOBILIA



N° 1
Jouet Série Hornby- Autorail Bugatti
250 / 350 €



N° 2
Jouet CHR- Citroën Tube HY
400 / 700 €



N° 3
Jouet JRD -Citroën type H version Benne
300 / 500 €



N° 4
Jouets JRD- Citroën Tube H
400 / 600 €



N° 5
Jouet Série Hornby-2 Autorails Bugatti
250 / 350 €



N° 6
Jouets CLJ- Camion Renault
700 / 1 000 €



N° 7
Jouet Série Hornby-3 Autorails Bugatti
400 / 600 €



N° 8
Jouet CLJ- Renault Galion
150 / 300 €



N° 9
Jouet Tri-Ang. Dépanneuse
200 / 300 €



N°10
Plaque Kléber- Colombes, 1958
300 / 500 €



N°11
Renault Floride- Automobiles
pour enfant MG
300 / 500 €



N° 12
Etau Bugatti- Original
4 000 / 6 000 €



N° 13
Plaque Avia
400 / 600 €



N° 14
Caisse de transport- Mobiloil
600 / 900 €



N° 15
Shell
1 000 / 1 500 €



N° 16
Globe Opaline- Shell
600 / 700 €



N° 17
404 Peugeot- Automobiles pour enfant MG
350 / 500 €



N° 18
Caisse de transport- Yacco
600 / 900 €



N° 19
Etau Bugatti
1 500 / 2 500 €



N° 20
Baby Course- Automobiles pour enfant MG
250 / 500 €



N° 21
Deux Grues
200 / 400 €



N° 22
Magneto 8 cylindres- Scintilla
2 000 / 4 000 €



N° 23
Magneto 8 cylindres- Scintilla Vertex
500 / 900 €



N° 24
Char Romain - Distributeur d'essence
3 000 / 5 000 €

AUTOMOBILIA



N° 25
Dauphine- Automobiles Devillaine pour
enfants
250 / 500 €



N° 26
Caisse de transport-Antar
600 / 900 €



N° 27
Compte Tours Jaeger
800 / 1 000 €



N° 28
Etau Bugatti
1 500 / 2 500 €



N° 29
Magneto 8 cylindres - Scintilla
4 000 / 6 000 €



N° 30
Renault Frégate- Automobiles
pour enfant MG
250 / 500 €



N° 31
Deux Baby Course - Automobiles
pour Enfants
150 / 250 €



N° 32
Magneto 8 cylindres- Scintilla Vertex
500 / 900 €



N° 33
Caisse de transport- Castrol
600 / 900 €



N° 34
Magneto 8 cylindres - BOSCH
2 000 / 3 000 €



N° 35
Caisse de transport- Mobiloil
600 / 900 €



N° 36
Etau Bugatti
1 500 / 2 500 €



N° 37
Camionnette Eureka et voiture à pédales
300 / 500 €



N° 38
Pompe à essence - Esso
4 000 / 7 000 €



N° 39
Caisse de transport- Renault
600 / 900 €



N° 40
Simca et Renault-Automobiles
pour enfants
300 / 500 €



N° 41
Etau Bugatti
1 500 / 2 500 €



N° 42
HOHM Models - Fritz Fortenbacher
400 / 600 €



N° 43
Quatre Lotus - Automobiles pour enfants
500 / 700 €



N° 44
Pompe à essence double
7 000 / 10 000 €



N° 45
Pieds d'étau Bugatti
1 000 / 1 500 €



N° 46
Trois Honda FR- Automobiles pour enfants
400 / 600 €



N° 47
Etau Bugatti
1 500 / 2 500 €



N° 48
Lit Bugatti
4 500 / 7 000 €

AUTOMOBILIA



N° 49

Moteur 8 cylindres, 24 soupapes, double allumage, avec ventilateur, de 3257 cc. et d'une puissance de 85 chevaux. Le N° L 73 frappé sur la patte support moteur avant droite, devant la jauge à huile, indique un type 49 avec châssis long de 3,22 mètres, sortie fin 1930 ou début 1931. La pipe d'admission est prévue pour un carburateur inversé. Un certain nombre d'éléments sont manquants dont le vilebrequin, un problème d'embellage étant sans doute la cause du remplacement de ce moteur en 1937 sur le cabriolet immatriculé en Ardèche qu'il équipait. Il fut ensuite rangé dans une caisse au fond du garage de la propriété familiale jusqu'à ces jours derniers. Les recherches étant en cours, plus de précisions seront données quelques jours avant la vente.

30 000 / 50 000 €

AUTOMOBILES DE COLLECTION

INTÉGRALITÉ DE LA VENTE SUR WWW.OSENA.COM



N° 100
1925
BENJAMIN
TORPEDO SPORT

Type RS

16 000/ 22 000 €



Fondée en 1921 par Maurice Jeanson, à Asnières, la firme Benjamin se spécialisa dans la construction de cyclecars. Par ses voitures à moteurs 4 cylindres, Benjamin parvient à rencontrer le succès à la fois commercial et sportif comme en 1922 au Paris-Les Pyrénées-Paris. Seulement, après plusieurs catastrophes financières engendrées par des projets coûteux et non-rentables, la firme dut mettre la clef sous la porte et fut reprise sous le nom de Benova.

Le modèle présenté est un sympathique cyclecar Torpedo Sport trois places de 1925. Dans un bel état de présentation, son moteur 4 cylindres 1086cm³ est cependant démonté. Rare mais attachante, cette petite voiture d'avant-guerre est l'opportunité d'acquérir un petit bout d'histoire automobile française.





N° 101

1926

PEUGEOT 172M TORPEDO

Restauration à finir
Carte grise française

6 000 / 8 000 €

Au début des années 1920, les automobiles les plus populaires montaient progressivement en gamme. Citroën présentait la Trèfle, Peugeot traitait avec la Quadrilette. Proposée en un nombre conséquent de carrosseries, cette petite 5CV eut un franc succès.

Aujourd'hui, c'est une version Torpédo Cabriolet 172 M de 1926 qui vous est proposée à la vente. Il s'agit là d'un projet de restauration à compléter, l'ensemble châssis, cadre en bois et trains roulants ayant déjà été refait.





N° 102

c1930

TALBOT

TYPE M67 IIHP

Châssis n° 66974
Carte grise de collection

18 000 / 26 000 €

La Talbot IIHP présentée est une très belle berline qui a connu une restauration complète il y a une dizaine d'années. Sa mécanique fonctionne parfaitement et est restée dans sa configuration d'origine, équipée d'un exhausteur pour l'alimentation d'essence. Son intérieur avait été refait dans sa livrée d'origine, en tissu crème de très bonne qualité. Son instrumentation est d'origine ainsi que ses boiseries qui ont été revernies à l'époque.



COLLECTION D'UN AMATEUR

(LOT N°103 À N°110)



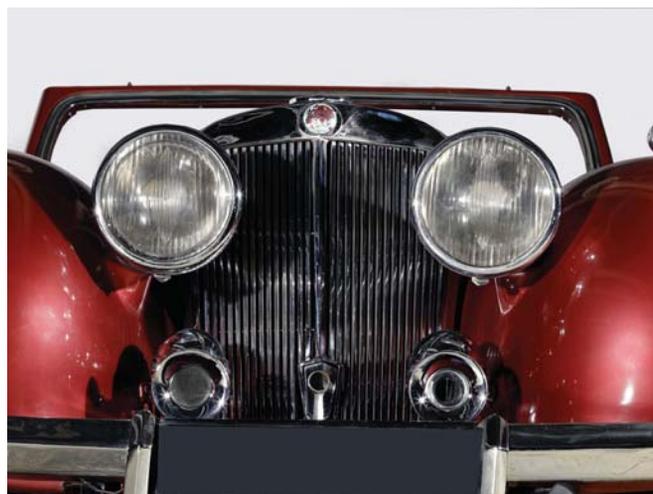
N° 103

1949

TRIUMPH ROADSTER 2000

Numéro de série TRA 19891
A immatriculer en collection
A remettre en route

28 000 / 32 000 €



Conçue à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la Triumph Roadster fut créée dans l'objectif de concurrencer Jaguar. Dessinée par Frank Callaby assisté d'Arthur Ballard, ce sympathique roadster offre un style tout en rondeurs reconnaissable entre mille ! Le châssis tubulaire fut développé par Ray Turner et s'affublait entre 1946 et 1948, d'un moteur 1800 cm³, avant d'adopter un 2.0L. Sa particularité résidait dans ses deux places arrière dissimulées au sein de la malle qui s'ouvrait en deux parties, l'une formant le dossier, l'autre, un second pare-brise. Ce bel exemplaire profite d'une restauration ancienne de qualité. A remettre en route, elle présente très bien sous sa robe rouge assortie d'une capote beige et d'un habitacle rouge lui aussi. Cette Triumph est donc la voiture idéale pour imiter John Nettles dans la série Bergerac !



N° 104

1956

BENTLEY S1

Numéro de série BC447GM
Ancienne restauration de qualité
Titre de circulation anglais - A remettre en route

45 000 / 55 000 €

Dévoilée en 1955 en même temps que sa sœur jumelle, la Rolls-Royce Silver Cloud I, la Bentley S1 devait être le summum du luxe à l'anglaise. D'une conception particulièrement moderne, elle embarquait une suspension indépendante à l'avant, et réglable électriquement à l'arrière ! Ses passagers pouvaient ainsi voyager loin, et vite, dans le luxe le plus grand, grâce à un moteur 6 cylindres de 4.9L.

Cet exemplaire se veut d'une grande sobriété. Il se pare en effet d'une peinture noire au liseré rouge ainsi que d'un habitacle tendu de cuir bordeaux dont la patine lui confère un aspect véritablement british ! Bien que sa restauration soit ancienne, elle fut réalisée comme il se doit et n'a pas bougé depuis ! A remettre en route, elle ne demande qu'à reprendre du service en tant que limousine de maître.







N° 105

1952

ALVIS TA 21 TICKFORD DROPHEAD

Numéro de série 24731
Seulement 302 exemplaires
Titre de circulation anglais

28 000 / 31 000 €

Présentée à Genève le 16 mars 1950, l'Alvis TA 21 marque la liaison entre l'avant et l'après-guerre. Elle se part en effet d'une carrosserie baroque à la calandre verticale assortie de proéminentes ailes, mais pourtant, sa technologie se trouvait parfaitement dans l'air du temps ! Avec 142 kilomètres par heure permis par son moteur 6 cylindres culbuté de 3.0L.

Nous vous proposons ce jour une Alvis TA21 qui nécessite une remise en route ainsi que quelques travaux portant sur l'habitacle. Effectivement, l'assise de la banquette arrière est manquante, et les sièges avant restent à regarnir.

Il s'agit là d'une occasion de s'offrir un élégant et rare cabriolet britannique qui fera fureur au sein des concours d'élégance !







N° 106
1955
DAIMLER
CONQUEST
CABRIOLET
DJ252

Numéro de série 87632
234 exemplaires - A remettre en route
Carte grise collection

30 000 / 40 000 €

Nommée en hommage à la bataille d'Hasting menée par Guillaume le Conquérant en 1066, la Daimler Conquest était vendue au prix de 1066 Livres à sa sortie en 1953 ! Il s'agissait alors d'une élégante berline britannique motorisée par un solide 6 cylindres en ligne 2.433L développant 75 chevaux. Plusieurs dérivées furent proposés en terme de carrosserie, y compris le rondouillard cabriolet DJ252, produit à 234 exemplaires.

Il s'agit d'un de ces rares cabriolets quatre places que nous vous proposons à la vente aujourd'hui. Numérotée 87632, cette automobile présente une sympathique patine.







N° 107
1949

BENTLEY MARK VI CABRIOLET PARKWARD

Numéro de série B62EY
A remettre en route
Ancienne restauration de qualité
Carte grise française

110 000 / 130 000 €

Née en 1946, la Bentley Mark VI était l'une des plus luxueuses berlines de son temps, en concurrence directe avec les Rolls-Royce Silver Wraith contemporaines, preuve en est, son châssis était issu de la Rolls-Royce Silver Dawn ! Equipée d'un doux mais puissant 6 cylindres de 4257 cm³ et d'une boîte mécanique à 4 vitesses, elle était faite pour les promenades bien plus que pour le sport. C'est pourquoi de nombreux carrossiers se penchèrent sur son dessin, notamment certains des plus proches collaborateurs de la marque à l'instar de Parkward. Ce dernier en fit ainsi une somptueuse version cabriolet Drophead Coupé. C'est l'un de ces exemplaires de Mk. VI Cabriolet Parkward que nous vous proposons aujourd'hui à la vente. Il s'agit d'une très belle automobile dont la restauration ancienne fut très bien exécutée et qui présente, encore aujourd'hui, particulièrement bien. Nécessitant une remise en route, elle se veut une voiture idéale pour participer aux plus beaux rallyes d'Europe ainsi qu'à tout autant de concours d'élégance à travers le monde !







N° 108
1955
AUSTIN
PRINCESS A135
SALOON

Numéro de série DM4/12493 - A remettre en route
Carrosserie Vanden Plas - Carte grise française

5 000 / 8 000 €

Modèle phare du constructeur anglais, la Princess se voulait plutôt reine dans son allure ! Emplie de prestance, sa carrosserie ne laissait pas indifférent dans la circulation d'alors, ce, alors que son habitacle d'un luxe certain choyait ses occupants. Cuir, ronce de noyer, laine de qualité, tout était fait pour le bonheur de ses passagers qui, grâce à un coupleux moteur 6 cylindres à arbre à cames en tête de 4.0L, pouvait voyager en toute sérénité. Voiture des grands hommes et grandes dames de son temps, la Princess servit à la couronne d'Angleterre, ainsi qu'au président maltais.

Dans un état émouvant, cette Princess nécessite une remise en route, et quelques travaux avant de pouvoir rouler à nouveau. La carrosserie Vanden Plas demande un peu d'attention tandis que l'intérieur en cuir et boiseries témoigne d'une jolie patine.

Il s'agit donc d'une belle opportunité d'acquérir une voiture royale pour un prix raisonnable !

Vanden Plas
COACHWORK. LONDON.





N° 109

1963

FIAT 2300 S COUPE

A remettre en route
Titre de circulation italien

20 000 / 25 000 €

Née en 1961, le coupé Fiat 2300 S fait certainement partie des plus belles GT 2+2 jamais produites par la firme turinoise. Carrossée par Ghia, et motorisée par un 2.3L Lampredi revisité par Abarth, elle avait tout pour plaire. Seulement, son prix était peut-être trop élevé pour une voiture badgé des quatre lettres FIAT. En effet, elle se rapprochait des tarifs Ferrari, mais c'était aussi le cas des performances car elle pouvait filer à près de 195 kilomètres par heure, grâce aux 130 chevaux de son moteur. Le tout était freiné par quatre freins à disques, un élément particulièrement moderne à l'époque. La finition intérieure suivait la beauté des formes et la noblesse mécanique avec un tableau de bord bien fourni, un volant Nardi ainsi qu'un repose pieds destiné au passager.

Le modèle présenté est un élégant coupé 2300 S blanc en bon état général, mais dont le moteur serait à redémarrer pour qu'elle puisse rouler en toute sérénité. Une belle occasion d'acquérir une superbe GT dont la cote explose et dont il faut profiter avant qu'il ne soit trop tard !







N° 110

1967

BMW 2000CS

Numéro de série 1105664

Carte grise française - A remettre en route

23 000 / 26 000 €

Apparue en 1966 sous la forme d'une dynamique berline, la Neue Klasse représentait, avec la série 02, le renouveau de la marque à l'hélice dont la faillite fut évitée de justesse à l'après-guerre ! Dans l'objectif de concourir face aux marques italiennes que représentent Alfa Romeo et Lancia, BMW visait à étendre sa gamme de routières cossues mais sportives, c'est pourquoi la Neue Klasse fut déclinée en un élégant coupé, les 2000 C et CS. Motorisés par un 4 cylindres allant de 100 chevaux pour la C à 120 chevaux pour la CS, ces coupés offraient des performances tout à fait honorables face aux concurrentes. Sa carrosserie était néanmoins son principal atout. Si bien, qu'elle marqua la naissance d'une longue série de coupés BMW aux lignes similaires, allant de la Eg, sa remplaçante, à des modèles bien plus récents comme les actuelles séries 6 au sein desquelles nous pouvons retrouver quelques codes stylistiques.

L'exemplaire proposé est un coupé 2000 CS, elle possède donc le moteur de 120 chevaux capable de l'emmener à 100 km/h en 10,4 secondes, un excellent temps pour l'époque et compte tenu du poids de l'auto ! A redémarrer, ce coupé est en bel état de carrosserie et d'habitacle, il représente l'occasion d'accéder à l'une des premières réalisations d'Hofmeister, celui dont le pli de vitre arrière traversa les années !





FIN DE LA COLLECTION

LES HONORAIRES ACHETEUR/VENDEUR SERONT INTÉGRALEMENT
REVERSÉS AU PROFIT DE L'ASSOCIATION 'VAINCRE LE CANCER'

Vaincre
LE CANCER
NOUVELLES RECHERCHES BIOMÉDICALES



N° 111

1989

CITROËN 2CV 6 DOLLY

Rare série limitée à 600 exemplaires

8 000 / 12 000 €

De nombreuses séries limitées furent réalisées autour de la 2CV 6, parmi elles, la Dolly, peut-être l'une des plus sympathiques avec sa peinture bicolore et ses petits éléments distinctifs à l'instar de la capote à ouverture intérieure, de ses enjoliveurs de Dyane 6 posés sur des jantes blanc Meije, d'une paire de pare-soleil, ainsi que de ses sièges en velours gris, typique de la mode des années 1980 !

Cet exemplaire est dans un très bon état de présentation. Peinte en Bleu nuit et Jaune Rialto, cette très élégante Dolly a été entretenue aussi bien mécaniquement qu'esthétiquement. Ainsi, elle a reçu des planchers, une capote et un bas de caisse neufs, ce, tandis que les ailes et les pare-chocs furent repeintes récemment, l'ensemble ne présente par conséquent, aucune trace de rouille. Révisé, le moteur tourne très bien et pourra emmener la petite Dolly partout où son futur propriétaire le souhaitera !



N° 112

1985

CITROËN 2CV 6 CLUB

Finition haut de gamme de la 2CV 6
24 000 Kilomètres d'origine
Excellent état d'origine
Historique connu

10 000 / 15 000 €

La Citroën 2CV 6 est la version la plus moderne de la petite Citroën, ainsi, il s'agit de la plus polyvalente, de la mieux équipée et de la plus confortable des Deuches ! Parmi les différentes finitions proposées à l'époque, la Club était la plus huppée. En effet, les sièges avant séparés sont de vrais sièges et non plus des fauteuils de camping, le tableau de bord est complet et bien fourni, la capote est assortie à la carrosserie tandis que les phares gagnent en puissance avec une parabole rectangulaire. Coté moteur, on retrouve le bicylindre de 602 cm³ refroidit par air et offrant une puissance de 29 chevaux. Cet exemplaire est dans un excellent état d'origine, jamais restaurée et attestant d'un historique tout à fait limpide, cette 2CV 6 Club n'a que 24 000 kilomètres au compteur et est dotée du rare embrayage centrifuge proposé en option. Du côté de la mécanique, le ramage se rapporte au plumage et se trouve ainsi dans un très bon état de fonctionnement. Révisée et avec un contrôle technique valide, cette frêle mais vaillante deux pattes est prête pour des périples à travers la France, le tout, capote relevée !



N° 113 PEUGEOT 201 COUPE

A remettre en route
10 000 / 12 000 €

Elle devait initialement s'appeler 629 pour 6 cv 1929, mais curieusement elle sera baptisée 201, car elle est (coïncidence) le 201e projet de la marque. Elle inaugure à cette occasion le système de numérotation centrale à zéro.

Notre rare 201 Coupé a connu dans sa vie, une restauration totale de qualité. Elle revêt une sympathique configuration en bleu et noir du meilleur effet. Elle nécessite un redémarrage après plusieurs années d'arrêt mais constitue une sympathique auto d'avant-guerre qui trouverait sa place parmi les nombreux rallyes régionaux en vogue aujourd'hui !







N° 114
1935
PEUGEOT 401 D

32 000 kilomètres d'origine
Propriété de la même famille depuis 1935
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 cm³ 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.





LES HONORAIRES ACHETEUR/VENDEUR SERONT INTÉGRALEMENT
REVERSÉS AU PROFIT DE L'ASSOCIATION 'VAINCRE LE CANCER'



N° 115

1960

JAGUAR MKII

Dans la même famille depuis plus de 35 ans

13 000 / 16 000 €

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture: la Jaguar Mk II. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double ACT. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport! La Jaguar Mark II présentée est motorisée par le 2.4L. Dans la même famille depuis plus de 35 ans, elle tourne très bien même si sa carrosserie blanche tout comme son intérieur rouge ont quelque peu vécu. Néanmoins, l'ensemble reste élégant tandis que sa patine lui va plutôt bien !



N° 116

1970

PEUGEOT 504 CABRIOLET

2ème main – même propriétaire depuis 35 ans

20 000 / 25 000 €

En 1968, Peugeot présente sa 504, une véritable berline offrant alors une certaine prestance. Mais en 1969, sortent les versions coupés et cabriolets de la 504 ! La robe statutaire de la berline de base est ainsi remplacée par une parure typiquement italienne signée du maître Pininfarina. Particulièrement affinée par rapport à la berline, la carrosserie des coupés et cabriolets 504 se voulait élégante et racée, et ce fut le cas ! Belle, elle l'était, mais qui plus est, elle était motorisée par le coupleux 1.8L de la berline, avant d'en emprunter le 2.0L 104ch.

Ce sympathique exemplaire de 1970 est en bel état de conservation, tant intérieur qu'extérieur. Monté sur des jantes Dunlop, il a fière allure tout en restant résolument sobre sous sa peinture grise liée à un habitacle noir.



COLLECTION D'UN AMATEUR (LOT N°117 À N°119)



N° 117 1957 RENAULT DAUPHINE

8 500 / 12 500 €

1956, à l'heure où le Franc n'est pas encore ancien, une 4CV Renault coûte 424 000 francs et une Frégate presque le double. Il y a donc une place à prendre entre les deux, c'est ce que va faire la Dauphine, dernière-née de la Régie. 4 février 1956: Robert Sicot, responsable du service des relations extérieures prépare en secret la campagne d'essais destinée aux journalistes de la presse française et étrangère. Six Dauphine attendent dans un garage d'Ajaccio. Elles sont arrivées la veille depuis le port de Marseille dans six grosses caisses à bord du Cynos. La veille, la neige est tombée sur la Corse. Après un déjeuner convivial de spécialités locales, les journalistes de toute l'Europe prennent possession des véhicules. Chacun est libre de son itinéraire mais doit respecter un contrat: ne rien publier avant la date du 1er mars. Chacun se lance à son volant sur les petites routes corses à travers les cols enneigés. La Régie profite des paysages corses pour effectuer quelques clichés officiels, reproduits plus tard sur cartes postales et distribuées aux concessionnaires pour la présentation de la Dauphine. Dès sa commercialisation, la Dauphine connaît un immense succès et en 1957, elle représente les deux tiers des 270 000 voitures construites par Renault. Le 22 février 1960 la millionième Dauphine sort de l'usine de Flins. Cet exemplaire a été restauré et se trouve dans un état tout simplement superbe.



N° 118

1950

SIMCA 6

N'a connu que 2 propriétaires

18 000 / 22 000 €

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 voiture fut découverte dans une grange avec 3 775 km d'origine, une première main ! Entièrement restaurée, elle a parcouru depuis 2 000 km. Très jolie et dans un bel état de restauration, cette petite Simca possède un véritable capital sympathie, si bien qu'elle se fera remarquer à chacune de ses sorties !





N° 119

MERCEDES-BENZ

280 SL PAGODE

à restaurer

45 000 / 55 000 €

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

Cet exemplaire est une version 280SL à restaurer. Complète, elle est équipée de la boîte automatique.



FIN DE LA COLLECTION



N° 120
1966
ALFA ROMEO
GIULIA 1300 TI

Numéro de série AR589516
Carte grise française

11 000 / 15 000 €

Icône de la berline sportive, l'Alfa Romeo Giulia est née en 1962 et se voulait la berline la plus performante et sécurisante de sa génération, ce, avec la lourde tâche de remplacer la vieillissante Guilietta. Apte à atteindre 170 kilomètres par heure, grâce à son moteur de 1570 cm³ et à sa carrosserie à la fois simple, élégante, mais surtout aérodynamique avec un Cx de seulement 0,34 ! Face au succès de la Giulia, Alfa Romeo développa pour 1964, une version d'entrée de gamme équipée d'un moteur 1290 cm³ développant 78 chevaux. En 1966, la Giulia 1300 TI s'insère dans la gamme Giulia entre la 1300 et la 1600. Elle reprend les équipements de la 1300 avec une calandre à deux phares, tandis que le moteur est porté à 82 chevaux et se dote d'une boîte 5 vitesses.

Le modèle que nous présentons aujourd'hui à la vente est une 1300 ti de 1966, avec la calandre à 5 barrettes et le compteur kilométrique à rouleaux (modèle assez rare qui n'a été produit ainsi que pendant 1/2 millésime).

Des travaux ont été faits depuis 1 an avec notamment la réfection du train avant, d'une partie du train arrière, des freins et pneus neufs, des roues sablées et repeintes. Le carburateur refait par un spécialiste.



N° 121

1974

PORSCHE

914 2.0

Numéro de série 4742910693
Moteur d'origine 2.0L 95 chevaux
Boîte 5 vitesses
Carte grise française de collection

25 000 / 30 000 €

Des accords commerciaux entre Porsche et Volkswagen sont à l'origine d'un modèle méconnu, mais attachant et bien construit avec une tenue de route formidable: la 914. Une société détenue à 50-50 par les deux marques fut créée et baptisée VW-Porsche. Cette voiture était vendue comme une Porsche aux USA et une Volkswagen en Europe. Le cahier des charges imposait que la Porsche 914 ne présente aucune filiation visuelle avec les productions VW et Porsche. L'étude, confiée à un bureau de style spécialisé dans le mobilier contemporain, donna une voiture pratiquement symétrique bien dans l'air du temps des seventies, de la mini-jupe et de Paco Rabane... La ligne de la 914 ne laisse pas indifférent. Deux versions sont présentées en 1969, avec le moteur 1 700 cm3 et le moteur 6 cylindres de la 911-2 litres. Seule la première rencontrera la réussite, la 914-6 trop chère se vendit très mal. La boîte de vitesse possède 5 rapports et la première est décalée pour avoir 4 et 5 face à face. En 1972, la 914/6 est remplacée par la 914/2 avec un moteur 4 cylindres porté à 2,0 litres. Avec 100 CV les performances de ce nouveau modèle sont semblables au moteur 6 cylindres. Ce qui frappe le plus, c'est l'aspect quasi symétrique entre l'avant et l'arrière, vue de profil.

Mais indéniablement, l'ensemble respire le sport, avec la ceinture de caisse ultra basse, les voies larges et les phares escamotables. Autre bonne surprise: un toit Targa rigide qui prend place dans le coffre dès que l'envie de rouler cheveu au vent se fait sentir. Par contre, l'architecture mécanique à moteur central impose une restriction de taille: la 914 est une stricte deux places... conséquence inverse, on dispose dans la 914 de deux coffres généreux de 120 et 160 litres. L'intérieur est spacieux, on retrouve les gros compteurs Porsche (compte-tours au centre). Un vrai kart! Le toit culmine à 1m20 du sol et l'axe de vision est environ à 1m! L'exemplaire proposé fut, comme la grande majorité, vendu neuf aux Etats Unis. Cette 914 2.0 rouge à l'origine a récemment été repeinte intégralement en un élégant bordeaux métallique. Exempt de rouille, elle fut par ailleurs très bien entretenue puisqu'elle a récemment reçu quatre pneus neufs, une vidange moteur/boîte, le remplacement de tous les filtres, bougies et durites. La suspension a aussi été révisée pendant que la moquette, les panneaux de portes et le vinyle du toit étaient remplacés. Le tout s'accompagne des factures concernant ces derniers travaux.







N° 122

1973

PORSCHE
911 2.4 S

Numéro de série 9113301423
Version ultime de la 911 « classic »

165 000 / 180 000 €

Dithyrambe et superlatifs: monument de l'histoire automobile, grand mythe automobile du siècle, voiture culte... La 911 a atteint un tel degré dans l'admiration et la passion que la marque Porsche elle-même n'a jamais pu s'extraire d'un concept né il y a aujourd'hui 50 ans. La première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté originels de sa ligne. Longtemps délaissée au profit de voitures plus récentes et plus démonstratives, elle est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis. D'abord baptisée 901 et présentée en avant-première au salon de Francfort en 1963, la 911 entre en production en mai 1964. Elle est motorisée par un deux litres de 130 ch. Deux ans plus tard, la 911 S voit le jour, dont le six cylindres, alimenté par deux carburateurs Weber, offre 160 ch. Avec 240km/h de vitesse de pointe, la 2.4S est à l'époque la voiture la plus rapide produite en Allemagne. Doté d'un spoiler avant qui lui est propre et d'ailes arrière plus larges afin d'accueillir des pneus aux dimensions accrues. Afin d'améliorer la tenue de route, le réaménagement de quelques organes comme le réservoir d'huile qui migre vers l'arrière est décidé, d'où son appellation «trappe à huile». Avec ses 190ch, la 2.4 S est la plus désirable de toutes les 911 «classic».

Dans un parfait état de présentation, cet exemplaire a connu une restauration de qualité. Vêtu d'une peinture jaune du plus bel effet, et parée d'un intérieur noir, cette 911 2.4 S est superbe sous tout point de vue.





N° 123

1981

RENAULT R5 TURBO

Block avant R5 Maxi Turbo - Carte grise française
 Configuration intérieure spécifique - 35 000 km d'origine
 Numéro de série VF1822000B0000716

91 000 / 110 000 €

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. Motorisée par le 4 cylindres 1.4L alimenté par un Turbocompresseur Garrett T3 et nourrit par une injection mécanique Bosch K-Jetronic, elle développe près de 160 chevaux à 6000 tours/minutes tandis que le poids reste contenu sous la tonne grâce à l'utilisation d'aluminium pour le toit et les portières. Produite jusqu'en septembre 1982, la R5 Turbo première du nom laisse place à la Turbo 2.

Cet exemplaire de 1981 est en bon état de présentation. Pourvue du block avant de la Maxi Turbo, elle possède un look résolument sportif qui va de pair avec l'arceau fixé dans l'habitacle. Ce dernier, dessiné par Gandini se pare comme à l'accoutumée sur les Turbo de première génération, de bleu et de rouge. Seulement, il s'agit là d'une commande spéciale puisque les couleurs sont inversées. En effet, les R5 Turbo étaient disponibles en bleu, et en rouge, tandis que l'intérieur des rouges présentait un tableau de bord bleu et des sièges rouges posés sur une moquette bleue, ici, nous avons un tableau de bord bleu, des sièges bleus et une moquette rouge. Montée sur des roues Gotti, elle sera vendue avec ses quatre jantes d'origine à part. Avec 35 000 kilomètres d'origine, il s'agit d'une rare occasion d'acquérir le modèle le plus recherché parmi les R5 Turbo !





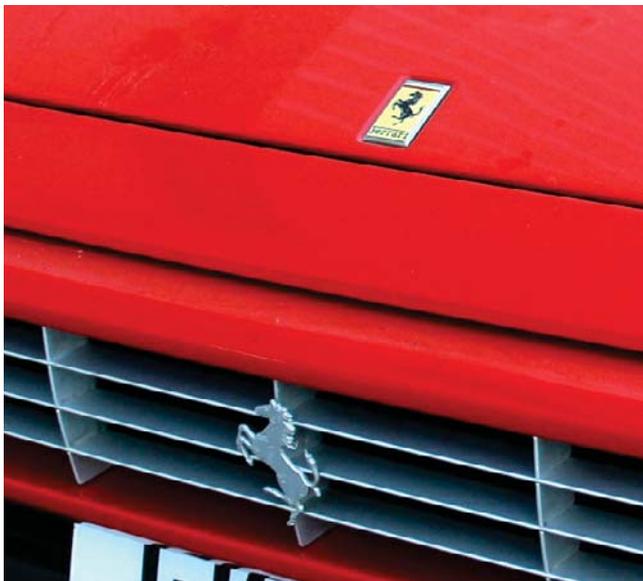
N° 124
1995
FERRARI
MONDIAL T 3.4

Numéro de série W0L0EAR971N001954
43 000 km
Carte grise française

39 000 / 42 000 €

Ferrari Mondial est née de la volonté de remplacer la Dino 308 GT4. Comme à chaque fois qu'une Ferrari à moteur central et quatre places est dévoilée, la Mondial eut des débuts difficiles. Pourtant, elle sut conquérir un large public en offrant les qualités d'une voiture de tous les jours sous une carrosserie signée Pininfarina et affublée du cheval cabré. Motorisée par un V8 de 300 chevaux, elle n'avait rien à envier aux modèles les plus sportifs de la marque, mais constituait une alternative placée entre les Berlinettes et les GT !
Cet exemplaire en bon état fut vendu par Cavalari Monaco en 1995.





COLLECTION FAMILLE FEIDT

DU LOT N° 125 À 143



Pierre FEIDT est un passionné de voitures anciennes.

Il commença par acquérir une collection de Citroën Traction.

Mais lorsque l'on habite MOLSHEIM, patrie des «Pur-Sang» avec un pèlerinage tous les ans de BUGATTI, la contamination est proche.

Elle se concrétisera après avoir vendu les Citroën en 1983, par l'achat d'un type 37.

Dès le pied mis dans l'étrier du Pur-Sang, toute la famille y prit part.

La type 57 arriva afin que tous en profitent, puis vint la première petite Bugatti type 52 dès que les enfants furent capable de tenir un volant.

Cela engendra plus de trente années de rallyes, concours d'élégance et surtout de courses avec les «Grand-Prix».

Les murs remplis de coupes et de trophées gagnés partout en Europe l'attestent bien.

La famille FEIDT a décidé de laisser le soin à d'autres Gentleman Drivers de continuer à faire vivre et de s'occuper de ses magnifiques automobiles.

Il s'agit là d'une rare opportunité d'acquérir un des bijoux d'Ettore dans leur fief à Molsheim.



Avec Maurice Trintignant



Avec Michel Bugatti





N° 125

1928

TERROT LC2

A immatriculer en collection

A remettre en route

1 500 / 3 000 €



Laissant le type L «1^e génération» survivre encore quelques années, TERROT complète sa gamme en 1928 par une version plus moderne et confortable : les usines de Dijon entrent dans les années de leur plus grande montée en puissance et les modèles se multiplient. Le Salon d'octobre 1927 offre donc en diverses cylindrées les versions « C » (Confort) et « SC » (Sport Confort).

La différence (spectaculaire) porte sur la partie cycle, surbaissée, dont l'allure est très proche de celles des types H (350) et N (500). Dès la saison 1930, il va falloir doter la machine d'un freinage à tambours et d'un réservoir en selle. La mécanique restera très peu modifiée jusqu'en 1938. Il s'agit de se battre, commercialement, sur les alentours des 3.000F.

Modèle «LC»: Moteur 2 tps, (57x68) 173,5 cc, 2 tps, 3 lumières, cylindre fonte incliné, aux ailettes «en carré», parallèles au sol, graissage par mélange à 10%, boîte 2 vitesses, transmission chaîne et chaîne, kick, magnéto, carbu à double manette, silencieux en alu, transversal à l'avant, embrayage à deux disques- Cadre au tube supérieur horizontal et coudé vers la selle, fourche à parallélogramme avec amortisseurs (type Druid), réservoir essence entretubes de 10L, réserve d'huile amovible de 0,7 L, 2 freins (à main et au pied) agissant sur poulie jante, sacoche outils avec serrure, repose-pieds caoutchouc, roues de 650x75 (25x3) pneus ballon, selle large (Lycett).

Le 2 est pour sortie d'échappement

En très bel état d'une restauration ancienne, elle est à remettre en route, à immatriculer en CGC.



N° 126

1962

RUMY SCOOTER

Le modèle présenté est quasiment complet, à restaurer.

Le moteur n'est pas bloqué.

N° de série : 24876

A immatriculer en CG collection

2 000 / 3 500 €

Les établissements Rumi réalisèrent 3 scooters.

Tout d'abord ils fabriquèrent en série le Scoiattolo (écureuil en italien) à partir de 52, ensuite le Formichino (petite fourmi) puis le Rumi V1 scooter entièrement carrossé dissimulant même les moteurs bicylindres en V 4 temps, mais il restera à l'état de projet prototype. Ce dernier sera projeté juste avant la fermeture de Rumi en 1962.

Le modèle proposé le Formichino était un scooter cher à l'achat, car son coût de fabrication restait relativement élevé, puisque la quasi-totalité de ses composants de carrosserie sont en fonte d'aluminium.

Une des particularités intéressante de ce scooter est que le moteur reste la pièce essentielle de la machine, puisqu'elle offre des qualités mécaniques et sonores mais surtout elle fait le lien des parties cycle en solidarissant l'avant et l'arrière.





N° 126

1962

50 MORINI CROSS

400 / 800 €

Mini moto de cross à moteur 50 cc de Franco Morini en Italie.
Version vendue SEH
Très bel état d'origine, à remettre en route.





N° 127

CITROËN 5CV

« TREFLE »

A remettre en route

8 000 / 12 000 €

Alors que le gouvernement français encourage, par des avantages fiscaux, les constructeurs automobiles à s'investir dans les cycle-cars, Citroën préfère se tourner vers les petites voitures, La 5HP est la première Citroën à faire son entrée sur le segment des petites voitures, alors monopolisé par Peugeot et Renault. Son succès est tel qu'elle représente à cette même date, près de la moitié des ventes de Citroën. En 1923, une version cabriolet de 3 places, 2 à l'avant et une à l'arrière, voit le jour et lui vaut le surnom de «Trèfle».

Ce sympathique exemplaire présente bien, mais nécessite une remise en route.



N° 128

CITROËN C4 B14 TORPEDO

A remettre en route

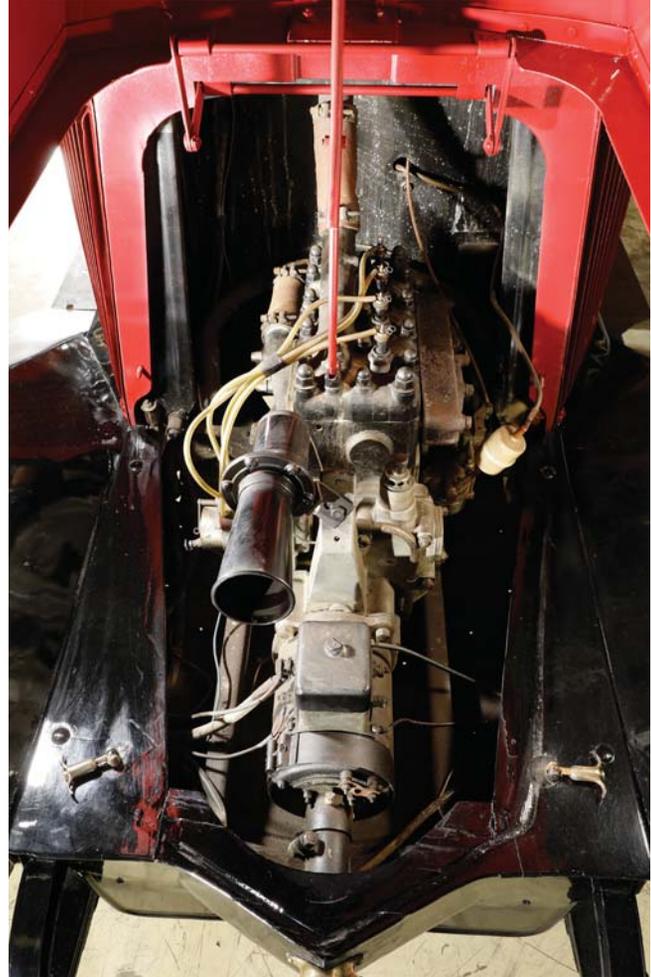
8 000 / 12 000 €

Présentée en octobre 1926 à Paris, la Citroën B14 représentait une petite révolution pour la marque aux chevrons. En effet, il s'agissait de la première Citroën à carrosserie tout acier ! Par ailleurs, elle profite sur sa chaîne, d'une innovation importante dans l'histoire de l'industrie automobile : la peinture à la nitrocellulose. Celle-ci permettait de réduire considérablement les délais de mise en peinture, donc les délais de production, donc les heures de main d'œuvre et ainsi, de faire baisser les prix tout en augmentant le profit. Au total, ce sont 127 600 exemplaires de B14 qui furent produits sur seulement deux ans de production, un chiffre conséquent pour l'époque.

Si beaucoup de carrosseries différentes furent proposées de série, le Torpédo est l'un des plus sympathiques modèles. C'est l'un d'entre eux que nous proposons aujourd'hui. Dans un bon état général issu d'une restauration ancienne, cette B14 ne demande qu'une bonne remise en route avant de rouler à nouveau !







N° 129

RENAULT NN

A remettre en route

8 000 / 12 000 €



La NN est créée pour contrer les Citroën 5HP et autres voitures dites « populaires ». Le constructeur lance, en remplacement de la KJ (1923-1924) et de la MT (1923-1925), la type NN, dont l'allumage était fourni par une magnéto, et qui sera produite de 1924 à 1927, qui fut ensuite suivie par les types NN1 de 1927 à 1929. C'est une voiture robuste et économique grâce à sa fiabilité, son entretien facile et sa faible consommation. L'originalité de sa carrosserie la rend agréable à regarder. C'est une voiture que l'on trouvait encore sur le marché de l'occasion jusqu'au début des années 50.

Cet exemplaire en rouge et noir est en bel état de présentation, il sera néanmoins à remettre en route.





N° 130

1920

UNIC J3L2

Numéro de série 16440
Carte grise française

9 000 / 13 000 €

Fondé en 1905 par Georges Richard, un pionnier de la mécanique, Unic est un constructeur automobile français à l'origine de bien des innovations et tout autant de brevets. Bien plus tard, Unic deviendra Iveco, abandonnant les automobiles dont les qualités n'étaient pourtant pas à prouver : carburateur à débit constant, embrayage par courroie, boîte de vitesse en carter étanche...

Cette sympathique J3L2 est un modèle très intéressant par sa rareté et par sa carrosserie roadster particulièrement dynamique. Dans une élégante peinture vert sombre s'accordant à merveille avec les éléments de bois et de laiton, elle a été restaurée par le passé mais présente véritablement bien. A redémarrer, elle représente l'occasion idéale d'accéder à la conduite d'avant-guerre !







N° 131
1954
CITROËN
TRACTION 11 B

Numéro de série 400519
Carte grise française - *A remettre en route*

7 000 / 9 000 €



Révolutionnaire ! A l'époque, c'est la meilleure définition de la Citroën Traction Avant.

Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën était partie avec une avancée technologique certaine. D'ailleurs sa fabrication s'est étalée sur plus de 20 ans.

C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia cette icône de l'histoire de l'automobile française.

La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv.

En ce qui concerne la 11cv fiscale, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

Le 27 juillet 1957, la dernière 11 CV sort de l'usine avec le numéro 444 569, 23 ans après la première. Mythe roulant et très confortable, la « traction » était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le « gang des traction avant ». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale.

Elle s'acquitta fort bien de sa tâche, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont marqué l'esprit de nombreuses générations.

Cet exemplaire est une Traction 11 B de 1954 présentant une belle patine et dont le moteur est à redémarrer.



N° 132

1944

JEEP WILLYS M.B.

Numéro de série 871415

Carte grise française - *A remettre en route*

8 000 / 11 000 €

La Willys MB, plus connue sous son surnom de «Jeep», est un véhicule tout-terrain léger conçu en 1940 et sorti d'usine en 1941 sur un cahier des charges de l'armée américaine. La Willys MB est presque identique à la Ford GPW et a été fabriquée de l'année 1941 jusqu'à l'année 1945. Elle est considérée comme un des emblèmes de la Seconde Guerre mondiale .

L'exemplaire ici présenté est dans son état d'origine ayant juste été repeint sur l'ancienne peinture que l'on découvre en grattant la nouvelle, car le kaki était plus olive à l'époque.

Elle possède bien sa plaque sur le châssis recouverte par la couche de peinture.

Elle a les 8 lames de ressort avant, présents sur les premiers modèles, les jantes de combat boulonnées avec les pneumatiques 6x16.

Elle est équipée en 6 volts et la disposition des éléments dans le compartiment moteur est correcte, si ce n'est qu'elle a un carburateur solex, ainsi qu'une culasse renforcée de M201.

Le véhicule nécessite une remise en route.





N° 133

MONOPLACE FORMULE 3

Mécanique Renault

3 500 / 5 000 €

Il s'agit là d'une formule 3 de conception artisanale. Réalisée à la demande de Pierre Feidt afin de prendre part à des courses de côtes dans la région alsacienne, cette monoplace embarque un moteur de Renault 16. L'occasion d'acquérir un véritable jouet pour grands enfants !





N° 134

1963

BUGATTI GRAND PRIX EVOCATION

Base de VW Coccinelle 1963 châssis 4950179
Réception aux mines à titre isolé
Carte grise française de collection

8 000 / 12 000 €

Réalisée sur base de Coccinelle de 1963, cette évocation de Bugatti Grand Prix est en bel état général. Réceptionnée aux mines à titre isolé « Type II modifié MATHOMOB », elle est homologuée et ne nécessite qu'une remise en route pour rouler à nouveau.





N° 135

BUGATTI TYPE 23 BRESCIA

Reconstruction à finir
A immatriculer en collection

60 000 / 100 000 €

La Brescia est une icône dans l'histoire de la firme au fer à cheval. Elle marque effectivement le premier grand triomphe de Bugatti en compétition avec sa victoire au Grand Prix de la Sarthe de 1920. Avec son poids contenu et son moteur coupleux, elle parvient ainsi à s'imposer face à une concurrence dont les moteurs étaient bien plus puissants mais dont les autos étaient surtout bien plus lourdes. C'est finalement la Brescia qui inaugure la notion de rapport poids-puissance dont l'importance reste encore d'actualité en sport automobile. Petite mais vaillante, la Brescia est peut-être l'un des modèles de Bugatti les plus recherchés. Apparue en 1914 et produite jusqu'en 1926, elle devint pour ses qualités sportives et sa finition de haut rang, la voiture de sport à posséder pour quiconque savait apprécier la vitesse dans l'après Première Guerre Mondiale. C'était l'une des rares voitures d'alors à pouvoir dépasser les 100 kilomètres/heure ! Cet exemplaire est une reconstruction qui reste à finir d'un type 23 Brescia. Assemblée pour être exposée dans un musée, elle présente bien mais son moteur, ainsi que sa boîte de vitesses sont vides.







N° 136 BUGATTI TYPE 35B

Numéro de châssis BC 41

400 000 / 600 000 €

Cette voiture aujourd'hui bien sage et d'un discret bleu Bugatti, elle fut dans les années quatre-vingt-dix une des plus redoutables Bugatti de course engagées en circuits. Selon l'historien anglais David SEWELL, la voiture aurait été reconstruite vers 1980 par son compatriote Kees BUTTI, à partir de nombreuses pièces d'origine. Le véhicule était alors en configuration type 35 sans compresseur. Il fut vendu en 1983 par l'intermédiaire du négociant anglais Dan MARGULIES par un amateur américain du nom de Ed GILMORE habitant Falmouth à Cape Code.

Celui-ci cède le véhicule à Donald KOLEMAN de Boston. Il s'agit pour lui du premier contact avec la marque de Molsheim. La voiture devait être payée sur une durée d'un an.

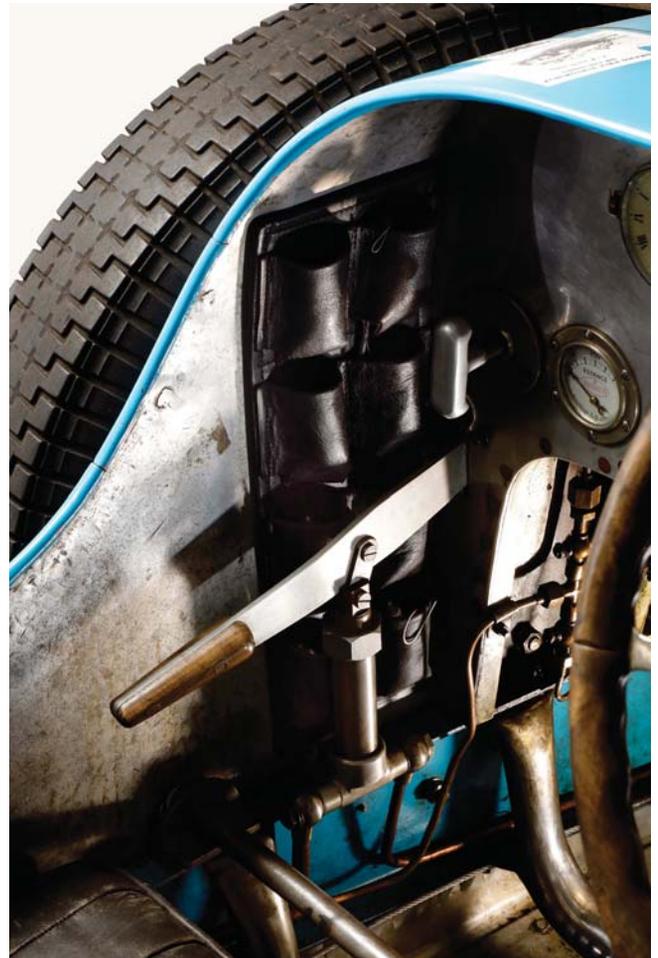
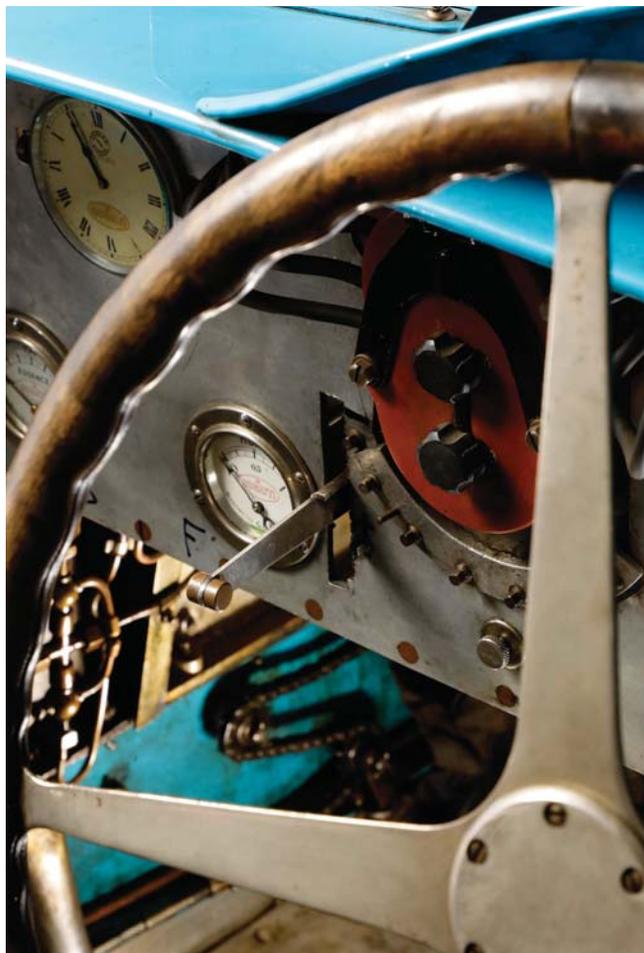
Ce collectionneur, avocat de son état, achètera par la suite certaines Bugatti parmi les plus belles Bugatti de course et fonde en 1984 un atelier de restauration, « Competition Motors Ltd. ». D. Koleman ne conserve pas longtemps la type 35, et l'auto revint en Grande Bretagne fin 1984.

Lors de son inscription au B.O.C le 16 mai 1988, le nouveau propriétaire de l'auto, E.E HUBBARD en a confié la description au mécanicien qui s'est occupé de la mise au point du véhicule. Il s'agit de celui qui ne va pas tarder à devenir le plus connu des restaurateurs Bugatti anglais : Ivan Dutton.

Ivan DUTTON indique ainsi que le châssis est sans doute de fabrication anglaise, par l'atelier d' Alan Wragg, pour le compte de Kees Butti. Il précise que le carter inférieur est d'origine. Le compresseur provient de chez Brineton Ing, le bloc moteur, à grandes soupapes, est une pièce fournie par le B.O.C. Boîte à cames et arbre à cames proviennent du B.O.C.

Afin d'être enregistrée par le V.S.C.C et de pouvoir courir, il faut que la voiture possède trois éléments majeurs originaux :

Les coquilles du pont arrière sont anciennes, comme le carter de boîte de vitesse et le carter inférieur moteur. Dutton précise que les pignons de boîte proviennent de chez Brineton, qui reste aujourd'hui la référence pour les pièces détachées Bugatti. Les roues aluminium proviennent du B.O.C ainsi que l'essieu avant et les freins.





La caisse est une réalisation de la société Peel, maison réputée en Grande Bretagne. Le tablier central est décrit comme d'origine, ce que nous avons pu vérifier nous-même.

A l'issue de cet enregistrement au B.O.C, la voiture reçoit la plaque de châssis numéro BC 41.

La plaque d'immatriculation en Grande Bretagne était DS 9831.

La demande d'examen du dossier d'importation du véhicule en France est datée d'octobre 1992.

La voiture est immatriculée au nom de Pierre Feidt, le 13 avril 1993, sous le numéro 35 XC 67.

L'inspection du véhicule à Molsheim en mars 2018 :

La plaque châssis, issue du Bugatti Owners Club de Grande Bretagne, porte le seul numéro BC 41.

Le carter inférieur moteur est ancien, il porte seulement le numéro « 35 », sans mention d'un numéro de châssis. Nous sommes convaincu que ce carter est d'origine, mais savons qu'un carter de type 35 de 1925 existe dans un grand musée, et porte également le numéro 35.

Notre conviction est que la frappe 35 sur le carter de la voiture BC 41 n'est pas correcte.

Le moteur possède une boîte à cames également gravée « 35 » sur sa face antérieure, il serait très étonnant au vu de ce qui précède, que ce numéro soit original.

Le corps de la boîte de vitesse est ancien. Il porte à sa sortie vers le tube de transmission, le numéro 35 qui paraît d'origine. Les deux coquilles de pont sont d'origine, bien que le numéro visible « 36 » et le rapport de pont 14x54 ne semblent pas être gravés dans le style de l'Usine. La demi-coquille gauche qui est fixée sur la jambe de force montre une importante trace de soudure.

Le cadre du châssis est neuf, ce fait est acquis et non contesté par les plus anciens propriétaires anglais. Néanmoins, le cadre porte gravé au milieu de sa traverse arrière le numéro « 35 », qui ne doit pas retenir notre attention car il est de facture récente, et non mentionné dans le rapport de 1988.

La carrosserie est neuve sauf la pièce centrale qui supporte le tablier et qui est bien ancienne.

Elle est de très bonne facture, les matrices utilisées pour les crevés de capot sont parfaitement conformes, sans comparaison avec certaines caisses récentes.

Le tableau de bord est équipé de cadrans parfaitement conformes.

Ce véhicule fut donc reconstruit vers 1980 à partir de trois pièces maitresses entrant dans la fabrication d'une Bugatti de Grand Prix, à

savoir : le carter inférieur moteur, la boîte de vitesse et le corps du pont arrière. Les pièces neuves entrant dans sa composition furent choisies chez les meilleurs fournisseurs de Grande Bretagne. Il s'agit d'une réalisation unique et très soignée.

La mise au point pour la course fut réalisée par Ivan DUTTON en 1988, qui en fit une voiture parmi les plus rapides des circuits.

Pierre-Yves LAUGIER

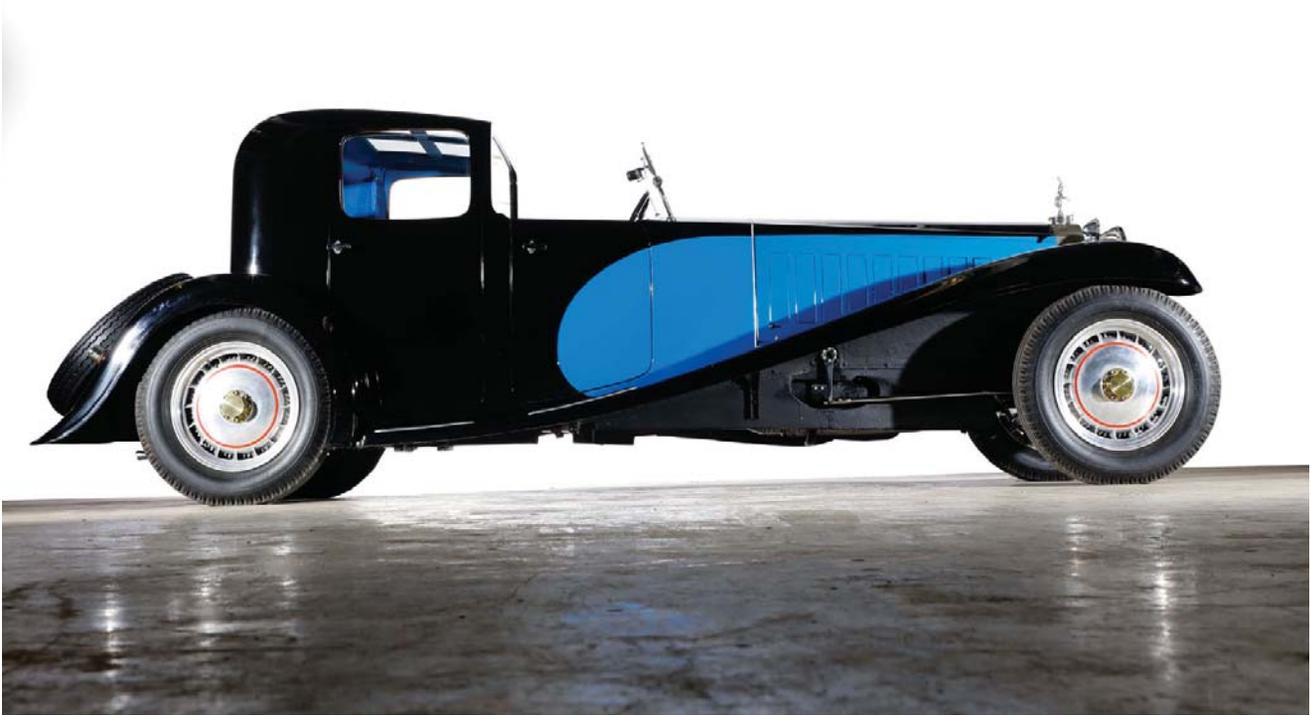
Une expertise de Jean Michel CEREDÉ sera remise à l'acquéreur, indiquant : « je considère qu'il s'agit d'une voiture assemblée avec une proportion importante de pièces d'origine et d'époque. Elle représente donc un intérêt de collection indiscutable ! »











N° 137

BUGATTI TYPE 46 COUPÉ DE VILLE

*Numéro de série 46065
À remettre en route*

350 000 / 450 000 €

Cette voiture est une réalisation unique, construite par un passionné de Bugatti, sans soucis de coût ni de temps passé.

La découverte :

L'histoire débute au milieu des années soixante-dix, elle est racontée pour la première fois par le journaliste Jacques Reydellet dans « La Vie de l'Auto » du 15 décembre 1981 :

Il indique que la découverte de pièces d'un châssis de type 46 dans la région toulousaine, fut à l'origine du projet. Le moteur fut procuré par le spécialiste Bugatti Henri Novo. L'histoire raconte que celui-ci le découvrit dans les Vosges, et provenait d'un véhicule détruit.

Le collectionneur Philippe Salvan de Toulouse confirme avoir vendu à J-P Varin, aux environs de 1975, un lot de pièces de type 46 qui comprenait :

Un train avant, un ensemble boîte-pont, des traverses de châssis d'origine exceptée la traverse arrière, des roues fils et des pièces mécaniques diverses. Selon les souvenirs de ce dernier, le pont et l'essieu avant pourraient provenir d'une voiture cassée à Saint Gaudens. Salvan procura également le châssis qui avait été réalisé par une grosse entreprise de chaudronnerie industrielle de la région de Toulouse.

Un rêve royal :

Jean Pierre Varin et son ami Gabriel Lebrez rêvaient alors de reconstruire un type 46, dite « Petite Royale » tout en souhaitant lui donner l'apparence d'une des Royales type 41. Leur choix va se porter naturellement sur la plus prestigieuse et la plus belle, le coupé « Napoléon » carrossé par l'atelier de l'usine sous la direction de Jean Bugatti fin octobre 1932.

La réalisation :

Le moteur une fois démonté, s'avérait être en bon état.

Les pièces furent nettoyées, contrôlées et remontées. L'arbre à cames, et le vilebrequin ne demandèrent aucun travail particulier de restauration. Le remontage fut des plus aisés, ce qui étonna le spécialiste J.Novo qui fut quand même appelé au secours pour le réglage de l'allumage capricieux. Le radiateur fut créé de toutes pièces, J-P Varin étant parti d'un agrandissement à l'échelle 1 d'une photo de Royale. Il a mis en œuvre six mille coupes de 40mm de tubes de laiton carrés de 8 X 0,5, placés en position et brasés. La réalisation du cadre en maillechort et de son très difficile « pli royal » a été confiée au maître carrossier de Forges-les-Eaux, Mr Gabriel Lebrez.

Les fameuses roues Bugatti en alliage léger ont été moulées à Suresnes à partir d'un jeu existant à Grenoble qui servit de modèle, en respectant un diamètre de 0.845m, pneu compris. Cette réalisation demanda six mois de travail.

La boule du réchauffeur du carburateur Smith-Barriquand, pièce ô combien délicate, manquait, il a fallu la mouler et l'usiner spécialement. Les pipes d'échappement ont été revêtues, à l'intérieur, de matière réfractaire et émaillées au four, dans la région lyonnaise.



L'éléphant, œuvre fameuse du sculpteur animalier Rembrandt Bugatti, frère d'Ettore, fut taillé dans du buis à partir de photos agrandies puis moulé au sable. Quant au volant, il fût taillé à la main dans le même bois.

A l'issue d'un interminable jeu de patience qui occupa tout le temps libre de J-P Varin pendant quatre ans, le châssis devint roulant mais attendait encore sa carrosserie alors en cours de réalisation.

La carrosserie Coupé de Ville :

Pour copier la carrosserie du Coupé Napoléon exposé au Musée de Mulhouse, J-P Varin se rend huit fois en Alsace pour prendre, avec l'appui bienveillant de la direction du musée, toutes les cotes pour réaliser à l'échelle 0.87 (compte tenu des 50 cm de différence d'envergure entre le châssis type 41 Royale et celui de la type 46), la carrosserie de sa Bugatti. L'empattement et les voies sont respectivement ramenées de 4,30 mètres à 3,50 mètres et de 1,60 mètre à 1,40 mètre. Les cotes sont ensuite transcrites sur des plans à l'échelle.

Des gabarits furent réalisés par Jean-Pierre Varin lui-même et confiés aux bons soins du carrossier Fred Pippiat qui eut la responsabilité de mettre les ailes « en forme » et de concevoir l'armature en bois de l'habitacle, préalablement à la fabrication de la caisse proprement dite, qui fut façonnée à partir de tôles d'aluminium.

Un maître sellier, compagnon du Tour de France a recouvert les sièges de cuir.

La voiture en châssis avec ses gabarits prit le chemin de l'Angleterre pour la réalisation des ailes et de la partie supérieure du capot. Un carrossier anglais du Sussex, Stephen Langton, réalisa ces travaux ainsi que l'habillage de l'armature en bois de l'habitacle. Il appliqua avec art les douze couches de peinture exigées par le constructeur.





Il ne fallut pas moins de 300 heures pour obtenir une finition lustrée. Tout l'équipement électrique est d'origine Scintilla comme à l'époque.

Le rêve devenu réalité :

A l'issue de sa restauration, la voiture aura plusieurs fois les honneurs de la presse française et étrangère.

Il aura fallu plus de dix ans de travail et quatre mille heures à la réalisation du projet.

La belle 46 effectue ses premiers tours de roues à la fin de l'année 1986 avant d'être exposée au salon « Auto Festival » la même année.

Le magazine « Auto Retro » d'octobre 1987, met en lumière la voiture dans un article de 6 pages.

La revue anglaise « The Automobile » lui fait les faveurs de sa couverture et de deux longs articles relatés par le négociant Toby Ross en décembre 1987 et janvier 1988.

Le « Figaro Magazine » du 13 février 1988, consacre lui aussi, sous la plume de François Colombier, un bel article illustré de quatre pages, en avant première de sa présentation au 12ème Salon Retromobile, en 1988.

En 2001, Pierre Feidt en fait l'acquisition.

La voiture aujourd'hui à la vente :

L'inspection du véhicule au sein de la collection Feidt, à Molsheim, laisse admirer, trente ans après sa réalisation, une voiture en état exceptionnel, dont la conservation tient à l'excellence des matériaux employés lors de sa construction.

La plaque châssis est neuve et porte le numéro 46065, qui est en rapport avec la carte grise mais ne correspond pas à un numéro utilisé par Bugatti.

Le radiateur porte à sa base le nom de l'artisan qui le réalisa « Lebrez carrossier à Forges-les-Eaux ».

Il est surmonté de la mascotte Eléphant copie de la Royale.

Le tableau de bord en bois précieux comporte un jeu de mollettes de réglages des amortisseurs, une montre, un compteur de vitesse, et quatre instruments : jauge d'essence, ampèremètre, température d'eau, et pression d'huile.

Le volant est à lui seule une œuvre de grande maîtrise.

La carrosserie de couleur bleue et noire, est entièrement en aluminium sur armature bois.

Le compartiment passager comporte la copie fidèle de l'ébénisterie de la Royale coupé avec montre et compteur de vitesse dans une marqueterie en bois fruitier.

Les sièges et panneaux sont en cuir noir.

Le carter moteur porte le numéro 47 sur sa face latérale gauche. Il correspond au véhicule châssis 46166, vendu à l'agent parisien Mondan et Wilson, 14 rue Galvani, le 16 janvier 1930.

L'histoire rapportée par Henri Novo dit que le moteur provient d'une voiture abandonnée dans les Vosges par l'armée allemande. Il est certain que 46166, propriété d'un ancien colonel anglais de l'armée des Indes et propriétaire d'un domaine viticole à Cassis en 1939, fut bien réquisitionnée par les allemands et passa en dommages de guerre. C'était un beau Torpédo 4 places par Labourdette. Son moteur, tout ou partie, est aujourd'hui l'âme du coupé de ville de J-P Varin.

La boîte à cames est également ancienne. Elle porte gravée sur sa face antérieure, le même numéro 47, mais il semble avoir été refrappé au-dessus du numéro d'origine également à deux chiffres.

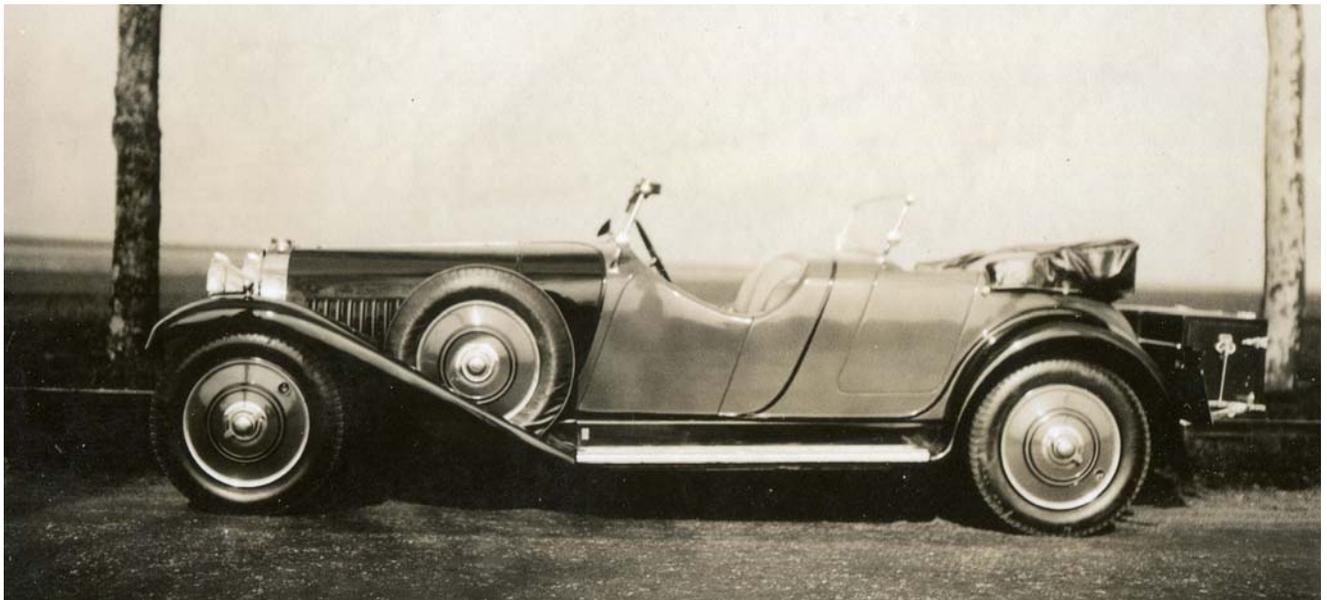
Le boîtier de direction est d'origine Bugatti.

La pompe à essence auto-régulatrice est de marque Martin-Moulet, fabricant lyonnais et propriétaire de types 46. Le cadre est neuf, et porte sur sa traverse arrière le numéro 65, afin de correspondre à la carte grise.

La voiture proposée est ainsi une œuvre unique, plus rare que la Royale dont elle s'inspire et réalisée dans un esprit d'excellence avec les meilleurs matériaux. Ses ailes somptueuses sont un travail digne de ce que proposait l'atelier de carrosserie de l'usine Bugatti.

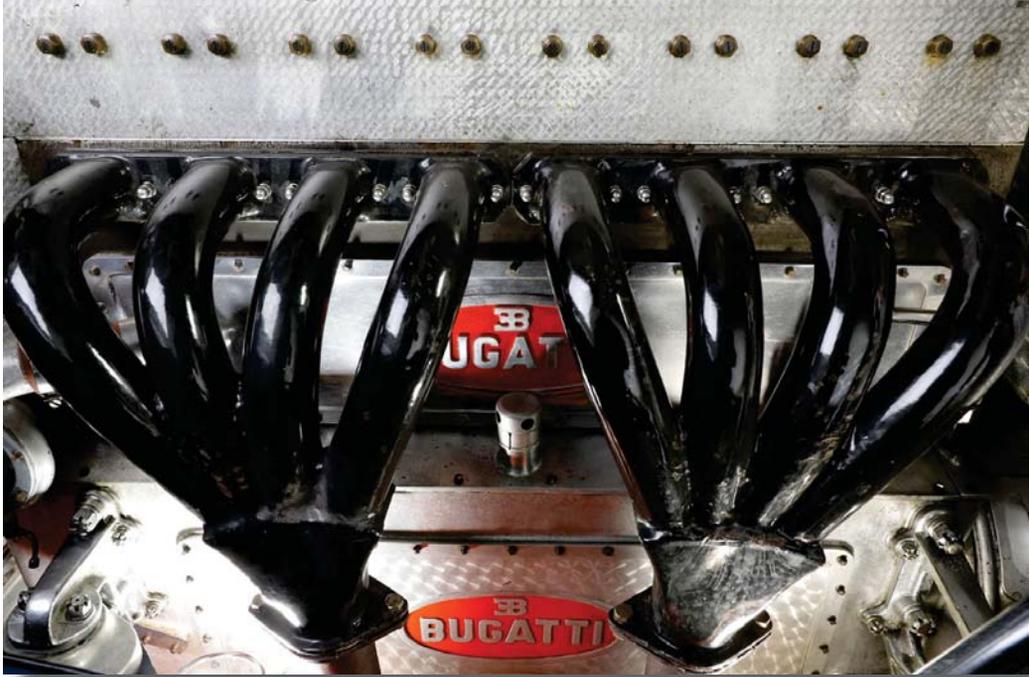
Elle mérite toute l'attention d'un vrai connaisseur et amateur de pièces exceptionnelles.

Pierre-Yves LAUGIER





EB
BUGATTI





N° 138

BUGATTI TYPE 51

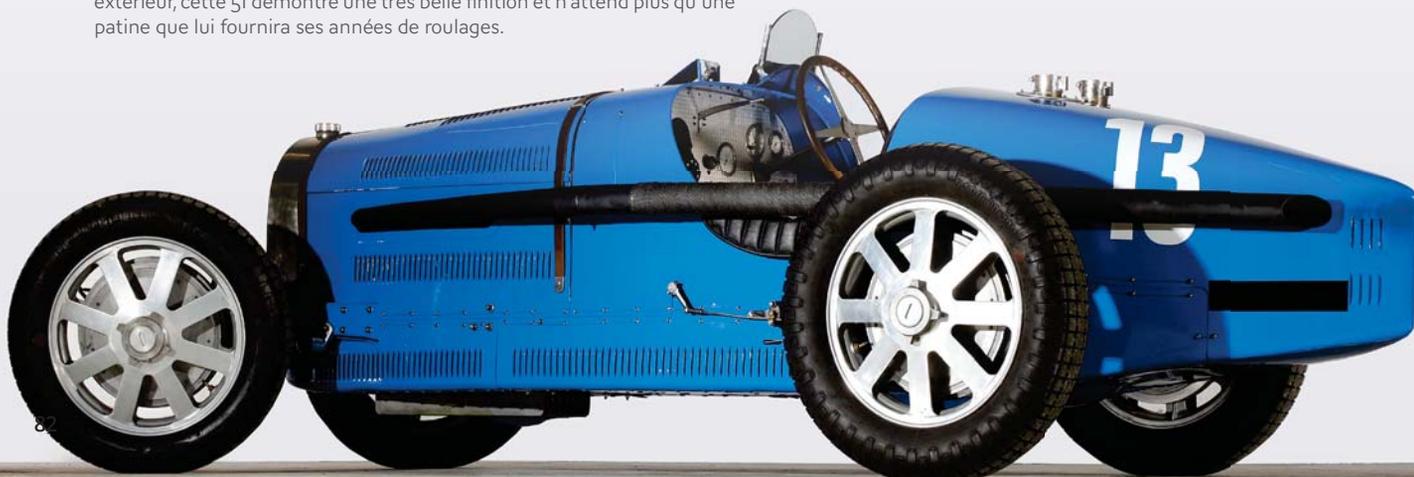
Carte grise française de collection
à remettre en route

350 000 / 500 000 €

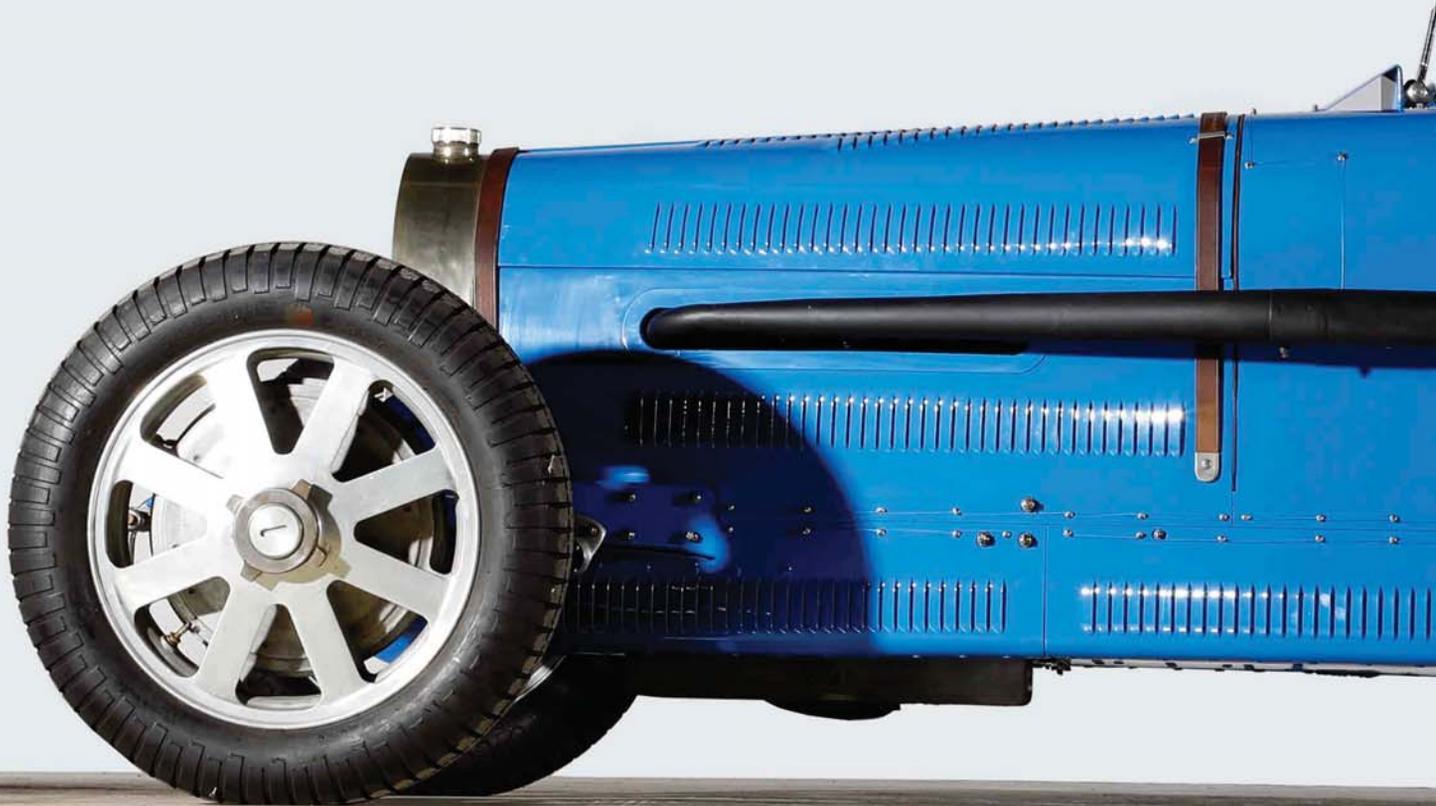
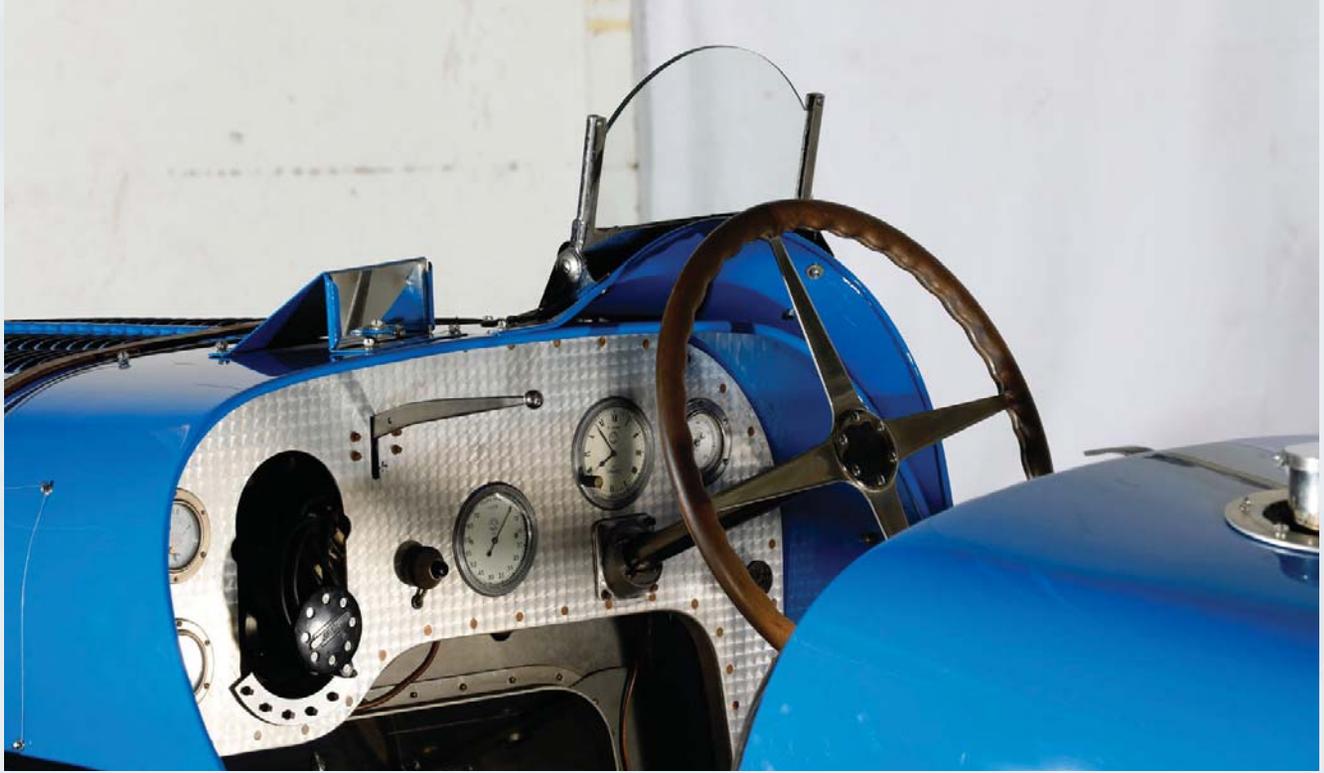
La Bugatti Type 51 fut créée pour remplacer la 35 et poursuivre son règne. Malheureusement, la firme de Molsheim ne parvint à ses fins puisque la 51 ne sut lutter face aux sportives italiennes et allemandes de nouvelle génération qui dominaient les grands prix dans les années 1930 ! Pourtant, elle reste aujourd'hui dans l'élite des Bugatti puisque, restant proche de la mythique 35, elle en partage l'histoire.

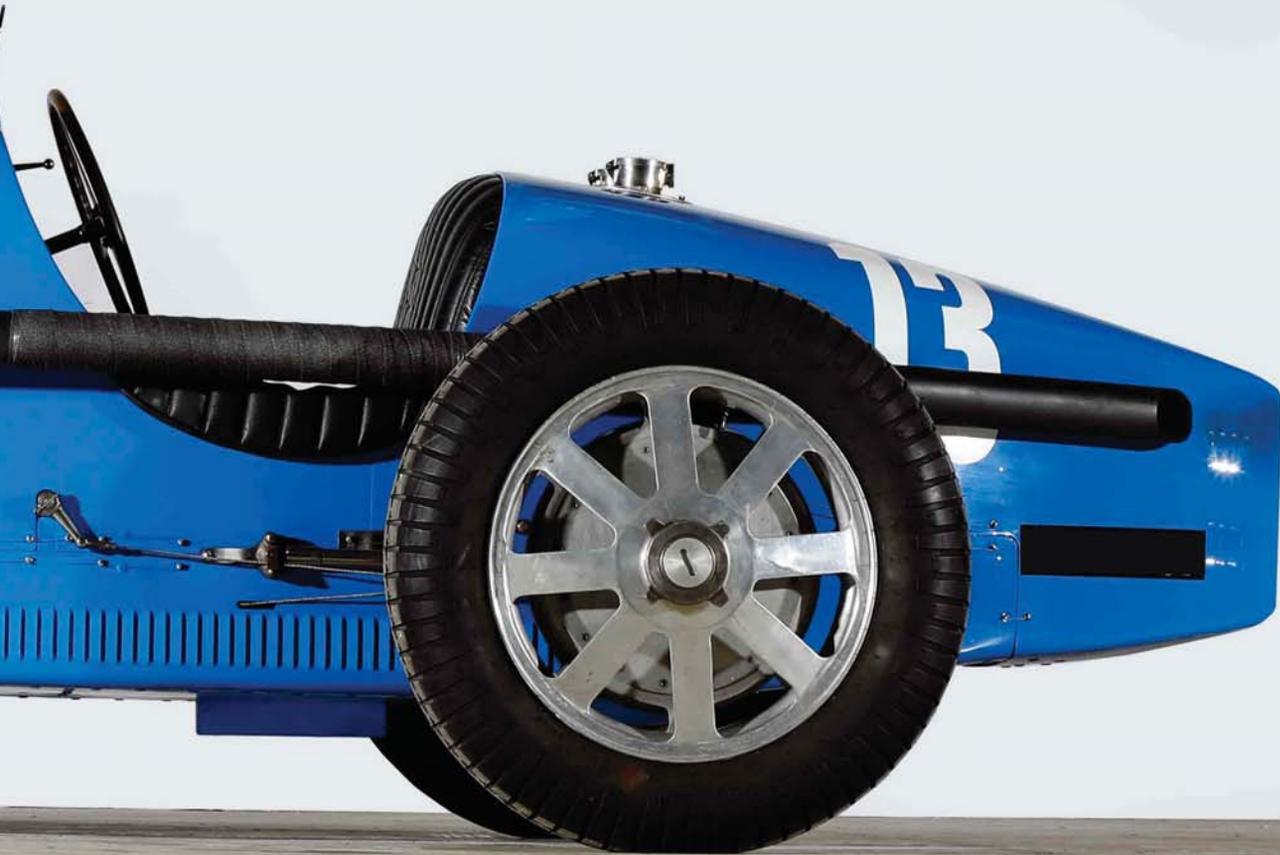
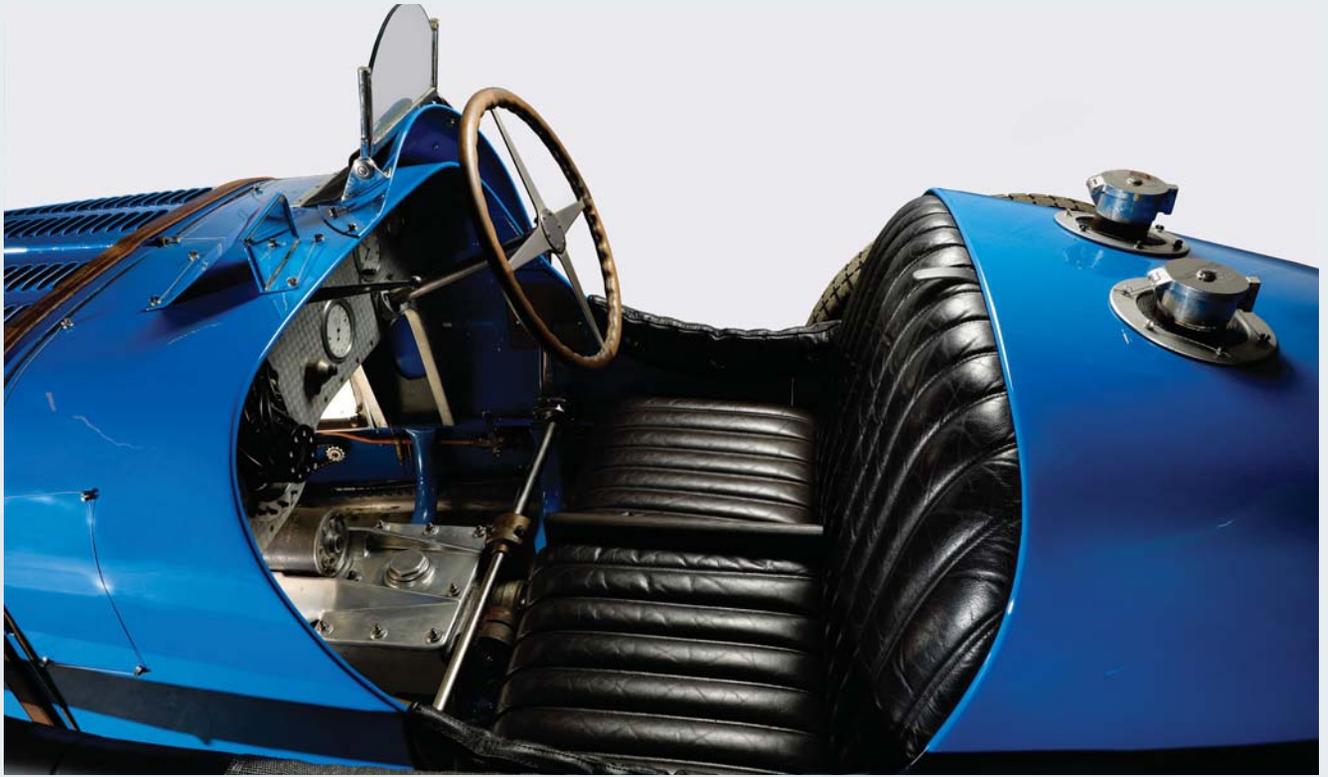
Cet exemplaire est une reconstruction à partir de pièces anglaises de qualité. Le moteur avec vilebrequin à rouleaux fut réalisé chez Ventoux Motor Engineering par Laurent et Raphaël Rondoni.

Réglé et rodé sur banc, elle n'a que 2 à 300 km, ainsi, les réglages seraient à peaufiner au cours des prochaines sorties. L'assemblage final et l'alignement du moteur furent réalisés chez Tim Dutton en Angleterre. Sous une belle peinture bleu Bugatti, avec l'option échappement extérieur, cette 51 démontre une très belle finition et n'attend plus qu'une patine que lui fournira ses années de roulages.











N° 139

BUGATTI TYPE 49

Roadster deux places - à remettre en route
CHASSIS BC 60 (49572)

320 000 / 380 000 €

Cette voiture est assemblée à partir d'un lot de pièces qui se trouvait entre les mains du collectionneur américain Raymond JONES du Michigan dans les années soixante dix.

Celui-ci vendit le kit à Rudolf W. DEX, 7264 Durmoll, Utica, Michigan. Ce projet était décrit comme « Type 73C /49 » dans le Registre Bugatti américain de 1979, page 135. Dans le lot le châssis et la boîte étaient alors du type 73, le pont du type 40.

Seules les roues et le moteur décrit comme « ex 49247 », étaient du type 49.

Il se peut que les pièces de type 49, proviennent de chez A.FLOYENS au Luxembourg, comme les pièces de type 73.

Nous retrouvons sa description sous la référence « Type 49/R » dans le registre Bugatti Anglais de 1989, page 61. Cette fois c'est bien un projet de type 49 sur châssis réplique qui est décrit.

Dans un courrier daté de décembre 1985 à l'historien David SEWELL, le propriétaire anglais John BARTON, qui vient d'importer le projet des USA, confirme la filiation JONES-DERX.

A l'été 1988, BARTON amène le châssis roulant, non terminé à la garden party du B.O.C à Prescott.

Le véhicule est déjà la propriété de Neil LAWSON BAKER, 16 Wilton Place à Londres depuis 1987.

Celui-ci a chargé J. BARTON de terminer la restauration.

En octobre 1990, le véhicule en cours de finition reçoit l'accord du Bugatti Owners Club pour recevoir une plaque de châssis du Club. Il obtint le numéro « BC 60 ».

Au début de 1990, LAWSON - BAKER avait vendu le projet à deux amateurs, il devient alors la propriété conjointe de Philippe BOURDEIX, 82 Sloane Street à Londres et Graham Paul HINCKLEY à Donking dans le Surrey.

Lors de l'enregistrement par le Club anglais, les composants de la voiture sont détaillés, et les pièces d'origine listées.

Il est indiqué que ce châssis réplique (R) fut commissionné par John BARTON après du fabricant anglais Gino HOSKINS, par l'intermédiaire de Wolf ZEUNER (Z).

Il s'agit du premier châssis tourisme (T) de ce type réalisé par cet artisan. Le châssis, émaillé en noir, porte le numéro « E 001 TRZ » en référence de sa fabrication.

Si les deux rails sont neufs, la traverse arrière et la traverse tubulaire qui est en avant du pont sont d'origine ainsi que les supports d'amortisseurs arrières.

Il est indiqué que le moteur, le vilebrequin, la boîte de vitesse, le train avant, les trompettes de pont, les freins et les roues sont originaux. Ceci correspond bien à la photo du « Kit » prise par John BARTON.

Notre inspection du véhicule confirmera par ailleurs cette description.

Les deux co-propriétaires continuent la restauration et confient la réalisation d'une caisse roadster, dans le style du roadster type 55, à la compagnie « Vintage Wings » de Manchester.

La voiture est achetée un négociant français à une vente aux enchères à Silverstone, le 26 juillet 1997.

Elle est vendue pour le prix de l'estimation haute, à savoir £ 30.000.

La description du catalogue indique que la voiture est en voie de finition, restant à installer les instruments de bord, l'intérieur et les sièges. Les seules pièces manquantes étaient le carburateur et le démarreur, qui sont proposés séparément à la vente.

La voiture sera exposée à vendre sur le stand du marchand Jean-François du MONTANT lors du salon Retromobile en février 1999. A cette époque, elle est proposée avec la carte grise ex 49572, mais toujours indiquée en référence BC 60.

Le propriétaire actuel s'en porte acquéreur le 20 février 1999.

Le roadster est immatriculé au nom de Pierre FEIDT à Molsheim sous le numéro 49 YY 67 le 1er avril 1999.

L'inspection du véhicule à Molsheim en mars 2018.

La plaque de châssis est neuve et porte le numéro 49572.

Le radiateur est neuf.

Le châssis montre une traverse arrière gravée 248. Les longerons sont neufs.

L'essieu avant est d'origine gravé 47. Le rapport du B.O.C indiquait le numéro 247, une confusion a pu s'installer avec le numéro du carter inférieur qui est gravé 49247, sur sa patte arrière gauche.

Sur cette même pièce se lit le numéro de moteur L 108 sur la patte avant droite.

Le véhicule donneur du carter, châssis 49247, avait été livré par l'intermédiaire du garage Callart d'Amiens à un notaire de la Somme du nom de Desjardins en 1931. Cette voiture sera vendue dans l'Aube en 1937 avant de partir sur Lyon en 1947, ou nous en perdons la trace.

La boîte à cames semble laisser lire sur sa face antérieure, le numéro 76, ainsi semble-t-il que la carter supérieur. La pipe d'admission est d'origine. Le boîtier de direction est ancien, et conforme.

La boîte de vitesse et son couvercle sont d'origine et gravés 56.

Les coquilles du pont arrière sont étrangement marqués « EA X II » et ne sont pas d'origine, mais les trompettes sont anciennes, ainsi que toutes les pièces de freins.

Les roues en aluminium, brevet Bugatti sont anciennes.

Le tableau de bord comporte un ovale renfermant quatre petits compteurs OS et deux grands compteurs Jaeger, tous sur fond noir, anciens et conformes au modèle.

La carrosserie est en aluminium, de deux tons de verts, et répond à la dénomination Roadster.

En conclusion.

Le roadster type 49 proposé à la vente comporte une grande majorité de pièces mécaniques d'origine et du modèle correspondant.

Il ne reste au monde qu'un seul roadster type 49 Gangloff d'origine, et les réalisations récentes sur un tel dessin sont rares et parfois peu heureuses. Acquérir ce roadster est l'opportunité de rouler dans une Bugatti de tourisme fiable et à l'allure sportive, dont la mécanique est presque entièrement faite de pièces ayant été fabriquées à l'usine de Molsheim et toutes du modèle type 49.

Pierre-Yves LAUGIER









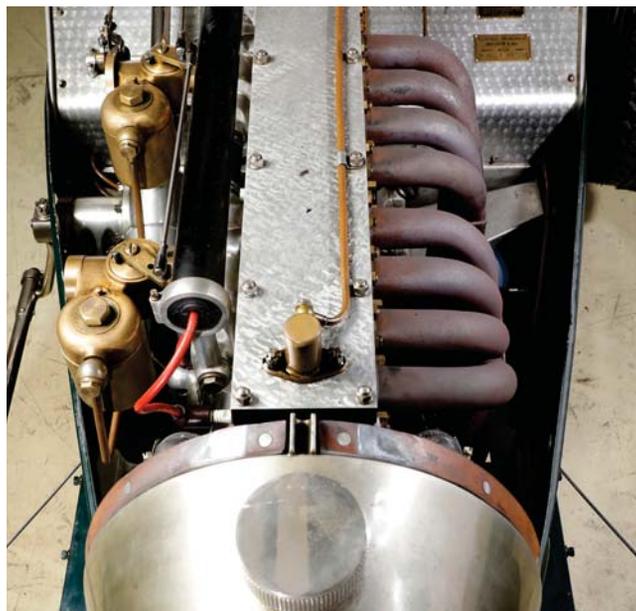
N° 140

BUGATTI TYPE 35

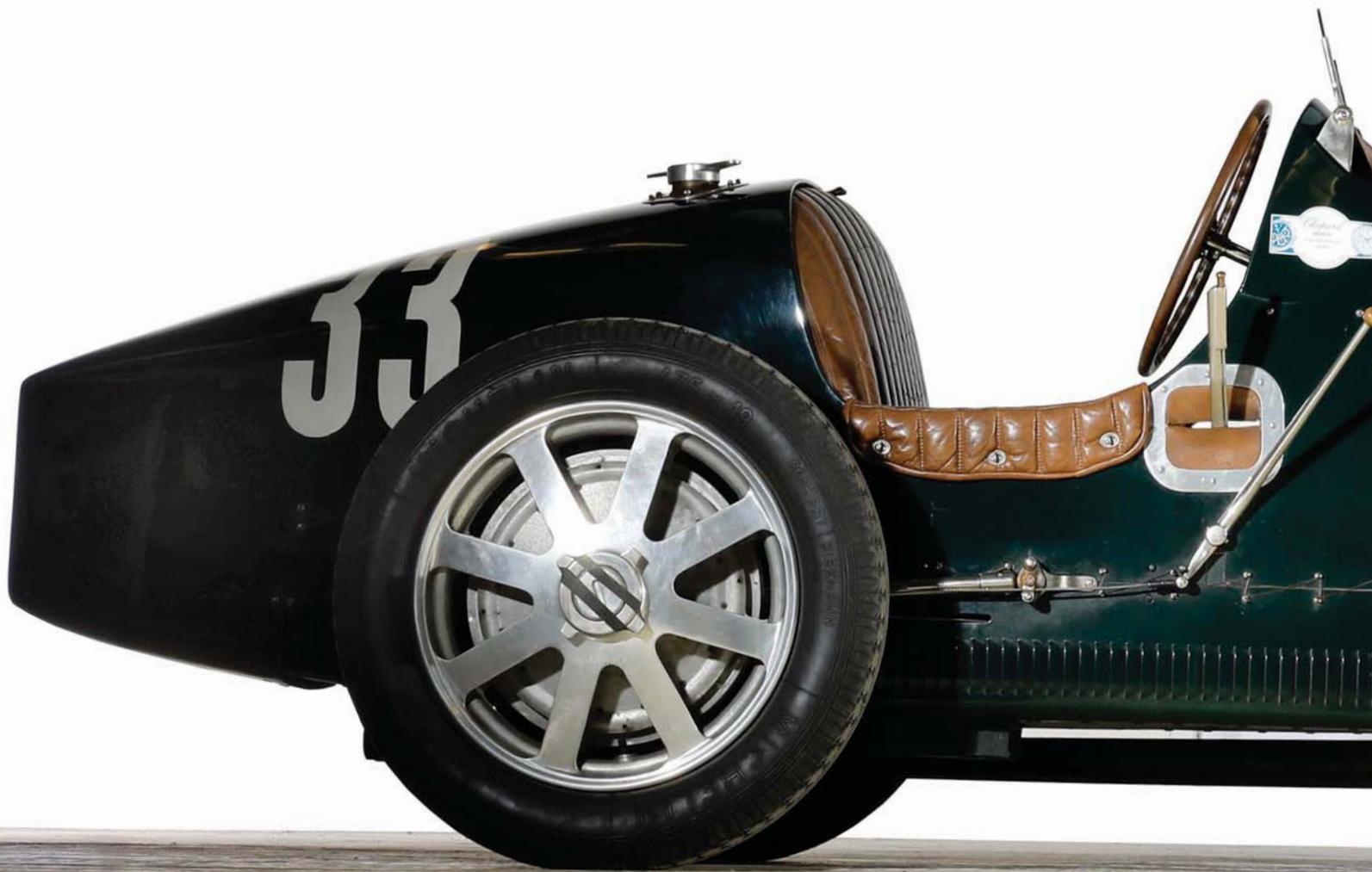
Numéro de série 3537 - À remettre en route
Carte grise française de collection

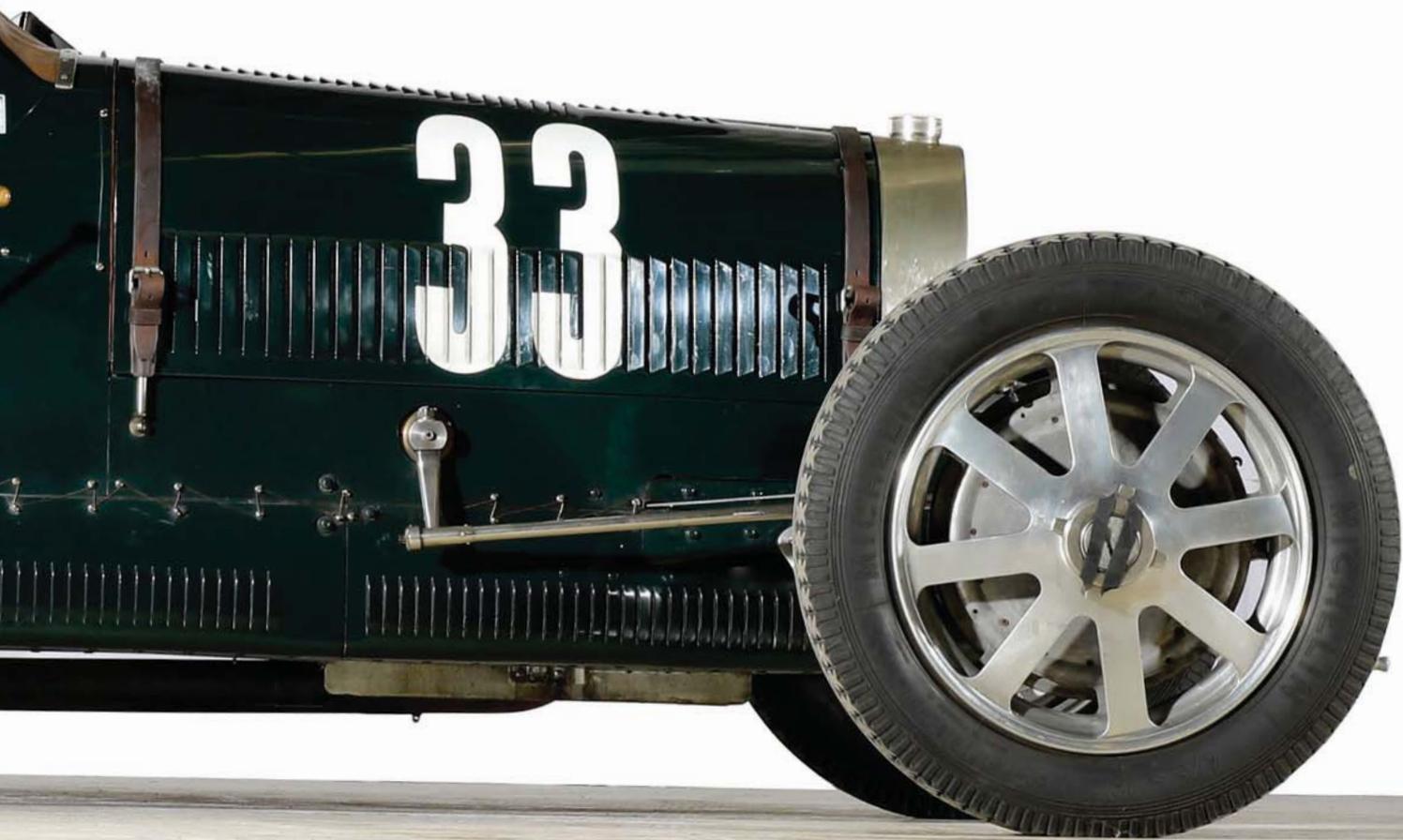
300 000 / 400 000 €

Légende parmi les légendes, la Type 35 est LA Bugatti de Grand Prix par excellence. Née en 1924, elle a tout ou presque gagné en son temps ! Elle compte ainsi, plus de 2000 victoires à son actif, un palmarès inégalé. C'était en effet un engin de guerre : 8 cylindres en ligne, entre 100 et 140 chevaux, moins de 800 kg, pour près de 200 km/h en pointe ! Cette Bugatti Type 35 fut réalisée à partir de pièces anglaises et d'un moteur avec vilebrequin à rouleaux monté par Laurent Rondoni chez Ventoux Motor Engineering. L'assemblage fut ensuite finalisé chez Monsieur Feidt. Elle a, au cours de sa vie, participé à un certain nombre d'événements aux mains de son propriétaire (Festival Bugatti de Molsheim, Grand Prix de l'Age d'Or à Montlhéry, Grand Prix Historique de Cognac, Sport & Collection au Vigeant, Course de Côte de Turckheim...), et elle présente aujourd'hui dans un superbe état et une superbe configuration. Sous une élégante peinture vert anglais, la carrosserie se lie d'un intérieur en cuir tabac du plus bel effet.











N° 141

BUGATTI TYPE 49

Numéro de série 49125
Torpédo 4 places
À remettre en route

320 000 / 380 000 €

Le châssis 49125 serait arrivé en France d'Allemagne au début des années quatre-vingt-dix, par l'intermédiaire du marchand anglais CHARLES HOWARD.

La suite de l'histoire s'écrit sur la Côte d'Opale :

Un riche patron français sur le point de marier sa fille cherche un cadeau original pour l'occasion.

Ayant une villégiature au Touquet, Mr D. connaît la famille Quetelart dont deux générations d'architectes ont produit parmi les plus belles villas du style touquetois dans l'entre-deux guerres.

Louis Quetelart, collectionneur averti de Bugatti est désigné chef de projet.

Il doit se procurer une Bugatti de tourisme assez spacieuse pour conduire la mariée, le choix se porte sur un châssis de type 49 proposé à la vente. La mécanique fût confiée au sorcier de Carpentras, Laurent Rondoni. Le châssis sera ensuite acheminé à l'atelier de Dominique Tessier à Chambray les Tours.

Celui-ci se souvient bien de la voiture :

« Le châssis roulant nous fut livré le 3 mars 1994.

Mr Quetelart vint nous visiter à la fin du mois, il voulait que la voiture soit prête pour le mariage de la fille de son ami... Avant six mois, la livraison devant se faire pour la fin du mois d'août.

Nous avons laissé tous nos autres travaux en cours pour travailler sur cette Bugatti.

Nous avons réalisé la caisse en frêne et toute la carrosserie en aluminium. Le client voulait s'inspirer des lignes du torpédo type 43 qui appartenait à Hugh Conway, et désirait la couleur bleue nuit polie lustrée identique à celle qu'il avait appréciée sur le type 49 torpédo de son ami Jean Yot.

Une ossature bois avait déjà été réalisée par le propriétaire, mais nous n'avons pas pu la conserver.

Nous nous sommes également occupés du faisceau électrique.

Il a fallu créer de toute pièce le pare-brise, il en fut de même pour les arceaux de capote et la capote noire en toile d'Alpaga.

Les 6 compteurs du tableau de bord nous ont été fournis, et nous réalisâmes une planche en noyer blond.

Lorsqu'il fallut réaliser l'intérieur en cuir clair, la future jeune mariée se rendit à notre atelier, choisit la couleur qui lui plaisait et repartit cinq minutes plus tard.

Les sièges et le capitonnage intérieur furent réalisés avec du cuir de qualité Connolly, en provenance de la réputée maison Tassin rue du faubourg St Antoine à Paris, à partir de cuir beige clair de vachette pleine fleur.

Dès la voiture finie, elle démarra et roula tout de suite. La livraison eut lieu dans les délais, et le devis de 260.000€ fut tenu. »

La voiture fut enregistrée à la préfecture du Pas de Calais sous le numéro 2234 QR 62 le 21 novembre 1994.

Le jeune fils de L. Quetelart, Louis-Richard, conduira la mariée sur la route du bonheur sans aucun ennui mécanique.

Mais deux ans plus tard, la voiture n'avait pas encore trouvé une autre occasion de rouler et le généreux père demanda à son ami de s'occuper de revendre le carrosse nuptial.

Celui-ci rejoint les garages du négociant Edgar Bensoussan, au 30 boulevard Raspail à Paris.

C'est là qu'un négociant vint l'acheter en septembre 1999 avant de le céder à Pierre Feidt.

Le torpédo est immatriculé au nom de celui-ci en date du 23 septembre 1999, sous le numéro 49 ZC 67.

Aujourd'hui :

La voiture est en parfait état mécanique et de présentation dans sa livrée bleu Bugatti.

Le carter moteur porte sur sa patte avant droite le numéro L 48.

La patte arrière gauche du moteur porte lisible le numéro de châssis 49125.

Le carter supérieur porte sur sa face antérieure le numéro 24.

La boîte à cames est également d'origine et porte sur sa face antérieure le numéro 21.

Le boîtier de direction est d'origine.

La boîte de vitesse est du modèle type 49, originale et porte le numéro 149.

Son couvercle provient d'une autre boîte, il est gravé 51.

L'essieu avant est conforme au modèle.

Le pont arrière semble d'une fonderie récente, il n'est pas numéroté et laisse seulement voir un rapport inhabituel de 10x43.

Le châssis ne permet pas de lire de numéro gravé sur sa traverse arrière qui est recouverte d'une épaisse couche de peinture.

Des photos du châssis dans l'atelier de restauration semblent montrer nombre de perçages qui nous font penser qu'il est ancien et avait été carrossé.

Les supports des lames de ressort arrière montrent des traces de fonderie et les lames elles-mêmes sont estampillées et numérotées.

Certaines roues en aluminium coulé, brevet Bugatti sont numérotées.

La carrosserie, entièrement en aluminium, est un torpédo 4 places, dans le style des Grand Sport type 38 et type 43.

Le tableau de bord est réalisé en bois clair avec les six compteurs dans un ovale peint en noir.

Les sièges sont en cuir beige, de grand confort et permettent un accès facile aux places arrière.

La capote tendue de noir est de belle facture.



La voiture présentée comporte des pièces mécaniques d'un véhicule livré en Suisse fin 1930 :

La voiture 49125/moteur 48L :

Ce numéro correspond au châssis 49149, livré au concessionnaire Bucar de Zurich le 23 décembre 1930, équipé de roues aluminium.

Une note de l'usine Bugatti indique : « 49149 voiture sortie avec la plaque 49125 ».

La patte arrière gauche du moteur porte lisible le numéro de châssis 49125.

Nous nous trouvons donc en présence du carter de la 49149 qui n'eut jamais son vrai numéro de châssis client gravé sur le moteur ! Il s'agit d'une erreur non corrigée par l'Usine.

En septembre 1930 avait été livrée en Algérie une autre voiture châssis 49125/mot 6.

L'origine du carter de la voiture est donc celui de 49149 à moteur 48L.

Mais nos investigations confirment le fait que la 49149 fut immatriculée en Suisse sous le numéro 49125. Il s'agit bien de l'origine de certaines pièces moteur de la voiture actuelle.

Cette voiture est sortie de la carrosserie Bugatti fin novembre 1930.

Elle avait reçu une caisse limousine dessin N° 950.

Elle est livrée par la route à Bucar en Suisse la veille du réveillon de Noël 1930.

Nous retrouvons après-guerre la trace de cette voiture dans les archives de la Police suisse.

Elle est décrite comme limousine, immatriculée ZH 25673 au nom de Hermann HARDMEIER, chimiste, habitant Dübendorf dans le canton de Zurich.

Cette immatriculation doit dater des années cinquante.

Nous perdons ensuite la trace de la voiture pour la retrouver semble-t-il en Allemagne en châssis vers 1990. Il est difficile d'affirmer que le châssis actuel est bien celui de cette voiture, mais cette origine est possible.

Ce torpédo type 49 quatre places en aluminium, représente donc ce qu'il y a de plus léger et de plus fiable en Bugatti 8 cylindre de tourisme.

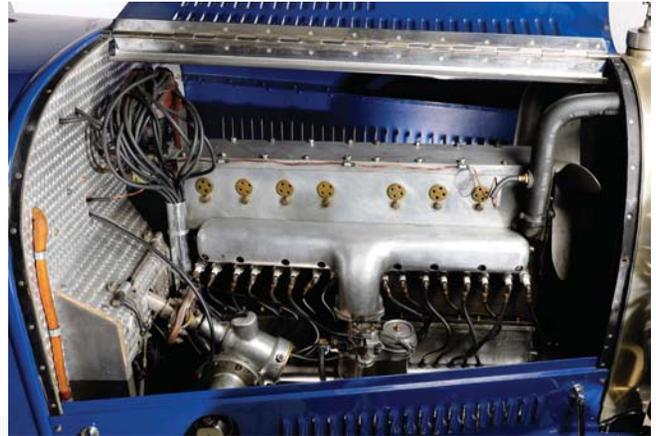
Le double allumage et le ventilateur sont un plus par rapport à la 3 litres type 44.

Elle est sans doute une des plus souples mécaniques produites par l'usine de Molsheim.

Le moteur mis au point par l'atelier de L. Rondoni est une référence et la carrosserie due au carrossier D. Tessier est une autre signature incontournable dans le milieu de l'automobile de collection de qualité.

Pierre-Yves LAUGIER







N° 142 BUGATTI TYPE 35A

Carte grise française
à remettre en route

290 000 / 350 000 €

Reconstruite avec des pièces de qualité en provenance d'Angleterre, cette Bugatti type 35A 2L dispose du vilebrequin à rouleaux. Monté chez Ventoux Motor Engineering par Laurent et Raphaël Rondoni, grands spécialistes Bugatti, le moteur a été réglé et rodé au banc de puissance. Neuf, le châssis a lui été assemblé par Passig. Neuve, cette 35 n'a encore jamais roulé sur route, ainsi, le rodage est à finir avec les réglages nécessaires à son issue.







N° 143 BUGATTI TYPE 57

Châssis 57761 moteur 552
Berline Galibier 1939
Caisse numéro 24

350 000 / 550 000 €

Au Salon d'octobre 1938, Bugatti présente une nouvelle berline type 57 Galibier.

Elle renoue avec la tradition de ce modèle, le premier de la gamme 57 dévoilé au Salon d'octobre 1933, sous la forme d'une berline sans montant central puis abandonné courant 1936, au profit de berlines construites chez Gangloff à Colmar.

Le nouveau dessin de la berline 4-5 places, type 57 et 57C modèle 1939, est dévoilé au Grand Palais le 6 octobre 1938. Les roues sont au choix chromées ou flasquées. Les phares avant sont selon le goût du client, intégrés dans les ailes comme la voiture exposée au salon d'octobre 1939 à Paris, ou extérieurs et chromés comme celle du salon de Berlin en mars 1939. Le client conserve le choix d'une berline suralimentée ou sans compresseur, et le châssis est étudié pour recevoir cette option.

Le prix au tarif client du 15 octobre 1938 pour la « Berline Galibier type 57 Tourisme 4-5 places » est de 116.000 ff et en version « 57C Grand Tourisme » de 136.000 ff.

L'atelier de fabrication de la carrosserie Bugatti assemble entre octobre 1938 et juillet 1939, 27 caisses de berlines, toutes numérotées. Le rythme de fabrication des berlines est de 2 à 5 caisses par mois.

Trois caisses sont produites en octobre 1938 : châssis 57700 /513, 57709/512 et 57711/514.

Une berline 57C châssis 57796/58C, voiture de démonstration, est assemblée en novembre.

En 1939, 24 autres berlines Galibier seront construites avant la déclaration de guerre qui met un point final à l'activité de l'atelier de carrosserie de l'usine.

Le programme de fabrication des berlines Galibier était ambitieux et hormis un seul Coach Ventoux carrossé tout début janvier et une Atalante préparée pour le Salon de New York fin février 1939, toutes les autres Bugatti carrossées en 1939 par l'Usine de Molsheim sont des Berlines Galibier.

La berline Galibier 1939, caisse N°24.

Le châssis 57761 /moteur 552 est assemblé courant mai 1939, avec les châssis type 57 moteurs 553-554 et 555. La berline 57761 sort de carrosserie le 13 juin 1939, elle est de « couleur noire, cuir Havane ». Elle est la seconde et dernière berline assemblée en juin 1939. Elle porte le numéro de caisse 24.

En juillet 1939 seront assemblées les 3 dernières caisses Galibier : châssis 57771/555, 57772/553 et 57837/104C, portant le total des caisses construites à 27 unités.

Le concessionnaire de Nantes, Henri Matile, dont le magasin d'exposition était au 20 rue Racine, a réservé le véhicule pour un de ses fidèles clients. La Bugatti est commandée « le 10 mai 1939, N° d'ordre 2002. Pour Matile - client Bottineau - voiture moteur 552 ». La voiture est livrée à Nantes le 14 juin 1939. Elle est facturée à l'agent Bugatti 90.453 ff. Le prix payé par le client doit être d'environ 120.000 ff, sauf reprise, la marge agent étant de 30.000 ff. Le 20 du mois, la Bugatti est immatriculée sous le numéro 3527 JH 5, au nom de Paul BOTTINEAU, domicilié 8 passage du Sanitat à Nantes.

Paul Bottineau (1891-1954).

Cet industriel, ingénieur E.P.E.I, spécialisé dans la fabrication de tubes de fer et acier, et la robinetterie, est un bon client de Bugatti. Il commercialise également les moteurs industriels et agricoles Aster. Fils unique, il reprend la société dirigée par son père Paul Bottineau et son oncle Gustave Bottineau. P.Bottineau est passionné par les belles voitures et les bateaux. A son décès il avait un nouveau bateau en construction. Il



possédait une villa au Croisic. Il a déjà acheté neuve en 1933, une berline Gangloff type 49, revendue en mai 1935 pour une des dernières 5 litres type 46.

Le 30 décembre 1957, la Berline est revendue dans le Lot. Son nouveau propriétaire l'enregistre sous la plaque 805 AY 46. Six ans plus tard, la Bugatti est redécouverte par un jeune passionné de Bugatti de vingt et un ans, fils d'un médecin de Bergerac. François CHEVALIER, né en 1942, originaire de Lyon, a déjà chassé les Bugatti avant d'avoir l'âge légal du permis. Fils d'un médecin de campagne, il entre à la faculté de lettres de Bordeaux en section propédeutique grec, latin et allemand dont il est le seul élève. Dans une rue proche de la faculté, il découvre la Galibier, note la plaque de Police, se procure le nom du propriétaire et oublie... Avant d'y repenser deux ans plus tard et d'indiquer la voiture à Antoine Raffaelli.

Le chasseur Raffaelli retrouve le propriétaire dans un petit village du Lot. C'est un corse, ancien parachutiste de l'armée, un certain CATTÀ, devenu guérisseur, habitant en pleine campagne, et dont le grand plaisir reste l'entraînement militaire et le saut. Après avoir eu droit à plusieurs démonstrations commando, notre bugattiste repart avec sa belle prise qu'il destine à son ami Chevalier. A. Raffaelli se souvient de cette Galibier noire qui fut échangée à l'ancien militaire contre la Dauphine 1093 blanche à moteur Ferry que François Chevalier possédait depuis peu. La transaction eut lieu courant 1963.

F. Chevalier se rendit à Aubagne chez A. Raffaelli pour prendre livraison de sa nouvelle acquisition.

Par une belle journée d'été 1963 la voiture fut ramenée en Dordogne. La pression d'huile ne dépassait pas les 500 gr, mais il n'était pas question de rouler fort et il était prévu de tout réviser dès que possible.

La carte grise au nom de « François Chevalier, étudiant à Bergerac » porte le numéro 428 FY 24 en date du 25 juin 1963.

F. Chevalier avait déjà possédé un type 57 et en cherchait une autre, il est très content de sa nouvelle Bugatti qu'il va améliorer et faire réviser. La pipe d'admission avait été modifiée avec un carburateur Zenith peu performant. F. Chevalier commande à l'usine de Molsheim une pipe de type 101 avec carburateur Weber inversé. Il achète également un jeu de pistons de type 57S.

Pendant les grandes vacances de l'été 1963, le moteur est déposé. Il part en révision chez Georges Dubos à Vélignes en Dordogne qui avait un atelier de rectification et était un grand amateur de Bugatti dont il eut plusieurs modèles.

Lors de sa découverte dans le Lot, la berline Galibier avait les



optiques avant, chromées, posées sur les ailes. Sur une idée de Bruno Lafourcade, qui est partie prenante dans l'achat de la 57, deux phares de Volkswagen sont intégrés dans les ailes avant, mais le résultat ne satisfait pas nos amateurs qui refixent les phares sur les ailes. F. Chevalier change le tableau de bord de type 57 à deux gros compteurs, pour un modèle 57C, plus sportif avec les deux compteurs entourant quatre jauges.

Les moquettes de sol sont réalisées avec carrés de cuir, percés au niveau des pédales, par la mère de F. Chevalier. La garniture du toit est changée. Deux bouchons de remplissage d'essence de Talbot viennent remplacer les bouchons Bugatti. La roue de secours dans l'aile avant gauche est enlevée.

La peinture, en bon état, sera seulement lustrée.

L'embrayage broutait, et le jour de l'an 1965, F. Chevalier et B. Lafourcade passent la nuit du réveillon à essayer des disques d'embrayage d'épaisseur croissante, avant de trouver au quatrième essai, le bon réglage. Avec l'entraînement, l'opération prenait 50 minutes !

La voiture ne trouvera pas facilement un client, bien que parfaitement restaurée et réglée.

Le Dr Boissier de Saint Jean du Gard, se montre intéressé, mais la voiture doit lui être livrée par la route et payée à l'arrivée.

Pour être certain que l'auto fera bien le trajet, le praticien envoie ses deux enfants, Frédéric et Nicolas, qui devront faire le retour dans la Galibier, conduite par F. Chevalier.

La 404 injection de B. Lafourcade suit et sera le taxi du retour. Les performances de la Bugatti se montrent au niveau de celles de la moderne Peugeot. François Chevalier et son ami Lafourcade vont livrer l'auto dans la neige, un jour d'hiver 1964-1965 de Périgueux à Saint Jean du Gard, après être passés à Montpellier chez le « Gourou », le mécanicien Petit, spécialiste régional des Bugatti, qui donne à l'équipage sa bénédiction. A près de 5000 tours minute en quatrième, la Berline aluminium monte à 165 km/h, elle est assez légère mais mange avec appétit son train de pneus.

La balance accuse à peine 1700Kg, soit près de 180 kg de moins qu'une berline Galibier de 1934 à la boiserie abondante et en tôle.

Avec l'argent de la vente F. Chevalier se procure une Lotus 22 pour courir sur circuit, avec quelques déconvenues, l'auto n'étant pas en état.

La Bugatti sera immatriculée seulement le 6 juillet 1967 sous le numéro 743 LT 30 au nom du Dr Etienne BOISSIER de Saint Jean du Gard.

Etienne Boissier (1915-1985) est un médecin généraliste originaire de Saint Quentin la Poterie et installé à Saint Jean du Gard avec son épouse Elisabeth également praticienne, et leurs cinq enfants.

Le nouveau propriétaire décide de remettre la roue de secours dans l'aile et d'intégrer à nouveau les phares avant dans les ailes, en installant des optiques du style Matford.

La voiture sera mise en exposition au musée automobile d'Orgon appartenant à Pierre Dellière.

Le 3 août 1974, Jean Badré et Frédéric Boissier vont chercher la voiture au musée pour l'amener en révision chez Henri Novo. Mais le voyage sera émaillé de péripéties car l'essence n'arrivant pas au carburateur, il faudra le concours de plusieurs quincailliers locaux pour adapter, d'abord un tuyau de gaz puis un conduit de 6 mètres en cuivre, fixé sur le toit pour acheminer l'essence au carburateur !

Le moteur mal callé, nécessite vraiment une mise au point chez le spécialiste Bugatti.

La Galibier en sortira quelques mois plus tard, et sera remise chez Jean Badré à Mareil-Marly avant que l'un de ses voisins de rue, Patrick POLACK, promoteur, marié à une fille du village, ne se porte acquéreur du véhicule.

Le Docteur Boissier ayant un projet de Bugatti de course, il a dû se résoudre à se séparer de sa berline type 57.



La Bugatti est immatriculée au nom de P. Polack le 4 décembre 1979 sous le numéro 5855 ND 78.

Moins de deux ans plus tard, le véhicule est vendu en Belgique, le 7 mai 1981, à Mme Véronique SAMAIN de Courtrai. Le vente se fit par l'intermédiaire du garage SAURET de Saint Germain en Laye.

La Bugatti reçoit la plaque belge EBS 512. Elle rejoint bientôt les garages du Chevalier Adrien de GHELLINCK d'ELSEGHEM à Ostende. Repeinte en crème et noire, et à nouveau équipée de phares chromés au-dessus des ailes, la voiture participe au Centenaire Bugatti en Alsace en septembre 1981, sous le numéro de rallye 148.

Elle sera acquise aux enchères à Monaco par Pierre FEIDT en 1986, et immatriculée 131 VD 67 le 28 novembre 1986 à Molsheim. Elle réside depuis lors, dans sa propriété qui jouxte les usines Bugatti.

La Berline Galibier aujourd'hui :

L'inspection de la voiture dans son écurie alsacienne nous révèle un véhicule bien d'origine. Sur le tablier est fixée sa plaque de châssis portant les numéros 57761-19cv. Le moteur porte sur la patte arrière gauche du carter, les numéros 57761 et 552, bien gravés dans le style de l'Usine. Sur plusieurs pièces du moteur est gravé le numéro d'assemblage qui est 421. La pipe d'admission est du dernier modèle, Type 101, avec carburateur Weber vertical. Le pont arrière porte également le numéro 552. Rapport 11X46. Le cadre de châssis est numéroté 412, dans la série attendue. Il est du modèle à freins hydrauliques et équipé de quatre amortisseurs télescopiques.

Concernant la carrosserie, Il s'agit d'une caisse entièrement en aluminium, construite dans les ateliers de la carrosserie Bugatti à Molsheim en juin 1939. Le numéro de caisse « 24 » apparaît sur certaines pièces en aluminium du capot, mais aussi dans le coffre sur les trois panneaux formant plancher ainsi que sur une petite plaque losangique rivetée sur un montant de ferrure.

L'intérieur laisse admirer des sièges au cuir patiné ainsi que des moquettes de sol de belle facture.

Le tableau de bord, garni de cuir montre deux grands compteurs : vitesse et tours moteurs, entourant les quatre petits indicateurs. Il est du modèle 57C, et fut réalisé par F. Chevalier en 1963.

A l'origine la voiture possédait, comme toutes les berlines Galibier 1939, une roue de secours tôle dans l'aile avant gauche, celle-ci fut enlevée

puis remise deux fois avant de disparaître.

Le profilage actuel des phares avant est dans le style des Atalante de la dernière série.

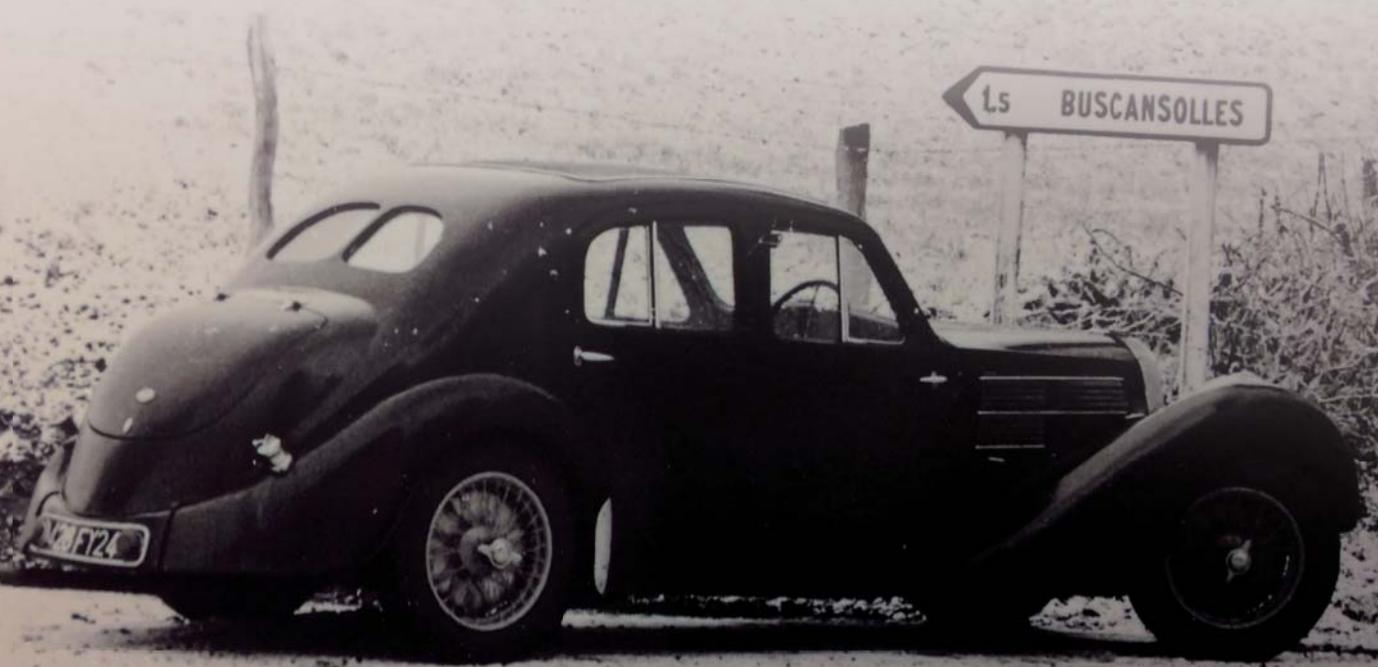
Ainsi, la Berline Galibier 1939 proposée à la vente aujourd'hui représente l'ultime évolution des Bugatti de tourisme produites par la carrosserie de l'usine de Molsheim.

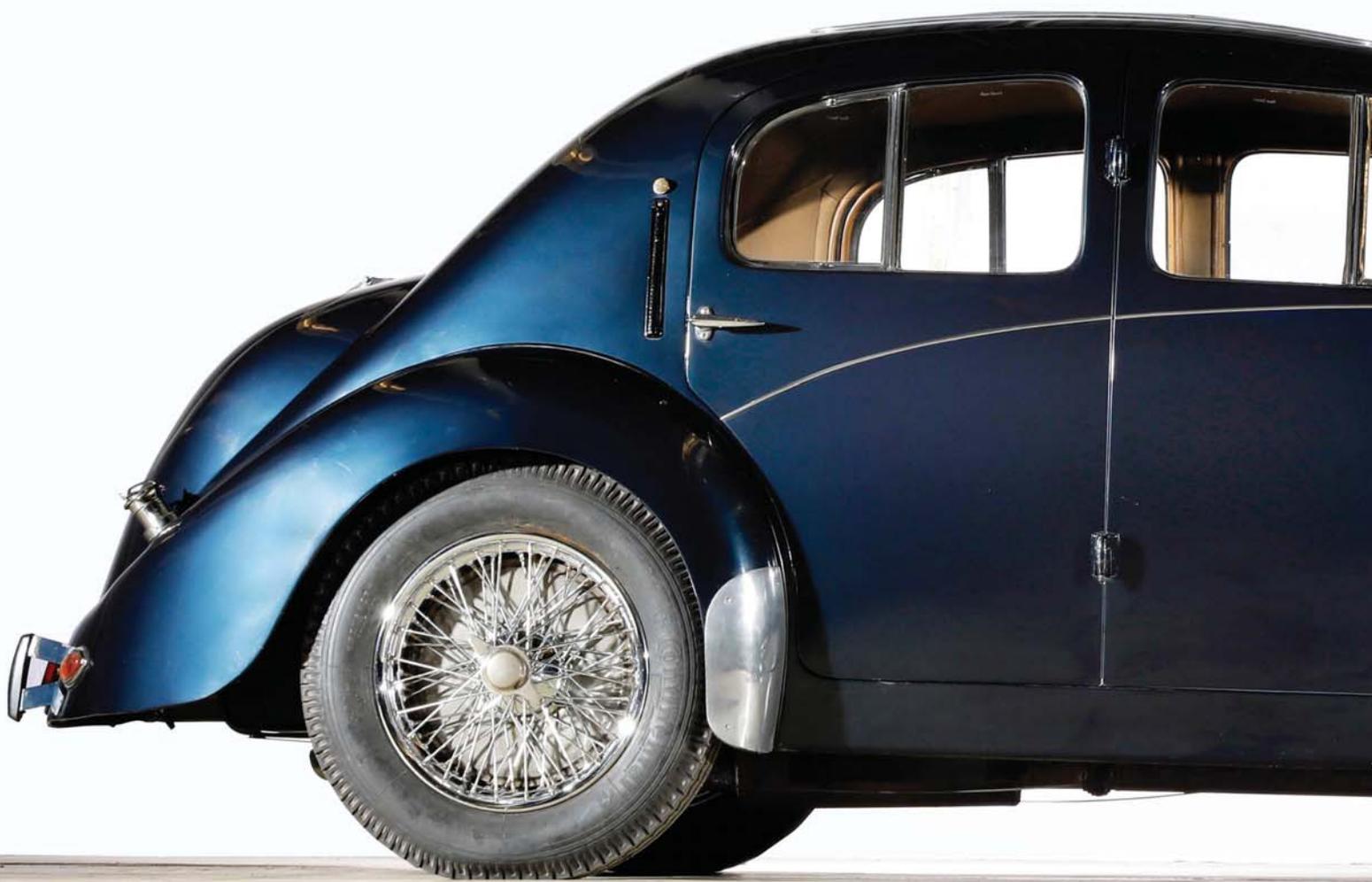
La Berline Grand Tourisme type 64 qui devait lui succéder ne sera jamais mise en production.

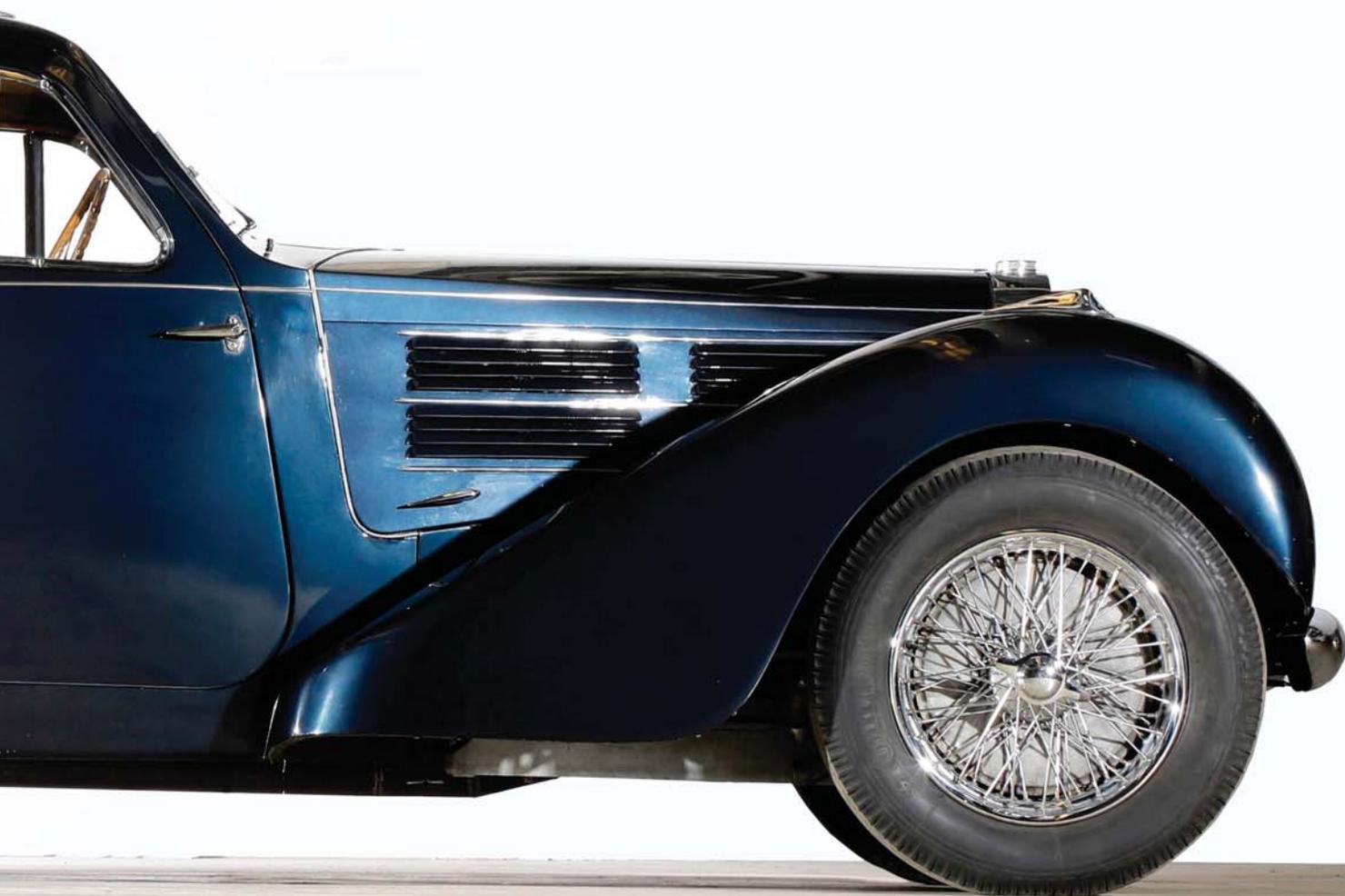
Toute activité sera stoppée par la mort de Jean Bugatti le 11 août 1939, et la déclaration de guerre un mois plus tard. Sur les 27 Berlines Galibier modèle 1939 produites, 11 furent du modèle « 57C Grand Tourisme » à compresseur.

Il reste actuellement en collection environ 12 voitures seulement, dont plusieurs n'ont plus leur moteur d'origine. La Berline 57761 est légère et performante, son moteur 57 non suralimenté est plus fiable que le 57C. Dans sa livrée bleue nuit, elle peut prétendre aussi bien à sa vocation de grande routière qu'à celle de gagnante de concours d'élégance.

Pierre-Yves LAUGIER







FIN DE LA COLLECTION



N° 144

1989

BENTLEY TURBO R

151 000 kilomètres

15 000 / 20 000 €



Vaisseau amiral de la firme de Crewe, la Bentley Turbo R est un monument de l'automobile britannique. D'un dessin classique, mais d'une technologie tout à fait moderne, elle fut notamment la voiture de rois et reines d'alors. Techniquement au-dessus de sa cousine au Spirit of Ecstasy, la Rolls-Royce Silver Spirit, la Turbo R était aussi bien moins chère. C'est ce qui lui permit de sauver la marque dont les comptes étaient au plus bas depuis la fin des années 1970. D'une limousine pataude que la Bentley Mulsanne, la Turbo R parvint à devenir sportive ! En effet, la puissance, bien que toujours « suffisante » était devenue « plus que suffisante » par l'ajout d'un Turbo, lui permettant de développer environ 360 chevaux capables d'emmener la bête à plus de 230 kilomètres par heure ! Le tout était alors maintenu sur la route grâce à une suspension revue et agrémentée d'une barre Panhard !

Cet exemplaire des premières années de production est en bel état de présentation et surtout, d'une grande élégance offerte par son habitacle tendu de cuir rouge, se mariant à merveille avec sa peinture noir brillant surlignée d'une fine arrête rouge. Par ailleurs, elle fut très bien entretenue par un ancien mécanicien Jaguar depuis 2010.



N° 145

1999

JAGUAR XK8 CABRIOLET

230 188 Kilomètres - Bien entretenue

10 000 / 15 000 €

Parmi les coutumes chères à Jaguar, outre la luxueuse berline, reste le coupé sportif mais élégant. C'est de cette tradition qu'est née en 1996, la XK8 ! D'abord présentée en coupé, puis – comme à l'habitude de la firme de Coventry – en cabriolet dès 1997, la XK replonge dans l'âme de la marque. Une ligne élégante, toute en rondeur, dont la proue s'ouvre par une bouche ovale ne pouvant que rappeler la célèbre Type-E ou XKE pour les intimes et surtout, pour faire le lien avec le présent. Le tout s'accorde à un habitacle tapissé de cuir et garni de bois, mais sans pour autant faire l'impasse avec la technologie. Motorisée par un V8 4.0 de 293ch, la belle Anglaise profite de la rigueur fordiste pour dire adieu aux soucis électroniques chers à ses aïeules.

C'est une version cabriolet que nous présentons aujourd'hui à la vente. Parée d'un très beau bleu métallique adjoint d'un intérieur en cuir gris, cette XK8 respire l'élégance. En bel état, il s'agit d'un excellent moyen d'accéder au plaisir du cabriolet britannique signé Jaguar





N° 146

1953

MG TD

24 000 / 32 000 €



La MG TD est présentée en 1949, en remplacement de la TC qui avait tout de la voiture d'avant guerre y compris son essieu rigide. Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD est plus confortable et tient mieux la route.

Le moteur 4 cylindres référencé XPAG est par contre le même que celui de la TC, c'est un fiable 4 cylindres de 1250 cc avec les soupapes en tête et une alimentation par deux carburateurs, le tout délivrant une puissance de 54 cv. Avec 30000 exemplaires fabriqués en quatre ans, le succès commercial fut au rendez-vous. Près de 80% seront exportés vers les USA. C'est la première MG proposée avec la direction à gauche. Esthétiquement très réussie, la TD possède un charme certain. Derrière son volant, le pilote retrouve toutes les joies de la conduite-plaisir.

Le modèle présenté, livré en 1953, est dans un bon état de présentation.



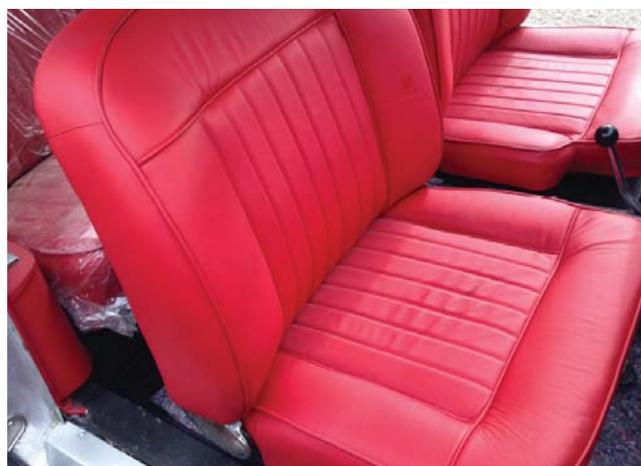


N° 147

1960

LANCIA FLAMINIA COUPE

24 000 / 32 000 €



Si la Lancia Flaminia est née comme une grande berline de luxe aux dimensions imposantes. Son moteur est issu du V6 2500cc de l'Aurelia qu'elle remplace. Très bien finie, techniquement efficace, la Flaminia est ce qui s'appelle communément une « Grande Voiture ». Lancia dédie une plateforme raccourcie de Flaminia pour les carrossiers, disponible en deux empattements: 2,52m pour les deux places et 2,75m pour la 4/5 places. C'est Zagato qui s'occupe de produire la version « Sport » avec une carrosserie aérodynamique. Touring s'occupe pour sa part de la version « GT » Grand Tourisme, un splendide coupé qui est aussi décliné dans une version décapotable et plus tard sera extrapolée une 2+2. Le maître Pininfarina se charge, à partir de 1959, du Coupé, une luxueuse deux portes et 4/5 places, à la finition exemplaire. La première version

développe 119cv (3201 exemplaires) et est remplacée en 1962 par la 3B, version de 128cv à carburateur triple corps (950 exemplaires). La dernière version adoptera le moteur de 2800cc et 140cv (1085 exemplaires). Le modèle présenté est un coupé Pininfarina vendu à l'époque plus cher que la berline, mais dont le succès commercial sera supérieur. Coupé exclusif, cette Flaminia est aujourd'hui une voiture très rare, les versions deux places ayant été mieux conservées et mieux sauvées.

Cet exemplaire de 1960 a vu son habitacle en cuir rouge être intégralement rénové, tandis que sa mécanique connut une réfection. La carrosserie et l'esthétique restent à peaufiner.



N° 148

1997

FIAT BARCHETTA

5 000 / 7 000 €

Ébauchée dès 1990, la Fiat Barchetta fut initiée pour contrer l'offensive MX-5. Apparue en 1994, elle renoue avec l'esprit du petit roadster deux places d'antan. Basée sur la Punto de première génération, la Barchetta se voulait fun avec un moteur 1,8L de 130 chevaux ! Marginale, elle eut tout de même un certain succès avec presque 58 000 exemplaires produits en 10 ans.

Cet exemplaire de 1996 affiche 78 000 kilomètres au compteur. La distribution est récente et le contrôle technique valide.



N° 149

1999

BMW Z3 COUPE

13 000 / 18 000 €

Le Z3 Coupé est le fruit du croisement entre le petit roadster Z3 et une grosse E36 Touring ! Le résultat, un coupé / break de chasse au style inimitable !

Cet exemplaire vert anglais à l'habitacle en cuir tabac fut livré en 1999, il affiche 178 000 kilomètres, possède un contrôle technique valide et appartient au même propriétaire depuis dix ans.





N° 150

1953

MOTO GUZZI AIRONE

*moteur 250 cc
A remettre en route
A immatriculer en collection*

4 000 / 6 000 €

La plus appréciée des moyennes cylindrées italiennes!

La Moto Guzzi Airone est une 250 cm³ conçue et présentée à partir de 1939 et jusqu'en 1957. Elle est caractérisée par un moteur monocylindre 4 temps à cylindre horizontal avec refroidissement à air avec un alésage par course de 70 x 64 mm et deux soupapes par cylindre. Elle est équipée d'un carburateur de 22 mm, d'un démarrage à l'aide du kick, et atteint une puissance de 9,5 chevaux à 4 800 tours et une vitesse de pointe de 95 km/h. L'Airone est équipée d'une boîte de vitesses à 4 rapports, d'un embrayage multidisque et d'une transmission finale à chaîne. La partie cycle est composée d'un châssis tubulaire double berceau, d'une suspension arrière avec une fourche à parallélogramme avec un amortisseur à embrayage et d'une suspension avant à fourche oscillante avec des amortisseurs à embrayage.

Le modèle présenté de 1953 est en parfait état d'origine et de fonctionnement.

A immatriculer en CG collection





N° 151 PEUGEOT 105

Titre de circulation étranger

15 000 / 18 000 €

La Peugeot 105 fut présentée en 1927. Elle inaugurerait notamment l'éclairage sur les motocyclettes.

Très jolie, cette 105 S (pour Sport) a été intégralement restaurée. Equipée d'un moteur 350cc, elle possède aussi un élégant jeu de bagages.





N° 152

1957

NORTON 750 ATLAS

même propriétaire depuis 1978

14 000 / 16 000 €

Cette magnifique Norton coursifée est une 750cc. Le moteur a un vilebrequin préparé, allégé à l'époque par Brabham avec des bielles Racing R&R, des pistons haute compression, un arbre à cames 4S avec réglage par vernier, culasse préparée Dunstall, visserie titane, plaques moteur en ergal.

La transmission est par courroie crantée avec cloche d'embrayage en ergal et boîte 4 vitesses avec 1ère longue. Pour ce qui est de la partie cycle, elle est composée de tés de fourche Seeley, de bracelets et leviers Tomaselli Matador, d'amortisseurs AR Falcon, d'un frein AV Rossignol magnésium sur jante Akront, d'un frein AR Yamaha TR3 à tambour, d'un bras oscillant Domiracer pour pneu plus large, ainsi qu'un ensemble selle/réservoirs en alu fabriqués sur mesure, modèle unique.

Cette moto est dans les mains du propriétaire actuel depuis 1978. Elle est en parfait état et prête à rouler.

Palmarès intéressant, nombreux podiums, détentrice du km départ lancé en 1985 avec le moteur non préparé (185 km/h).





N° 153

1994

HARLEY DAVIDSON 1340 FLHT ULTRA

Cadre numéro 1HD1DPL11RY507900

Carte grise française

8 000 / 10 000 €

L'Harley Davidson FLHTCU (pour Ultra) est le modèle haut de gamme chez Harley.

Ce modèle de la famille des Electra de 1994 comprend donc toutes les options :

La valise Tour-Pack avec le dossier passager, les antennes ainsi que les feux stop intégrés

- Les pare-sacoches
- Les pare-jambes dans le pare-cylindre
- La radio ainsi que l'intercom
- Les passing lamp

Le modèle présenté possède en plus les options proposées dans le catalogue d'accessoires Harley Davidson :

Les caches fourreaux de fourche et étriers avant

- Les lumières dans le pare garde boue avant
- Les déflecteurs de fourche
- Le kit casquette de phares
- L'aigle sur le nez de cochon
- La sacoche de pare-brise
- L'enjoliveur HD de bas de garde boue avant
- Les repose pieds autoroute
- La béquille centrale
- Les caches pompe à huile
- Les caches marchepieds arrière
- Les protections de carter, dessus de sacoches, dessus de top case et des feux stop arrière
- Le kit lumière latéral et arrière des pare sacoches
- Les pots d'échappement Screaming Eagle

La batterie est neuve, le kilométrage est de 39 458 kms d'origine.

Le moteur a été entièrement refait à 35 810 km, la courroie arrière a aussi été remplacée par le concessionnaire Harley Davidson de Strasbourg.

C'est une belle opportunité d'acquérir un modèle avec le moteur 1340 cc à carburateur en très bel état, avec très peu de kilomètres et prête à prendre la route.

Tous les documents d'entretien et factures seront fournis à l'acquéreur.



En 1969, Alpine présente celle qui reste aujourd'hui, le plus emblématique des Berlinettes : la 1600 S. C'est la version la plus virulente de la petite dieppoise, celle-ci même qui servit de base aux championnes du monde des rallyes 1971 et 1973 ! Au programme, 122 chevaux issus d'un 4 cylindres gavé par deux Weber 40 DCOE, quatre freins à disque, le tout, pour un poids contenu à 680 kilogrammes.

Cette A110 Berlinette n° de série 18243 (gros châssis) a été immatriculée en février 1973. Son numéro d'assemblage est le 1982T. Nous retrouvons ainsi l'inscription 1982 sur les 4 charnières de porte, ainsi que sur le coffre arrière. C'est donc une carrosserie d'origine « matching number ».

Nous connaissons son historique à partir de 1990 par l'ancien propriétaire qui l'acheta alors à une dame qui l'aurait achetée neuve. Elle n'aurait eu que 3 propriétaires !

Elle a un peu plus de 37 000 km d'origine quand il l'achète. L'année d'après en 1991 elle est restaurée entièrement par l'un des sorciers d'Alpine, René MOUDART qui en profite pour équiper la voiture de freins plus grands, d'un gros embrayage ainsi que d'une grosse boîte de vitesse 364.

Son propriétaire profite de la voiture sur des rallyes ou démonstrations historiques jusqu'en mars 1997 quand il s'en sépare au grand bonheur de l'actuel propriétaire, un passionné de la firme dieppoise.

Elle a alors 40 700 km, celui-ci décide de la faire entièrement réviser et fait notamment remplacer l'embrayage et la pompe à eau. En 1999 elle a 40 869 km. En 2000, à 41 664 km, sa carburation est entièrement révisée et le collecteur d'échappement est repris.

En 2007, à 43 083 km elle est à nouveau entièrement révisée avec le remplacement du maître-cylindre de frein, la révision du circuit de freinage et le remplacement des plaquettes.

Aujourd'hui la voiture à 44 047 km, elle a donc fait moins de 7 000 km depuis la restauration complète par René MOUDART. Elle a toujours été méticuleusement entretenue et se trouve en parfait état de fonctionnement.

Cette Alpine dans un très rare état d'origine est donc éligible dans toutes les compétitions historiques européennes.

N° 154

1973

ALPINE RENAULT

A110 1600 S

Numéro de série 18243

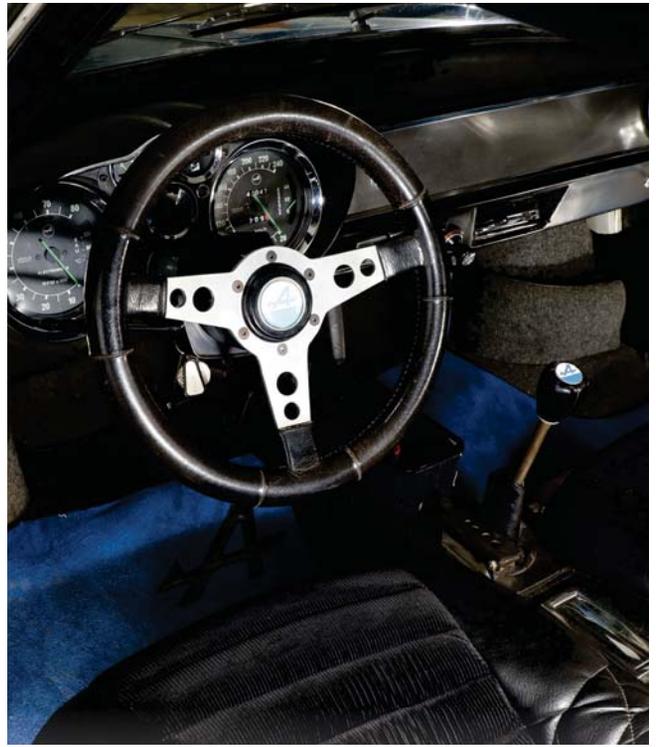
Carte grise Française Normale

Eligible Monte-Carlo Historique, Tour de Corse,
Tour Auto...

Version la plus recherchée des Berlinettes

110 000 / 150 000 €











N° 155

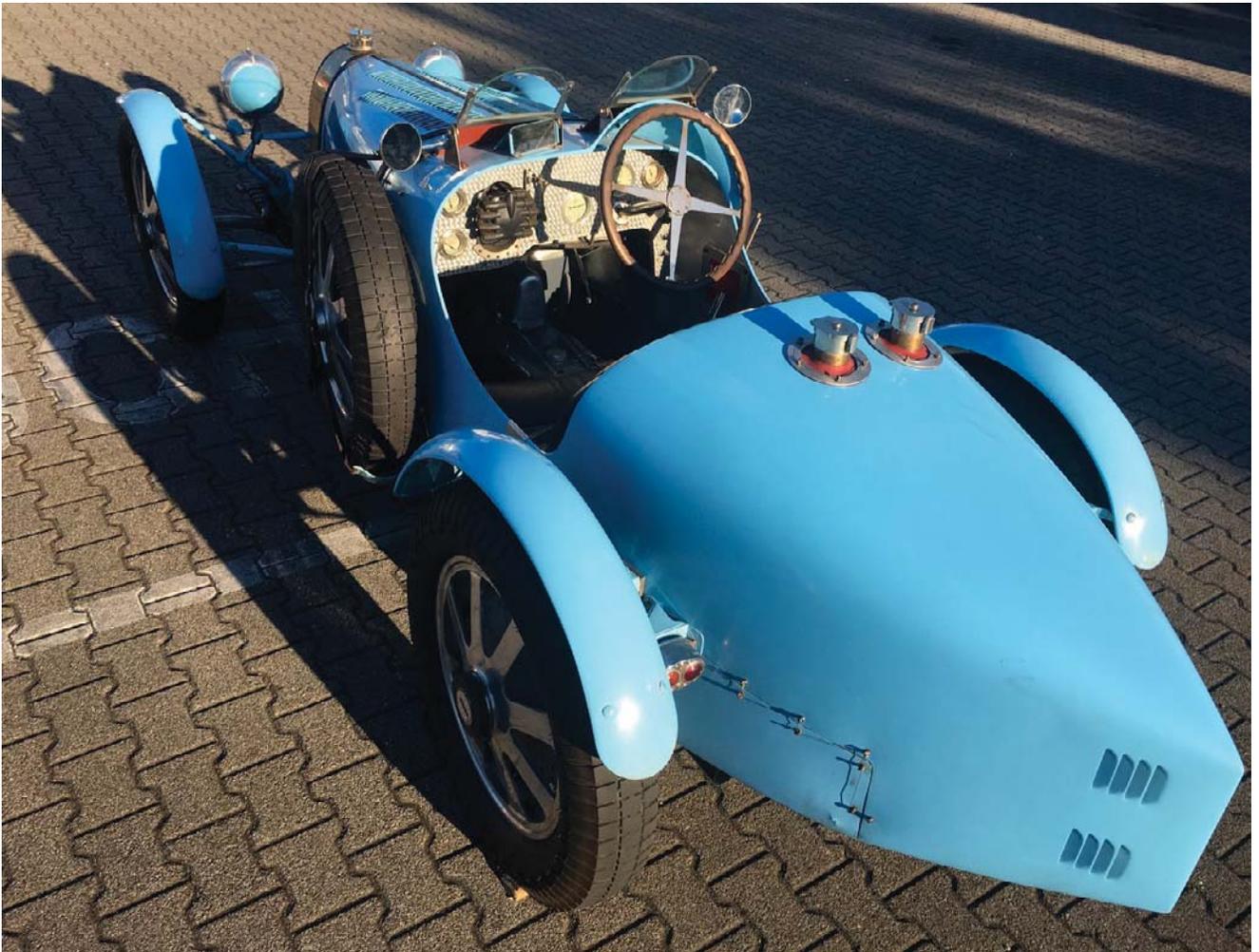
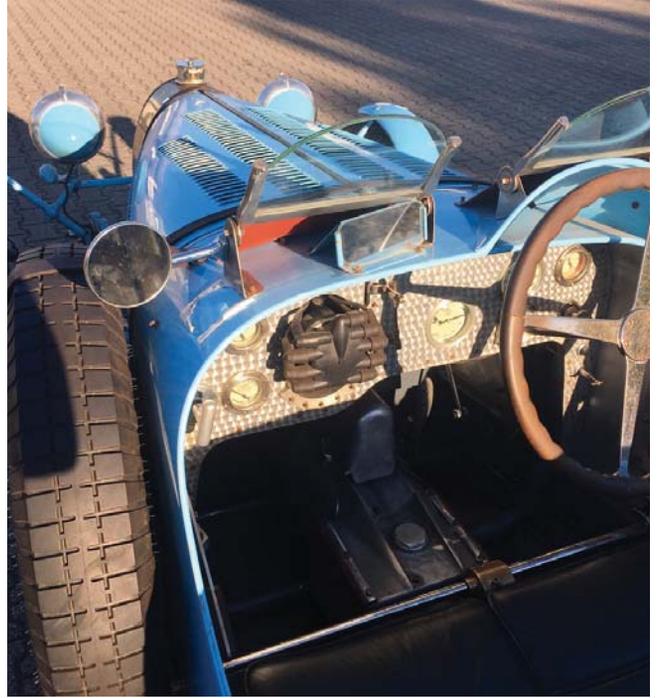
BUGATTI TYPE 51 GRAND PRIX PUR SANG ARGENTINA

Numéro 1927/2010
Révisée et fiabilisée pour un usage sur circuit
Titre de circulation anglais

200 000 / 250 000 €

Dans le monde de la Bugatti, entre les reconstructions et les répliques, c'est un petit constructeur argentin qui tire son épingle du jeu. Son nom: Pur Sang Argentina. Tout a commencé lorsque Jorge Anadon – un passionné parmi tant d'autres qui n'avait pas les moyens de s'offrir une Bugatti originale – eu l'idée de s'en construire une de toute pièce. Face au succès de sa réplique et devant la demande importante dépassant allégrement le faible nombre de 38 T35 fabriquées à l'époque, il se résuma à en fabriquer en très petite série. Ainsi, c'est avec les méthodes d'époque qu'il construit ses répliques, de la carrosserie, au moteur, tout est fait dans l'esprit d'alors. Il dut alors trouver un patronyme à sa marque, celui-ci était tout trouvé puisqu'il suffit de se pencher sur les publicités Bugatti des années 20, celles-là même qui faisait l'éloge du « Pur Sang des Automobiles ». Aujourd'hui, Pur Sang représente une soixantaine de salariés pour une vingtaine de voitures par an, comprenant diverses versions de Bugatti, de la 35 à la Baby Bugatti, en passant par l'Alfa Romeo 8C 2300 Monza.

Il s'agit ici d'une Bugatti Type 51 Grand Prix à compresseur reproduite par Pur Sang Argentina, le numéro 1927/2010 pour être exacte. Dans un bel état de présentation, cet exemplaire bleu Bugatti a été révisée et fiabilisée en vue d'un usage sur circuit où son 8 cylindres pourra offrir toute la quintessence du plaisir de conduite à l'ancienne !





N° 156
1973
CITROËN MEHARI

10 000 / 14 000 €

Présentée en mai 1968, la Citroën Méhari n'a pas créé l'évènement à cause des événements. Il faudra attendre le Salon de l'Auto de la même année pour que le public s'intéresse à cette voiture amusante. D'abord destinée à un usage militaire, la Méhari a su rapidement se démocratiser auprès des plagistes, des pêcheurs et des agriculteurs en raison de sa robustesse et de sa polyvalence. L'exemplaire présenté est en bel état de présentation. Il fut la voiture personnelle de Caroline Bugatti qui l'utilisait à Saint-Tropez.







N° 157
1978
TVR 3000 M

Numéro de série 4248FM
Toit ouvrant
Très bien entretenue
Carte grise française de collection

12 000 / 16 000 €

Peu connues sur notre territoire, les TVR sont des voitures de passionnés comme l'Angleterre sait si bien en produire ! Fabriquées artisanalement au fin fond de l'Hampshire, elles étaient conçues pour la course. C'est donc d'une caisse en fibre de verre et d'un châssis tubulaire que naquit en 1972 la 3000M dont le dessin reprend les grandes lignes des Vixen et Grantura. Le cadre lui, s'inspire de celui développé pour la Tuscan V8 S tandis que le moteur V6 Essex de 3.0L est emprunté à Ford.

L'exemplaire proposé est en bon état général et dans une sympathique livrée bleu métal à toit vinyle noir. Son actuel propriétaire l'a acquise en 2009 aux abords de Bristol avant de remplacer le moteur de 3.0L d'origine par une version préparée du V6 Essex portée à 3.1L pour une puissance d'environ 170 chevaux. Outre cela, la voiture fut très bien entretenue puisque l'on compte près de 15000€ de factures depuis 2009, comprenant des roulements, les amortisseurs, les freins, l'embrayage, le système de refroidissement, l'installation d'un Terratrip... Il s'agit ainsi d'une voiture particulièrement originale, extrêmement performante qui saura se faire remarquer par le bruit inimitable de son moteur et le design osé de sa carrosserie !







N° 158

1969

PORSCHE 914/6
MURENE

Numéro de série HZ1970-1
Exemplaire unique carrossé par Heuliez
Présenté au Salon de Paris 1970
Prototype roulant et immatriculé
Carte grise française de collection

180 000 / 220 000€

Nous sommes en 1969, Porsche dévoile celle qui épaulera la 911 dans sa gamme, la 914. Cette petite sportive à moteur central arrière, qu'il dispose de quatre ou de six cylindres reçut un accueil nuancé de la part du public. C'est pourquoi certains carrossiers indépendants s'intéressèrent à cette étrange voiture, à l'instar de Brissonneau & Lotz. Ce dernier, spécialisé dans les petites séries et les carrosseries ferroviaires était domicilié à Creil, dans l'Oise, et déjà en partie associé à Chausson. Surtout, il comptait dans ses murs certains des plus grands designers français du second XXème siècle : Paul Bracq et Jacques Cooper pour ne pas les citer. Si le premier se fit remarquer par son travail chez Mercedes-Benz et BMW, le second, lui, est connu pour son travail sur le TGV originel. Pourtant, ce ne fut son seul projet puisqu'il répondit à la problématique 914 avec un projet des plus élégants et dans l'ère du temps. A la vue des esquisses de Cooper, la direction de Brissonneau & Lotz donna son feu vert et fit l'acquisition d'une des premières 914/6 auprès de l'usine de Stuttgart. Malheureusement, le projet devait être noyé par les difficultés



financières de Chausson et ne put arriver à terme.

Pourtant, Cooper n'avait pas dit son dernier mot. Fier de ses idées, Cooper se dépêcha chez Henri Heuliez pour présenter son projet. Opportuniste, ce dernier y vit un moyen de diversifier ses activités et surtout, de se faire connaître dans le milieu de la carrosserie automobile. D'un commun accord entre Brissonneau et Heuliez, le styliste et son œuvre déjà commencée dans l'Oise furent amenés à Cerizay, dans les Deux-Sèvres pour concrétiser cette fameuse 914/6 ! Très vite, un prototype en terre cuite fut taillé, puis un gabarit en bois et enfin, après deux mois et demi seulement de travail, le projet 914/6 de Cooper était sur roues ! Aérodynamique, racée, élégante, pratique et particulièrement moderne, cette voiture avait un sacré look, surtout lorsque la partie arrière, mi capot, mi vitrine, basculait complètement retenue par des vérins à gaz. Si l'essentiel de la 914 y est conservé, que ce soit le moteur (numéro 6191814), l'ensemble des trains roulants, les phares escamotables ou l'habitacle, certaines solutions intéressantes furent exploitées. Par exemple, la

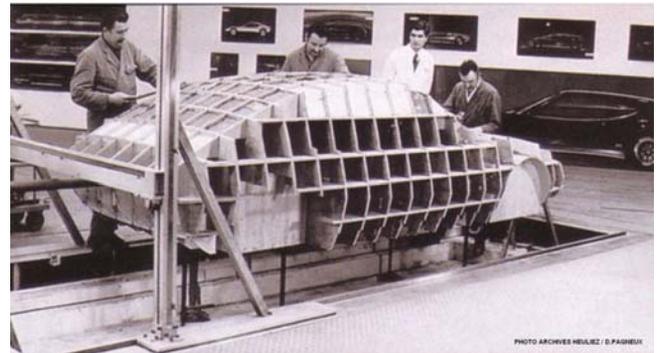
voiture perdait là sa grille de capot moteur, c'est pourquoi, afin de refroidir le 6 cylindres, des ouïes furent percées dans les montants, tandis que les pare-chocs en matière caoutchouteuse étaient conçus pour subir de légers chocs sans déformation de sa carrosserie en polyester.

En octobre 1970, Heuliez convie les journalistes à se rendre sur son stand du Salon Automobile de Paris. Le voile est enfin levé sur le projet HZ1970-1. Les avis sont pour la majorité, très positifs. Plus fluide que la 914 de série, la carrosserie Heuliez récolte l'unanimité sous ses teintes brune et crème.

Pourtant, le projet n'a pas réussi à convaincre la firme de Stuttgart. En effet, par l'alliance avec Karmann-Ghia pour la construction de la 914, le constructeur fut retissant à faire travailler un second carrossier sur cette sportive de souche. C'est pourquoi cet exemplaire unique n'est resté qu'à l'état de concept car, Heuliez ne pouvait prendre le risque de se lancer seul dans la production d'un tel modèle.

Encore possession de Brissonneau & Lotz, la 914 fut rachetée en 1971 par Heuliez pour la somme de 24 250 francs d'alors. Rapatriée dans les locaux de Cerizay, sa peinture brune fut remplacée par un orange pétant mais le crème fut conservé.

Après 40 ans de stockage, la société Heuliez connut de sérieux problèmes financiers et fut obligée de mettre en vente certaines pièces de leurs réserves, dont cette fameuse Murène qui n'a tout simplement jamais été immatriculée. Elle fut ainsi acquise par son actuel propriétaire en 2012 tandis que sa carrosserie fut légèrement rénovée sans dénaturer son authenticité ! Depuis, la voiture fut remise en route, intégralement révisée au niveau des trains roulants et de la mécanique. Participant depuis à diverses manifestations dans l'est de la France, ce fabuleux exemplaire, passionnant et tout simplement unique vous est aujourd'hui proposé à la vente.





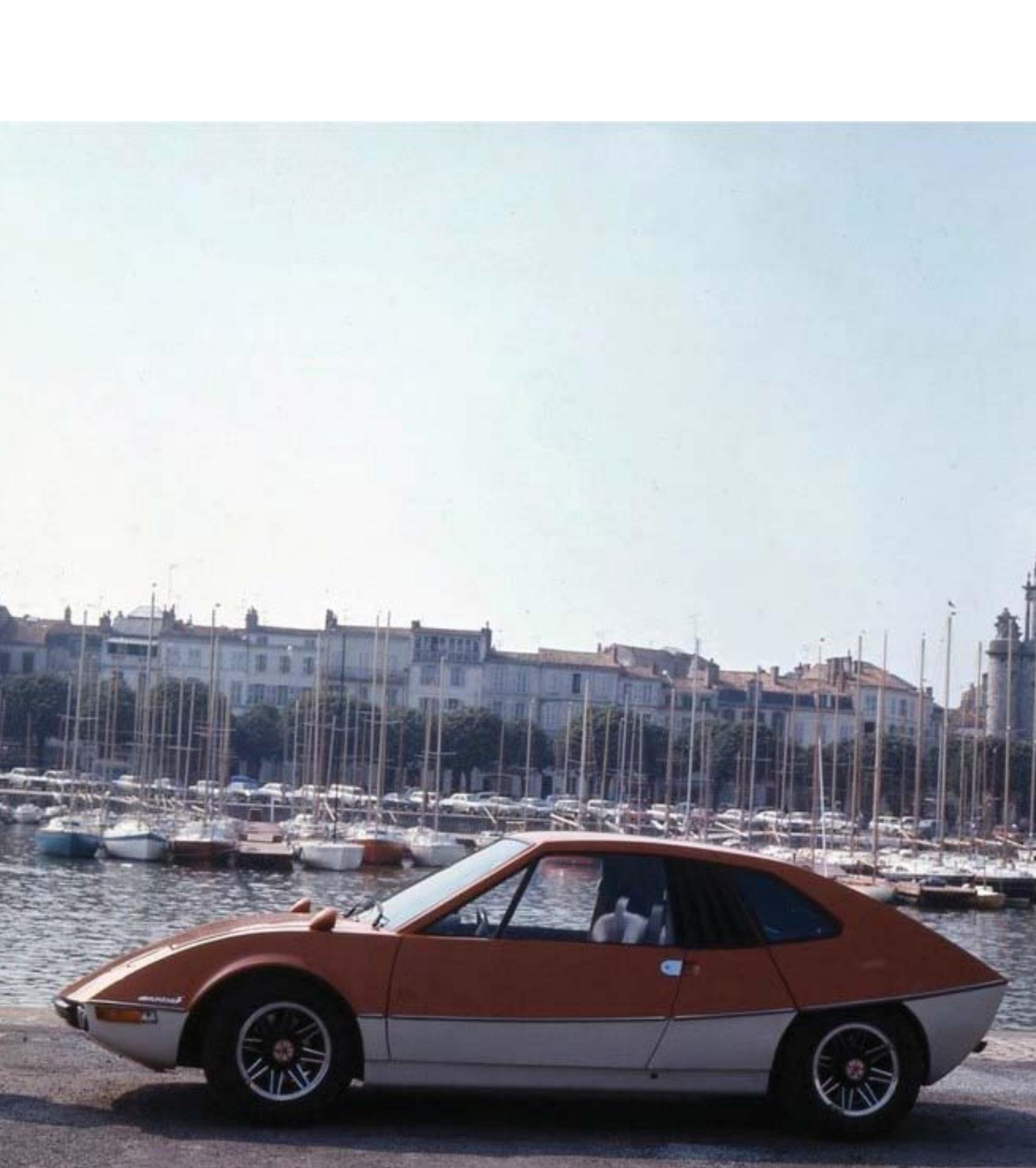


PHOTO ARCHIVES I



N° 159

2001

OPEL SPEEDSTER

Numéro de série W0L0EAR971N001954

43 000 km

Carte grise française

14 500 / 17 500 €

Si les années 1990 nous ont donné la monstrueuse Opel Omega Lotus, les années 2000, elles, nous ont livré la sympathique Opel Speedster ! Comme son imposante marraine, la Speedster est née de l'association des deux constructeurs. En effet, Opel emprunta directement le châssis de la Lotus Elise, sur lequel vinrent se poser une carrosserie ainsi qu'un moteur maison, toujours en position centrale arrière. Avec 147 chevaux atteints dès 5800 tours, l'Opel se voulait plus coupleuse et lisse que la Lotus dont le moteur Rover devait être cravaché. Avec un poids plume de 870 chevaux, les performances étaient au rendez-vous, pourtant, elle ne parvint pas, comme escompté, à redynamiser l'image de marque vieillissante d'Opel. Par conséquent, la production du petit roadster s'est limitée à 7 189 exemplaires, tous numérotés au tableau de bord.

C'est l'un de ces rares exemplaires que nous vous proposons aujourd'hui. Dans un très bel état de présentation, ce Speedster n'a roulé que 43 000 kilomètres. Sa peinture présente très bien et son intérieur tout d'aluminium vêtu est en très bel état. Il s'agit finalement du petit roadster idéal pour se promener à vive allure le week-end, tout en faisant un détour sur un circuit où elle se différenciera des nombreuses Lotus Elise peuplant les pistes !





N° 160

1974

VOLKSWAGEN COMBI T1

Numéro de série BH360690

Origine brésilienne

A immatriculer en collection

25 000 / 30 000 €



Le mot Combi est l'abréviation de l'allemand « Kombinationenwagen » que l'on peut traduire par « multi-usage ». Dans son pays d'origine il est surnommé « bouledogue », sa face faisant penser à la célèbre race canine anglaise. Sa conception à moteur arrière permet de maximiser l'espace habitable. Les autobus de transport collectif reprendront d'ailleurs cette architecture. Le combi T1 de première génération se caractérise par son pare-brise en deux parties (d'où le surnom de Split / divisé en anglais). Cet exemplaire est originaire du Brésil. Bien que le T1 était déjà remplacé en 1974, il restait en production en Amérique du Sud. En bon état de présentation, ce Combi mériterait pourtant quelques travaux pour retrouver le rang d'icône qu'il doit tenir dans le cœur des gens.





N° 161

1989

MERCEDES-BENZ

190E 2.5 16

Numéro de série WDB2010351F575621
Rénovée intégralement - Carte grise française
Modèle de plus en plus recherché

21 000 / 25 000 €

Suite au succès de la 190E 2.3 16 soupapes et confronté à de plus en plus de concurrence, Mercedes-Benz se devait de mettre à jour sa berline sportive ! En effet, BMW – dont la M3 apparue en 1986 ne cessait de proposer diverses évolutions notables – menait la vie dure au constructeur de Stuttgart, que ce soit sur les circuits du DTM qu'au niveau des ventes. C'est pourquoi Mercedes-Benz riposta en 1988 avec la 2.5 16 ! Sobre par son allure, elle n'évoluait pas d'un point de vue esthétique par rapport à la 2.3 et restait donc proche des 190 classiques.

Pourtant, sa robe distinguée cache une mécanique de feu et une technologie de pointe ! 195 chevaux, un 0 à 100 en 7.6 secondes et une tenue de route hors norme permise par sa suspension à correcteur d'assiette à sphères de pression. Pourtant, elle n'en oublie pas ses origines luxueuses, offrant ainsi un bon compromis entre sportivité et confort, tant au niveau des suspensions qu'au niveau de l'équipement : cuir, toit ouvrant, ronce de noyer, tout y est pour satisfaire les occupants. Au total, seulement 5743 exemplaires en furent produits, si bien qu'elle demeure l'une des versions les plus recherchées de cette berline à fort tempérament !

L'exemplaire présenté fut livré en 1989 et affiche près de 180 000 kilomètres au compteur. Intégralement rénovée, elle présente parfaitement. En effet, elle a reçu une peinture intégrale dans sa teinte d'origine (Schwarz Blau), tandis que l'intérieur a été rafraîchi par un spécialiste tout en conservant les matériaux d'origine à l'exception des tapis qui furent refaits à neuf. D'un point de vue mécanique, l'ensemble moteur boîte a été déposé, révisé dans sa totalité : culasse refaite et soupapes remplacées ; chaîne de distribution, embrayage, tringlerie de boîte, silencieux, freinage, biellettes, pneus, tout ou presque est neuf. Equipée de la boîte manuelle Getrag inversée, elle dispose du toit ouvrant électrique, de la suspension pneumatique intégrale (fonctionnelle), d'un autoradio Becker d'époque entièrement reconditionné, du verrouillage centralisé et des vitres avant électriques. Seule la climatisation reste à remonter pour en faire un modèle de perfection !









PLAN D'ACCÈS



**DISTANCE
DEPUIS STRASBOURG**

- Sarrebrück : 123 km
- Bâle : 136 km
- Nancy : 148 km
- Stuttgart : 150 km
- Luxembourg : 256 km

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat



SAMEDI 28 AVRIL 2018

MONTRES DE COLLECTION

Expositions les 27 & 28 avril à Fontainebleau

CATALOGUE EN LIGNE SUR WWW.OSENAT.COM

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

VENTE EN PREPARATION

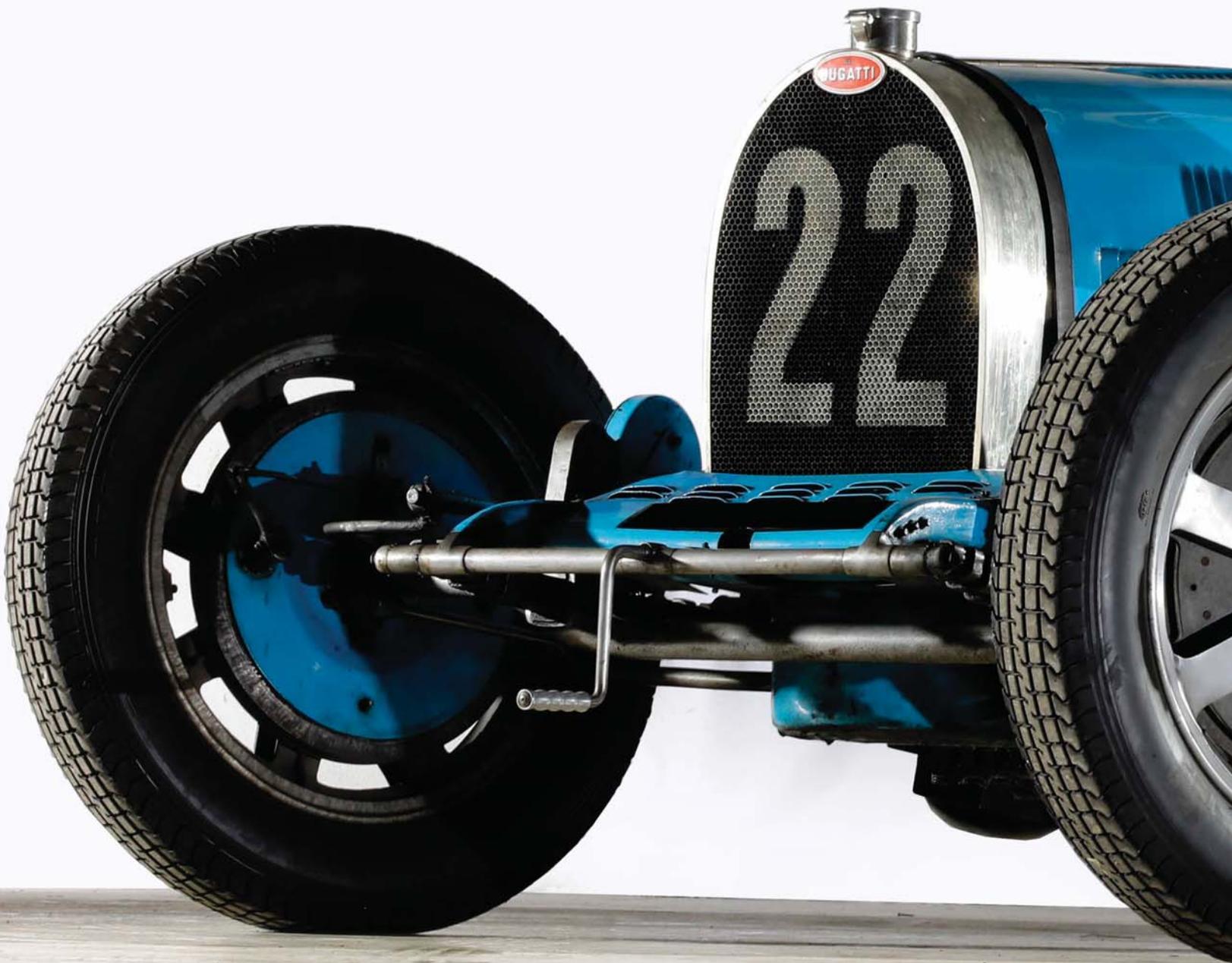


SAMEDI 16 JUIN 2018

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Grand Garage Napoléon
5 rue Royale 77300 Fontainebleau









Événement devenu incontournable, la Journée Nationale des Véhicules d'Époque lancée en 2017 par la FFVE, (Fédération Française des Véhicules d'Époque) a pour but de faire connaître notre passion au plus grand nombre.

La seconde édition aura lieu le **dimanche 29 Avril 2018**. Retenez bien la date et notez-le sur votre agenda.

Ce jour-là des milliers de manifestations à travers la France, montreront à tous, la richesse de notre Patrimoine roulant et feront partager la joie que nous avons à faire rouler ces véhicules d'un autre temps.

Autos, motos, camions, camionnettes, véhicules militaires, tracteurs agricoles, circuleront pour le plaisir de tous et grâce à ceux qui les entretiennent et les restaurent, qu'ils soient professionnels ou amateurs.

Souvenez-vous de la voiture de vos parents, de vos amis la première auto que vous avez conduite, possédée, retrouvez là l'espace d'une journée.

Que vous soyez un club, un professionnel, un musée ou un particulier, cette journée est faite pour vous.

La Journée Nationale des Véhicules d'Époque a lieu chaque année le dernier Dimanche d'Avril.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de OSENAT en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobilia : 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 personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel Osenat devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire. L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif. Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

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

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

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

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

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

- envoyés par télécopie au numéro suivant :

+ 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

Enchérir par téléphone

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

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrions exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 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 vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente.

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

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

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.

Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «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 soit la valeur) 300 €

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

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société OSENAT 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 payés 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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

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.

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

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

Export

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

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

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

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

Preemption right

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

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

Catalogue descriptions

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

Crédits Photos :

Osenat©Christian Martin



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

AUTOMOBILIA & AUTOMOBILES

Mardi 1^{er} Mai 2018
à 14h

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

Formulaire à retourner au
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 Synev 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)

No DE LOT / LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € / TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

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

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





MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE