

PARIS FONTAINEBLEAU
Osencat

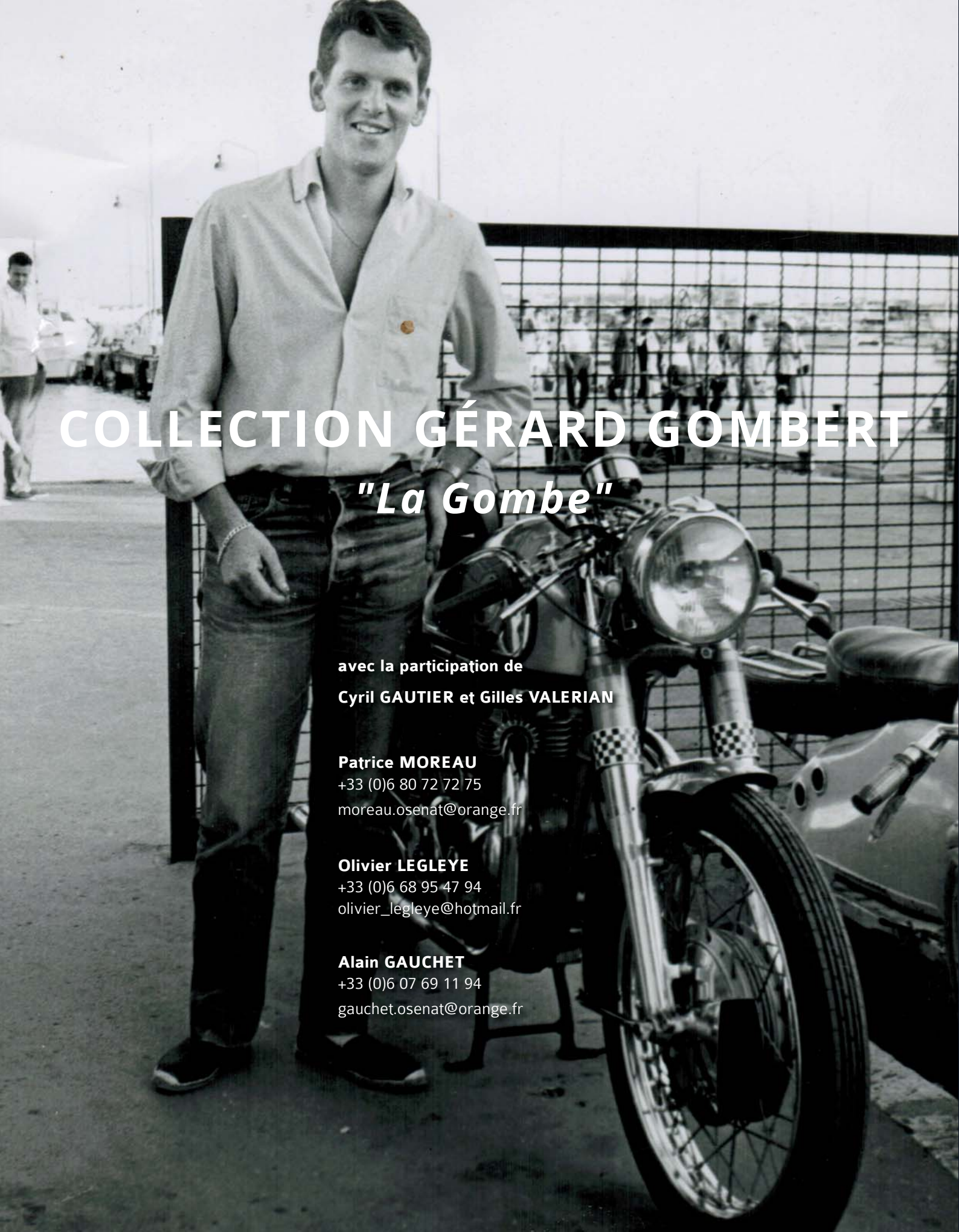
COLLECTION GÉRARD GOMBERT

"La Gombe"



JEUDI 10 NOVEMBRE 2016





COLLECTION GÉRARD GOMBERT

"La Gombe"

avec la participation de
Cyril GAUTIER et Gilles VALERIAN

Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Olivier LEGLEYE
+33 (0)6 68 95 47 94
olivier_legleye@hotmail.fr

Alain GAUCHET
+33 (0)6 07 69 11 94
gauchet.osenat@orange.fr

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Preneur

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

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

VENTE
Espace culturel de Fayence
2, rue du Terme
83 440 FAYENCE

Jeudi 10 Novembre
à 10h30 pour les lots 1 à 147
La suite à partir de 14h

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Villa « L'Hacienda »
2635 route de Draguignan RD562
83440 FAYENCE

Mardi 8 novembre de 10h à 18h
Mercredi 9 Novembre de 10h à 18h

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

Tous les lots doivent être retirés à la charge
de l'acquéreur, sur rendez-vous entre le
11 et le 14 novembre, Ils seront ensuite
déposés à la charge de l'acquéreur (frais
de gardiennage et frais d'enlèvement)
dans un espace privé

Participez à cette vente avec :

DrouotLIVE^{com}

Enregistrez vous sur www.osenat.com



C'est l'histoire d'un mec, aurait dit son ami Coluche.

Moi je dirais d'un homme libre.

C'est aussi l'histoire d'une époque, et une histoire d'émotion, celle qui vous saisit quand on pénètre dans «l'Hacienda».

Sur la vie et la passion de Gérard Gombert tout a été dit, par ceux qui l'ont bien connu, Gilles Valérian et Benoît Boulanger que je remercie.

Mais sur son oeuvre le regard est plus incertain.

Etait-il le facteur Cheval de l'automobile de collection, un psychopathe pris du délire de l'accumulation ou un artiste contemporain dont l'installation serait digne de figurer à la FIAC.

Comment cet homme qui aimait tant la vie a-t-il pu laisser pourrir les objets de son désir ?

Il devait penser avec raison que les ravages du temps n'ont pas les mêmes effets sur les hommes que sur les automobiles et que si sa résurrection à lui était compromise, celle de ses chères autos ne l'était pas du tout.

Il s'était ainsi laissé pénétrer peu à peu par cette ambiance mélancolique, née de l'envahissement irrémédiable des tôles par la nature, du mariage des ronces et de la mécanique et de l'atmosphère poétique et mystérieuse qui s'en dégage.

Sans doute aussi Françoise Sagan aurait-elle pensé «Bonjour Tristesse» en découvrant son AC Bristol dans cet état; mais au fond, n'est-elle aussi belle comme ça, en tout cas elle n'en est que plus désirable.

Du reste, jamais je n'oublierai quand mon ami Peter Comme grand collectionneur et spécialiste de la marque m'a appelé pour me dire "*Jean Pierre, tu sais à qui à appartenu cette voiture ? Françoise Sagan !*" Quelle émotion.

Objets inanimés avez-vous donc une âme ?

Venez donc à Fayence, vous ne vous poserez plus la question.

Maintenant tous ces objets, autos, motos qui ont fait le bonheur de Gérard Gombert vont donc être dispersés sous le marteau du commissaire priseur pour être, comme le demandait Edmond de Goncourt dans son testament, redistribués à des héritiers de ses goûts.

Amis collectionneurs, restaurateurs, vous l'avez compris, c'est à vous de jouer.

Jean-Pierre Osenat

Gérard GOMBERT dit « La gomme »



Gérard Gombert est né le 16 mai 1939 à Paris. Ses parents vont s'installer après guerre sur la côte d'Azur pour vendre des pains de glace.

Le père faisait déjà des courses de moto...le fils unique, Gérard, va lui aussi tomber dans la marmite de la compétition moto : en 1956 il fera à 17 ans la course de côte de Fayence. Il créera ensuite un garage d'abord à Juan les pins puis à Antibes de 1966 à 1970, se spécialisant rapidement dans les voitures en polyester comme les Alpine ou les Lotus. Il manifestera une grande dextérité dans le travail de cette matière nouvelle et légère, faisant ses propres moules.

Acquérant une certaine réputation dans la région de nombreux pilotes locaux se rendent dans son garage. Selon

lui, l'usine Alpine lors de reconnaissances de compétitions comme le Monte Carlo, pouvait y venir pour effectuer des réparations.

Aimant la fête et ayant un bagout typiquement parisien, il s'attire l'amitié des stars du show biz de l'époque qui descendent l'été sur la côte d'Azur. Il leur fournit ainsi des voitures de sport et fréquentera Hallyday, Christophe, Nicoletta, Dick Rivers etc... Les plus belles voitures du moment passeront par le Garage Gombert : Ac Cobra, Porsche 904, Alpine A110, Lotus Elan, Lamborghini Miura, Ford Mustang etc...

Au milieu des années 60 il fera plusieurs épreuves sur circuit en moto et croisera André Kaci, Rougerie, Tchernine. En 1968 il aura un grave accident en course qui le conduira à l'hôpital pendant plusieurs mois.

Vers 1970 « La Gomme » s'installe à l'intérieur des terres dans le Haut Var à Fayence, faisant l'acquisition d'un terrain assez vaste pour construire plusieurs garages pour les entretiens ou les réparations de ses nombreux clients : le domaine s'appellera l'Hacienda. Il y ramène nombre de voitures accidentées ou de pièces déjà stockées sur la côte. Il conservera aussi sa Norton Manx, qui lui aurait été offerte par l'empereur Bao Daï, placée au dessus de son lit dans une alcôve.

Au début des années 80 son domaine commence déjà à sérieusement ressembler à une casse de véhicules sportifs, sans compter les dizaines de motos, les moteurs, les châssis... comme garagiste il récupérait nombre de voitures accidentées notamment en course. Toutes ces automobiles qui auraient été détruites dans d'autres lieux, sont conservées alignées dehors, quelques unes ayant la chance d'être à l'abri, comme l'Alpine A210 des 24 H du Mans 1968, son A108, une AC Bristol avec une carrosserie de Cobra, la Citroën C4 restaurée de son père et la Lamborghini Miura de Christophe !

C'est aux alentours de 1986 que, jeune propriétaire d'une berlinette, je l'ai connu. Il avait encore son père mais déjà, les hangars étaient pleins et inaccessibles. Il avait arrêté son activité de garagiste et procédait à quelques négociations de temps à autre... le plus clair de son temps, il faisait la fête avec ses copains, avait



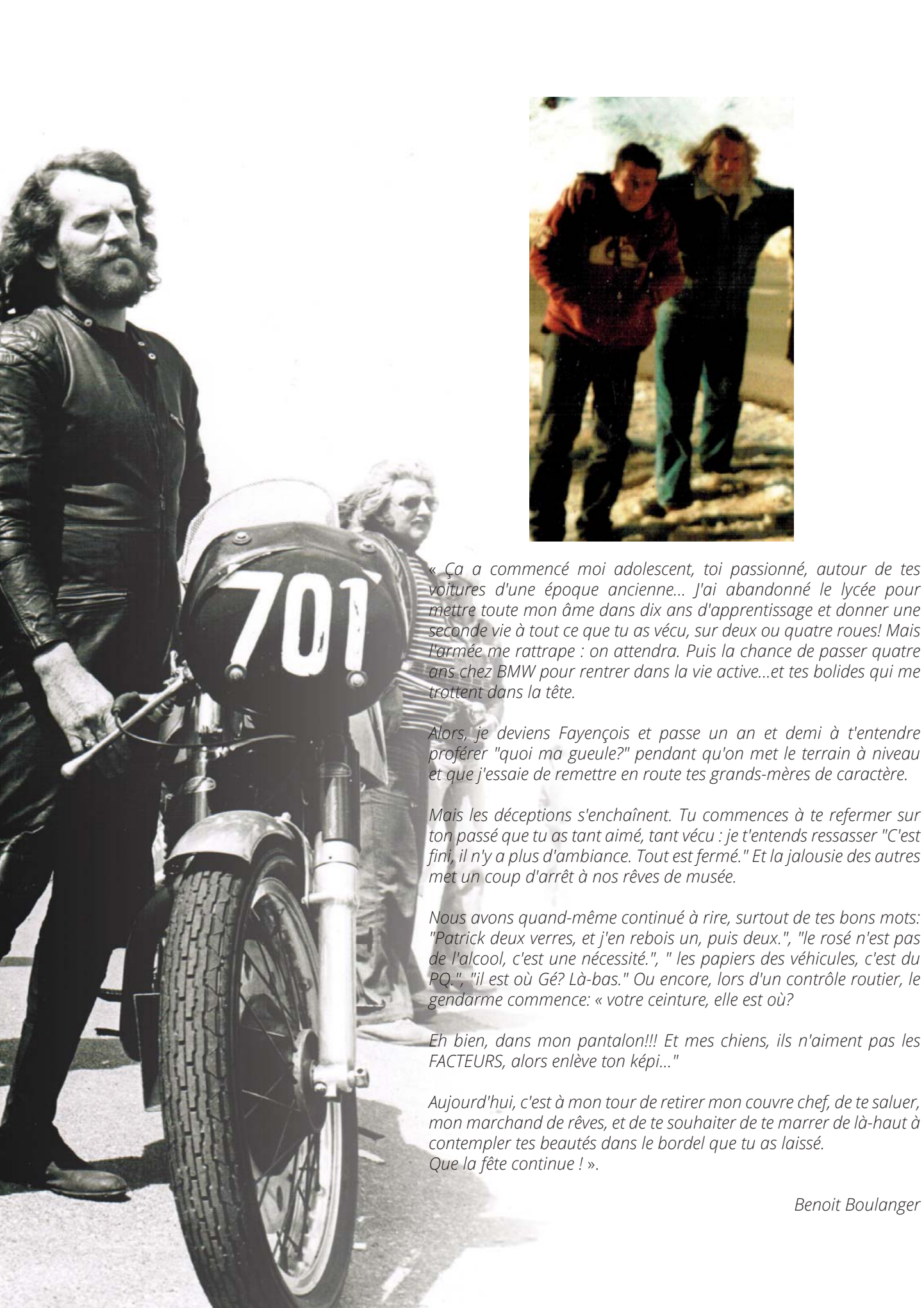
déjà un goût très prononcé pour le rosé de Provence mais avait gardé de ses origines parisiennes une gouaille de titi. Il se faisait un plaisir de raconter les histoires – parfois un peu romancées- de ses aventures motos et autos. Je me souviens ainsi d'une grande « Soupe au Pistou » que j'avais apportée pour un festin d'amis qui avait eu lieu devant sa maison. Coluche étant passé chez lui peu de temps avant sa mort, Gérard Gombert était ensuite allé chercher sa moto accidentée pour la déposer chez un proche de l'artiste. Il était clair qu'il était devenu un original, déjà décalé avec l'évolution de la société mais sympathique, avec une connaissance impressionnante du milieu de la course du sud est, auto et moto et un carnet d'adresse époustouflant. Il connaissait ainsi très bien Paul Ricard et se retrouvait souvent sur son bateau, entrant comme il le voulait au Circuit du Castellet.

La clef de bonnes relations avec lui était de ne rien vouloir lui acheter : il lui arrivait rarement de se séparer d'une voiture ou d'une moto. Dans les années 90 la réputation du lieu commençait à se répandre et lui permettait d'avoir une forte fréquentation venant de toute l'Europe... qui satisfaisait un certain goût du spectacle et de la mise en scène de sa part ! A la mort de son père vers la fin des années 90 il a cessé toute activité ni aucun entretien et les lieux ont sérieusement souffert des outrages du temps. Pressentant l'issue sinistre, j'avais alors noté les numéros de châssis et les immatriculations de ses Alpine. Après les agressions et les vols dont il avait été victime ces dernières années, se laissant tenter par l'anachorétisme il ne voyait presque plus personne, et laissait s'accumuler n'importe quel objet, sa maison devenant quasiment inaccessible. Malheureusement touché par le syndrome de Diogène, l'intervention de la Puissance Publique a abouti à son hospitalisation en psychiatrie et son décès au terme de quelques jours en avril 2016.

Après sa mort des individus conjuguant l'ignominie et la veulerie, ont pillé son domaine qui n'avait aucune protection : sa Norton Manx, des mécaniques de Miura, de nombreuses pièces d'Alpine et certaines de l'AC Bristol ont été dérobés. Néanmoins, le moteur et la boîte de l'Alpine du Mans ont pu être en partie sauvés par notre action aidé d'un ami de Gérard, le déposant dans le véhicule de l'huissier venu sur place!

Ces pillards ont ainsi donné raison à Chateaubriand, lorsqu'il écrivait dans ses Mémoires d'Outre-tombe : « il est des temps où l'on doit dispenser le mépris avec économie, à cause du grand nombre de nécessiteux ».

Gilles Vallerian



« Ça a commencé moi adolescent, toi passionné, autour de tes voitures d'une époque ancienne... J'ai abandonné le lycée pour mettre toute mon âme dans dix ans d'apprentissage et donner une seconde vie à tout ce que tu as vécu, sur deux ou quatre roues! Mais l'armée me rattrape : on attendra. Puis la chance de passer quatre ans chez BMW pour rentrer dans la vie active...et tes bolides qui me trottent dans la tête.

Alors, je deviens Fayençois et passe un an et demi à t'entendre préférer "quoi ma gueule?" pendant qu'on met le terrain à niveau et que j'essaie de remettre en route tes grands-mères de caractère.

Mais les déceptions s'enchaînent. Tu commences à te refermer sur ton passé que tu as tant aimé, tant vécu : je t'entends ressasser "C'est fini, il n'y a plus d'ambiance. Tout est fermé." Et la jalousie des autres met un coup d'arrêt à nos rêves de musée.

Nous avons quand-même continué à rire, surtout de tes bons mots: "Patrick deux verres, et j'en rebois un, puis deux.", "le rosé n'est pas de l'alcool, c'est une nécessité.", " les papiers des véhicules, c'est du PQ.", "il est où Gé? Là-bas." Ou encore, lors d'un contrôle routier, le gendarme commence: « votre ceinture, elle est où?

Eh bien, dans mon pantalon!!! Et mes chiens, ils n'aiment pas les FACTEURS, alors enlève ton képi..."

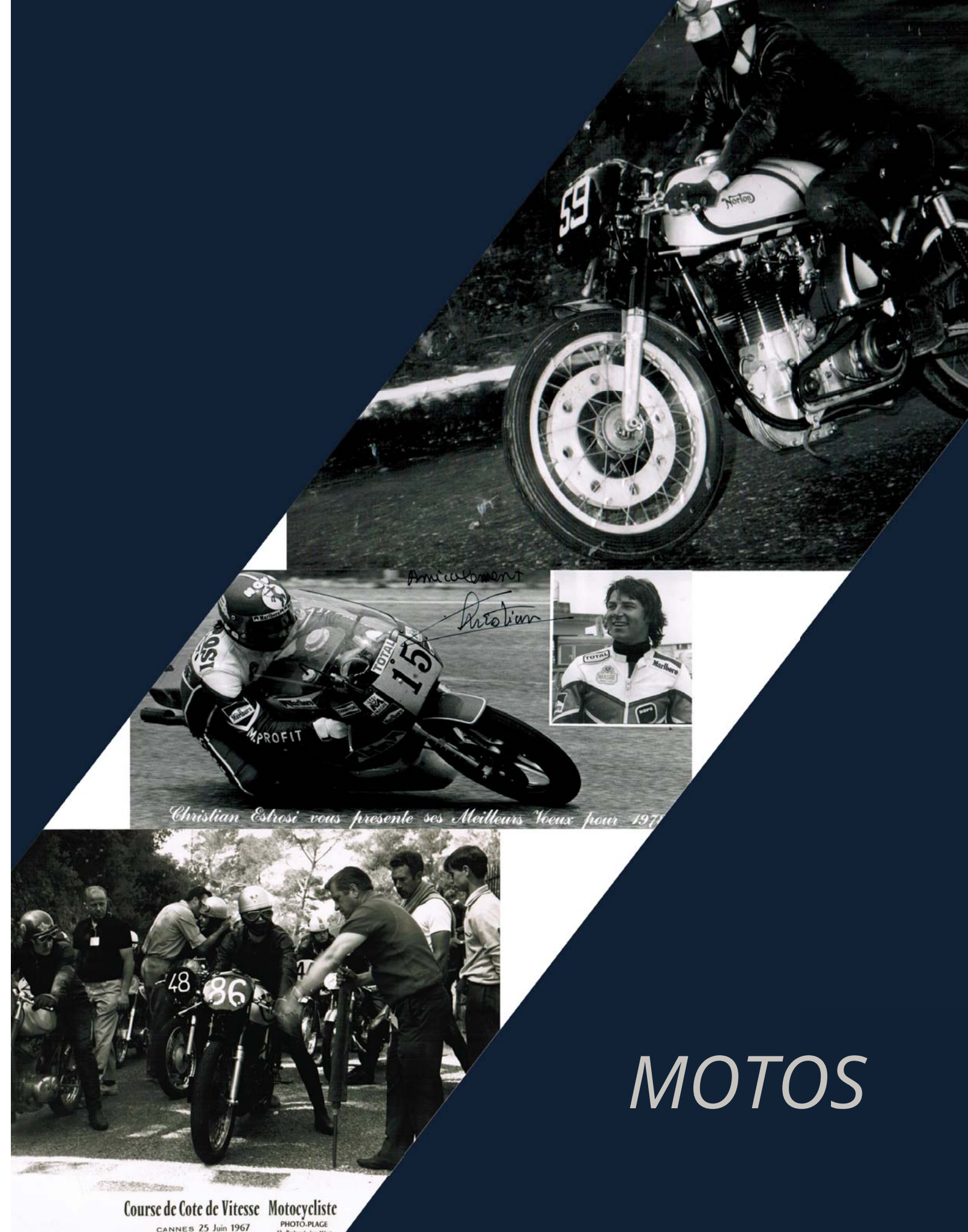
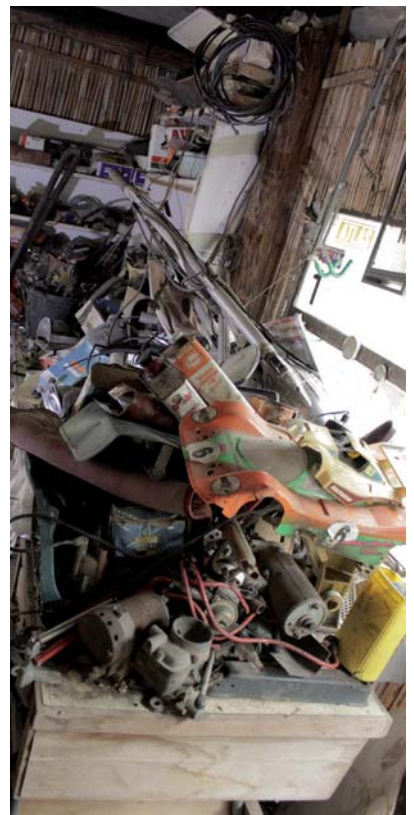
Aujourd'hui, c'est à mon tour de retirer mon couvre chef, de te saluer, mon marchand de rêves, et de te souhaiter de te marrer de là-haut à contempler tes beautés dans le bordel que tu as laissé. Que la fête continue ! ».

Benoît Boulanger





AUTOMOBILIA

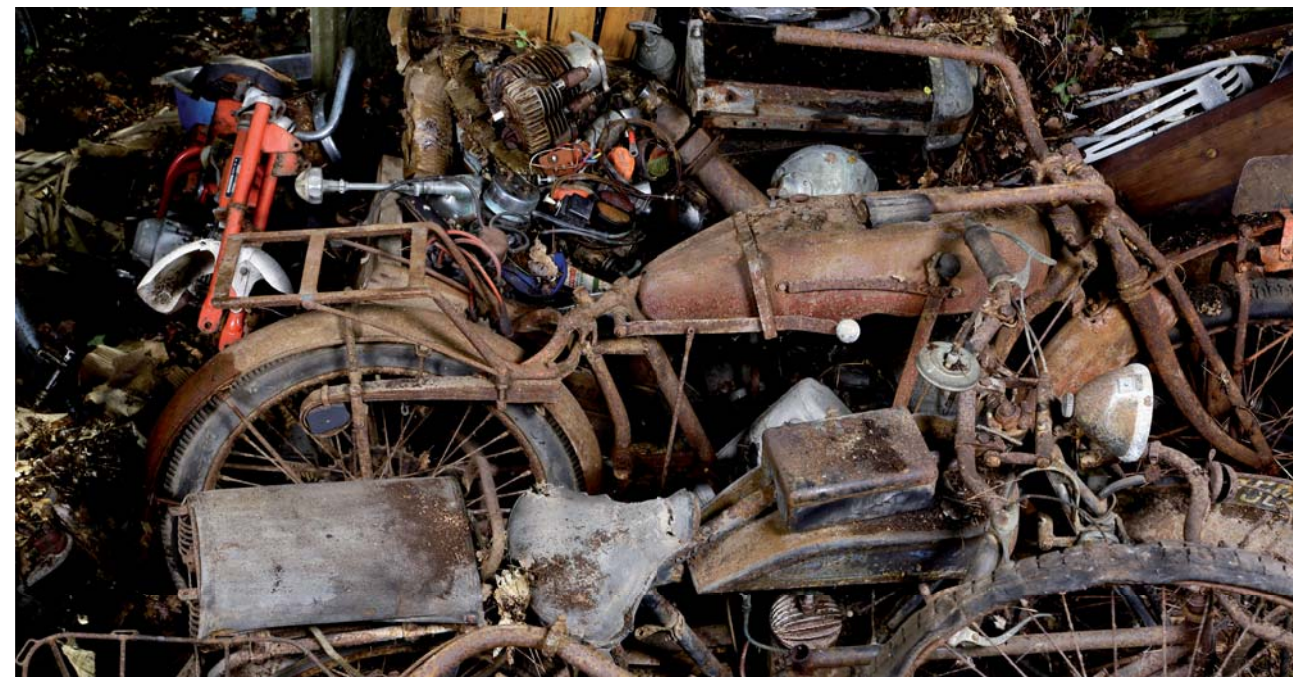




Avec entre autres :

- 1 Norton 750 café racer ;
- 1 Norton 750 café racer démontée ;
- La Honda 750 Four (ex Lagombe, Bol d'Or en 1970 n° série : CB750ET005575) ;
- 1 BMW K100 + lot de pièces BMW R100 ;
- 1 Honda 750 Coursifiée CB750E N° 2420348 ;
- 1 Honda 750 Four de course Moteur SP860CC ;
- 1 125 Cross Husqvarna ;
- 1 125 cross Beta ;
- 1 lot de moteurs moto divers dont
 - 1 125 MV Agusta ;
 - 1 Peugeot Type 507 n°7162 démontée ;
 - 1 lot de pièces moto de course ;
 - 1 lot de pièces BSA ;
 - Plusieurs Moteurs Triumph Bonneville ;
- 1 Honda Monckey à restaurer ;
- 1 châssis de side car Triumph avant-guerre ;
- 1 Indian Power Plus de 1917 avec son side-car sans la caisse ;
- 1 partie cycle d'Indian Power Plus ;
- 1 Harley Davidson 750 WLA + pièces et 2 boîtes de vitesse ;
- 1 Gnome et Rhône 500 junior ;
- 1 500 Dresch latérale ;
- 1 moteur Peugeot bi-cylindre en V avant 1910 ;
- 5 moteurs de Honda 1000 CBR avec échappement ;.....

TOUTES LES MOTOS SONT
DÉTAILLÉES SUR
NOTRE SITE INTERNET





AUTOMOBILES

À 14H



N° 300

1970 LAMBORGHINI MIURA P400 S

Moteur n° 30552

Châssis n° 4710

Numéro de coque Bertone :659

Sortie de chez Lamborghini le 27/10/70 vendue neuve en France chez "Voiture Paris Monceau".

Elle vient d'avoir 46 ans !

Immatriculée le 10/06/1971

Mise à prix : 20 000 €

La Miura est souvent considérée comme la première supercar de l'histoire.

Outre son architecture novatrice, elle se distingue également par les performances qu'on lui prête. Le moteur – un moteur V12 de 3,9 litres de cylindrée – développe 350 chevaux, une puissance très importante pour l'époque ; la Formule 1 championne du monde en titre est alors une Lotus de 205 ch. Quant à la Porsche 911, elle s'en tient à cette époque à 130 ch. De fait, la vitesse maximale de 280 km/h et les accélérations devancent nettement la concurrence.

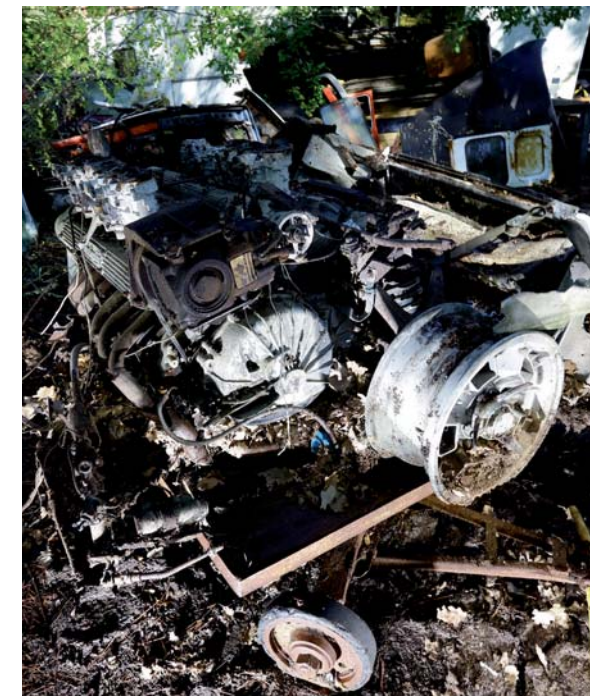
La partie arrière que nous présentons est une S série 2 elle fut la 559ème

produite. Il n'y a eu que 140 exemplaires de cette série. Elle fut produite en couleur "rosso" avec intérieur cuir "senape", elle avait l'option rare air conditionné. Cette base peut servir de base pour une reconstruction complète.

The Miura is often regarded as the first supercar in history.

In addition to its innovative architecture, it is also distinguished by the performance attributed to her. The engine - a V12 3.9-liter - develops 350 horsepower, a major power of the time; Formula 1 world champion title is then a Lotus 205 hp. As for the Porsche 911, it sticks this time to 130 hp. In fact, the maximum speed of 280 km / h and acceleration significantly ahead of the competition.

The rear part we present is an S series 2 it was the 559th produced. There were only 140 copies of this series. It was produced in color "rosso" with leather interior "senape" she had a rare optional air conditioning. This database can be the basis for a complete reconstruction.





N° 301

1957 ALPINE A 106
Marque ALPINE
Type A106
Numéro de série 251
Puissance fiscale 4cv
Mise en circulation le 1/1/1957
Absence de la plaque d'identification
Immatriculation 7916 QS 83
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 1 000 €

L'alpine A106 est la première voiture produite par Jean Rédélé. En fait, elle provenait d'un prototype en métal fabriqué par Chappe et Gessalin de Brie Comte Robert, qui a permis à ces précurseurs du polyester de faire des moules (ce sont eux qui créeront la marque CG). Le projet a ensuite été acheté par Charles Escoffier, beau père de Jean Rédélé et propriétaire de la concession Renault de la Rue Forest à Paris d'où allait partir l'aventure Alpine.

L'A106 a consisté à installer une carrosserie en polyester sur un châssis de Renault 4cv modifié, avec l'ensemble de la mécanique de 4CV. Les modèles compétitions recevaient un moteur Mignotet et une boîte Claude à Crabot et à 5 vitesses, dont

la licence avait été rachetée par Jean Rédélé.

Environ 400 modèles A106 ont été fabriqués de 1955 à 1959. L'alpine de la collection Gombert porte le numéro 251 et a été fabriquée en 1957. Cette voiture est revenue d'Algérie en 1962 puis est restée dans le Sud de la France. Elle a été modifiée pour le montage d'une mécanique de R8. Elle n'a aucune mécanique, le tableau de bord n'est pas d'origine. Il s'agit d'une automobile qui demande nécessairement une reconstruction avec un nouveau châssis venant d'une 4cv et une caisse neuve, chantier qui permettra à cette charmante petite sportive française de renaître.

The Alpine A106 is the first car produced by Jean Rédélé. In fact, it came from a metal prototype manufactured by Chappe et Gessalin of Brie Comte Robert, who allowed these polyester precursors to make molds (they create the CG brand). The project was then purchased by Charles Escoffier, stepfather of Jean Rédélé and owner of the Renault dealership in Forest Street in Paris which went from the Alpine adventure.

The A106 project was to install a polyester bodywork on a modified Renault 4cv chassis, with all of the mechanics of 4CV. Competition models were receiving Mignotet engine and a Claude Crabot gearbox and 5-speed, whose license was bought by Jean Rédélé.

400 models of A106 were manufactured from 1955 to 1959. The Alpine of the Gombert collection bears the number 251 and was manufactured in 1957. This car is returned to Algeria in 1962 and stayed in the South of France. It has been modified for mounting a R8 mechanical. It has no mechanical, the dashboard is not original. This is a car that necessarily requires a reconstruction with a new chassis from a 4cv and a new body, which will site this charming of this little French sports car reborn.





N° 302

1965 ALPINE A 110 CABRIOLET
Marque ALPINE
Type A110 1100
Numéro de série 3268
Numéro de carrosserie 552
Puissance fiscale 6cv
Mise en circulation le 1/1/1965
Plaques d'identification présentes
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 6 000 €

La berlinette a ceci de très particulier que sa conception est à l'inverse de ce qui est normalement constaté dans les autres marques : ici, le cabriolet n'a pas été issu du coupé mais c'est le coupé qui représente l'évolution du cabriolet !

En effet, Jean Rédélé n'était pas très satisfait de la ligne de la première Alpine, l'A106 qui avait été dessinée par Jean Gessalin Il demande au carrossier italien Michelotti de lui proposer la ligne d'un cabriolet. En 1957, ce cabriolet est présenté au Salon de Paris après que Jean Rédélé lui-même l'ait modifié. C'est ce cabriolet qui, après changement

de la face avant et adoption d'un toit donnera sa ligne à l'A108 qui gardait la même poupe que le cabriolet. Enfin, celle-ci changera avec l'arrivée de l'A110 et du moteur R8. Seuls les flancs et les portes ne changeront jamais de ligne : elles seront identiques du premier cabriolet de 1957 à la dernière 1600SX de 1977 ! Le premier cabriolet, de type A106 était monté sur la plate forme de 4cv, puis il est passé en A108 avec le moteur Dauphine. Il allait adopter en 1960 le châssis poutre et les phares englobés sous bulle plexi. Enfin, en 1962 le cabriolet toujours en production (confidentielle) adoptait enfin le moteur R8 : il devenait A110, le changement consistait par rapport à l'A108 à l'adoption de feux arrières chromés de R4 et à un capot arrière différent dû au positionnement du radiateur d'eau derrière le moteur et non devant.

Les amateurs préférant le coupé berlinette, plus sportif, au cabriolet, il n'y eu qu'une trentaine de ces modèles A110 en France entre 1962 et 1968 (d'autres furent fabriqués au Mexique). Il n'en existe désormais que 20 dans

le monde de ceux produits à Dieppe, dont les deux modèles présentés dans la collection Gombert. Le cabriolet « jaune » numéro de série #3268 est de 1965, motorisation 1100 type R8. Il est complet à part sa capote et le pare brise. Des extensions d'ailes ont été montées.



Berlinetta has a very particular thing that the design is contrary to what is normally found in other brands, here the convertible was not coming from the coupe but the coupe represents the evolution of cabriolet!

Indeed, Jean Rédélé was not very satisfied with the first line of the Alpine, the A106, which had been designed by Jean Gessalin. He asked the Italian coachbuilder Michelotti to offer him a convertible line. In 1957, this convertible is presented at the Paris Motor Show after John Rédélé himself has changed it. It is this cabriolet, which after changing the front and adoption of its roof line gave the A108 that kept the same as the stern convertible. Finally, it will change with the arrival of the A110 and the R8 engine. Only the sides and doors will never change line: they will be the same of the first convertible from 1957 to last 1600SX 1977!

The first convertible type A106 was mounted on the 4cv platform, then moved in with the A108 Dauphine engine. He would adopt in 1960 the beam chassis and headlights under Plexiglas bubble. Finally, in 1962 the convertible still in production (confidential) finally adopted the R8 engine: it became A110, the change was in relation to the A108 to the adoption of chrome taillights of R4 and a different back cover due to the positioning of the water radiator behind the engine and not in front. Lovers preferring Berlinetta coupe, sportier than the convertible, there were about thirty of these models A110 in France between 1962 and 1968 (others were manufactured in Mexico).

It exists now only 20 in the world of those products in Dieppe, including the two models in the collection Gombert.

The convertible 'yellow' serial number is # 3268 1965 1100 engine types R8. It is complete except his hood and the windshield. Fender extensions were mounted.





N° 303

1962 ALPINE A 108
Marque ALPINE
Type A108
Numéro de série 1506
Puissance fiscale 5cv
Mise en circulation le 1/1/1962
Absence de plaque d'identification
Immatriculation 6818 RU 83
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 15 000 €

L'alpine A108 a suivi l'A106 dans la production Alpine, et c'est la première carrosserie de type Berlinette qui allait donner plus tard la célèbre berlinette A110, véritable icône des rallyes des années 60 et 70. Dotée du châssis poutre qui allait être la marque de fabrique des voitures de Dieppe, l'A108 était dotée du moteur de la dauphine ainsi que de ses trains roulants. La ligne de la berlinette A110 était quasiment fixée, à l'exception de la partie arrière qui ressemblait encore à celle de la Renault Floride, avec une large grille. L'adoption du moteur de la R8 devait amener à un rallongement de la poupe qui allait donner son aspect quasiment définitif à la berlinette Alpine. L'alpine A108 proposée à la vente



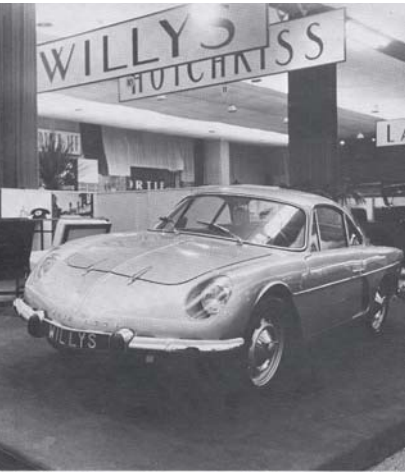
porte le numéro de série 1506, fabriquée en 1962. Une histoire courrait sur cette voiture, rapportée par Gérard Gombert lui-même : il s'agissait de l'A108 exposée au Salon de l'auto1962, sous l'appellation INTERLAGOS. En effet, l'alpine A108 a été produite en France, mais aussi en Espagne et au Brésil, où les autos s'appelaient Interlagos, fabriquées par Willys. La marque a effectivement exposé un modèle à Paris en 1962. Il est fort possible que pour éviter le transport aller retour d'une vraie Interlagos, la marque brésilienne qui avait acquis la licence auprès de Jean

Rédélé, ait obtenu le prêt d'une A108 dieppoise, modifiée simplement avec les lettres INTERLAGOS sur le nez. S'agit-il de #1506 ? Impossible de le savoir, « La Gombe » ayant tendance à enjoliver ses histoires. Mais cela est tout à fait plausible ! #1506 a eu la chance d'être préservée en restant à l'abri. Elle était aussi la voiture personnelle de Gérard Gombert, ainsi la carte grise est à son nom ce qui est exceptionnel pour cet homme rétif aux contraintes administratives ! Il l'a équipé d'un moteur 1300 Gordini de R8, de jantes en 13 pouces et

d'ails élargies, que l'on pouvait voir sur les A110 d'usine de fin 1966 à 1967, ainsi que d'un becquet arrière.

The Alpine A108 followed the A106 in the Alpine production, this is the first Berlinetta body type that would later give the A110 berlinetta famous, real rallies icon of the 60s and 70s. With the beam chassis that would be the hallmark of Car Dieppe factory, the A108 was equipped with the Dauphine engine and its running gear. The line of the berlinette A110 was almost fixed, with the exception of the rear portion still resembled of the Renault Florida, with a large grid. The adoption of the R8 engine was to lead to a lengthening of the stern that would give its final appearance in almost Alpine Berlinetta. The Alpine A108 offered for sale carries the serial number 1506, manufactured in 1962. A story ran on this car, reported by Gerard Gombert himself: it was the A108 exposed to the 1962 motor Show, under the name INTERLAGOS. Indeed, Alpine A108 was produced in France

but also in Spain and Brazil, and the cars were called Interlagos, manufactured by Willys. The brand has indeed exposed a model in Paris in 1962. It is quite possible to avoid transportation to a real Interlagos, the Brazilian brand that acquired the license from Jean Rédélé, has obtained a loan from a A108 Dieppe, just modified with INTERLAGOS letters on the nose. Is it # 1506? Impossible to know it, "La Gombe" tend to embellish his stories. But it is entirely plausible! # 1506 has been fortunate to be preserved by staying away. She was also the personal car of Gerard Gombert and the gray card has his name which is exceptional for this man restive administrative constraints! It was equipped with a 1300 Gordini R8 engine, wheels in 13 inch and flared fenders, which could see the end of A110 factory from 1966 to 1967, as well as a rear spoiler .





N° 304

ALPINE A 210 PROTOTYPE châssis
1725
3 participations aux 24 Heures du
Mans
Marque ALPINE
Type A210
Numéro de série 1725
Puissance fiscale 8cv
Mise en circulation le 1/1/1963
Plaque d'identification présente
Immatriculation 3683 XB 95
A immatriculer en collection.

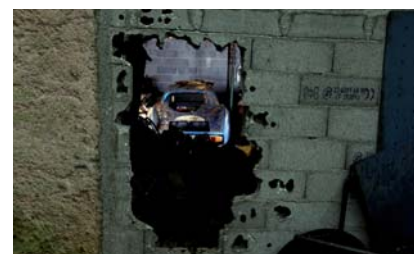
Mise à prix : 80 000 €

En 1965 apparait chez Alpine la M65 qui prend la suite des M63 et M64, véhicules prototypes fabriqués spécialement pour les 24 heures du Mans, bien qu'ils aient aussi été engagés à Montlhéry, Sebring, Nurburgring etc... Elle est issue des travaux aérodynamiques de Marcel Hubert, récemment disparu, et sera la plus fabriquée de tous les prototypes alpine : 9 exemplaires et permettra à la marque de remporter 4 victoires aux indices de performance ou

énergétiques.

Seulement 8 exemplaires existent encore, l'Alpine A210 numéro de série 1725 est la seule qui n'est pas en état de rouler et qui est une vraie « sortie de grange », ce qui est exceptionnel pour une voiture de cette catégorie. Produite en 1967, elle aura participé 3 fois aux 24 heures du Mans : en 1967, avec l'équipage Rosinski/Grandsire et un moteur 1296cc elle sera 9ème. En 1968, avec l'équipage de rallymens Andruet et Nicolas et un petit moteur 1000cc elle sera 14ème mais remportera l'indice de performance. Enfin, en 1969, avec l'équipage Le Guellec/Tramont elle abandonnera à la 2ème heure sur rupture de joint de culasse. Elle avait alors un moteur 1470cc, le plus puissant des moteurs double arbre Gordini.

L'Alpine A210 châssis 1725 a été récupérée par Gérard Gombert au début des années 70 dans des circonstances dont il y a plusieurs versions... Toujours équipée d'un moteur 1500, il va s'en servir sur route ouverte pour aller au circuit



Autre fait exceptionnel, la couronne de lauriers est encore présente sur le toit de la voiture. Eligible aux compétitions historiques les plus prestigieuses, elle représente une très rare occasion d'acquérir une authentique automobile ayant gagné aux 24 Heures du Mans.

24 HEURES INTERNATIONALES DU MANS

Challenge mondial de Vitesse et d'Endurance

DEMANDE DE PARTICIPATION (1)

•

Conformément aux articles 1 à 6, et 10 à 11, la demande de participation se déclenche engagements
qu'une décision des organisateurs, décision qui sera notifiée aux concurrents au plus tard le 15 mars 1968.

•

Je soussigné SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES ALPINE

adresse (complet) 10, Av. d'Asnières, 76-00000 Téléphone 84-24-62

déclare participer à :

24 Heures du Mans 1968

(XXXXX) Grand Prix d'Endurance et de Vitesse

(1) SPORT-PROTOTYPE : conforme aux dispositions du groupe 6 de l'Annexe J du
Code Sport International

avec le véhicule :

(2) SPORT-PROTOTYPE : conforme aux dispositions du groupe 6 de l'Annexe J du
Code Sport International

(3) SPORT-PROTOTYPE : conforme aux dispositions du groupe 6 de l'Annexe J du
Code Sport International

et dont (1) démontre les caractéristiques (2) (3) :

a) Marque ALPINE Type du véhicule A 210

Puissance fiscale 6 CV Année de création 1967

b) Appellation du véhicule A 210

c) Nombre de cylindres du moteur 4

d) Marque du moteur GENIUX (1) Avocat au Barreau - Central-Automobile

e) Cylindrée avec mention de l'année et de la course 2005 cm³ - 76 X 55,4

f) Disponibilité de numérotation

g) Liste des conducteurs envisagée

(1) Établir un bulletin par voiture.

(2) Rayer la mention inutile.

(3) Il ne sera tenu compte que des demandes de participation spécifiant le marque le type et le cylindrée
de la voiture.

(4) Joindre à la demande pour les voitures de Sport à 50 exemplaires (groupe 4) et
de Grand Tourisme (groupe 5), en instance d'homologation une fiche signalétique conforme
à la demande d'homologation.

Pour les voitures de Sport-Prototype (groupe 6) un certificat de F.A.C. National conforme que le

[illegible]

24 HEURES DU MANS 1968
ALPINE RENAULT

24
1968
16 h 30

CARNET DE PESAGE

Date de Convocation : 24

Heure d'arrivée : h.

Date de Convocation : 16 h 30

Retard : h.

Le carnet est remis au titulaire de l'engagement à son arrivée aux opérations de vérification et de pesage. Il est en son possessoire. Ce carnet doit valoir la voiture dans tous les postes de contrôle et de vérification et être consulté par les Contrôleurs.

Les opérations techniques ne concernent d'autre titre inscrit au Poste de contrôle N° XII et ne peuvent être exécutées par le concurrent.

This book will be in the hands after the person responsible for the entry of the car and it will be delivered to him at the end of his participation. The above mentioned person is responsible for its safe keeping. This book is to follow the car through each one of the various control offices and it will be duly submitted by the services.

The book is not to be handed in at station number XII as some accidents have been committed. The book is not to be carried away under any circumstances.

NOTE IMPORTANTE : Chef de poste de Contrôle doit toujours tenir la case signant le gagnant et correspondre à son poste.

ALPINE RENAULT N° 101 - Quant à N° 1 et 2 il est à l'usage des Commissaires.

Votre NOTE Page : - Quant à N° 1 et 2 il est à l'usage des Commissaires.

POSTE I	POSTE II	POSTE III	POSTE IV	POSTE V	POSTE VI
					
					

NOTE IMPORTANTE pour les Commissaires Contrôleurs. — Les Commissaires Contrôleurs doivent assister aux opérations de vérification et de contrôle et signer par l'intermédiaire du présent carnet, les points litigieux.

Votre à représenter le :
h.

COLLER ICI LES PHOTOS DE VOTRE VEHICULE ET LES COMPTEURS.

24 JUIN 1967

Le Médecin soussigné atteste que
M. AUDRUET Voiture n° JS
est satisfait aux obligations de la visite médicale.

Le 24 sept 1967
1 Ramon

24 JOURNÉE DU JANS 1967

Le Médecin soussigné atteste que

N. NICOLAS Voiture N° 51

est satisfait aux obligations de la visite médicale.

Le 24 août 1967



Produced in 1967, she has participated three times in the 24 hours of Le Mans: in 1967, with the crew Rosinski / Grandsire and a 1296cc engine will be 9th. In 1968, with the crew of rallymens Andruet and Nicolas and a small 1000cc engine, will be 14th but won the performance index. Finally, in 1969, with the crew Le Guellec / Tramont, they abandoned at the 2nd hour of breaking head gasket. She then had a 1470cc engine, the most powerful twin shaft Gordini engines.

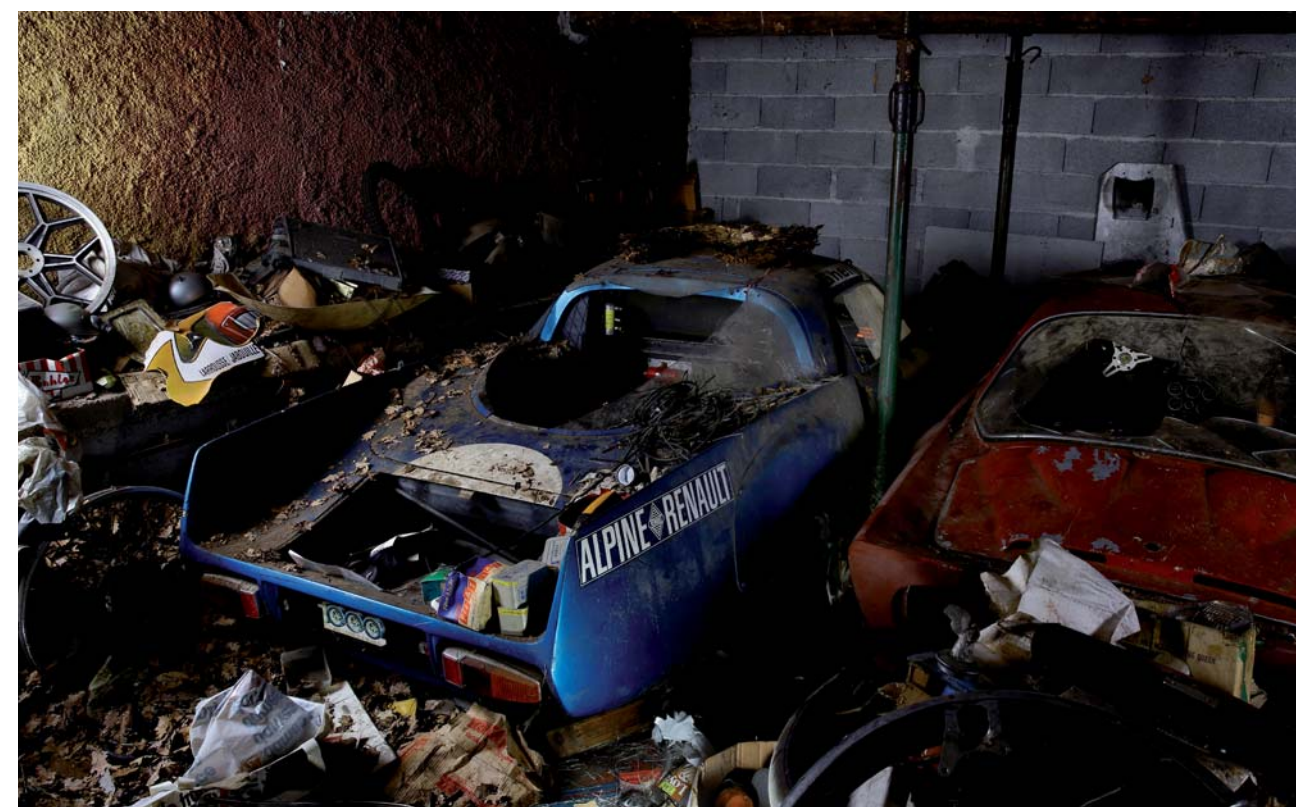
The Alpine A210 chassis 1725 was recovered by Gerard Gombert in the early 70s in circumstances in which there are several versions ... Also equipped with a 1500 engine, it will be used on open roads to go to Paul Ricard ! An engine problem will drive the car in front of his Fayence house and inside the shed where she did not leave for almost 40 years. Its engine scored 12 C (C for the engine 1500) was removed from the car and then the gearbox. The lower engine and transmission were rescued but the top engine (cylinder head, ignition, intake, exhaust and distribution) disappeared. Finally, the access door to the "safe" is no longer present and the rear plexiglass window is broken.

For the rest, # 1725 comes in a beautiful original juice as we like that kind of historic automobile.

Notably noted, # 1725 has a title type A210, tax 8cv, serial number 1725 ... which was not performed during Alpine time because otherwise it would be like "original" and a number order of administration. This authentic Title that La Gombe has secured undoubtedly results of the knowledge of very well positioned at the time!



Gérard Gombert





N° 305

1964 ALPINE A 110 CABRIOLET
modifiée avec hard top et pare brise
RENAULT Floride
Marque ALPINE
Type A110 1100
Numéro de série 3080
Puissance fiscale 7cv
Mise en circulation le 1/1/1967
Absence Plaque d'identification
Immatriculation 6967 RE 06
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 6 000 €

Il s'agit aussi d'un des 20 exemplaires existants des cabriolets A110 fabriqués à Dieppe. Immatriculé le 14 octobre 1964, c'est un modèle 1100. Etrangement, la carte grise indique 1967 comme date de mise en circulation, et 7cv fiscaux au lieu des 6 du 1100. Le problème des cabriolets était leur pare brise : spécifique au modèle, lorsqu'il cassait dans les années 70 il était introuvable. C'est ainsi que nombre de ces cabriolets alpine ont fini à la casse... dans le cas de #3080, la solution a été de

remplacer le tout par un hard top en métal de Renault Floride ou Caravelle !!! Ce cabriolet demande beaucoup de travail pour recréer les arceaux de capote, la cloison des arceaux et l'entourage métallique du pare brise, mais le modèle en vaut la peine. Les pare brise sont désormais disponibles.

It is also one of the 20 existing copies of the A110 convertibles manufactured in Dieppe. Registered 14 October 1964, it is a model 1100. Strangely, the logbook indicates 1967 as date of first registration, and tax 7CV instead of 6 of 1100. The convertibles problem was their windscreen: model-specific, when he broke in the 70s it was not found. Thus many of these convertibles alpine eventually scrapping ... in the

case of # 3080, the solution was to replace everything with a hard top metal Renault Caravelle or Florida !!! This convertible lot of work to recreate the hood hoops, hoops and the partition of the metal around the windshield, but the model is worth. The windshield are now available.



N° 306

1971 ALPINE A 110 1600S
Marque ALPINE
Type A110 1600VB
Numéro de série 17220
Numéro de carrosserie 4532
Puissance fiscale 9cv
Mise en circulation le 1/1/1971
Absence de la plaque d'identification
Immatriculation 8783 RZ 06
A immatriculer en collection

Mise à prix : 15 000 €

Il y a eu environ 1500 Alpine 1600VA ou VB produites et elles restent le modèle phare de la berlinette, ainsi que le plus recherché. Cette 1600VB de 1971, équipée d'un gros châssis, a eu un petit choc avant qui nécessite le changement du bloc. Elle est tout à fait restaurable et peut être sauvée, d'autant qu'elle peut retrouver sa carte grise grâce à ses numéros gravés à froid (série et carrosserie). L'immatriculation 8783 RZ 06 avait été relevée il y a une dizaine d'années sur la plaque d'immatriculation qui a disparue depuis.

Un groupe motopropulseur est vendu avec la voiture : traverse arrière, traverse moteur, boîte 353.20, bas moteur 807.20 d'Alpine 1600S.

There were about 1,500 Alpine 1600VA or VB produced and remain the berlinetta flagship model and the most wanted. This 1600VB 1971, equipped with a large frame, had a little front shock that requires block change. It is entirely recoverable and can be saved, especially since it can recover its vehicle registration with its numbers cold engraved (series and body). Registration 8783 RZ 06 had been found ten years ago on the license plate that has since disappeared. Powertrain comes with the car: rear cross crosses engine box 353.20, low engine 807.20 from Alpine 1600S.





Cette Alpine 1600S était manifestement une compétition client, au vu de sa caisse légère et de son réservoir central aviation. Elle est aussi équipée d'un petit châssis « mixte » permettant le montage des moteurs 1300 ou 1600, ce qui est une caractéristique des modèles compétition des années 1969. Sa boîte de vitesse est une petite boîte du type 353.20. Elle a eu un choc avant et a fini sur le toit, la caisse est donc très abîmée. Aucun numéro n'ayant été trouvé ni aucune immatriculation, cette voiture est vendue pour pièces.



This Alpine 1600S was clearly a customer competition, given to its lightweight body and its central aviation tank. It is also equipped with a small "mixed" frame for mounting the 1300 or 1600 engines in, which is a characteristic of the competition model year 1969. Its gearbox is a small box type 353.20. She had a front shock and ended up on the roof, the body is very damaged. No number has been found and no registration, this car is sold for parts.



N° 307

c1969 ALPINE A110 COMPETITION CLIENT
Marque ALPINE
Type A110 1600
Numéro de série inconnu, châssis non gravé à froid
Puissance fiscale inconnue
Mise en circulation inconnue
Absence de la plaque d'identification
Sans aucune immatriculation ni numéro de châssis

Mise à prix : 6 000 €



N° 308

1968 ALPINE A 110 1300S
Marque ALPINE
Type A110 1300 VB
Numéro de série 10428
Numéro de carrosserie 1018
Puissance fiscale 7cv
Mise en circulation le 1/1/1968
Absence de la plaque d'identification
Immatriculation 6435 RG 06
A immatriculer en collection

Mise à prix : 10 000 €

L'Alpine 1300S, type 1300VB est l'une des Alpine les plus rares et les plus désirables. Equipée du moteur Gordini passé en 1296cc, elle était le modèle idéal pour courir dans les années 60 et remporter des victoires de classe ou de groupe. Mieux équipée que la 1300G, la 1300S devient un must pour les collectionneurs avertis. Il ne s'en est produit que 400 exemplaires. La 1300S série #10428 est du début 1968, elle a été livrée neuve à un nommé Spinosi. Il s'agit d'une caisse

première génération produite avant l'été 1968, date du passage à la caisse seconde génération. #10428 a eu un petit choc arrière qui nécessite la réparation du châssis. Un élément de châssis de remplacement avait été préparé par Gérard Gombert qui comptait bien refaire cette rare berlinette.

when the checkout to the second generation. # 10428 had a small rear shock that requires chassis repair. A replacement chassis element was prepared by Gerard Gombert who was sure to redone this rare berlinette.

The Alpine 1300S type 1300VB is the rarest Alpine and most desirable. Equipped with a Gordini engine passed to 1296cc, it was the perfect model to run in the 60s and winning class victories or group. Better equipped than the 1300G, the 1300S is a must for discerning collectors. It was produced around 400 copies. The 1300S series # 10428 is early 1968, it was delivered new to a named Spinosi. This is a first generation generated before summer 1968,





N° 309

1970 ALPINE A 110 1300G
Marque ALPINE
Type A110 1300 VA
Numéro de série 11708
Numéro de carrosserie 3027
Puissance fiscale 7cv
Mise en circulation le 6/7/1970
Absence de la plaque d'identification
Immatriculation 4638 RQ 06
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 8 000 €

La berlinette 1300G, type 1300VA est le modèle qui a permis à la marque de conquérir tous ses premiers grands titres en rallye. Equipée du même moteur 1255cc que la R8 Gordini, elle avait l'avantage d'être plus légère et aérodynamique. Beaucoup plus rare que la V85 équipée du moteur R12 TS, la berlinette 1300G n'a été produite qu'à 800 exemplaires.

L'alpine série #11708 produite en 1970 a eu un gros choc avant qui a touché jusqu'à son tableau de bord. Moyennant une grosse réfection de sa caisse et de son châssis, sûrement tordu au niveau de sa poutre, elle mérite de retrouver les routes de France !

Berlinetta 1300G type 1300VA is the model that has enabled the brand to win its first major title in rallying. Equipped with the same 1255cc engine as the R8 Gordini, it had the advantage of being lighter and more aerodynamic. Much rarer than the V85 equipped with the R12 TS engine, 1300G berlinetta was produced only 800 copies.

The Alpine series # 11708 produced in 1970 had a big front shock that affected up to its dashboard. Through a big renovation of its bodywork and chassis, probably twisted on its beam, she deserves to find the roads of France!



N° 310

1962 RENAULT DAUPHINE 1093 :
Immatriculation 6913 RF 83
A immatriculer en collection.
Passée aux Mines à titre isolé :
Marque RENAULT
Type original
Numéro de série Mines 1864706
Mise en circulation le 1/1/1970
Numéro de série de la 1093 originale : 65042
Numéro de caisse 94

Mise à prix : 3 000 €

moteur mais a encore sa boîte de vitesses et tous ses trains roulants, et suspensions. Il manque les plaques d'identification Renault mais sa plaque des Mines est encore présente.

In 1961 the racing department, headed by François Landon, decides to introduce a new model with high performances engine. It will be called 1093! Approximately 2140 copies will be built between 1962 and 1963. The "1093" will shine in many races, including his most famous victory in the Tour de Corse in 1962. The model is to restore, has not its engine but still has its gearbox and all its running gear, and suspensions. Renault nameplates were stolen but his Mines plate is still present.





N° 311

1973 ALFA ROMEO MONTREAL
Carte grise française
Même propriétaire depuis 38 ans
Châssis n° 1427081

Mise à prix : 20 000 €

L'Alfa Romeo Montreal est un coupé de sport issu d'une étude de style de Marcello Gandini alors salarié de l'atelier du maître "Bertone". La voiture a été présentée à l'exposition universelle de Montréal en 1967. L'objectif étant de créer et d'exposer : « La massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili » - La plus haute aspiration de l'homme en matière d'automobile.

The Alfa Romeo Montreal is a sport coupe from a of Marcello Gandini design study then employee of the master's workshop "Bertone". The car was presented at the Montreal World Exposition in 1967. The aim is to create and expose "the massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili" - the highest aspiration of man in terms of automobile.



N° 312

ALFA ROMEO Coupé BERTONE

Mise à prix : 1 000 €

Ce coupé Alfa Romeo jouit d'une immense cote d'amour au sein des amoureux de la marque. Sa ligne indémodable et ses moteurs qui continuent de faire battre le cœur des passionnés ne sont sans doute pas étrangers à ce succès.

This coupe Alfa Romeo enjoys an immense popularity rating among lovers of the brand. Its timeless line and its engines that continue to make the heart beat of enthusiasts are certainly no strangers to this success.



N° 313

FIAT ABARTH LOMBARDI

Mise à prix : 500 €

Sous ces airs de banale Fiat 500 se cache une version particulière signée Francis Lombardi, un carrossier installé dans le Piémont. Parmi les innombrables versions modifiées par

des indépendants, cette "My car" est l'une des rares à avoir rencontré le succès. La planche de bord est spécifique et bien plus commode que celle d'origine. Le modèle proposé possède également un moteur Abarth à restaurer.

Under its spirit of banal Fiat 500 hides a special version signed Francis

Lombardi, bodybuilder installed in Piedmont. Among the many modified versions by independent, this "My car" is one of the few to have met with success. The dashboard is specific and more comfortable than the original. The proposed model also has an Abarth engine.



N° 314

RENAULT R12 GORDINI
Immatriculation 825 GM 04
A immatriculer en collection.
Marque RENAULT
Type R1173
Numéro de série 09803048
Puissance fiscale 9cv
Mise en circulation 1/1/1972

Mise à prix : 1 000 €

La R12 Gordini (R1173) sera présentée à l'été 1970 sur le circuit du Castellet. Avec elle, on changeait totalement de monde. Son péché originel était que la R12 Gordini pardonne tout, et est d'une efficacité impressionnante. Sa

traction AV modernisait son époque ! Le modèle présenté est à restaurer. Il manque les plaques d'identification. Il a participé au rallye des 1000 pistes à Canjuers. (Renforcée terre, blindages, arceau 6 points).

The R12 Gordini (R1173) will be presented in the summer of 1970 on the Castellet circuit. With her, we totally changed the world. His original sin was that the R12 Gordini forgives all, and has an impressive efficiency. Its AV traction modernized its time! The model is to be restored. The identification plates were stolen. He participated in the rally of the 1000 tracks Canjuers. (Reinforced Earth, shields, hoop 6 points).



Photo d'un modèle similaire





N° 315
RENAULT 8 GORDINI
Mise à prix : 500 €

N° 316
RENAULT R12 GORDINI
Marque RENAULT
Type R1173
Numéro de série 09800830
Puissance fiscale 9cv
Mise en circulation 1/1/1971
Absence des plaques d'identification
Immatriculation 8465 RL 83
A immatriculer en collection.

Mise à prix : 800 €

Lancée au Salon de Paris de 1964, la R8 Gordini est la première voiture du losange préparée par un professionnel mis à disposition du grand public. Les kits Autobleau et Ferry de l'époque proposés jusqu'à présent ne proposaient en effet pas de véritable mise au point du châssis, manquement auquel comble le «sorcier» avec 4 freins à disques et des renforts de caisse, entre autre. La R8 Gordini, affublée de sa belle robe bleue France 418, se verra très vite propulsée au rang d'icône par la coupe éponyme dont elle est le protagoniste. De grands noms tels que Andruet, Jarier, Ragnotti, Thérier ou Nicolas ont tous démarré en rallyes ou courses de côte avec une «Gord».

Launched at the 1964 Paris Motor Show, the R8 Gordini is the first car of the diamond prepared by a professional available to the general public. The kits Autobleau and Ferry didn't proposed until now a real development of the chassis, which fills the breach "sorcerer" with 4 disc brakes and body reinforcements, among others. The R8 Gordini, decked out in her beautiful blue dress France 418, will be quickly propelled to the rank icon by the eponymous section of which she is the protagonist. Big names such as Andruet, Jarier, Ragnotti, Nicolas or Thérier all started in rallies and hill climbs with a "Gord".

Cette Renault 12 Gordini qui a été accidentée en tapant un pilonne et en faisant un « toit » à la particularité d'être la seule voiture au nom de Gérard Gombert avec l'Alpine A108. Il semble bien que cela soit au retour d'une de ses virées festives que « la Gombe » ait quelque peu froissée la Gordini ! Quasi complète, elle peut néanmoins être sauvée en changeant de caisse.

This Renault 12 Gordini was typing a rugged and pounded by a "roof" for the distinction of being the only car in the name of Gerard Gombert with the Alpine A108. It seems that this is on the return of one of its festive sprees that "Gombe" has somewhat crumpled the Gordini! Almost complete, it can still be saved by changing fund.



N° 317
1958 AC BRISTOL
Roadster ACE
Châssis n° BEX 483
Moteur n° 100D2 866
Ex Françoise Sagan

Mise à prix : 50 000 €

La voiture présentée est l'une des 48 françaises livrées neuves par André Chardonnet (importateur officiel) et donc l'une des 48 463 AC Bristol constuities. Sortie de la chaîne le 18 juillet 1958 avec la couleur Meal Red et l'intérieur Black, elle est vendue le 23 juillet 1958 à Françoise Sagan sous l'immatriculation 1935 HF 75 (1935 pour son année de naissance). Le 20 novembre 1960 Chardonnet la rachète et la revend le 15 mars 1961 à un propriétaire qui la vend au Garage de Lorraine (qui appartient à André Chardonnet) et la revend le 28 février 1962 à un propriétaire qui revend

#483 le 24 juillet 1962. Ensuite elle passe dans les mains d'un nouveau propriétaire le 15 décembre 1964, elle a alors à l'époque 32 000 kms. Ensuite elle réapparaît en mai 1967, où son propriétaire la découvre par hasard à la casse Martin de Nice (cf photo), il l'immatricule 1818RE06, immatriculation qu'elle conserve actuellement sur les photos. Celui-ci va à l'usine au printemps 1967 pour racheter les pièces manquantes. A cette époque il l'a fait carrosser en Cobra par un carrossier du sud de la France et la repeint en bleu (cf photos). Les ailes sont élargies, le masque

avant est plus ouvert et il l'équipe de jantes Borrani en 14 pouces qui provenaient d'un Spider California. Entre septembre et novembre 1971, la voiture est revendue à un amateur qui la garde 3/4 mois et qui la revend à Gérard Gombert. Ce dernier roule avec la voiture puis procède au décapage et la repeint en rouge. La voiture rentrera dans son garage et ne bougea plus ! Quelques éléments de carrosseries sont manquants (capot AR et portes), ainsi que les trains roulants, la boîte de vitesses également. Son moteur n° 100 D2 866 est présent et correspond à son moteur d'origine.

BEX480	100D2/865	August 15 1958	Svecia Red/Black	Garage Panthey	Switzerland
BEX481	100D2/851	July 16 1958	Oxford Blue/Blue	Foreign Cars Associates	Robert M Gubbins, USA
BEX482	100D2/836	Dec 16 1958	Light Blue/Dark Blue	Motorsport Corp	USA
BEX483	100D2/866	July 18 1958	Mid Red/Black	A Chardonnet	France
BEX486	100D2/872	Oct 8 1958	Metallic Silver/Red	A Chardonnet	France
BEX487	100D2/869	Oct 21 1958	Fish Silver/Grey Blue	F T Georgeson	USA
BEX488	100D2/846	Sept 9 1958	White/Red	AC Imports Inc.	USA
REF489	100D2/835	Sept 9 1958	Svecia Red/Black piped with Red	AC Imports Inc.	USA



The car on display is one of the 48 French delivered new by André Chardonnet (importer) and therefore one of the 48,463 AC Bristol built. Out of the factory in July 18, 1958 with the color Meal Red and Black interior, it is sold in July 23, 1958 to Françoise Sagan with the registration number 1935 HF 75 (1935 year of her birth). On November 20, 1960 Chardonnet bought it and resold it in March 15, 1961 to an owner who sold it to the garage Lorraine (owned by André Chardonnet) and sells in February 28, 1962 to an owner who resells # 483 24 in July 1962. Then it passes into the hands of a new owner the 15 December 1964, it showed at this time 32,000 kms on the odometer. Then she reappears in May 1967, when its owner stumbled upon the garage Martin in Nice (see photo), he registers 1818RE06, register number was kept until now. This one went to the factory in spring 1967 to buy back the missing pieces. At that time he did

carrosser in Cobra by a coachbuilder in southern France and repainted in blue (see photos). The wings are extended, the front mask is more open and was equiped with Borrani wheels in 14 inch that came from a California Spider. Between September and November 1971 the car was sold to an amateur who keeps 3/4 months and sold it to Gerard Gombert. It runs with the car and scoured it, during this operation he found the original color and repainted in red. The car will return to the garage and did not move! Some body parts are missing (AR hood and doors) and the running gear, the gearbox also. Its engine No. 100 D2 866 is present and corresponds to the original engine.





FRANCOISE SAGAN (*texte de Frédéric Brun*)

Passionnée de voitures de sport, la romancière a également possédé une Aston Martin, deux Jaguar, une XK 140 et une Type E, une AC Bristol, ainsi qu'une Ferrari 250 GT California. Que des cabriolets ou des roadsters, dont elle apprécie " la communion totale avec la nature " qu'ils offrent à leurs passagers. Des modèles d'exception aussi, car, pour Françoise Sagan, une automobile " *n'est pas seulement un instrument de transport, mais aussi un élément mythique, l'instrument possible de notre Destin, capable de vous perdre et de vous sauver, le char d'Hippolyte et non le millième exemplaire d'une chaîne* ". Une passion qui lui a dicté de superbes pages sur la vitesse. Laissons la conclusion à l'auteur de Bonjour Tristesse : « *Qui... n'a jamais aimé la vitesse, n'a jamais aimé la vie – ou alors, peut-être, n'a jamais aimé personne* ».

Son deuxième roman Un certain sourire, dédié à Florence Malraux, paraît en 1956. C'est à nouveau un succès. Happée par le succès et l'argent, Sagan se laisse prendre dans les rets du jeu, notamment à Monte Carlo. Elle gagne beaucoup d'argent. Elle suit le conseil de son père : « *À ton âge, c'est dangereux. Dépense-les !* ».

Ce seront les casinos (son gain de 8 000 000 francs dans la nuit du 8 août 1958 à Deauville lui permet d'acheter le manoir du Breuil à Equemauville près de Honfleur, les boîtes de nuit Saint Tropez, chez Castel, chez Régine, les voitures de sport Jaguar XK et Type E, Aston Martin DB, Ferrari California, AC Bristol..., qu'elle conduit à vive allure dans Paris la nuit avec son frère Jacques Quoirez, son complice, ce que la presse appellera le « *monde saganesque* »...). Le public la confond avec ses personnages et elle devient rapidement, malgré elle, le symbole d'une génération aisée, insouciant et désinvolte, sexuellement libérée, un James Dean au féminin. Éternelle adolescente, elle incarne un mode de vie et même une mode pour les jeunes gens avec ses jeans, ses marinières à rayures, ses espadrilles sans chaussettes. Françoise Sagan a tout, dans ces années de prospérité de l'immédiat après-guerre, du phénomène de société.

« Ainsi l'automobile aura-t-elle allumé pour moi, un a un, tous les feux du monde moderne, le désir d'évasion et d'affirmation personnelle, le goût de l'efficacité technique, l'émancipation de la femme, la liberté des corps... ».



FRANCOISE SAGAN (*text Frédéric Brun*)

Passionate about sports cars, the novelist also owned an Aston Martin, two Jaguar XK 140 and an E-type, an AC Bristol and a Ferrari 250 GT California. As convertibles or roadsters, she appreciates "the total communion with nature" they offer to their passengers. Exceptional models such as, for Françoise Sagan, a car "is not just a transportation tool, but also a mythical element, a possible instrument of our destiny, capable of losing you and save you, the chariot of Hippolytus and not the thousandth copy of a chain. " A passion that dictated her beautiful pages about speed. Let the conclusion to the author of Bonjour Tristesse "Who ... never liked the speed, has never enjoyed life - or, perhaps, never loved anyone."

His second novel A smile, dedicated to Florence Malraux, appeared in 1956. It was again a success. Snatched by success and money, Sagan is caught in the toils of the

game, especially in Monte Carlo. She earns a lot of money. She follows her father's advice: "At your age, it's dangerous. Spending them! ". This will be the casinos (its gain of 8 million francs on the night of August 8, 1958 in Deauville allows her to buy the mansion Breuil at Equemauville near Honfleur, night clubs in Saint Tropez, Castel, Régine, sports cars and Jaguar XK, E-Type, Aston Martin DB, Ferrari California, AC ... Bristol, she drove fast in Paris night with his brother Jacques Quoirez, his accomplice, what the press called the "world saganesque "... the public confuses with its characters and it becomes quickly despite her, the symbol of a wealthy generation, carefree and casual, sexually liberated, a feminine James Dean. Eternal teenager, she embodies a lifestyle and even a fashion for young people with his jeans, his striped smocks, his sneakers without socks. Françoise Sagan has everything in these years of immediate postwar prosperity, of a social phenomenon.



"So the car had lighted for me, one by one, all the lights of the modern world, the desire for escape and self-assertion, the taste of the technical efficiency, the emancipation of women , freedom of the body ... ".



N° 318

LOTUS ELAN +2
Chassis n° 2602-75-6

Mise à prix : 2 000 €

L'Elan est la première Lotus produite en grande série. Elle est dotée d'une coque en résine et fibre de verre, mais celle-ci est renforcée par une poutre centrale en double Y, Colin Chapman s'étant rendu compte qu'il était allé trop loin dans le concept de la monocoque en plastique armé. Il existe 4 séries d'Elan constamment améliorées et à partir de 1965, un coupé série 3.

Le modèle présenté est une Elan +2 type 50. Ce luxueux coupé reprend le châssis et la mécanique de la série 3. Seuls 5 000 exemplaires de cette série furent construits.

Elan Lotus is the first mass-produced. It has a shell made of resin and fiberglass, but it is reinforced by a central beam in double Y, Colin Chapman having realized he had

gone too far in the concept of the monocoque plastic armed. There are 4 sets of Elan constantly improved and in 1965, a 3 series coupe. The model presented is a Elan +2. This luxury coupe gets chassis and mechanical Series 3. Only 5000 copies of this series were built.



N° 319

LOTUS ELAN S2
Chassis n° 26 40 08

Mise à prix : 2 000 €

Présentée au salon de Londres en octobre 1962, la Lotus Elan possède tous les gènes chers à Colin Chapman. Petite voiture de sport légère et agile, l'Elan marque le début d'une réussite industrielle pour Lotus en dehors des circuits de F1. A partir de 1967, la série TV "The Avengers", connue chez nous sous le titre "Chapeau melon et bottes de cuir", propulsera sur le petit écran la notoriété de la sportive Lotus, conduite par la charmante agent Emma Peel.

Presented at London Motor Show in October 1962, the Lotus Elan has all the dear genes to Colin Chapman. Small sport car light and agile, the Elan marks the beginning of an industrial success for Lotus outside F1 circuits. In 1967, the TV series "The Avengers", known here under the title "Bowler hat and leather boots" propeled on the small screen awareness of the Lotus sports, led by the lovely agent Emma Peel.





N° 320

LOTUS ECLAT

Mise à prix : 1 000 €

Une part non négligeable de la clientèle Lotus était heurtée, voir carrément rebutée par le style innovant de l'Elite. C'est la raison pour laquelle son constructeur proposait à partir d'octobre 1975 un second modèle, l'Eclat, une Elite dotée d'une partie arrière aux formes en pente douce plus conventionnelles. Lancée au Salon de Londres en octobre 1975, la voiture est basée sur une plate-forme mêlant un châssis en acier et une structure en fibre de verre. Moteur avant et propulsion, l'Eclat dispose de quatre roues indépendantes et comme de bien entendu quand il s'agit d'une Lotus, la tenue de route est sans reproche. Modèle rare, fiabilité du moteur, coût des pièces raisonnables, véritable collector ! Une voiture simple, économique, performante et vivante; des valeurs qui de nos jours semblent encore tellement d'actualité qu'on ne saurait s'y refuser !

A significant part of the Lotus customers were hit, see downright repulsed by the innovative style of the Elite. This is why the manufacturer offered from October 1975 a second model, the Eclat, an Elite with a rear section forms more conventional gentle slope. Launched in London Motor Show in October 1975, the car is based on a platform combining a steel chassis and a fiberglass structure. Front engine and propulsion, Eclat has four independent wheels and as of course when it's a Lotus, the handling is without reproach. Rare model, engine reliability, reasonable cost parts, true collector! A simple car, economical, efficient and lively; values that even today seem so topical that it can not refuse!



N° 321

1932 CITROEN C4 Torpedo

Mise à prix : 6 000 €

La Citroën C4, d'abord appelée AC4 (pour André Citroën 4) afin de la différencier de la C4 de 1925 qui ne fut jamais produite. La lettre A sera vite oubliée et il ne demeurera que C4. Elle est présentée au Salon d'octobre 1928 au salon de Paris afin de remplacer le vieillissante B14 et dont les chiffres de vente à l'export chutent fortement. Citroën imagina un véhicule plus puissant, plus confortable, très proche des standards américains qui font un malheur dans tous les pays. Le modèle présenté appartenait à Monsieur Gombert père, Gérard a participé à de nombreux rallyes avec cette automobile, notamment Paris-Cannes en 1976.

The Citroën C4, first called AC4 (André Citroën 4) to differentiate it from the 1925 C4 which was never produced. The letter A will soon be forgotten and it will remain that C4. It is presented to at the Paris October 1928 Motor Show to replace the aging B14 and whose selling export figures drop sharply. Citroën imagined a more powerful car, more comfortable, very close to the American standards that are famous in all countries. The model belonged to Mr. Gombert father, Gerard participated in numerous rallies with this car, including Paris-Cannes in 1976.





N° 322

BMW 700 coupé sport

Mise à prix : 1 000 €

Ce très joli coupé allemand a été dessiné par le célèbre designer Michelotti. Elle a été conçue à la suite d'une demande de l'importateur BMW en Autriche, Wolfgang Denzel, qui était un ancien pilote de course. Le modèle proposé est un coupé sport.

This lovely German coupe was designed by the famous designer Michelotti. It was designed in response to a request from the BMW importer in Austria, Wolfgang Denzel, who was a former racing driver. The proposed model is a sports coupe.



N° 324

MORRIS MINI MOKE
Châssis n° Z88884
Livrée neuve par l'importateur de Bordeaux, Stewart & Arden

Mise à prix : 500 €

Funès chasse Fantomas. Elle apparaît aussi dans la série télévisée Le Prisonnier et dans certains épisodes de James Bond. Gérard l'utilisa pour se déplacer sur les circuits avec ses amis pilotes.



The Mini Moke was born following the request of the British army to have a light military vehicle parachutable, comparable to the famous American Jeep World War II. But its small wheels and low ground clearance made it improper off-road uses by the army. In 1963, the British manufacturer is developing a version designed as a commercial vehicle for the civilian market. Its features allow an attractive price and low maintenance. Anxious to preserve endangered species, Brigitte Bardot chose this car to get his dogs around the Madrague in Saint-Trop '. Cinema seizes turn since it is on board as Louis de Funes Fantomas hunting. She also appears in the television series The Prisoner and in some episodes of James Bond. Gerard used it to move on the track with his pilot friends.



N° 323

1958-1961 LAND ROVER Serie II, 88 pouces

Mise à prix : 500 €

Les premiers véhicules nommés Land Rover ont été construits pendant l'été 1947. Le Land Rover est de conception simple et robuste, apte à rouler dans des environnements exigeants. Ce véhicule a été nommé pendant plusieurs années comme

étant "La reine des 4 x 4". En 68 ans de production, le véhicule aux lignes carrées bien connues des lionceaux et éléphanteaux du monde entier a fortement évolué, tout en conservant son aspect sui generis : panneaux de carrosserie en aluminium sur ossature en acier, châssis court ou long, bâché, tôle, vitré ou Station Wagon. Il a connu jusqu'à

présent quatre générations : le Série I (1949-1958), le Série II (1958-1973), le Série III (1973-1983), et les Land Rover 90 et 110, appelés Defender depuis 1989 (1983-2016). Le modèle présenté est une série II de 88 pouces.

The first vehicles named Land Rover were built during the summer 1947. The Land Rover is simple and robust, capable of traveling in demanding environments. This vehicle was named for several years as "The Queen of the 4 x 4". In 68 years of production, the square lines vehicle well-known of the young lions and elephants around the world has changed significantly while maintaining its aspect sui generis: aluminum body panels on steel frame, short or long frame, tarpaulin, tôle , glazed or station wagon. He experienced so far four generations: the Series I (1949-1958), the Series II (1958-1973), the Series III (1973-1983), and the Land Rover 90 and 110, called Defender since 1989 (1983-2016). The model presented is a series II of 88 inches



Caravane n°1 (lot n°325)

N° 325 à 329

CARAVANES
 Les caravanes sont vendues avec
 leur contenu

Mise à prix : 100 € l'unité



Caravane n°3 (lot n°326)



Caravane n°4 (lot n°327)



Caravane n°2 (lot n°325 Bis)



Caravane n°5 (lot n°328)



Caravane n°6 (lot n°329)



- 330 -
Bateau américain type OMC avec
moteur Johnson in board
6 cylindres.
Mise à prix : 100 €



- 331 -
Volkswagen Type 3
coupé fastback 1600 ti.
Mise à prix : 500 €



- 332 -
Peugeot 304 cabriolet avec hard top.
Mise à prix : 500 €



- 344 -
Lot de 2 Peugeot 404 coupé.
Mise à prix : 300 €



- 345 -
BMW coupé.
Mise à prix : 200 €



- 349 -
Austin Taxi GB.
Mise à prix : 100 €



- 333 -
Renault Rodéo.
Mise à prix : 500 €



- 334 -
BMW Coupé 2800 cs.
Mise à prix : 300 €



- 335 -
Lotus Elan.
Mise à prix : 200 €



- 350 -
BMW Coupé.
Mise à prix : 200 €



- 351 -
Peugeot 403 berline.
Mise à prix : 100 €



- 353 -
Volkswagen Type 3 Variant.
Mise à prix : 100 €



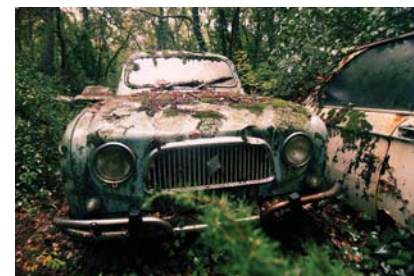
- 336 -
Lotus Elan.
Mise à prix : 200 €



- 337 -
Citroën 2 CV.
Mise à prix : 200 €



- 339 -
Austin Mini Break.
Mise à prix : 300 €



- 354 -
Lot de 4 Renault 4 L.
Mise à prix : 200 €



- 355 -
Rover berline.
Mise à prix : 100 €



- 357 -
Citroën 2 cv camionnette.
Mise à prix : 200 €



- 340 -
Volkswagen Type 3 Variant.
Mise à prix : 200 €



- 342 -
Lot de 2 Peugeot 504 cabriolet.
Mise à prix : 150 €



- 343 -
AMC Gremelin.
Mise à prix : 200 €



- 358 -
Lot de 5 Fiat 500.
Mise à prix : 250 €



- 359 -
BMW Farmobil.
Mise à prix : 150 €



- 361 -
Lot de 3 BMW coupé.
Mise à prix : 150 €



- 363 -
Lot de 2 Peugeot 204 cabriolet. Mise
à prix : 100 €



- 364 -
Alfa Romeo GTV.
Mise à prix : 100 €



- 365 -
Alfa Romeo Nuova.
Mise à prix : 100 €



- 367 -
Lot de 3 Honda.
Mise à prix : 150 €



- 368 -
Austin mini.
Mise à prix : 100 €



- 370 -
Chevrolet Camaro.
Mise à prix : 100 €



- 373 -
Ford Taunus break.
Mise à prix : 100 €



- 378 -
Lot de 2 Matra Bagheera.
Mise à prix : 150 €



- 379 -
Renault R10.
Mise à prix : 80 €



- 380 -
Citroën U23 plateau.
Mise à prix : 100 €



- 381 -
Peugeot DMA.
Mise à prix : 100 €



- 384 -
Tracteur Pony.
Mise à prix : 50 €



- 356 -
BMW coupé.
Mise à prix : 100 €

- 360 -
Lot de 2 Autobianchi.
Mise à prix : 150 €

- 338 -
Citroën Ami 6.
Mise à prix : 150 €

- 341-
BMW coupé.
Mise à prix : 100 €



- 369 -
BMW berline.
Mise à prix : 50 €

- 371 -
Lot de 5 Mercedes Benz.
Mise à prix : 100 €

- 372 -
Peugeot 404 break.
Mise à prix : 100 €

- 347 -
Lot de 6 Peugeot 504 coupé.
Mise à prix : 500 €

- 348 -
Lot de 2 Peugeot 203 pick up.
Mise à prix : 200 €

- 352 -
Peugeot 403 pick up.
Mise à prix : 100 €

- 376 -
Lot comprenant 1 Renault 15, 1
Renault 16, 2 Renault R18 break et 1
Renault 12 break. Mise à prix : 150 €

- 377 -
Lot de 3 Renault Galion.
Mise à prix : 150 €

- 382 -
Lot de 2 Fiat Cinquecento.
Mise à prix : 50 €

- 383 -
Fiat 124 coupé.
Mise à prix : 50 €

- 385 -
Volvo coupé.
Mise à prix : 50 €

- 386 -
Lot de 2 Opel ; 2 Citroën BX ;
et 1 Ford Escort.
Mise à prix : 50 €

- 387 -
Lot de 1 Chrysler Saratoga ;
2 Rover ; 1 opel.
Mise à prix : 50 €

- 388 -
Lot de 2 Renault super 5 et 1 clio.
Mise à prix : 50 €

A partir du lot 389 :

Motos, lots de moteurs, pièces détachées pour motos et automobiles et divers....
Liste détaillée des lots disponible sur notre site internet

TOUS LES LOTS SONT PRÉSENTÉS SANS TITRE DE CIRCULATION.

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 :
20,83 % HT (soit 25 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 15 % HT (soit 18 % TTC) à partir de 500 000euros

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

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

Exposition avant la vente

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

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

Ordres d'achat

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

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant : 00 33 (0)1 64 22 38 94
- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

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

Enchérir par téléphone

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

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

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

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62 - Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94 ou sur internet : www.osenat.com

Païement

Le païement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le païement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 3 000 € pour les commerçants
- 3000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires : HSBC FRANCE Titulaire du compte Osenat 9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER Code banque : 30056 Code guichet : 00811 No compte : 08110133135 Clé RIB : 57 Identification internationale : FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557 SWIFT : CCFRFRPP Siret : 44261438400018 APE : 741AO No TVA intracommunautaire : FR 76442614384
--

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

Enlèvement des achats

Enlèvement des achats – Frais de stockage

Tous les enlèvements sont à la charge des acquéreurs, ils doivent se faire sur rendez vous à partir de 11 novembre et jusqu'au 14 novembre. Au-delà de cette date, les lots seront transportés (à la charge des acquéreurs) dans un espace privé. A partir de cette date, des frais de gardiennage de 100 € par jour seront facturés.

Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur. A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la SOCIÉTÉ OSENAT, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admis aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. 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, manques 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.

La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de transport. Soucieuse de votre sécurité, la Société OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par la personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés.

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 «Passerport») 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.

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

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

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

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

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 25 % inc. taxes. until 500 000 euros et de 15% HT (soit 18 % TTC) from 500000 euros.

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 findings 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.

Pre-view

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 vwill 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 you 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 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 bidde 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 vwere attending the auction yourself

" Buy " and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

Bidding by telephone

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

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

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTION

Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

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

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

HSBC FRANCE Account holder : Osenat 9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER Code banque: 30056 Code guichet: 00811 No compte: 08110133135 Clé RIB: 57 International identification: FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557 SWIFT: CCFRFRPP Siret: 44261438400018 APE 741Ao No TVA intracommunautaire: FR 76442614384
--

Collection of Purchases – Storage fees

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

Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.

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

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

Removal of purchases:

All lots are the responsibility of the purchasers, they must be by appointment from November 11th and until November 14. Beyond that date, the lots will be transported (at the expense of buyers) in a private space. From that date, tax of € 100 by day will be charged.

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 brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

- Vehicles of more than 75 years of age

euros 50,000

(i) 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

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

Conception / réalisation : Osenat



□ ORDRE D’ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

□ TÉLÉPHONES

COLLECTION GÉRARD GOMBERT
"LA GOMBE"

Jeudi 10 Novembre 2016
à 10h30 & 14h

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

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

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

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

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

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

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

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

SIGNATURE / <i>SIGNATURE</i>	DATE / <i>DATE</i>
------------------------------	--------------------

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



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

9 -11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 - FAX +33 (0)1 64 22 38 94 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75 007 PARIS
TEL. +33 (0)1 80 81 90 11 - FAX +33 (0)1 47 23 39 64 ■ 107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU 77250 MORET-SUR-LOING - TEL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaires-Priseurs habilités : Jean-Pierre Osenat & Candice Osenat-Boutet