

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

# Osenat



**dimanche 25 juin 2023** | SAINT EMILION



Jean-Pierre OSENAT  
*Président*  
*Commissaire-priseur*

Louis de RUSSÉ  
*Directeur général Motorcars*  
+33 (0)1 80 81 90 10  
+33 (0)6 40 79 60 50  
l.drusse@osenat.com

Stéphane PAVOT  
*Responsable Automobiles de collection*  
+33 (0)1 80 81 90 59  
+33 (0)6 81 59 85 65  
s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN  
*Administration Automobile*  
+33 (0)1 80 81 90 58  
automobiles@osenat.com

#### CONSULTANTS AUTOMOBILES :

Patrice MOREAU  
automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET  
automobiles@osenat.com

#### CONDITIONS DE VENTE

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

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

Participez à cette vente avec :



Enregistrez vous sur [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

Crédits Photos : © Christian Martin

#### Notes à l'intention des acheteurs :

Tous les lots seront déplacés après la vente à l'espace Guadet, 255 grand pontet à St Emilion.

Les voitures vendues devront être impérativement retirées avant le mardi 27 juin 14h00. Après cette date des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 110 euros par jour.

Les Lots d'automobilia non retirés à l'issue de la vente seront rapatriés dans nos locaux à Fontainebleau.

Tous les lots sont vendus « en l'état »

Les éléments diffusés via notre site internet ainsi que les expositions, avant la vente, permettent à chaque acquéreur d'observer les lots afin d'enrichir en connaissance de cause. N'hésitez pas à contacter nos spécialistes pour toute demande d'informations.



VENTE AUX ENCHÈRES

---

---

## AUTOMOBILES DE COLLECTION

---

---

**DIMANCHE 25 JUIN À 14H**



### LIEU DE LA VENTE

Château Soutard  
33330 Saint Emilion



### EXPOSITION SUCCESSION SORTIE DE GRANGE

Lieu-dit Dubourdieu, 33720 BUDOS  
Vendredi 23 juin de 10 h à 18h



### EXPOSITION PUBLIQUE

Salon Les Chapeaux de roues et Château Soutard  
Samedi 24 juin de 10h à 19h / Dimanche 25 juin de 10h30 à 12h



### CONTACTS

Louis de RUSSE  
+33 (0)1 80 81 90 10  
+33 (0)6 40 79 60 50  
l.derusse@osenat.com

Stéphane PAVOT  
+33 (0)1 80 81 90 59  
+33 (0)6 81 59 85 65  
s.pavot@osenat.com

Philippine GUEGUEN  
+33 (0)1 80 81 90 58  
automobiles@osenat.com

PLUS D'INFORMATIONS SUR [WWW.OSENAT.COM](http://WWW.OSENAT.COM)

# LES CHAPEAUX DE ROUES Salon Automobile



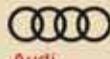
24-25 Juin 2023

Ville de SAINT-ÉMILION



## VENTES AUX ENCHÈRES Osenat & DÉMONSTRATION AUTOMOBILE

CHAPAL



Audi  
DBF Bordeaux



MOTUL



**24 & 25 JUIN 2023**

## **LES CHAPEAUX DE ROUES L'ORGANISATION DE L'ÉVÈNEMENT : À LA VIE ET À L'AUTOMOBILE**

Le Rallye du Pyla est né en 2019 à l'initiative d'une équipe de passionnés ayant pour objectif commun, d'associer ses différentes forces, pour les mettre au service de l'Automobile, Notre fil conducteur étant de proposer du beau, de l'innovant, du sensationnel.

### **Les Chapeaux de roues : Conjuguer passé, présent et futur**

Un objectif affirmé, celui de marquer l'esprit des collectionneurs et passionnés ; que ces deux journées deviennent un instant hors du temps, où les gloires passées s'associent aux dernières nouveautés, afin de regarder vers le futur.

### **Un nouvel écrin**

Cette nouvelle édition est inédite, un nom français, ainsi qu'une nouvelle terre d'accueil, la cité mondialement connue de Saint-Émilion. Cet événement est co-organisé par la ville de Saint-Émilion.

La première édition en chiffres

- 16 MARQUES AUTOMOBILES PRÉSENTES
- 50 STANDS D'ARTISANS, ARTISTES SÉLECTIONNÉS
- 40 VOITURES EXPOSÉES EN PROVENANCE DE TOUTE L'EUROPE
- PRÈS DE 5000 ENTRÉES ENREGISTRÉES
- 210 AUTOMOBILES AU RALLYE, 500 AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET COLLECTION AUX PORTES DU SALON, 4 STARTUPS MISES EN AVANT
- 1 demi-journée.

### **Les objectifs et nouveautés 2023**

La commune de Saint-Émilion bénéficie d'une notoriété certaine, associée à notre expérience renforcée et à une durée plus importante, nous attendons 10 000 spectateurs. Offrir un tel salon dans une ville est une véritable attraction, Un grand pôle se tiendra aux pieds de la collégiale et différentes animations seront à retrouver sur les divers lieux emblématiques de la cité. Un système de prévente en ligne sera proposé au public afin de multiplier les entrées. Attraction unique sur ce type d'événement, une démonstration des automobiles les plus exclusives sur route fermée aura lieu aux abords du salon.  
**10 000 SPECTATEURS**

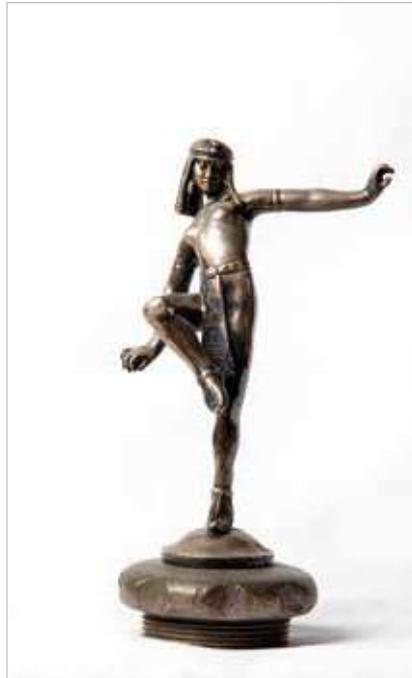
Programmation 2023

60 ANS LAMBORGHINI / 40 ANS DE LA PEUGEOT 205 / 60 ANS DE LA PORSCHE 911

110 ANS D'ASTON MARTIN



01.



03



04

**01.**

**« JEANNE D'ARC AU BOUCLIER »**

Fondeur Susse Frères, Paris  
Signé : Real Del Sarte  
France  
Bronze argenté  
H 180 mm  
Ref 240 MP de M Legrand

600 / 900 €



02

**02.**

**« CHAR FT 17 RENAULT »**

France 1918  
Signé : FIX-MASSEAU  
Bronze patine bronze  
H 75 m, L 80 mm  
Cette création « Renault » était proposée en option à titre publicitaire et ne peut être attribuée à des types de véhicules précis. Présentée hors concours du journal de L'Auto lors du Salon de 1921.  
Ref 996 MA de M Legrand

400 / 600 €

**03.**

**« DANSEUSE EGYPTIENNE »**

Signé : D. Alonzo  
France 1920-1930  
Bronze  
H 160 mm  
Ref 283 MA de M Legrand

400 / 600 €

**04.**

**« DANSEUSE GRECQUE »**

1910-1915  
Signé : H. FUGERE  
Bronze  
H 170 mm  
Ref 3 MA p 37 de M Legrand

400 / 600 €

**05.**

**« BRAVO TORO »**

1925 France  
Signé : H. Payen  
Bronze patine bronze  
H 80 mm L 120 mm  
Ref 636 MA de M Legrand

400 / 600 €

**06.**

**« AU REVOIR »**

1920-1925  
Signé : Grégoire  
Bronze France  
H 140 mm  
Ref 78 MA de M Legrand

400 / 600 €



06

**07.**

**« LION PEUGEOT »**

La Revue Peugeot de 1925 présenta la nouvelle mascotte « Lion Peugeot » avec le slogan « Signe de ralliement de tous les peugeotistes ». C'est Lucien Rosengart, alors administrateur délégué, qui dès sa nomination, redresse un détail qui a son importance : le Lion Peugeot, symbole de succès et de combat, lèvera dorénavant la tête. (Extrait du journal Inter-Auto-n° 571 du 27 septembre 1956). Cette sculpture était due au sculpteur M. Marx.

200 / 300 €

**08.**

**« BOULEDOGUE A LA CHAINE »**

Premier Prix du Concours de L'Auto 1923  
Non signé, estampillé G.E., présenté par les éditions Marvel, rue des Petites-Ecuries, Paris.  
Bronze nickelé  
H 95 mm  
Ref 755 MA de M Legrand

200 / 400 €



05



07



08



09



10

**09.**

« CERF »  
1920 - 1925  
Signé E. Fanin  
France Bronze  
H 145 mm  
Ref 668 MA de M Legrand  
  
300 / 500 €

**10.**

« COCQ SUR MAPPEMONDE »  
1920-1925  
Signé H.PAYEN  
Bronze  
H 145 mm  
Ref 576 MP de M Legrand  
  
400 / 600 €



11



12

**11.**

« CANARD SAUVAGE »  
Signé : Ch. Paillet France  
1920-1925  
Bronze argenté  
H 125 mm  
Ref 868 MP de M Legrand  
  
100 / 200 €

**12.**

« MARABOUT »  
1910-1915  
Signé : BOFILL  
Bronze patine vieux bronze  
H 130 mm  
Ref 543 MP de M Legrand  
  
500 / 800 €



13

**13.**

« LA VACHE »  
1925 France  
Signé : H.PAYEN  
Bronze patine bronze  
H 100 mm, L 105 mm  
Ref 637 MA de M Legrand

200 / 300 €



14

**14.**

« LA HAIE »  
1925  
Signé : D'ILLIERS (France)  
Bronze argenté  
H 80 mm  
Ref 614 MA p177 de M Legrand

600 / 900 €



15

**15.**

« CHEF INDIEN »  
1930 France  
Signé : Ruffony  
Métal composé nickelé  
H 110 mm  
Ref 431 MA de M Legrand

100 / 150 €



16

**16.**

« TETE DE BERGER »  
1925  
Signé : H.PAYEN  
Bronze patine bronze  
H 70 mm  
Ref 747 MA p 207 de M Legrand

100 / 150 €



17

**17.**

« BOULEDOGUE FRANÇAIS »  
1920/1925  
Signé : Joé DESCOMPS  
Fondeur/éditeur :  
SUSSE frères, Edt. Paris  
Bronze argenté H 105 ; Lg 105  
Ref 320 p 133 Mascottes Auto-  
biles (MA) par Michel Legrand

300 / 500 €



18

**18.**

« BONZO FUYANT »  
1925  
Signé A.E.L.  
Bronze argenté  
H 70 L 135  
Ref 318 MP de M Legrand

100 / 200 €



19

**19.**

« TETE D'INDIEN »  
Sujet automobile américain peint  
Fonte d'acier  
Signé : Elta  
H 110 mm

300 / 400 €



20

**20.**

« BELIER BONDISSANT »  
1920-1930  
Signé : RAGS  
France  
H 90 mm

200 / 300 €



21

**21.**

**« DOG WEARING PICKELHAUBE »**

C1913-1919  
Bronze  
France  
Ref 609 Motoring Mascots of the world par W. C. Williams

300 / 500 €



22

**22.**

**« ELEPHANT »**

Sujet automobile  
Signé : Payen  
H 110 mm

400 / 600 €



23

**23.**

**« LE LEGENDAIRE »**

Cette interprétation artistique semble représenter le célèbre agent de police « Le Légendaire » typiquement reconnaissable par sa grande moustache, toutefois le port de cet attribut était très en vogue à l'époque. Cette représentation est rondouillarde alors que le modèle était plutôt longiligne.  
Ref 160 MP de M Legrand

200 / 300 €



24

**24.**

**« MACK TRUCK »**

Bulldog 1932  
Pat. 87931  
Ref 154 Motoring Mascots of the world par W.C.Williams

50 / 80 €



25

**25.**

**« DEUX CHEVAUX »**

Mascotte "Deux chevaux", destinée aux automobiles Citroën, aluminium  
France 1950  
H : 80 mm  
Ref 607 MP de M Legrand

50 / 80 €



26

**26.**

**« CENTAURE »**

**BAZIN François Victor (1897 - 1956)**  
Automobiles Unic «Centaure» Mascotte signée F. Bazin. Symbole des Automobiles Unic. Bronze argenté.

200/300



27



28

**27.**

« DEPART »

Signé : M Bouraine  
France 1920-1925  
Bronze argenté  
H : 125 (queue coupée)  
Ref 935 MA de M Legrand

100 / 200 €

**28.**

« BOULEDOGUE ASSIS »

Signé : Bofill  
France 1910  
Bronze patine bronze  
H : 115 mm  
Ref 752 MA de M Legrand

200 / 300 €



29

**29.**

Bouchon de radiateur à ailettes style cycle-car

200 / 300 €



30



31

**30.**

Bouchon de radiateur avec thermomètre  
BUGATTI

200 / 300 €

**31.**

Bouchon de radiateur avec thermomètre  
(Dalin Lyon)

100 / 200 €



32

**32.**

**MERCEDES BENZ Carafe par Ruddspeed**

Carafe en forme de calandre de radiateur pour Mercedes Benz. Flacon intérieur en verre, bouchon surmonté de l'étoile, mascotte de la marque. Bon état. H 22 cm.

Fabrication des années 60 par Ruddspeed, distribuée par les grandes enseignes telles que Harrod's et Finningans à Londres.

300 / 400 €



33

**33.**

**ROLLS-ROYCE Carafe par Ruddspeed**

Carafe en forme de calandre de radiateur pour Rolls-Royce. Flacon intérieur en verre, bouchon plein. Bon état. H 22 cm.

Fabrication des années 60 par Ruddspeed, distribuée par les grandes enseignes telles que Harrod's et Finningans à Londres.

300 / 400 €

**34.**

**BUGATTI**

Carafe en métal chromé, siglée Bugatti, marque au dos F Made in France

Haut : 19,5 cm

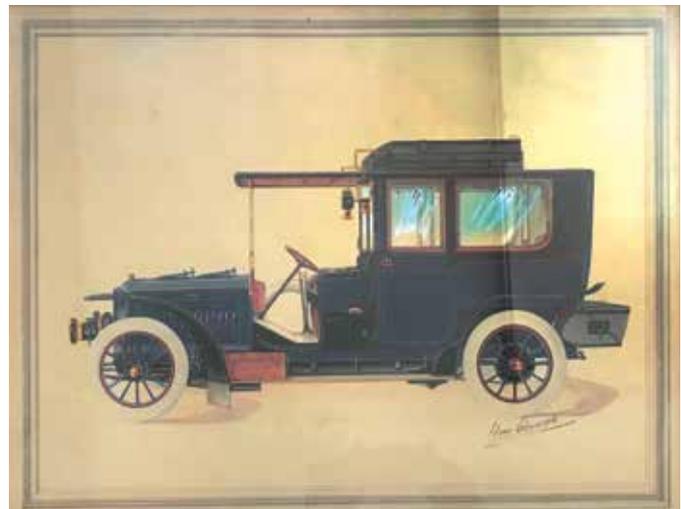
200 / 300 €

**35.**

**HENRI LABOURDETTE**

Gouache signée représentant la Limousine PANHARD et LEVASOR du Président de la République Armand Fallières (la 1ère automobile de la République)

400 / 500 €



35



La Maison Osenat, Partenaire du Salon, s'implique également dans le soutien des causes qui lui sont chères. L'éducation est une chance pour chaque enfant de France.

**Afin de soutenir à notre manière l'association Espérance Banlieues, nous mettons en vente 4 lots prestigieux de grand vin de bordeaux dont le produit de la vente sera intégralement reversé à l'association.**

Ce soutien, nous le partageons avec la Maison Montagnac\* qui fait don de ces flacons à l'association.

*Pour la vente caritative, la Maison de ventes ne prend aucun frais.*

L'association Espérance banlieues réalise un travail formidable depuis 2012 contre le décrochage scolaire et l'exclusion sociale auprès des enfants en difficulté dans les zones prioritaires.

**Leur mode d'action :**

développer des écoles dans les quartiers prioritaires de la maternelle au collège pour agir concrètement auprès des jeunes.

- 18 écoles Espérance banlieues en France, toutes dans les quartiers prioritaires
- 3 200 élèves ont eu la chance d'être scolarisés
- 15 élèves / classe pour de petits effectifs
- 140 enseignants et directeurs
- 500 bénévoles



36



39

\* Allocataire auprès des plus grands châteaux bordelais, la Maison Montagnac accompagne une clientèle de particuliers pour la constitution de leur cave personnelle ou pour leurs cadeaux d'affaires. La maison est aussi présente aux côtés des restaurateurs et cavistes français, ainsi qu'à l'export dans plus de 45 pays. Plus de 1000 références de Grands Crus sont disponibles en provenance directe des châteaux, également proposés en primeur, le tout avec un sens aigu du conseil et du service.

36.

**1 MARIE-JEANNE (2,25L) DE CHÂTEAU  
LES CARMES HAUT-BRION 2016,  
PESSAC-LÉOGNAN**

Cru majeur de l'appellation Pessac-Léognan, issu d'à peine 7 hectares de vignes, le vin du Château Les Carmes Haut-Brion est recherché aux quatre coins du monde pour sa rareté comme pour sa singularité : une forte proportion de cabernet franc dans l'assemblage aux côtés du merlot et du cabernet-sauvignon, mais aussi une vinification partielle avec les rafles, se traduisant par une superbe salinité dans le vin. Avant d'être logé en marie-jeanne - un format rarissime de 2,25L - l'excellent millésime 2016 a été élevé en barriques neuves pour l'essentiel de la production, le reste en foudres et en jarres de terre cuite.

2 000 / 2 500 €



37

37.

**1 DOUBLE-MAGNUM (3L) DE CHÂTEAU LYNCH  
BAGES 2000, EDITION MILLÉNIUM, GRAND CRU  
CLASSÉ DE PAUILLAC**

Grand Cru Classé emblématique de Pauillac, le Château Lynch Bages reste l'un des vins bordelais les plus prisés des connaisseurs. Le millésime 2000, anthologique pour avoir marqué le début du 21<sup>e</sup> siècle mais aussi pour avoir livré un vin d'une qualité exceptionnelle, a fait l'objet d'une édition limitée « Millénium » en double-magnum (signé de la main du propriétaire, Jean-Michel Cazes).

Porté par des cabernet-sauvignons majestueux, ce vin a su traverser le temps pour offrir aujourd'hui, 23 ans après sa naissance, beaucoup de plaisir aux amateur hédonistes.

1 000 / 1 300 €



38

38.

**1 CAISSE 5 ETOILES SAUTERNES 2017 -  
1ERS GRANDS CRUS CLASSÉS**

Ce coffret d'exception a vu le jour à l'initiative de cinq 1ers Grands Crus Classés de Sauternes, désireux de mettre en lumière leur terroir si particulier, où naissent les plus grands vins liquoreux du monde sous l'effet de la fameuse « pourriture noble ». Le coffret est composé d'une bouteille de chacun des vins suivants : Château Lafaurie Peyraguey 2017, Château Sigalas Rabaud 2017, Château La Tour Blanche 2017, Château Rayne Vigneau 2017 et Château Rabaud Promis 2017. Une bouteille de l'assemblage inédit de ces cinq grands vins, toujours en 2017, vient compléter l'assortiment.

250 / 270 €

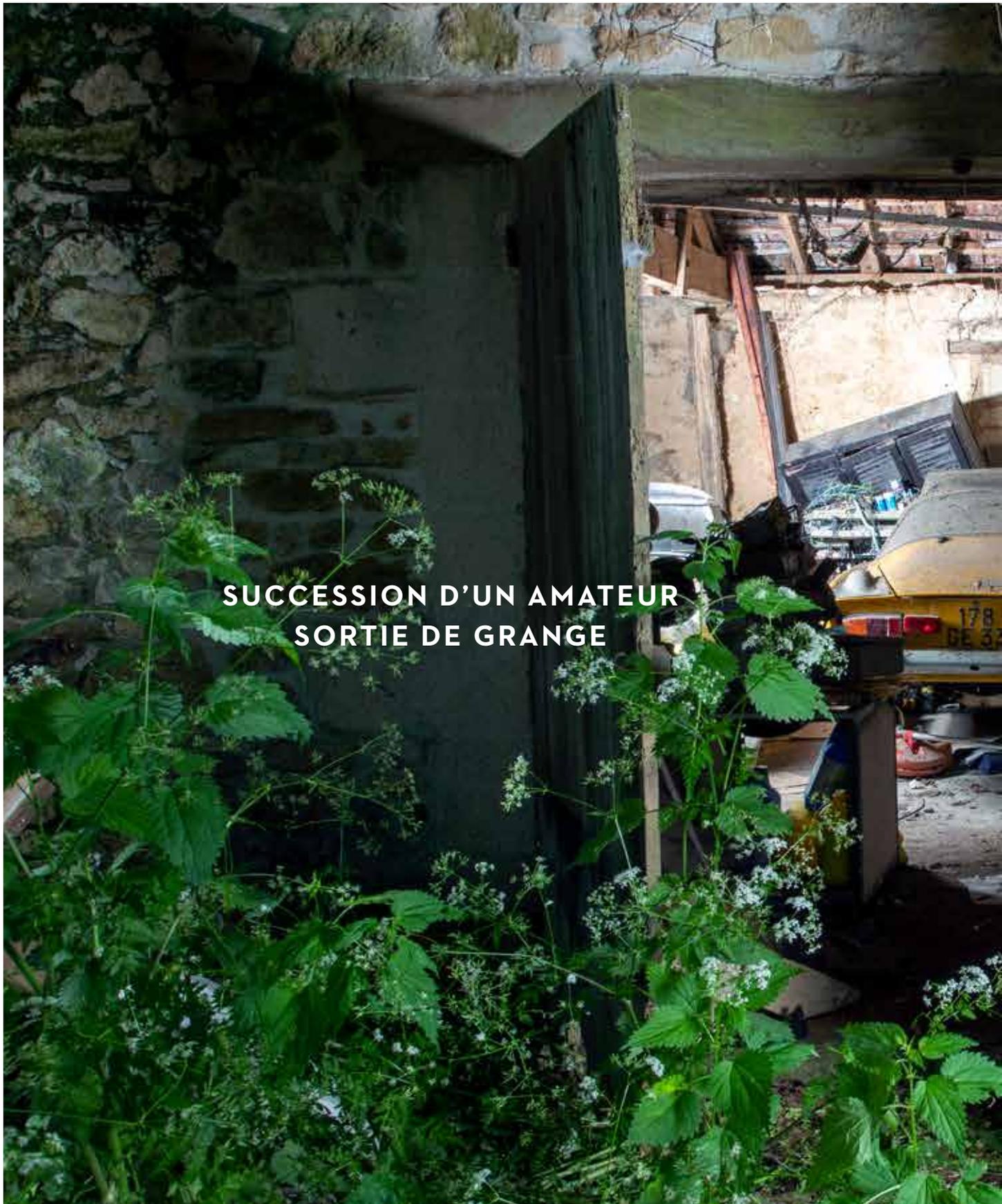
39.

**1 DOUBLE-MAGNUM (3L) DE CHÂTEAU DAUZAC  
2016, GRAND CRU CLASSÉ DE MARGAUX**

En une dizaine d'années à peine, ce Grand Cru Classé s'est hissé au meilleur niveau de son appellation ; il offre aujourd'hui à l'amateur l'élégance ultime des grands vins de Margaux.

Millésime d'excellence à Bordeaux, le 2016 est dominé par le cabernet-sauvignon, avec un complément de merlot et de petit verdot. Il présente un profil soyeux et juteux, porté par un fruit plein d'éclat ; l'expression aromatique se teinte de nuances minérales, avec une fine touche épicée en finale. Château Dauzac 2016 est ici proposé en double-magnum.

170 / 200 €



**SUCCESSION D'UN AMATEUR  
SORTIE DE GRANGE**



**N° de série : 17965**  
**Numéro de carrosserie : 5607**  
**Numéro de peinture : 10**  
**Couleur : Jaune REDELE**  
**Puissance : 9cv**  
**Date de mise en circulation : 10 mai 1972**  
**Rare 1ère main !**

44.

## 1972 ALPINE A110 BERLINETTE 1600S

20 000 - 30 000 €

L'Alpine 1600s série 17965 est du type 1600VC, c'est à dire qu'elle est équipée du moteur 1605cc qui a permis une extension d'homologation pouvant permettre d'homologuer le moteur 1800cc en groupe 4 pour les modèles de course de la marque !

La consultation des registres de vente Alpine du service commercial de la marque, en notre possession, nous donne les indications suivantes :

L'Alpine 17965 portant le numéro de carrosserie 5607, couleur jaune, a été vendue le 8 mai 1972 pour la somme de 30 833 francs (hors commission de l'intermédiaire) à Monsieur R., via le garage Renault Paris 11eme.

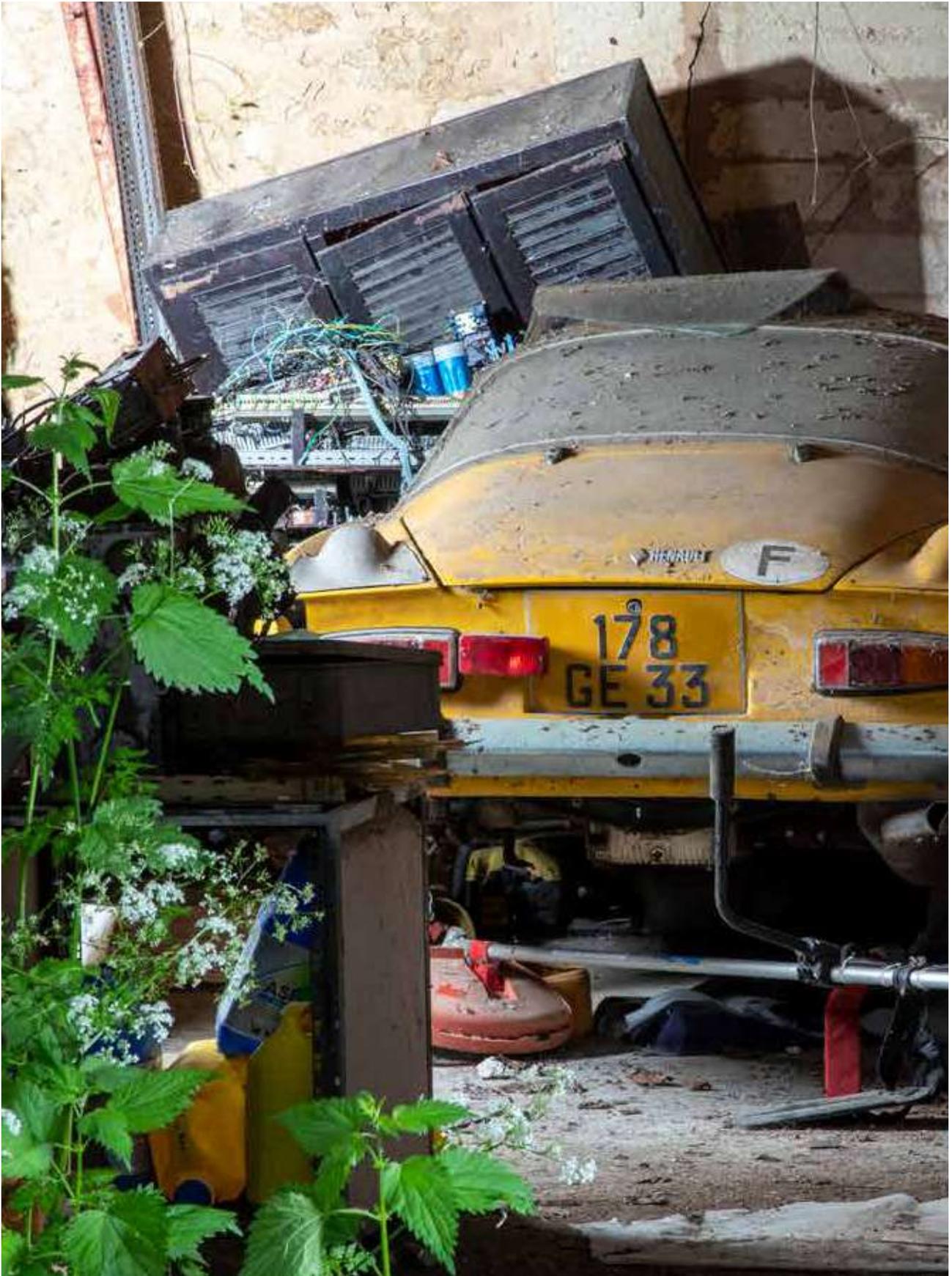
Il s'agit donc d'une voiture de première main depuis 51 ans ! Elle porte d'ailleurs ses trois plaques d'identification sur le tablier avant, avec leurs rivets authentiques. La berlinette, qui semble ne pas avoir roulé depuis plusieurs dizaines d'années, est d'origine, assez complète. Elle est munie d'un réservoir en manolène avec bouchon à ouverture rapide à l'avant, les sièges et le volant sont d'origine ainsi que les jantes. Les pare chocs sont en métal mais à rechromer entièrement. Le moteur semble être celui qui équipait l'auto. Il n'a pas été possible de voir la boîte de vitesses pour déterminer s'il s'agit d'une boîte 353 (petite boîte) ou d'une 364 (grosse boîte).

Les baguettes latérales et les baguettes d'écope sont majoritairement présentes. A noter que le support moteur arrière droit a été enlevé pour être remplacé par un tirant, et que l'arrière droit du châssis et du passage de roue paraissent avoir été fortement modifiés.

Cette Alpine qui est le modèle le plus recherché, très proche de l'origine à part cette transformation arrière, porte une couleur très désirable (jaune RDL) d'ailleurs non disponible sur les alpine NG vendues par Alpine en 2023 ! Cependant pour retrouver l'état dans lequel M. R. avait perçu sa berlinette en 1972 à Paris, il faudra lui donner une restauration totale notamment en décoquant le châssis pour le poser sur un marbre, le restaurer et le sabler.

La copie du registre des ventes Alpine de 17965 sera fournie à l'acheteur.

Nous remercions Gilles VALLERIAN, élève expert, membre de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés (CNES)





The Alpine 1600s series 17965 is a type 1600VC, i.e. equipped with the 1605cc engine that enabled an extension of homologation to allow the 1800cc engine to be homologated in group 4 for the brand's racing models!

Consultation of the Alpine sales records held by the brand's sales department gives us the following information:

Alpine 17965, body number 5607, color yellow, was sold on May 8, 1972 for 30,833 francs (excluding broker's commission) to Mr. R., via the Renault garage in Paris 11<sup>eme</sup>.

This car has been in first-hand ownership for 51 years! It bears its three identification plates on the front apron, with their authentic rivets. The berlinette, which appears not to have been driven for several decades, is original and fairly complete. It features a manolene fuel tank with quick-release front cap, original seats and steering wheel, and original rims. The bumpers are metal, but need to be completely rechromed. The engine appears to be that which equipped the car. It has not been possible to see the gearbox to determine whether it is a 353 (small gearbox) or a 364 (large gearbox).

Most of the side moldings and scoop moldings are present. Note that the right rear engine mount has been removed and replaced by a tie rod, and that the right rear of the chassis and wheel arch appear to have been heavily modified.

This Alpine, which is the most sought-after model, is very close to the original apart from this rear transformation, and wears a highly desirable color (RDL yellow) not available on the Alpine NGs sold by Alpine in 2023! However, to get back to the condition in which Mr. R. had seen his berlinette in 1972 in Paris, it would have to be completely restored, in particular by stripping the chassis, placing it on marble, restoring it and sandblasting it.

A copy of the 17965 Alpine sales register will be provided to the buyer.

Our thanks to Gilles VALLERIAN, student expert, member of the Chambre Nationale des Experts Spécialisés (CNES).



Pas de carte grise  
Ni de numéro d'identification  
Année : environ 1960



45.

## c1960 ALPINE A108 CABRIOLET

8 000 - 12 000 €

Comme nous l'avons dit, Jean Rédélé a créé la marque Alpine en lançant le modèle A106, dont la ligne était due aux carrossiers de Saint Maur Chappe et Gessalin, spécialistes à ce moment là d'une nouvelle technique : le polyester.

Cependant la ligne du petit coach ne satisfaisait guère le pilote et chef d'entreprise Dieppois. Faisant assembler ses A106 dans le garage du beau-père Escoffier au 11 rue Forest à Paris, il crée alors en décembre 1957 une nouvelle entreprise : la société RDL installée rue Pasteur à Dieppe, siège des Grands Garages de Normandie qui est la concession Renault d'un certain... Rédélé Jean ! C'est ici que ses ouvriers vont s'essayer à la fibre et à la résine, sur un nouveau modèle d'Alpine : un cabriolet sur base de plateforme de 4cv Renault. C'est ainsi que naîtra celle qui, en évoluant, donnera la berlinette qui a vaincu il y a 50 ans au championnat du Monde. Fait exceptionnel dans l'histoire de l'automobile moderne, le coupé provient du cabriolet et non l'inverse !

En 1960, la plateforme 4cv est abandonnée pour un châssis poutre inspiré des productions anglaises : ce sera le cabriolet A108, avec moteur Dauphine. Celui-ci donnera rapidement la berlinette A108, puis la berlinette A110 que toute le monde connaît.

Le cabriolet A108 qui est présenté à la vente est un des premiers fabriqués avec ce fameux châssis poutre, que l'on peut dater d'environ 1960, pour preuve l'ouverture de son capot avant qui se faisait à l'opposé des Alpine qui suivront, avec un système de charnières intérieures. En outre, les phares qui sont protégés par une bulle, sont reculés dans leur logement alors que les suivants seront saillants.

Malheureusement, ce cabriolet n'a ni numéro d'immatriculation, ni plaques d'identification, ni carte grise. Son identité est donc inconnue. Il y manque toutes les garnitures intérieures, les sièges, les deux portes avec leurs boutons poussoirs spécifiques, la mécanique est démontée. Le moteur semblant se trouver sur une étagère et une boîte Renault genre Dauphine se trouvant avec des trompettes et des freins à disques sous l'avant de la voiture seront fournis à l'acheteur. Nous remercions le spécialiste Gilles Vallerian pour son aide dans l'historique de cette automobile.



As mentioned above, Jean Rédélé created the Alpine brand with the launch of the A106 model, designed by Saint Maur coachbuilders Chappe and Gessalin, specialists at the time in a new technique: polyester.

However, the little coach's lines didn't satisfy the Dieppois pilot and entrepreneur. Having his A106s assembled in the garage of his father-in-law Escoffier at 11 rue Forest in Paris, he set up a new company in December 1957: RDL, located on rue Pasteur in Dieppe, the headquarters of Grands Garages de Normandie, the Renault dealership of a certain... Rédélé Jean! It was here that his workers would try their hand at fiber and resin, on a new Alpine model: a cabriolet based on the Renault 4cv platform. Thus was born the car that, as it evolved, became the sedan that won the World Championship 50 years ago. Unusually in the history of the modern automobile, the coupé is derived from the cabriolet, not the other way round!

In 1960, the 4cv platform was abandoned in favor of a beam chassis inspired by English production: this would be the A108 cabriolet, with a Dauphine engine. This soon gave rise to the A108 berlinetta, then the A110 berlinetta that everyone knows. The A108 cabriolet presented for sale was one of the first to be built with this famous beam chassis, which can be dated

to around 1960, as evidenced by the opening of its front hood, which was the opposite of the Alpine that followed, with a system of interior hinges. What's more, the headlamps, protected by a bubble, are set back in their housings, while the following ones will be protruding.

Unfortunately, this cabriolet has no registration number, no identification plates and no vehicle registration document. Its identity is therefore unknown. The engine seems to be on a shelf, and a Renault Dauphine-style box with trumpets and disc brakes under the front of the car will be supplied to the buyer. Our thanks to specialist Gilles Vallerian for his help with the history of this car.

N° de série : 1124  
Numéro de carrosserie Chappe et Gessalin : 521  
Couleur : Jaune REDELE  
Puissance : 5cv  
Date de mise en circulation : 15/6/1961  
A immatriculer en collection



46.

## 1961 ALPINE A108 COUPE 2+2

8 000 - 12 000 €

Courant 1960, Jean Rédélé envisage la fin de fabrication de la première Alpine, l'A106, dont le dessin et la fabrication provenaient de la carrosserie des frères Chappe et de Gessalin, l'Alpine A108 entièrement construite rue Pasteur à Dieppe allant prendre le relais.

Son beau-père, Charles Escoffier, qui a de très bons rapports avec ces carrossiers de Saint Maur, insiste pour prolonger cette association. Chappe et Gessalin proposent alors un coupé 2+2, moins sportif que les berlinettes ou les cabriolets, mais plus habitable : ce sera l'A108 coupé 2+2, présentée à l'automne 1960. L'empattement est celui de la R8, donc un peu plus long que celui des berlinettes, et la poutre n'est pas scellée dans la coque, mais boulonnée. L'avant est tout en rondeur, avec de larges bulles de phares, un pare brise de Floride. L'arrière est plus pointu au niveau ligne : ailes en pointes, capot proéminent à cause du radiateur. La mécanique est celle de la Renault Dauphine, en cylindrée 850cc. Rapidement, les pare chocs en tube seront remplacés par de belles pièces en aluminium massif. Ce modèle restera confidentiel : on estime à environ 70 exemplaires fabriqués, jusqu'à ce que toute la partie arrière soit transformée sur un dessin de Jean Rédélé début 1963 pour accueillir le moteur Cléon fonte à 5 paliers de la R8, et

cela donnera l'A110 GT4, fabriquée à environ 280 exemplaires. L'Alpine A108 coupé 2+2 présentée porte le numéro de série 1124, carrosserie 521 de juin 1961. Ce serait donc la 21ème fabriquée par CG. La belle couleur jaune Rédélé l'habille. Achetée par monsieur R. à Monsieur Roger Soleil près de Clermont Ferrand le 9 novembre 1988, elle semble avoir séjourné depuis dans son hangar. Elle est complète, ce qui est important pour ce modèle confidentiel mais demande une bonne restauration. Guère plus d'une trentaine d'A108 2+2 existe encore de nos jours, il est extrêmement rare d'en voir à la vente et celle-ci est assez complète avec ses rares pare-chocs en aluminium. Cette A108 permet de rentrer dans le monde Alpine à un prix raisonnable, avec un modèle très peu connu et qui fleure bon la fin des années 50 avec ses petits ailerons arrière !

Nous remercions le spécialiste Gilles VALLERIAN, élève expert, membre de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés (CNES) pour son aide dans l'historique de cette automobile.



In 1960, Jean Rédélé decided to end production of the first Alpine, the A106, designed and built by the Chappe brothers and Gessalin. The Alpine A108, built entirely on rue Pasteur in Dieppe, would take over.

His father-in-law, Charles Escoffier, who had a very good relationship with these Saint Maur coachbuilders, insisted on continuing the partnership. Chappe and Gessalin then proposed a 2+2 coupé, less sporty than the berlinettes or cabriolets, but more livable: this would be the A108 coupé 2+2, presented in autumn 1960. The wheelbase was that of the R8, a little longer than that of the berlinette, and the beam was bolted into the body rather than sealed in. The front end is rounded, with large headlight bubbles and a Florida-style windscreen. The rear is sharper in line, with pointed fenders and a prominent hood due to the radiator. The powertrain is that of the Renault Dauphine, in 850cc displacement. The tubular bumpers were soon replaced by attractive solid aluminum parts. This model remained confidential: an estimated 70 examples were produced, until the entire rear section was transformed on a drawing by Jean Rédélé in early 1963 to accommodate the R8's 5-bearing Cléon cast-iron engine, resulting in the A110 GT4, of which around 280 were built.

The Alpine A108 coupé 2+2 presented here bears the serial number 1124, bodywork 521 of June 1961. It would thus be the 21st built by CG. The beautiful Rédélé yellow color adorns it. Purchased by Mr. R. from Mr. Roger Soleil near Clermont Ferrand on November 9, 1988, it appears to have been stored in his hangar ever since. It is complete, which is important for this confidential model, but it needs a good restoration. Few more than thirty A108 2+2s still exist today, so it's extremely rare to see one for sale, and this one is quite complete with its rare aluminum bumpers. This A108 is a reasonably priced entry into the world of Alpine, with a little-known model that smacks of the late '50s with its little rear wings!

We would like to thank specialist Gilles VALLERIAN, student expert and member of the Chambre Nationale des Experts Spécialisés (CNES), for his help with the history of this car.



47.

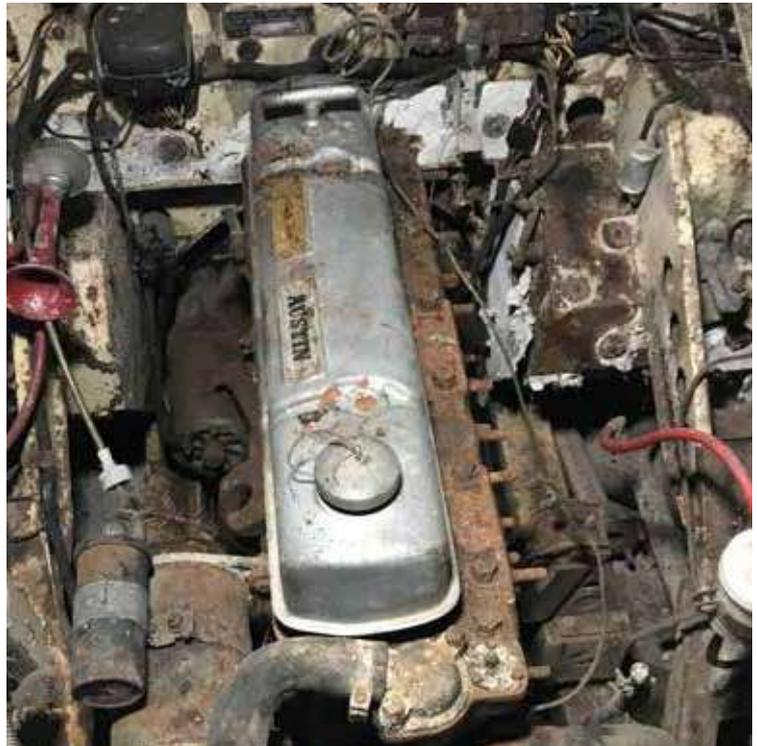
## 1960 AUSTIN HEALEY 3000

8 000 - 10 000 €

N° de série : HBT7L25205  
Carte grise française  
Beau projet de restauration

Présentée au public en 1959, l'Austin Healey 3000 est la descendante d'une lignée de roadsters anglais imaginée après la Seconde Guerre Mondiale par Donald Healey avec pour but de faire des cabriolets abordables, élégants et performants. D'abord entraîné par un quatre cylindres sous le capot de l'Austin Healey 100/4, le roadster adopte rapidement un moteur six cylindres en ligne pour près de trois litres et développant alors 125 chevaux dans sa première version ce qui lui conféra le surnom de « Big Healey ». Trois versions d'Austin Healey 3000 se suivirent jusqu'en 1968 avec la BJ8 qui offre des performances très convenables pour l'époque. Quasi complète et avec des papiers en règle, cette Austin Healey est un beau projet de restauration. Accompagnée de son hard top, cette voiture n'attend plus qu'une restauration pour pouvoir reprendre la route.

Introduced to the public in 1959, the Austin Healey 3000 is the descendant of a line of English roadsters imagined after the Second World War by Donald Healey with the aim of making affordable, elegant, high-performance convertibles. Initially powered by a four-cylinder engine under the hood of the Austin Healey 100/4, the roadster soon adopted an in-line six-cylinder engine developing almost three liters and 125 horsepower in its first version, earning it the nickname «Big Healey». Three versions of the Austin Healey 3000 followed until 1968, with the BJ8 offering very decent performance for its time. Virtually complete and with its papers in order, this Austin Healey is a fine restoration project. Accompanied by its hard top, this car is just waiting to be restored and put back on the road.









48.

## RENAULT 4CV

500 - 800 €

**On y joint une donneuse d'organes  
À immatriculer en collection**

La Renault 4cv, symbole du renouveau de la marque, est présentée au public en 1946 après avoir été développée en secret par une poignée d'ingénieurs, en cachette de Louis Renault lui-même. Ce modèle va toucher une nouvelle population d'acheteurs, la classe moyenne.

En 1949 c'est la voiture la plus vendue en France et en 1961 1.105.547 exemplaires seront produits ce qui constitue le premier record du genre pour une voiture française.

Nous proposons à la vente un lot de deux Renault 4cv. La première nous apparaît complète, même si nous n'avons pas pu le vérifier, avec une belle patine et a été stockée au sec. Il s'agit là d'une belle base de restauration. Une seconde voiture sera jointe, comme donneuse d'organes .

The Renault 4cv, a symbol of the brand's revival, was presented to the public in 1946 after having been developed in secret by a handful of engineers, in secret from Louis Renault himself. This model reached a new population of buyers, the middle class. By 1949, it was the best-selling car in France, and by 1961, 1,105,547 examples had been produced - the first record of its kind for a French car.

We are offering for sale a set of two Renault 4cvs. The first appears to be complete, although we haven't been able to verify it, with a beautiful patina and has been stored in a dry place. This is a fine restoration base. A second car will be attached as an organ donor.



49.

## RENAULT ESTAFETTE

300 - 500 €

**Belle base de travail**  
**A remettre en route ou à restaurer**  
**A immatriculer en collection**

L'Estafette est souvent considérée comme le véhicule emblème des Trente Glorieuses. L'ingénieur Guy Grosset-Grange en charge de ce projet, bouleverse les modèles Renault existants en passant au moteur à l'avant et à la traction. Révolution technique et culturelle, le moteur est donc amené à l'avant, entre les deux sièges. Sa commercialisation commence en 1959, lancée par le salon de Paris. Elle connaîtra plusieurs versions. Son style est unique et reconnaissable avec ses lignes arrondies. Surtout, cette Estafette fait souffler un vent de fraîcheur sur les utilitaires grâce à sa gamme de couleurs pimpantes : orange, jaune, bleu...

Notre exemplaire apparaît complet même si nous n'avons pas pu le confirmer, stocké au sec il présente une belle patine. Il a été aménagé en atelier et n'attend plus qu'un passionné pour reprendre la route.

The Estafette is often regarded as the emblematic vehicle of the Trente Glorieuses. Guy Grosset-Grange, the engineer in charge of this project, revolutionized existing Renault models by switching to front-engine and front-wheel drive. A technical and cultural revolution, the engine was moved to the front, between the two seats. The car was launched at the Paris Motor Show in 1959. Several versions were produced. Its style is unique and recognizable with its rounded lines. Above all, this Estafette brought a breath of fresh air to commercial vehicles with its range of bright colors: orange, yellow, blue...

Our example appears to be complete, even if we haven't been able to confirm it. Stored in a dry place, it has a beautiful patina. It has been converted into a workshop and is now waiting for an enthusiast to take it out on the road.



50.

## 1973 SIMCA 1000 RALLYE 2

1 000 - 1 500 €

**A immatriculer en collection  
Beau projet de restauration**

La Simca 1000 est une automobile qui est passée, depuis son lancement en octobre 1961, du rôle de véhicule modeste à celui d'une sportive capable de lutter efficacement contre les Porsche 911 dans les courses de côte, et ce bien après sa longue période de fabrication. La Simca 1000 arriva à point pour conforter la marque de Poissy dans son rang de second constructeur français.

Après deux premières versions rallyes très réussies Simca lance en 1972 la rallye 2, celle-ci conserve la pureté des lignes des premières versions mais gagne véritablement en puissance avec un moteur de 1300 cm<sup>3</sup> et de 82ch le tout pour moins de 800 kg.

Notre exemplaire est un beau projet de restauration et apparaît complet. Une fois restaurée cette petite bombe sera prête à arpenter les plus belles routes de France.

Since its launch in October 1961, the Simca 1000 has gone from being a modest car to a sports car capable of taking on the Porsche 911s in hill climbs, well after its long production run. The Simca 1000 arrived just in time to consolidate the Poissy-based brand's position as France's second-largest manufacturer.

After two very successful early rally versions, Simca launched the Rallye 2 in 1972, retaining the clean lines of the first versions but gaining real power with a 1300 cm<sup>3</sup>, 82 hp engine, all for less than 800 kg.

Our example is a fine restoration project and appears complete. Once restored, this little bombshell will be ready to hit France's finest roads.



51.

## 1973 SIMCA 1000 RALLYE 2

1 000 - 1 500 €

N° de série : S1JC16P/54415  
Carte grise française  
Beau projet de restauration

La Simca 1000 est une automobile qui est passée, depuis son lancement en octobre 1961, du rôle de véhicule modeste à celui d'une sportive capable de lutter efficacement contre les Porsche 911 dans les courses de côte, et ce bien après sa longue période de fabrication. La Simca 1000 arriva à point pour conforter la marque de Poissy dans son rang de second constructeur français.

Après deux premières versions rallyes très réussies Simca lance en 1972 la rallye 2, celle-ci conserve la pureté des lignes des premières versions mais gagne véritablement en puissance avec un moteur de 1300 cm<sup>3</sup> et de 82ch le tout pour moins de 800 kg.

Notre exemplaire est un beau projet de restauration et apparaît complet. Une fois restaurée cette petite bombe sera prête à arpenter les plus belles routes de France.

Since its launch in October 1961, the Simca 1000 has gone from being a modest car to a sports car capable of taking on the Porsche 911s in hill climbs, well after its long production run. The Simca 1000 arrived just in time to consolidate the Poissy-based brand's position as France's second-largest manufacturer.

After two very successful early rally versions, Simca launched the Rallye 2 in 1972, retaining the clean lines of the first versions but gaining real power with a 1300 cm<sup>3</sup>, 82 hp engine, all for less than 800 kg.

Our example is a fine restoration project and appears complete. Once restored, this little bombshell will be ready to hit France's finest roads.



# 52.

## SIMCA 1000

300 - 500 €

**Complète**

**À remettre en route ou à restaurer**

**Jolie petite voiture**

**À immatriculer en collection**

La Simca 1000 est une automobile qui est passée, depuis son lancement en octobre 1961, du rôle de véhicule modeste à celui d'une sportive capable de lutter efficacement contre les Porsche 911 dans les courses de côte, et ce bien après sa longue période de fabrication. La Simca 1000 arriva à point pour conforter la marque de Poissy dans son rang de second constructeur français.

La Simca 1000 que nous vous proposons est une première phase. Elle nous apparaît complète, même si nous n'avons pas pu le confirmer, et présente une belle patina.

Since its launch in October 1961, the Simca 1000 has gone from being a modest car to a sports car capable of taking on the Porsche 911s in hill climbs, well after its long production run. The Simca 1000 arrived just in time to consolidate the Poissy-based brand's position as France's second-largest carmaker.

The Simca 1000 we offer is a first phase. It appears to us to be complete, although we have not been able to confirm this, and has a beautiful patina.



# 53.

## PANHARD 24 CT

500 - 1 000 €

À immatriculer en collection  
À restaurer

Le dernier modèle d'une grande marque est toujours quelque chose d'émouvant, surtout quand il s'agit de la doyenne des françaises. Quand on regarde une «24», on ne peut s'empêcher de se demander pourquoi il n'y a pas eu de suite. La Panhard 24 est présentée à la presse le 24 juin 1963. Le type 24 provient du nombre de victoires de la marque aux 24 Heures du Mans du moins en ce qui concerne le moteur.

L'exemplaire que nous proposons à la vente nous apparaît complet, même si nous n'avons pas pu le confirmer. Une restauration sera à prévoir pour permettre à ce beau coupé de reprendre la route.

The last model of a major brand is always a moving event, especially when it's the oldest of the French models. When you look at a «24», you can't help but wonder why there was no sequel. The Panhard 24 was presented to the press on June 24, 1963. Type 24 derives from the number of the brand's victories in the 24 Hours of Le Mans, at least as far as the engine is concerned.

The example we are offering for sale appears to be complete, although we have not been able to confirm this. Restoration will be necessary to get this beautiful coupé back on the road.



54.

## 1982 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800

300 - 500 €

N° de série :  
**VWVZZ17ZDW166024**  
Carte grise française  
Beau projet de restauration  
Sans Moteur

La Golf GTI, une voiture mythique. Le 11 septembre 1975, le salon de l'Automobile de Francfort ouvre ses portes avec une attraction majeure sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps », Elle fera l'effet d'une bombe. La Golf GTI, l'idole de toute une génération, a été une véritable révolution au sein de l'industrie automobile. Volkswagen habituée aux rondeurs, avec sa coccinelle, décide de rentrer dans les standards esthétiques de l'époque en créant une voiture compacte, sobre, aux lignes tendues, un brin agressive. Mais là où Volkswagen est très fort c'est que le constructeur invente l'appellation GTI : Grand Tourisme à Injection.

Livrée en novembre 1982, ce n'est qu'en 1987 que notre collectionneur en fait l'acquisition.

Bien qu'incomplète (le moteur et certaines pièces d'accastillage sont absentes) notre exemplaire mérite une belle remise en état pour pouvoir comme dans les années 80 attaquer nos belles routes de France en écoutant Kim Wild ou Tears for Fears.

The Golf GTI, a legendary car. On September 11, 1975, the Frankfurt Motor Show opened its doors with a major attraction on the Volkswagen stand: the Golf GTI. The «fastest Volkswagen ever», it was to be a bombshell. The Golf GTI, the idol of an entire generation, was a revolution in the automotive industry. Volkswagen, accustomed to the curves of its Beetle, decided to fit in with the aesthetic standards of the time by creating a compact, sober car with taut, slightly aggressive lines. But where Volkswagen really came into its own was when it coined the name GTI: Grand Tourisme à Injection.

Delivered in November 1982, it wasn't until 1987 that our collector acquired it.

Although incomplete (the engine and some fittings are missing), this car deserves a thorough overhaul, so that, as in the 80s, it can take on the roads of France to the sound of Kim Wild or Tears for Fears.



55.

## 1990 BMW 850

800 - 1 200 €

N° de Série : WBAEG21060CB00548  
Carte grise française  
A restaurer

C'est en 1989 au Salon international de l'automobile de Francfort que BMW dévoile sa BMW 850i (qui sera produite jusqu'en 1999). Elle est l'œuvre de Klaus Kapitza. Son capot plongeant, ses lignes à part entière, l'absence de piliers lui offrent une élégance folle et une dynamique exceptionnelle. Si son allure suffit à séduire le public au premier regard, ce qu'elle cache sous son long capot fera succomber les plus réticents. Un moteur V12 de 5 litres de cylindrée qui développait 300 ch.

Côté avancée technologique, on notait déjà le contrôle automatique de stabilité, de traction, une direction assistée sensible à la vitesse et le système de contrôle électronique de l'amortissement.

Notre exemplaire est resté à l'arrêt quelques années, une restauration sera donc à prévoir.

At the 1989 Frankfurt International Motor Show, BMW unveiled its BMW 850i (produced until 1999). It was designed by Klaus Kapitza. Its plunging hood, full-fledged lines and lack of pillars give it a wild elegance and exceptional dynamics. If its looks are enough to seduce the public at first glance, what it hides under its long hood will make even the most reluctant succumb. A 5-liter V12 engine developing 300 hp.

Technological advances included automatic stability and traction control, speed-sensitive power steering and electronic damping control.

Our example has been at a standstill for several years, so restoration will be necessary.





56.

## Lot de 4 VW CORRADO

1 000 - 1 500 €

**Deux VR6 et deux G60**  
**Deux exemplaires à remettre en route**  
**Deux donneuses de pièces**  
**Carte grise française**

Remplaçante du coupé Sirocco, la Corrado reprend la même recette : une belle ligne de coupé sur une base de Golf. Basée sur la deuxième génération de la GOLF elle en reprend le châssis ainsi que les mécaniques à l'exception du Fameux VR6.

Parmi nos corrado nous avons deux VR6 et deux G60, parmi ces exemplaires deux sont à remettre en route et deux sont à restaurer ou des donneuses d'organes, toutes ont des CG.

Replacing the Sirocco coupé, the Corrado takes up the same recipe: beautiful coupé styling on a Golf base. Based on the second-generation Golf, it uses the same chassis and powertrains, with the exception of the famous VR6.

Among our Corrados we have two VR6s and two G60s, two of which are in need of restoration or organ donation, and all of which have CGs.







57.

## 1962 RENAULT ONDINE

1 200 - 1 800 €

N° de série : 01125608  
Carte grise française  
Belle patine

Pour compléter la gamme, Renault sort l'Ondine au début des années 1960, une version visant une clientèle à la recherche de confort. Ce n'est ni plus ni moins qu'une Dauphine à la finition plus soignée profitant de la même carrosserie dessinée par Ghia. Dans l'habitacle, la voiture s'équipe d'une moquette plus épaisse, d'une planche de bord noir mat, de fauteuils avant au dossier inclinable, et un volant plus soigné. Côté équipement, notons la présence d'un lave-glace, plutôt rare dans cette catégorie. L'extérieur de la voiture reçoit un traitement discret avec des teintes majoritairement métallisées, un double pare-chocs avant, des butoirs à l'arrière, une barre chromée sur la jupe arrière et de larges logo « Ondine ». Pour la mécanique, la Renault Ondine s'équipe du simple moteur de la Dauphine, le quatre cylindre en ligne de 845cm<sup>3</sup> qui développait 31cv, mais avec une boîte à quatre rapports montée de série, un élément qui vise à faire la différence vis-à-vis de la Dauphine.

La Renault Ondine que nous proposons à la vente est dans un bon état général et est accompagnée de sa carte grise. Une révision sera à prévoir afin de reprendre la route.

To complete the range, Renault launched the Ondine in the early 1960s, a version aimed at comfort-seeking customers. It's no more and no less than a Dauphine, with a more refined finish and the same Ghia-designed body. Inside, the car features thicker carpeting, a matte-black dashboard, front seats with reclining backrests, and a more refined steering wheel. A windshield washer system is a rarity in this category. The car's exterior receives a discreet treatment with mostly metallic hues, a double front bumper, rear bumpers, a chrome bar on the rear skirt and large «Ondine» logos. Mechanically, the Renault Ondine uses the same engine as the Dauphine, the 845cm<sup>3</sup> in-line four-cylinder that developed 31hp, but with a four-speed gearbox fitted as standard, a feature designed to differentiate it from the Dauphine.

The Renault Ondine we are offering for sale is in good overall condition and comes with its registration papers. A revision will be expected in order to get back on the road



58.

## 1957 RENAULT DAUPHINE

1 200 - 1 800 €

N° de série : 2757949  
Carte grise française  
Belle patine

Présentée en 1956, la Renault Dauphine s'est rapidement imposée sur le marché français après-guerre comme la berline populaire et obtient un succès commercial qui n'a rien à envier à la Renault 4CV dont elle hérite de la base mécanique et de l'architecture, à savoir une coque autoporteuse et un moteur à l'arrière. La Dauphine affiche une puissance de 30cv pour une vitesse de pointe à 115km/h, un volume de coffre acceptable avec 137dm<sup>3</sup>, une roue de secours qui se cache derrière le pare-choc avant, et un habitacle au volume intéressant, mais c'est surtout son prix qui intéresse le public. Quant à sa carrosserie, elle fut dessinée par Ghia, tout en lignes arrondies pour un meilleur aérodynamisme. C'est à la fin de l'année 1955 que le nom de Dauphine lui est trouvé quand un des collaborateurs du projet s'exclame « La 4CV est la reine ! La nouvelle venue ne peut être que la Dauphine ! ». Avec ses nombreuses qualités et son prix bon marché, les ventes de la Dauphine explosent, ce fut un réel succès. En 1957, elle prend la place de voiture la plus vendue en France et représente à elle seule le tiers de la production de Renault.

La Renault Dauphine que nous proposons à la vente est dans un bon état général et est accompagnée de sa carte grise. Une révision sera à prévoir pour pouvoir reprendre la route.

Introduced in 1956, the Renault Dauphine quickly established itself on the post-war French market as the popular saloon car, and achieved a commercial success that had nothing to envy the Renault 4CV, from which it inherited the mechanical base and architecture, namely a self-supporting hull and a rear-mounted engine. The Dauphine boasts 30hp for a top speed of 115km/h, an acceptable boot volume of 137dm<sup>3</sup>, a spare wheel that hides behind the front bumper, and an interior with an interesting volume, but it's above all its price that interests the public. As for the bodywork, it was designed by Ghia, with rounded lines for improved aerodynamics. It was at the end of 1955 that the name Dauphine was found, when one of the project's collaborators exclaimed: «The 4CV is the queen! The newcomer can only be the Dauphine! With its many qualities and low price, sales of the Dauphine exploded, and it was a real success. By 1957, it had become the best-selling car in France, accounting for a third of Renault's total output.

The Renault Dauphine we are offering for sale is in good overall condition, and comes with its registration papers. A revision will be expected in order to get back on the road



59.

## PEUGEOT 404 ET DS 23

200 - 300 €

La Peugeot 404 produite à partir de 1960, sera, en mai 1962, la première berline française de série équipée d'un moteur à injection. La Citroën DS 23, quant à elle, est dotée d'une ligne extrêmement audacieuse, qualifiée même de révolutionnaire, et d'un confort intérieur remarquable grâce à sa suspension hydropneumatique propre à la marque.

Les exemplaires que nous proposons à la vente présentent une corrosion importante et pourraient servir de donneuses d'organes ou de bases de restauration pour un courageux amateur. La Peugeot 404 est à immatriculer en collection, tandis que la DS 23 est accompagnée de sa carte grise.

Carte grise française pour la DS  
Potentielles donneuses de pièces

In May 1962, the Peugeot 404, produced from 1960 onwards, became the first mass-produced French saloon to feature a fuel-injected engine. The Citroën DS 23, on the other hand, boasts bold, even revolutionary styling, and remarkable interior comfort thanks to the brand's own hydropneumatic suspension.

The examples we're offering for sale show considerable corrosion, and could serve as organ donors or restoration bases for a courageous enthusiast. The Peugeot 404 is to be registered as a collector's item, while the DS 23 is accompanied by its registration papers.

60.

## LOT DE MOTEURS DIVERS

50 - 100 €





61.

## RENAULT 4L

100 - 200 €

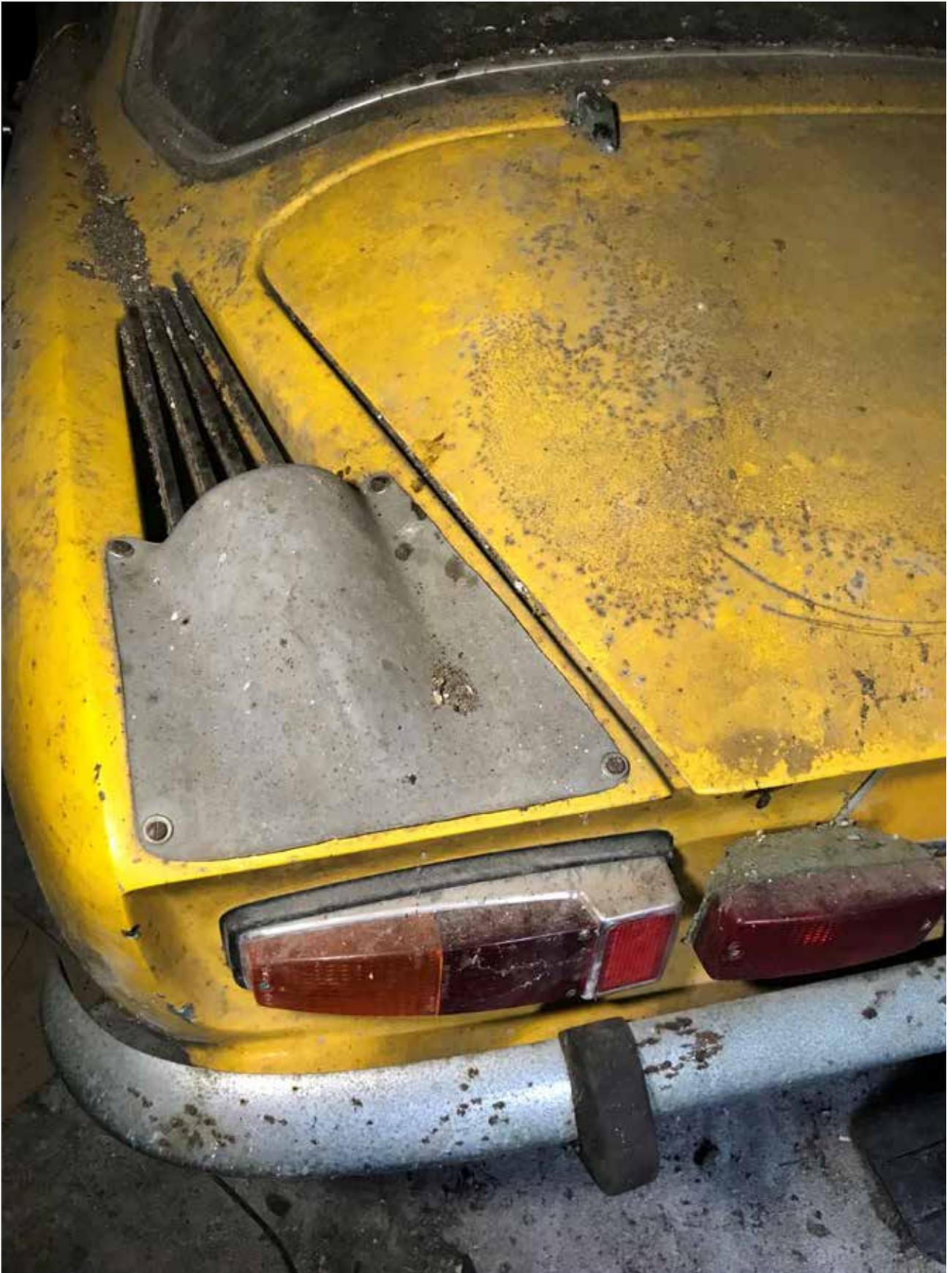
À restaurer  
A immatriculer en collection

Rendue mythique par le 4L Trophy, la Renault 4L est une icône populaire française. Pourquoi Renault 4 ? Parce que son moteur propose 4 chevaux, tout simplement. Produite de 1961 à 1992, elle s'écoulera à plus de 8 millions d'exemplaires. Pas étonnant, car la 4L a tout pour plaire : fiable, facile à conduire et à entretenir et capable de rouler dans n'importe quel environnement. Elle répondait parfaitement aux exigences de la classe moyenne française. La Renault 4L sera déclinée en plusieurs versions. Parmi elles, la Parisienne, l'Export, la GTL ou encore une version utilitaire qui sera utilisée comme voiture publicitaire. Aujourd'hui cette voiture fait partie intégrante de la culture automobile française, à tel point que chacun a en tête une histoire personnelle avec l'une d'elles.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une version tardive, qui présente un charme certain. Une restauration sera à prévoir, la voiture étant stockée en extérieur depuis de nombreuses années.

Made legendary by the 4L Trophy, the Renault 4L is a popular French icon. Why Renault 4? Because its engine offers 4 horsepower, quite simply. Produced from 1961 to 1992, it sold over 8 million units. Not surprising, since the 4L had it all: reliable, easy to drive and maintain, and capable of driving in any environment. It was the perfect answer to the demands of the French middle class. The Renault 4L came in several versions. These included the Parisienne, the Export, the GTL and a utility version used as a publicity vehicle. Today, this car is an integral part of French automotive culture, so much so that everyone has a personal story to tell about one of them.

The example we're offering for sale is a late version, with a certain charm. Restoration will be required, as the car has been stored outdoors for many years.







**AUTOMOBILES DE COLLECTION**

N° de série 3682984  
Carte grise française  
Restaurée  
L'un des premiers exemplaires produits



62.

## 1963 RENAULT 4L

8 000 - 12 000 €

Rendue mythique par le 4L Trophy, la Renault 4L est une icône populaire française. Pourquoi Renault 4 ? Parce que son moteur propose 4 chevaux, tout simplement. Produite de 1961 à 1992, elle s'écoulera à plus de 8 millions d'exemplaires. Pas étonnant, la 4L a tout pour plaire : fiable, facile à conduire et à entretenir et capable de rouler dans n'importe quel environnement. Elle répondait parfaitement aux exigences de la classe moyenne française. (D'abord équipée du moteur Billancourt, c'est le bloc Cléon-Fonte qui viendra compléter l'offre, étalant la cylindrée de 603 cm<sup>3</sup> jusqu'à 1 108 cm<sup>3</sup>). La Renault 4L sera déclinée en plusieurs versions. Parmi elles, la Parisienne, la Export ou encore la GTL. Une version utilitaire sera également produite et utilisée comme voiture publicitaire. La Poste ou le département Renault Service l'utiliseront comme tel. Aujourd'hui cette voiture fait partie intégrante de la culture automobile française, à tel point que chacun a en tête une histoire personnelle avec l'une d'elles. Notre exemplaire date de 1963, il fait donc partie des premiers à sortir d'usine. Sa carrosserie blanche ivoire en très bel état habille un moteur r1120 de 4 cv. Sellerie et mécanique sont en très bon état également. Après cete restauration, elle est livrée avec son contrôle technique à jour.

Made legendary by the 4L Trophy, the Renault 4L is a popular French icon. Why Renault 4? Because its engine offers 4 horsepower, quite simply. Produced from 1961 to 1992, it sold over 8 million units. Not surprisingly, the 4L had it all: reliable, easy to drive and maintain, and capable of driving in any environment. It was the perfect answer to the demands of the French middle class. (Initially fitted with the Billancourt engine, the Cléon-Fonte block completed the range, extending the displacement from 603 cm<sup>3</sup> to 1,108 cm<sup>3</sup>). The Renault 4L will be available in several versions. These include the Parisienne, the Export and the GTL. A utility version was also produced and used as an advertising car. It was used by the Post Office and the Renault Service department. Today, this car is an integral part of French motoring culture, so much so that everyone has a personal story to tell about one of them.

Our example dates from 1963, making it one of the first to leave the factory. Its ivory-white body is in excellent condition, and it's powered by a 4hp r1120 engine. The upholstery and mechanics are also in very good condition. After this restoration, it is delivered with its technical inspection up to date.



N° de série : 0621021698  
Carte grise française  
Même propriétaire depuis 1996



63.

## 1972 NSU 1200 TT

30 000 - 35 000 €

En 1965 les NSU Prinz 4 et Prinz 1000 accueillent alors dans leur famille : la 1000 TT. Il s'agit là de la première véritable version vitaminée de la puce germanique, avec son moteur de 1085 cm<sup>3</sup> et sa puissance de 55ch, elle peut enfin taquiner les Gordini sur les tracés sinueux !

Mais, Renault présente la R8 Gordini 1300, ce à quoi NSU réplique en 1967 en dévoilant la NSU 1200 TT. Elle développe ainsi 65 chevaux grâce à son moteur de 1177cm<sup>3</sup> ! Mais dans le même temps, NSU présente la TTS, sorte de version ultime de la Prinz puisqu'elle extrait 70 chevaux de son petit 996 cm<sup>3</sup> lui permettant de mener la vie dure à toutes les Fiat Abarth et autre Simca Rallye en catégorie moins de 1000 cm<sup>3</sup> !

La NSU TT que nous présentons aujourd'hui a été mise en circulation en 1972 et se présente dans un bel état d'origine, quelques modifications ont été effectuées par le propriétaire telles que 4 jantes aluminium, un volant plus petit et une rampe de carburateurs Weber double corps. Cependant il a pris soin de conserver toutes les pièces d'origines.

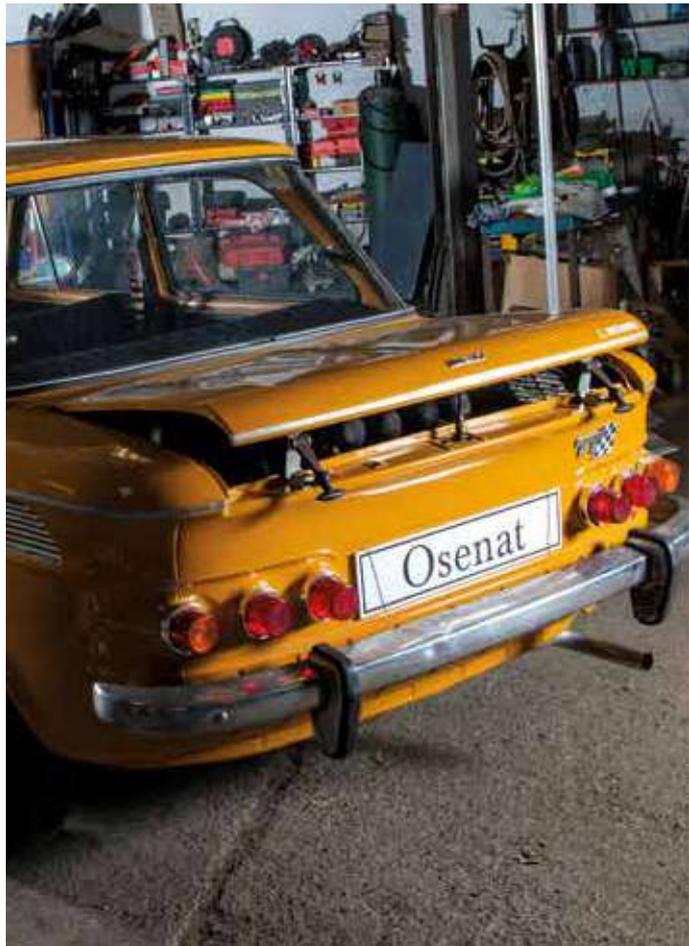
Cette NSU est une belle alternative aux Simca 100 rallye et R8 Gordini et n'attends plus que vous pour attaquer les plus belles routes de France.

In 1965, the NSU Prinz 4 and Prinz 1000 welcomed the 1000 TT to their family. This was the first real vitaminized version of the German chip, with its 1085 cm<sup>3</sup> engine and 55 hp, it could finally tease the Gordinis on twisty tracks!

But Renault presented the R8 Gordini 1300, to which NSU replied in 1967 with the NSU 1200 TT. Its 1177cm<sup>3</sup> engine developed 65 horsepower! At the same time, however, NSU presented the TTS, a sort of ultimate version of the Prinz, extracting 70 hp from its tiny 996 cm<sup>3</sup>, enabling it to give all the Fiat Abarths and other Simca Rallyes a hard time in the sub-1000 cm<sup>3</sup> category!

The NSU TT we're presenting today was launched in 1972 and is presented in beautiful original condition, with a few modifications carried out by the owner, such as 4 aluminum rims, a smaller steering wheel and a set of Weber twin-barrel carburetors. However, all original parts have been retained.

This NSU is a great alternative to the Simca 1000 rallye and R8 Gordini, and is just waiting for you to tackle the most beautiful roads in France.



N° de série : 20028  
Carte grise française  
Même famille depuis 45 ans  
Evocation du prototype araignée  
Moteur de R5 Alpine

64.

## 1965 MATRA Djet 5vs

40 000 - 45 000 €

La Djet est une voiture de sport biplace apparue en 1962. Initialement développée et produite à 198 exemplaires par le constructeur d'automobiles de sport français René Bonnet, elle est ensuite fabriquée par Matra Sports à 1 495 exemplaires de 1964 à 1968. A partir de juillet 1966, les Matra Bonnet Djet 5 et Djet 5 S deviennent les Matra-Sports Jet 5 et Jet 6 par abandon du nom Bonnet et du D de Djet pour donner suite à la liquidation de la société Automobiles Bonnet et la fin des accords qui la liaient à Matra Sports. Le logo «Matra Sports» est apposé sur le capot et la face arrière. En 1967 apparaît la Matra Sports Jet 6, ultime évolution du modèle qui reçoit le nouveau moteur 1255 cm<sup>3</sup> de la R8 Gordini 1300 (105 ch SAE). Mais contrairement à la Renault, elle se dispense de la nouvelle boîte de vitesses 5 rapports. Malgré cette dernière évolution, les ventes de Matra Djet déclinent et juillet 1968 marque la fin de la production. Innovantes, passionnantes, les René Bonnet et Matra Djet sont des sportives atypiques et devenues très rares dans notre paysage automobile. Véritables collectors, témoins d'une époque fantastique et du génie de ses concepteurs elles n'ont souffert que de leurs qualités pourrait-on dire, à savoir une fabrication artisanale et des solutions techniques avant-gardistes mais non fiabilisées. La Matra Djet est à l'origine de Matra Sports et de son succès en compétition automobile : entre autres Champion du Monde de Formule 1 en 1969 avec ses Matra MS80 pilotée par Jackie Stewart, et triple vainqueur aux 24 Heures du Mans 1972, 1973, et 1974 avec Henri Pescarolo, Graham Hill, Gérard Larrousse sur Matra Simca MS670... L'exemplaire que nous proposons à la vente est une Djet 5vs MB8S de 1965 et est dans la même famille depuis 1978. Elle dispose d'un moteur de R5 ALPINE ET d'une boîte 5 vitesses de R20. Elle a été restaurée il y a 5 ans avec comme inspiration le prototype araignée avec une belle configuration Bleu de France intérieur rouge. La restauration est à reprendre et à terminer.

The Djet is a two-seater sports car launched in 1962. Initially developed and produced in 198 units by French sports car manufacturer René Bonnet, 1,495 were built by Matra Sports between 1964 and 1968. From July 1966, the Matra Bonnet Djet 5 and Djet 5 S became the Matra-Sports Jet 5 and Jet 6, dropping the Bonnet name and the D from Djet following the liquidation of Automobiles Bonnet and the end of its agreements with Matra Sports. The «Matra Sports» logo appears on the hood and rear panel. 1967 saw the appearance of the Matra Sports Jet 6, the ultimate evolution of the model, which received the new 1255 cm<sup>3</sup> engine from the R8 Gordini 1300 (105 bhp SAE). Unlike the Renault, however, it did without the new 5-speed gearbox. Despite this latest evolution, sales of the Matra Djet declined, and July 1968 marked the end of production. Innovative and exciting, the René Bonnet and Matra Djet are atypical sports cars that have become extremely rare in our automotive landscape. True collectors' items, they bear witness to a fantastic era and to the genius of their designers, and suffered only from their own qualities, one might say, namely artisanal manufacture and avant-garde but unreliable technical solutions. The Matra Djet is at the origin of Matra Sports and its success in motor racing: among others, Formula 1 World Champion in 1969 with its Matra MS80 driven by Jackie Stewart, and three-time winner of the 1972, 1973 and 1974 Le Mans 24 Hours with Henri Pescarolo, Graham Hill and Gérard Larrousse on a Matra Simca MS670... The car for sale is a 1965 Djet 5vs MB8S, and has been in the same family since 1978. It has an R5 ALPINE engine AND an R20 5-speed gearbox. It was restored 5 years ago, inspired by the spider prototype with a beautiful Bleu de France configuration and red interior. Restoration to resume and complete.





N° de série : 27150  
Restaurée  
Carte grise française



65.

## 1927 BNC 527

120 000 - 150 000 €

BNC est une firme ayant connu un grand succès commercial au cours des années 20, ses voitures légères sportives ayant souvent été rivales heureuses des Amilcar et Salmson. La production n'a perduré que de 1924 à 1931. Les BNC existèrent aussi en modèles de tourisme, bien que leur vocation première fût la compétition.

En 1923, Lucien Bollack et son ami banquier René Netter créent une nouvelle société de fabrication de cyclecars et voiturettes de sport et de course. Ils la nomment BNC pour Bollack, Netter et Compagnie. De 1920 à 1936, «Bollack & Netter Compagnie» crée plusieurs modèles sportifs forts convoités en classe 1 100 cm<sup>3</sup>. Dès 1927 BNC subira le même sort que nombre de petits constructeurs français, la firme étant face à des difficultés financières. Charles de Ricou en reprend les commandes un an plus tard et lance un programme de course en équipant les modèles 527 d'une 4 cylindres Ruby, auxquels sont adjoints des compresseurs Cozette. Le modèle éphémère de la type 52 est l'ancêtre du type 527 et de son emblématique radiateur à nid d'abeille incliné avec bord arrondi qui fait la renommée de la marque de 1927 à 1931. La crise économique de 1929 stoppe le développement de la marque et l'usine ferme peu de temps après. Pilote émérite de BNC, André Sirejols (Collection vendue aux enchères à Fontainebleau par Maître Osenat dans les années 80) continuera néanmoins à représenter la marque dans son atelier de Levallois.

Le moteur permet de belles performances. Par exemple, en 1926, BNC termine 3<sup>e</sup> au «Grand Prix des Voiturettes de l'ACF», à Miramas. En 1928, dans la classe 1100cc, BNC réalise un doublé au Bol d'Or 1927 et décroche une victoire aux 24h du Mans.

«On sait que ce sont les grandes marques étrangères qui se taillèrent, en grosses cylindrées, la part du lion. Heureusement pour nous, l'honneur de la France a été sauvé par B.N.C. Tous ceux qui aiment l'automobile devront se rappeler les 2270 km 669 couverts, en 24 heures, par Doré et Treunet sur une B.N.C. de série.» La Vie Automobile 09/1928 à propos des 24H du Mans.

Le modèle proposé à la vente est une BNC 527 (châssis Sirejol) équipée d'un MOTEUR SCAP accouplé à une boîte 4 vitesses et doté d'un pont sans différentiel. La voiture restaurée par le propriétaire il y a quelques années et se présente dans un bel état.

L'essai routier a révélé une voiture performante et plaisante à conduire.

Il s'agit-là d'une opportunité exceptionnelle pour acquérir une voiture rarissime, une rares françaises pouvant se battre sur piste avec les Bugatti.



BNC was a commercially successful firm in the 1920s, its light sports cars often the successful rivals of Amilcar and Salmson. Production lasted only from 1924 to 1931. BNC also produced touring models, although their primary vocation was competition.

In 1923, Lucien Bollack and his banker friend René Netter set up a new company to manufacture cyclecars and sports and racing cars. They named it BNC for Bollack, Netter et Compagnie. From 1920 to 1936, «Bollack & Netter Compagnie» created several highly coveted sports models in the 1,100 cm<sup>3</sup> class. From 1927 onwards, BNC suffered the same fate as many small French manufacturers, facing financial difficulties. Charles de Ricou took over the reins a year later and launched a racing program, equipping the 527 models with 4-cylinder Ruby engines and Cozette compressors. The short-lived Type 52 is the forerunner of the Type 527 and its emblematic sloping honeycomb radiator with rounded edge, which made the brand famous from 1927 to 1931. The economic crisis of 1929 halted the brand's development, and the factory closed shortly afterwards. André Sirejols, an experienced BNC driver (whose collection was auctioned in Fontainebleau by Maitre Osenat in the 1980s), continued to represent the brand from his workshop in Levallois.

The engine is also a great performer. For example, in 1926, BNC finished 3rd in the «Grand Prix des Voiturettes de l'ACF», at Miramas. In 1928, in the 1100cc class, BNC completed a one-two finish at the 1927 Bol d'Or and won the 24 Hours of Le Mans.

«We know that it was the big foreign makes that took the lion's share of the large-displacement races. Fortunately for us, France's honor was saved by B.N.C. Anyone who loves cars will remember the 2270 km 669 covered in 24 hours by Doré and Treunet in a production B.N.C.». La Vie Automobile 09/1928 about the 24 Hours of Le Mans.

The model offered for sale is a BNC 527 (Sirejol chassis) equipped with a SCAP ENGINE mated to a 4-speed gearbox and fitted with an axle without differential. The car was restored by the owner a few years ago and is in beautiful condition. The test drive revealed a high-performance car that's a pleasure to drive.

This is an exceptional opportunity to acquire a very rare car, one of the few French cars that can compete on the track with the Bugattis.





Très belle réplique d'Alfa Romeo 6C  
Mythique moteur Alfa Romeo 2000 GTV  
Carte grise française



66.

## 1977 ALFA ROMEO PETTENELLA LEONTINA GRAND SPORT 2000

130 000 - 150 000 €

L'Alfa Romeo 6C 1750 est présentée à l'Exposition Automobile Internationale de Rome en 1929. Elle peut être considérée comme le développement du modèle 6C 1500 de 1925. Modèle de légende dans l'histoire d'Alfa Romeo. L'Alfa 6C 1750 Gran Sport fut présentée en 1930 et dispose d'un compresseur monté directement en bout de vilebrequin. La plupart des voitures produites seront des biplaces Spider carrossées par Zagato. Des versions avec carrosserie ouverte, plus rares, seront carrossées par Castagna et Garavini. Une version spéciale de course « Grand Sport » Testa Fissa, produite en seulement six exemplaires, dispose d'une puissance de 102 ch et une vitesse de pointe de 170 km/h. En deux années d'activité en compétition elle remportera deux fois les Mille Miglia et les 24h de spa.

Nous sommes dans les années 70, deux entrepreneurs italiens sont face au succès des créations d'Excalibur et autres répliques d'illustres voitures des années 30. L'un Pettenella est restaurateur de voitures anciennes à Turin, l'autre Achilli Motors est concessionnaire de voiture de luxe à Milan. De cette association naîtra la PETTENELLA LEONTINA GRAND SPORT une réplique des plus grandes constructions du constructeur milanais Alfa Romeo. Un seul modèle sera

reproduit : la 6C 1750 GRAND SPORT. Le principe était le suivant, la carrosserie et le châssis sont produits dans la tradition des années 30, le plus fidèle à l'origine possible. La mécanique est elle le fameux 4 cylindres deux litres double arbre à cames issu des Alfa 2000 en option, un moteur 1750 conforme à l'origine était disponible. Les trains roulants sont modernes, avec des freins à disque cachés sous des faux tambours pour respecter l'esthétique ancienne.

Fabriquée entre 1973 et 1976 seuls 14 exemplaires ont été vendus, véritable rareté notre voiture est une des dernières produites, puisqu'elle fut vendue en 1977. Equipée du moteur 2 L de l'Alfa 2000 notre exemplaire ne présente pas de problèmes et se révèle particulièrement agréable à conduire. La carrosserie est en bon état et le châssis est sain.

Il s'agit-là d'une opportunité unique d'acquérir l'alliance d'un mythe des années 30 avec les qualités d'une voiture des années 70. Idéale pour des rallyes ou des balades cette voiture n'attend plus que vous.



The Alfa Romeo 6C 1750 was presented at the 1929 International Automobile Exhibition in Rome. It can be seen as a development of the 6C 1500 model of 1925. A legendary model in the history of Alfa Romeo. The Alfa 6C 1750 Gran Sport was presented in 1930 and features a compressor mounted directly at the end of the crankshaft. Most of the cars produced were Spider two-seaters with bodywork by Zagato. Rarer open-bodied versions were built by Castagna and Garavini. A special «Grand Sport» Testa Fissa racing version, produced in just six examples, boasted 102 hp and a top speed of 170 km/h. In its two years of racing activity, it twice won the Mille Miglia and the 24h of Spa.

In the 70s, two Italian entrepreneurs were faced with the success of Excalibur creations and other replicas of illustrious cars from the 30s. One was Pettenella, a vintage car restorer in Turin, the other Achilli Motors, a luxury car dealer in Milan. The result of this association is the PETTENELLA LEONTINA GRAND SPORT, a replica of one of Milanese carmaker Alfa Romeo's greatest creations. Only one model would be reproduced:

the 6C 1750 GRAND SPORT. The principle was as follows: the bodywork and chassis were produced in the tradition of the '30s, as faithful to the original as possible. The powertrain was the famous 4-cylinder, two-liter, twin-camshaft engine derived from the Alfa 2000, with the option of a 1750 engine to match the original. The running gear is modern, with disc brakes hidden under false drums to respect the old aesthetic. Manufactured between 1973 and 1976, only 14 examples were sold, making this one of the last cars produced, since it was sold in 1977. Equipped with the Alfa 2000's 2.0-liter engine, our car is trouble-free and particularly pleasant to drive. The bodywork is in good condition and the chassis is sound.

This is a unique opportunity to acquire the combination of a 30's myth with the qualities of a 70's car. Ideal for rallying or touring, this car is just waiting for you.



N° de série : 6880  
Hommage aux CC de compétition  
Carte grise française

67.

## 1922 AMILCAR C4 SPORT

25 000 - 35 000 €

Amilcar est un constructeur français fondé en 1921 dont le nom vient de la contraction des noms des deux fondateurs Joseph Lamy et Émile Akar. Cette marque s'illustre dans l'univers du cycle car jusqu'en 1934. Reprise par Hotchkiss qui tente de diversifier le catalogue d'Amilcar puis la firme disparaît avec la Seconde Guerre mondiale.

Voiturette conçue pour un usage familial, elle se démarque des autres types CC et CS par son châssis qui s'est vu prolongé et rigidifié pour accueillir une à deux places supplémentaires. Les atouts (simplicité et robustesse) du type C4 seront reconnus et appréciés de la clientèle permettant à ce modèle d'être produit jusqu'au début de 1929 alors que les autres 6 CV de la marque (CC et CS), finissent leur carrière dès la fin de l'année 1925. Ses atouts lui permirent de connaître un grand succès parmi les modèles de la marque. Cette petite voiturette très fiable et relativement performante est capable d'emmener quatre personnes jusqu'à 90 km/h. Bien que le sport ne soit pas sa vocation première, on retrouve ce modèle dans de nombreuses courses comme aux 24h du Mans 1923.

Le modèle proposé à la vente a été restauré il y a une quinzaine d'années dans l'esprit des CC.CS réalisées par la marque à la même époque. Il s'agit-là d'un bel hommage réalisé dans les règles de l'art avec notamment une ossature bois recouverte de simili cuir et un véritable moteur de CC.CS qui se présente dans un très bel état. Après sa restauration la voiture a connu un séjour au sein d'un musée jusqu'à ce que le propriétaire actuel l'achète et la fasse ensuite réviser et remettre en route.

Amilcar is a French manufacturer founded in 1921, whose name comes from the contraction of the names of its two founders, Joseph Lamy and Émile Akar. The brand made its mark in the world of cycle cars until 1934. Taken over by Hotchkiss, who tried to diversify Amilcar's catalog, the company disappeared with the outbreak of the Second World War.

A small car designed for family use, it differs from other CC and CS types in that its chassis has been extended and stiffened to accommodate one or two extra seats. The C4's strengths (simplicity and sturdiness) were recognized and appreciated by customers, enabling this model to be produced until early 1929, whereas the brand's other 6 CVs (CC and CS) ended their careers at the end of 1925. Its strengths made it a great success among the brand's models. This highly reliable, relatively high-performance small car could carry four people at speeds of up to 90 km/h. Although sport was not its primary vocation, this model took part in numerous races, such as the 24h of Le Mans in 1923.

The model offered for sale was restored some fifteen years ago in the spirit of the CC.CS produced by the brand at the same period. It's a tribute to the art of restoration, with a wood frame covered in imitation leather and a genuine CC.CS engine, all in very good condition. After restoration, the car spent time in a museum until the current owner bought it and had it overhauled and put back on the road.



Châssis n° 354883  
Carte grise française



68.

## 1931 PEUGEOT 201

8 000 - 12 000 €

C'est au Salon de Paris 1929 que Peugeot lance la 201. Elle fut fabriquée à Sochaux jusqu'en septembre 1937. C'est grâce à ce modèle que la firme du Lion passera sans problème l'énorme crise des années 30, qui engloutit de nombreux constructeurs. Sa mécanique et sa carrosserie évoluèrent avec le temps. La 201 représente un jalon important dans l'histoire de la marque. Son grand succès commercial, son image de qualité de construction, de robustesse et de fiabilité ne sont absolument pas usurpés. Elle permit à Peugeot de passer de « grand constructeur » à « très grand constructeur ». De plus c'est la première voiture à utiliser la nomenclature à « 0 » central encore en vigueur aujourd'hui. Peugeot fait alors un dépôt de marque à trois chiffres avec ce zéro central.

Cet exemplaire de 1931 présente une jolie carrosserie 2 portes vitrées peinte dans un bleu sombre très élégant. Nous avons pu retracer son histoire jusqu'au début des années 50 où elle fut immatriculée en Charente maritime sous le numéro G2CC17. C'est auprès de ce monsieur que le propriétaire actuel a acquis la voiture dans les années 80. Entretien méticuleusement, la voiture se présente dans un très bel état de carrosserie témoignant d'une restauration ancienne. La mécanique fonctionne très bien et démarre au quart de tour.

Peugeot launched the 201 at the 1929 Paris Motor Show. It was manufactured in Sochaux until September 1937. It was thanks to this model that the Lion firm was able to weather the enormous crisis of the 1930s, which engulfed many manufacturers. Its mechanics and bodywork evolved over time. The 201 represents an important milestone in the brand's history.

Its great commercial success and image of build quality, sturdiness and reliability are unquestionable. It enabled Peugeot to go from «great manufacturer» to «very great manufacturer». What's more, it was the first car to use the central «0» nomenclature still in use today. Peugeot registered a three-digit trademark with this central zero.

This 1931 model features an attractive 2-door glass body painted in an elegant dark blue. We were able to trace its history back to the early 1950s, when it was registered in Charente Maritime under number G2CC17. It was from this gentleman that the current owner acquired the car in the 80s. Meticulously maintained, the car's bodywork is in excellent condition, reflecting the restoration work carried out in the past. The mechanics work very well and start right up.



Châssis n° 164592  
Rare male « Raoul » optionnelle  
Carte grise française

69.

## 1947 CITROEN TRACTION 11B

16 000 - 20 000 €

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

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

C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia cette icône de l'histoire de l'automobile française. La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv.

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

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

Elle s'acquitta fort bien de sa tâche, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont fait plaisir à de nombreuses générations.

Elle est depuis très longtemps fortement ancrée dans la mémoire collective. Sportive, le Rallye de Lyon-Charbonnières fut aussi remporté, à plusieurs reprises, par une « traction ». L'exemplaire proposé est un modèle de 1947 doté de la male « Raoul », doté d'une belle patine, la peinture semble d'origine. 2eme main son propriétaire la possède depuis 1986, parfaitement entretenue l'essai n'a révélé aucun problème majeur. Les freins sont récents, et témoignent de l'entretien méticuleux qu'a reçu le véhicule toute sa vie.

Revolutionary! At the time, this was the best definition of the Citroën Traction Avant.

With its well-designed monocoque body, four independent wheels and front-wheel drive, the new Citroën was on the verge of a technological breakthrough. In fact, it took over 20 years to build.

It was Gabriel Voisin's former collaborator, André Lefebvre, who designed this icon of French automotive history.

The Citroën «Traction Avant» was officially launched in May 1934 as a 7hp.

As for the 11 cv fiscaux, it appeared a few months later for the Paris Motor Show in two body styles, a small one, called the «11 Légère», and the «11 normale», 20 cm longer and 12 cm wider. On July 27, 1957, the last 11 CV leaves the factory under number 444 569, 23 years after the first. A rolling, comfortable myth, the «traction» was used by General de Gaulle, Pierrot le Fou and the «traction avant gang». During the war, it was used by the Gestapo as well as the FFI. But its true vocation was to be a beautiful family car.

Its comfort, reliability and good looks have delighted many generations.

It has long been firmly anchored in the collective memory. As a sports car, the Lyon-Charbonnières Rally was also won on several occasions by a «traction» car. The model on offer is a 1947 model with the «Raoul» male, with a beautiful patina, and the paintwork appears to be original. 2nd hand, it has been in the owner's possession since 1986. Perfectly maintained, the test drive revealed no major problems. The brakes are recent, testifying to the meticulous care the vehicle has received throughout its life.



N° de série : 3519356bw  
Carte grise française  
Restauration ancienne  
Dossier de factures  
Le plus grand des félins anglais

70.

## 1963 JAGUAR MK10 3.8

25 000 - 30 000 €

La JAGUAR Mark X demeure à tout jamais la voiture du Docteur Müller de l'album L'île Noire (1966) des aventures de Tintin.

La MK X a été fabriquée de 1961 à 1964. Le 17 octobre 1961, au Salon d'Earls Court, Jaguar présentait en avant-première sa toute nouvelle limousine : la magnifique Jaguar MK X. De lignée royale, elle s'inscrit dans la longue famille des berlines de prestige de la marque au félin, qui remonte aux origines de celle-ci, quand elle s'appelait encore S.S. Cars Limited. Dotée d'un design magnifique, elle allie tout le savoir-faire de Jaguar, l'élégance britannique et une technologie des plus abouties. La presse est unanime : cette voiture est bien le must plus ultra ! Après tout, la Jaguar Mark X, n'est-elle pas la plus belle limousine construite depuis 1945 ? Ne représente-t-elle pas la quintessence parfaite entre raffinement, discrétion, confort, haut contenu technologique, sportive et prix contenu ?

L'existence d'une bonne insonorisation et la présence de bois précieux vernis et de cuir Connolly rendent son habitacle accueillant et chaleureux.

L'exemplaire que nous proposons à la vente date de janvier 1963 et fait donc partie des toutes dernières produites. Equipée du désirable moteur 3.8 monté avec une boîte automatique, cette voiture fut livrée neuve en France où elle a connu deux premiers propriétaires à Paris avant d'être acquise par le précédent propriétaire en mars 1965, toujours immatriculée 4383NE75. Ce même propriétaire l'a conservé jusqu'en 2017, année où elle fut acquise par le propriétaire actuel.

Cette Jaguar présente une restauration ancienne et est dans un bel état général et est accompagnée d'un important dossier de factures (allumage, démarreur, trains roulants ...). L'essai routier a révélé un véhicule agréable et sans défaut majeur. Alors si vous cherchez une belle berline pour vos longs trajets, ne cherchez plus, cette Jaguar est faite pour vous.

The JAGUAR Mark X remains forever the car of Doctor Müller from the 1966 album L'île Noire in the adventures of Tintin.

The MK X was manufactured from 1961 to 1964. On October 17, 1961, at the Earls Court Motor Show, Jaguar presented a preview of its brand-new limousine: the magnificent Jaguar MK X. With its royal lineage, the MK X joins the long family of prestige sedans from Jaguar's origins as S.S. Cars Limited. Its magnificent design combines Jaguar expertise, British elegance and state-of-the-art technology. The press is unanimous: this car is the must-have! After all, isn't the Jaguar Mark X the most beautiful limousine built since 1945? Doesn't it represent the quintessence of refinement, discretion, comfort, high technology, sportiness and affordability?

Good soundproofing, precious varnished wood and Connolly leather make for a warm and welcoming interior.

The model we are offering for sale dates from January 1963, and is therefore one of the very last to be produced. Equipped with the desirable 3.8 engine and automatic gearbox, this car was delivered new to France, where it met its first two owners in Paris, before being acquired by the previous owner in March 1965, still registered 4383NE75. This same owner kept it until 2017, when it was acquired by the current owner.

This Jaguar features an early restoration and is in beautiful overall condition, accompanied by an extensive file of invoices (ignition, starter, running gear ...). The test drive revealed a pleasant vehicle with no major faults.

So if you're looking for a beautiful sedan for your long-distance journeys, look no further than this Jaguar.



N° de série : LML/50/397  
Moteur VB6E/50/1233  
Carte grise française  
Restauration intégrale de très haut niveau

71.

## 1952 ASTON MARTIN DB2 DHC VANTAGE

310 000 - 350 000 €

Quand Aston Martin passe sous le contrôle de David Brown en 1947, la marque commence à se développer réellement et va présenter de nouveaux modèles, la DB1 en 1948 puis la DB2 en 1950 et la DB2/4 en 1953. Avec ces modèles Aston Martin va enfin connaître ses premières victoires au Mans. Plusieurs carrosseries étaient disponibles au catalogue dont un cabriolet le DHC pour Drop Head Coupe. Entre 1950 et 1953, moins de 100 DB2 DHC furent produites et parmi elles seule une minorité était équipée du moteur Vantage de 125 ch.

Notre exemplaire est l'une d'elles, le cabriolet de la gamme. Équipée du moteur Vantage optionnel, elle fut livrée neuve par la concession Brook Lands à Londres en 1953. Nous savons d'après l'Aston Martin Register qu'en 1975 à cette époque le véhicule appartenait à un certain G.H Brown et était immatriculée NUV 923. Redécouverte dans un état discutable par son ancien propriétaire, un hollandais, dans les années 70, période à laquelle il acquit l'automobile. Il débuta en 1998 une restauration intégrale et documentée. Les travaux prirent fin en 2005.

Elle se présente aujourd'hui en bleu, intérieur rouge et capote crème, elle se présente aujourd'hui dans un très bel état. Son propriétaire actuel l'a acquise en 2011. Depuis sa restauration cette automobile a parcouru seulement 11 000 miles. Mécaniquement elle est aussi en très bon état comme l'atteste son contrôle technique et l'essai routier réalisé par nos soins. Cette DB2 DHC Vantage est une occasion unique de se procurer une pièce majeure de l'histoire d'Aston Martin, dans un état concours.

When Aston Martin came under the control of David Brown in 1947, the brand really began to develop, introducing new models: the DB1 in 1948, the DB2 in 1950 and the DB2/4 in 1953. With these models, Aston Martin finally scored its first Le Mans victories. Several body styles were available, including a convertible, the DHC for Drop Head Coupe. Between 1950 and 1953, fewer than 100 DB2 DHCs were produced, of which only a minority were equipped with the 125 hp Vantage engine.

Our example is one of these, the convertible of the range. Equipped with the optional Vantage engine, it was delivered new from the Brook Lands dealership in London in 1953. We know from the Aston Martin Register that in 1975 the car was owned by a certain G.H Brown and was registered NUV 923. Rediscovered in questionable condition by its former owner, a Dutchman, in the 1970s, when he acquired the car. In 1998, he began a complete and documented restoration. The work was completed in 2005.

Today, the car is presented in blue, with a red interior and cream soft top, and is in excellent condition. Its current owner acquired it in 2011. Since its restoration, this car has covered just 11,000 miles.

Mechanically, it is also in very good condition, as attested by its technical inspection and the road test carried out by us.



N° de série : 2562794  
Équipée de tous les accessoires  
disponibles au catalogue  
Dossier de Factures  
Carte Grise Française



72.

## 1956 RENAULT 4CV DECOUVRABLE

22 000 - 25 000 €

Il est facile de comprendre pourquoi la 4 CV Renault a rencontré un tel succès. Elle était en effet, au lendemain du conflit mondial, la première voiture française abordable complètement nouvelle. Dévoilée au Salon de l'Automobile qui, en 1946, se tenait sous les verrières du Grand Palais, elle présentait une conception simple et astucieuse qui permettait d'exploiter au mieux son gabarit limité : le moteur et la transmission étaient à l'arrière, dégageant complètement la plateforme pour les occupants, ce qui permettait d'accueillir quatre personnes assez confortablement. Avec son moteur culbuté, c'était une voiture légère capable d'atteindre 90 km/h. A la portée des bourses modestes, la 4 CV va devenir un véritable symbole de liberté.

Cette Renault 4CV Découvrable, type R1062 est probablement l'une des plus luxueuses 4CV au monde. En effet, son précédent propriétaire, éminent membre du bureau de Vincennes en Anciennes s'est attelé à la rendre unique tout au long des vingt dernières années. C'est ainsi au fil des recherches, des bourses et autres échanges entre collectionneurs, que cette 4CV bordeaux (761), fut agrémenté des accessoires d'époque les plus rares.

La liste est alors longue et non-exhaustive : pare-soleil extérieur, baguettes de bas de caisse, jonc de capot, déflecteurs de vitres, glaces descendantes à l'avant, embouts et butoirs de

pare-chocs, sabots d'ailes, jons de portières, enjoliveurs à coquilles pour poignées de portes, grilles d'entrée d'air, butées d'ouverture de portières, mascotte quatre chevaux, housse de capot arrière, sorties d'air additionnelles, catadioptres arrière, antibrouillard, jantes Robergel à papillons... L'habitacle n'est pas en reste puisqu'il est intégralement garni de cuir tabac, s'enjolive d'extincteurs d'époque, d'un volant en bakélite transparente, d'enjoliveurs de poignées de portes, d'une montre, d'une boussole, d'un enjoliveur de tableau de bord, d'un rétroviseur central CHPA, mais aussi et surtout d'un autoradio Ducretet Thomson et d'un bidon d'essence prenant place contre la roue de secours dans le coffre, peint couleur carrosserie ! Le moteur s'équipe lui aussi d'un certain nombre d'équipements rares. Il se surmonte donc d'un carburateur Weber double corps 28/36 DCB6, d'une pipe Auto bleu, d'un couvre culasse Record, d'un support à bougies, d'un filtre à air poli...

Mais il est aussi fiabilisé par l'ajout d'une seconde bobine. Tous ces éléments Robri, GH, ou Robergel glanés au fil du temps rendent cette 4CV unique, en faisant l'une des plus désirables et luxueuse possible.



It's easy to understand why the Renault 4 CV was such a success. In the aftermath of the Second World War, it was the first completely new affordable French car. Unveiled at the 1946 Salon de l'Automobile, held under the glass roof of the Grand Palais, it featured a simple, clever design that made the most of its limited size: the engine and transmission were at the rear, leaving the platform completely free for the occupants, allowing four people to be accommodated quite comfortably. With its tumbled engine, it was a lightweight car capable of reaching 90 km/h. Affordable for those of modest means, the 4CV became a true symbol of freedom.

This Renault 4CV Découvrable, type R1062, is probably one of the most luxurious 4CVs in the world. Indeed, its previous owner, an eminent member of the Vincennes en Anciennes board, has spent the last twenty years making it unique. As a result, this burgundy 4CV (761) has been adorned with the rarest of period accessories.

The list is long and by no means exhaustive: exterior sun visors, rocker panels, hood trim, window deflectors, front descender windows, bumper tips and bumpers, fender shoes, door bezels, shell covers for door handles, door opening stops, four-horse mascot, rear hood cover, additional air outlets, rear reflectors, fog lamps, Robergel butterfly wheels. .. The interior is fully trimmed in tobacco leather, with period fire extinguishers,

a transparent bakelite steering wheel, door handle trims, a watch, a compass, a dashboard bezel, a CHPA central rear-view mirror, but above all a Ducretet Thomson car radio and a body-colored gasoline can that sits against the spare tire in the trunk! The engine is also fitted with a number of rare features. It is topped by a Weber 28/36 DCB6 twin-barrel carburetor, a blue Auto pipe, a Record cylinder head cover, a spark plug holder, a polished air filter...

But it's also made more reliable by the addition of a second coil. All these Robri, GH and Robergel elements gleaned over the years make this 4CV unique, making it one of the most desirable and luxurious possible.

N° de série : 192396  
Carte grise française



73.

## 1965 ALFA ROMEO 2600 SPIDER

90 000 - 110 000 €

Après la fin des hostilités et comme la plupart des constructeurs européens, Alfa Romeo se remet au travail. En 1962, Alfa Romeo décide de se repositionner dans le haut de gamme. La mise au point d'un tout nouveau moteur à 6 cylindres de 2600 cc et double ACT permet à la marque de renouer avec son prestigieux passé. Le lancement de cette nouvelle voiture se produit au Salon de Genève 1962. Disponible en berline, en coupé ou en cabriolet, la gamme est complète. Le cabriolet, baptisé 2600 Spider, est dû au crayon de la Carrozzeria Touring tandis que le coupé sort de chez Bertone.

L'exemplaire que nous proposons à la vente présente une magnifique livrée grise assortie d'un intérieur en cuir beige aux surpiqures bleues-grises. Elle est dans un état impeccable, la voiture ayant été restaurée il y a quelques années. L'essai routier a révélé une voiture performante et très agréable à conduire, aucun défaut majeur n'ayant été relevé. Icône des « sixties », c'est la voiture des V.I.P. de l'époque et le symbole de la douceur de vivre à l'italienne : la « Dolce Vita » ! A son volant la lignée ressemble à une petite 250 California. Le coup de crayon est remarquable et indémodable. Nous vous offrons l'opportunité de rouler dans une ligne mythique.

After the end of hostilities, Alfa Romeo, like most other European manufacturers, went back to work. In 1962, Alfa Romeo decided to reposition itself at the top end of the market. The development of an all-new 2600 cc 6-cylinder engine with double ACT allowed the brand to revive its prestigious past. The new car was launched at the 1962 Geneva Motor Show. Available as a sedan, coupé or cabriolet, the range was complete. The cabriolet, christened the 2600 Spider, was designed by Carrozzeria Touring, while the coupé was produced by Bertone. The example we're offering for sale has a magnificent gray livery, matched by a beige leather interior with blue-gray stitching. It is in impeccable condition, having been restored a few years ago. The test drive revealed a high-performance car that's a pleasure to drive, with no major faults to be found. An icon of the «sixties», it was the V.I.P. car of the era and the symbol of the Italian way of life: the «Dolce Vita»! At the wheel, the line resembles a small 250 California. The pencil stroke is remarkable and timeless. We offer you the opportunity to ride in a legendary line.



N° de série : S3050GE  
Carte grise collection

74.

## 1937 MORGAN 4/4

25 000 - 30 000 €

La première Morgan avec 4 roues a été lancée en 1936. Depuis, la ligne générale est restée figée, ce qui représente un cas unique dans l'histoire de l'automobile. Une longévité pareille, personne d'autre ne l'a réussie. Historiquement la Morgan s'appelait 4/4 pour 4 roues et moteur 4 cylindres, l'appellation devenant Plus 4 avec l'installation d'un moteur avec soupapes en tête de 2088cc en 1950.

Morgan cultive avec un grand art l'authenticité et le prestige discret en concédant au modernisme le strict minimum. Ainsi, la carrosserie fait appel à l'aluminium et le châssis à l'acier galvanisé mais les structures sont encore en bois de frêne comme en 1936 au début de l'aventure. Côté mécanique, les performances sont là et la Morgan s'accroche à la route, freine droit et distille son indéfinissable charme. Depuis plus de 70 ans, Morgan travaille sur le même style de cabriolet. On a là les ingrédients magiques du vrai roadster britannique admiré chez la plupart des collectionneurs. Une Morgan apporte à la fois le plaisir de conduire, une voiture de collection et la tranquillité d'une mécanique moderne. L'intérieur restitue en neuf le meilleur du passé. Tout est resté délicieusement figé. Remarquablement fini, l'habitacle fleure bon le travail artisanal et on comprend par le détail qu'il faille 400 heures pour parvenir au montage complet, assemblé à la main. Ses cuirs, son couvre-capote, sa capote, ses side-screens et son tonneau cover sont tous en superbe état. Sa conduite ne laisse apparaître aucun défaut de puissance, de freinage ou de tenue de route.

Notre exemplaire, de 1937, est une des premières Morgan à quatre roues fabriquée, équipée d'un moteur Coventry Climax d'une quarantaine de chevaux, le tout monté sur le châssis en bois traditionnel de la marque, déjà performante pour son temps cette Morgan est un véritable bonheur à conduire, cette qualité explique la pérennité du modèle dans le catalogue de la marque.

Celle-ci a été restaurée il y a quelques années et se présente dans un très bel état. Cette Morgan constituant une belle opportunité d'acquérir une des premières créations de cette marque mythique.

The first Morgan with 4 wheels was launched in 1936. Since then, the overall design has remained unchanged, making it unique in automotive history. No one else has achieved such longevity. Historically, the Morgan was called 4/4 for 4 wheels and 4 cylinders, the name becoming Plus 4 with the installation of a 2088cc overhead-valve engine in 1950.

Morgan artfully cultivated authenticity and discreet prestige, conceding the bare minimum to modernism. The bodywork was made of aluminum and the chassis of galvanized steel, but the structures were still made of ash wood, as in 1936 when the adventure began. Mechanically, the performance is there and the Morgan clings to the road, brakes straight and distils its indefinable charm. Morgan has been working on the same convertible style for over 70 years. Here we have the magic ingredients of the true British roadster admired by most collectors. A Morgan combines the driving pleasure of a collector's car with the tranquillity of modern engineering. The interior recreates the best of the past. Everything has remained delightfully frozen.

Remarkably finished, the interior smacks of craftsmanship, and it's easy to see why it took 400 hours to complete, hand-assembled. Its leathers, hood cover, soft top, side-screens and tonneau cover are all in superb condition. The ride shows no sign of power, braking or handling faults.

Our 1937 model is one of the first four-wheeled Morgans to be built, equipped with a Coventry Climax engine producing some 40 hp, all mounted on the brand's traditional wooden chassis. Already a high-performance car for its time, this Morgan is a real joy to drive, and this quality explains the model's enduring place in the brand's catalog.

The car was restored a few years ago and is in very good condition. This Morgan is a great opportunity to acquire one of the first creations of this legendary brand.



N° de série : LML1060  
Carte grise française  
Restauration intégrale de très haut niveau



75.

## 1956 ASTON MARTIN DB2/4 MK2

130 000 - 150 000 €

Quand Aston Martin passe sous le contrôle de David Brown en 1947, la marque commence à se développer réellement et va présenter de nouveaux modèles, la DB1 en 1948 puis la DB2 en 1950 et, celle qui nous intéresse, la DB2/4 en 1953. Avec ces modèles Aston Martin va enfin connaître ses premières victoires au Mans. La différenciation de la DB2/4 par rapport à la DB2 est que la DB2/4 peut accueillir quatre personnes. Notre exemplaire est plus précisément une DB2/4 Mk II, modèle produit en 199 exemplaires entre 1955 et 1957. Celle-ci a été mise en circulation en 1956 et est propulsée par un 6 cylindres de 2922 cm<sup>3</sup> qui donne 142 ch. Revêtue de la magnifique combinaison Sea-Green & Beige la carrosserie est irréprochable.

Cette DB2/4 a été livrée neuve en France en RHD à une certaine Mme Nicole Lacombe résidant à Paris le 5 janvier 1956 par l'intermédiaire du garage Majestic Automobile, la voiture était alors immatriculée 9803 EP 75. Le bon de commande nous indique qu'elle était alors noire et que des freins à tambours Alfin faisaient partie de la liste des options. Nous perdons sa trace jusqu'en 1968 année où elle est acquise par un amateur charentais, la voiture était alors immatriculée 66 CF 16. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2006, la voiture portait alors la plaque 9996 SR 33. Ce n'est qu'en 2011 que la voiture obtient son numéro d'immatriculation actuel lors d'un changement de domicile.

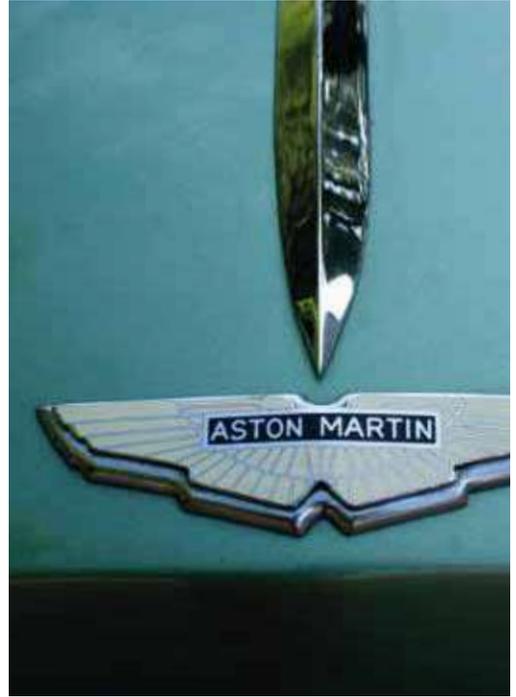
Mécaniquement elle est aussi en très bon état comme l'atteste son contrôle technique qui date du 25/01/23, de plus elle n'affiche que 63 575 km au compteur.

When Aston Martin came under the control of David Brown in 1947, the brand really began to develop, introducing new models: the DB1 in 1948, the DB2 in 1950, and the DB2/4 in 1953. With these models, Aston Martin finally scored its first Le Mans victories. The difference between the DB2/4 and the DB2 is that the DB2/4 can seat four people.

Our example is a DB2/4 Mk II, 199 of which were produced between 1955 and 1957. It was launched in 1956 and is powered by a 6-cylinder, 2922 cm<sup>3</sup>, 142 hp engine. Covered in the magnificent Sea-Green & Beige combination, the bodywork is beyond reproach.

This DB2/4 was delivered new in France RHD to a certain Mme Nicole Lacombe residing in Paris on January 5, 1956 via the garage Majestic Automobile, the car was then registered 9803 EP 75. The order form indicates that it was black at the time, and that Alfin drum brakes were on the options list. We lost track of it until 1968, when it was acquired by an enthusiast from the Charente region, with registration number 66 CF 16. The current owner acquired it in 2006, when it bore the plate 9996 SR 33. It wasn't until 2011 that the car obtained its current registration number following a change of address.

Mechanically, it is also in very good condition, as attested by its technical inspection dated 25/01/23, and has only 63,575 km on the odometer.









N° de série : 89352  
Carte grise française  
Certificat d'iteeren

76.

## 1961 PORSCHE 356 ROADSTER BT5 1600 S D'IETEREN

175 000 - 195 000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c'est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres à plat en porte-à-faux arrière. La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version Speedster sera créée dès 1954 !

Pour le millésime 1960, Porsche modernise sa 356 avec l'apparition du modèle 356 B comme notre modèle présenté. Prenant la suite du mythique Speedster le Roadster reprend la même formule avec les avantages du moteur 1600 cm<sup>3</sup> dans sa configuration S. Parmi les différents carrossiers ayant fabriqué le Roadster, D'Ieteren est le plus rare. En effet sur les 2900 356 Roadster construits, seuls 473 l'ont été chez D'IETEREN frères en Belgique.

Notre exemplaire est sorti des ateliers D'Ieteren le 31 aout 1961 dans cette configuration Rouge « Signal 6011 », intérieur bordeaux et capote noire.

Cette 356 a été restaurée en Belgique par son ancien propriétaire en vue de lui assurer une utilisation quotidienne. Après avoir passé sa vie en Belgique, cette 356 est arrivée en France en 2018 et y est restée depuis.

Il s'agit d'un exemplaire rare en version D'Ieteren qui procurera du plaisir de conduite pour de nombreuses années à un passionné.

Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and marketed by Porsche. Conceived by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen and designed by Erwin Komenda, it went into series production from 1948 to 1965. Technically, it is a monocoque with four independent wheels and a four-cylinder flat engine in a rear cantilever. Production of the 356 lasted over 17 years, and 78,000 examples were built. The 356 was originally available as a coupé and cabriolet, but at Hoffmann's request, a Speedster version was created as early as 1954!

For the 1960 model year, Porsche modernized its 356 with the appearance of the 356 B model, like the one shown here. Following in the footsteps of the legendary Speedster, the Roadster uses the same formula, with the advantages of the 1600 cm<sup>3</sup> engine in its S configuration. D'Ieteren is the rarest of the various coachbuilders to have built the Roadster. Of the 2,900 356 Roadsters built, only 473 were produced by D'IETEREN frères in Belgium.

Our example left the D'Ieteren workshops on August 31, 1961 in this «Signal 6011» red configuration, burgundy interior and black hood.

This 356 was restored in Belgium by its former owner for daily use. After spending its life in Belgium, this 356 arrived in France in 2018 and has remained there ever since.

This is a rare example in D'Ieteren trim that will provide many years of driving pleasure for an enthusiast.

N° de série : 11304210002641  
Bel état esthétique et mécanique  
Carte grise française

77.

## 1964 MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

45 000 - 55 000 €

Surnommé « Pagode » en raison de son hard-top bombé, le cabriolet allemand est présenté en mars 1963 au salon de Genève. Code interne W113, la voiture est équipée d'un 6 cylindres en ligne de 2,3L développant 160 chevaux. D'un dessin signé Paul Bracq, le cabriolet est aujourd'hui une voiture plébiscitée par les amateurs de la marque à l'étoile. Elle aura également connu des succès en compétitions et remporte même une victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec comme pilotes Bohringer et Kaiser.

La voiture se veut robuste et fiable mais aussi utilisable comme voiture de tous les jours. Remplaçante des mythiques 190 et 300 SL, la petite pagode remplit à merveille son rôle de porte étendard.

Acquise par la propriétaire actuelle en 1986, l'exemplaire que nous présentons se trouve dans un bel état général et est accompagné d'un dossier de factures. La peinture blanche est en bon état, tout comme la sellerie. La mécanique fonctionne bien.

Cette voiture démarre normalement et aucun bruit suspect n'a fait son apparition. La propriétaire de cette voiture, en a pris grands soins depuis qu'elle la possède. En outre, cette voiture au physique attachant voit sa côte monter.

Nicknamed «Pagoda» because of its domed hard-top, this German cabriolet was presented at the Geneva Motor Show in March 1963. Internal code W113, the car is equipped with a 2.3L in-line 6-cylinder engine developing 160 hp. Designed by Paul Bracq, the cabriolet is today a favorite among enthusiasts of the marque à l'étoile. It was also successful in competition, winning the Rallye Liège-Rome-Liège with drivers Bohringer and Kaiser.

The car was designed to be robust and reliable, but also suitable for everyday use. Replacing the legendary 190 and 300 SL, the little pagoda fulfilled its role as standard-bearer to perfection. Acquired by the current owner in 1986, the example we're presenting is in fine overall condition and comes with a folder of invoices. The white paintwork is in good condition, as is the upholstery. The mechanics work well.

The car starts normally, and no suspicious noises have been heard. The owner of this car has taken great care of it since she bought it. What's more, the value of this attractive-looking car is on the rise.



N° de série : 112004  
Restaurée  
Une Porsche 356 qui ne demande  
qu'à rouler !



78.

## 1960 PORSCHE 356 COUPE BT5 1600

75 000 - 85 000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c'est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres en porte-à-faux arrière. La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version Speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions, d'ailleurs son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». La 356 B est sortie en 1960 et est remplacée par la 356 C en 1964. La Porsche 356 est depuis devenue une voiture mythique !

Cette Porsche 356 BT5 Coupé fut livrée neuve en 1960. Son Certificat Porsche nous apprend qu'elle est née en juillet 1960. Le propriétaire actuel l'a acquise auprès d'un spécialiste italien en 2017 puis l'a importée en France.

Notre exemplaire présente l'ensemble carrosserie blanc ivoire et sellerie rouge dans un état remarquable.

Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and marketed by Porsche. Conceived by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen and designed by Erwin Komenda, it went into series production from 1948 to 1965. Technically, it is a monocoque with four independent wheels and a four-cylinder engine in a rear cantilever. Production of the 356 lasted over 17 years, and 78,000 examples were built. The 356 was originally available as a coupé and a cabriolet, then at Hoffmann's request a Speedster version was created. Most versions took part in competitions, and its track record is impressive. The 356 is well-built, reliable, light and agile. It was the first to assert «Porsche» quality. The 356 B came out in 1960 and was replaced by the 356 C in 1964. The Porsche 356 has since become a legendary car!

This Porsche 356 BT5 Coupé was delivered new in 1960. Its Porsche Certificate tells us that it was born in July 1960. The current owner acquired it from an Italian specialist in 2017 and then imported it to France.

Our example features ivory-white bodywork and red upholstery in remarkable condition.



Châssis : 1E17140  
Matching Numbers  
Carte grise Collection



79.

## 1968 JAGUAR TYPE E 1<sup>1/2</sup> CABRIOLET

90 000 - 110 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961. La série 1<sup>1/2</sup> est une série intermédiaire (et au nom officieux) qui n'a été construite qu'en 1967. Elle reprend la ligne de la série 1 avec le moteur 4.2 avec la petite particularité de ne plus avoir de bulles de phares et de recevoir un tableau de bord plus moderne.

Notre exemplaire fut livré neuf en 1968 dans cette couleur « Old English White ». La carrosserie a été restaurée en 2016. La capote a été remplacée en 2016 lors de la restauration de la carrosserie. Les 4 roues à rayons chromés en 15" ont été remplacées en 2019 et sont en très bel état.

One of the most beautiful dresses in the history of the automobile, a prodigiously powerful engine propelling the car to nearly 240 km/h! The E-Type appeared in 1961 as a real challenge. The 1<sup>1/2</sup> series is an intermediate (and unofficially named) series that wasn't built until 1967. It retained the same lines as the Series 1, with the 4.2 engine, but without the headlight bubbles and with a more modern dashboard.

Our example was delivered new in 1968 in this « Old English White » color. The body was restored in 2016. The soft top was replaced in 2016 when the body was restored. The 4 wheels with 15" chrome spokes were replaced in 2019 and are in very good condition.





N° de série : 2116650  
Carte grise française  
Restauration récente  
Très rare en break



80.

## 1964 PANHARD PL17 BREAK

16 000 - 20 000 €

Innovante traction avant, les Dyna furent remplacées par les très proches PL17, dernières berlines Panhard. Avec son bicylindre économique et puissant, la voiture atteignait largement une vitesse à en perdre les points de son permis sur l'autoroute. Spacieuse et élégante, la PL17 possède aussi un très grand coffre et un confort digne d'un haut de gamme. Le prototype du break Panhard PL17 est exposé au Salon de l'Automobile de Paris en 1962. Il vient compléter la gamme existante qui ne comportait plus de break depuis des années. Réceptionné par le service des mines sous le type L9, le break n'est mis en fabrication qu'en juin 1963. Cette année-là, sur les 31 844 voitures de tourisme fabriquées seules 649 sont des breaks. Pour l'année 1964, c'est environ 2 000 breaks qui trouveront un client. En 1965, seulement 1 055 exemplaires furent fabriqués, ainsi, moins de 4 000 exemplaires virent le jour.

Dans un très bel état notre Panhard a été restaurée il y a quelques années, un dossier complet retraçant les travaux effectués prouve l'ampleur du travail. Mécaniquement, celle-ci est très saine, notre expertise n'ayant relevé aucun problème. Un break en collection est toujours un choix judicieux car en plus de la rareté, le côté original et sympathique de ce type de carrosserie ne laisse pas indifférent ! Celle-ci est d'un très beau bleu ciel assorti d'une sellerie noire composant un ensemble élégant.

Innovative front-wheel drive, the Dynas were replaced by the very similar PL17s, Panhard's last sedans. With its powerful, economical twin-cylinder engine, the car reached speeds that would have cost you points on your freeway licence. Spacious and elegant, the PL17 also boasted a very large trunk and top-of-the-range comfort. The prototype of the Panhard PL17 station wagon was exhibited at the 1962 Paris Motor Show. It completed the existing range, which had not included a station wagon for many years. Approved by the Mining Department as type L9, the station wagon was not put into production until June 1963. That year, of the 31,844 passenger cars produced, only 649 were station wagons. In 1964, some 2,000 station wagons found customers. In 1965, only 1,055 were built, so fewer than 4,000 saw the light of day.

Our Panhard was restored a few years ago, and a complete file detailing the work carried out proves the extent of the work. Mechanically, the car is very sound, and our experts have identified no problems.

A classic station wagon is always a wise choice, because in addition to its rarity, the original and sympathetic side of this type of bodywork leaves no one indifferent! This one comes in a beautiful sky-blue with black upholstery to create an elegant ensemble.

N° de série : 4498902  
Rare version carburateur  
Belle restauration  
Carte grise Collection

81.

## 1965 PEUGEOT 404 COUPE

24 000 - 30 000 €

Le coupé 404 s'inscrit dans une longue lignée de carrosseries coupés chez Peugeot. Pour preuve, le type 21, premier coupé de chez Peugeot date de 1898.

Lancée en mai 1960, la 404 était la réaction sochaliennaise à la présentation en 1955 de la Citroën DS qui par ses avancées techniques, avait ébloui tout le monde.

Présentée en mai 1960, la 404 Peugeot entre dans la catégorie des 9 CV (1,6 litre), soit un cran au-dessus de la 403 qu'elle doit remplacer. La montée en gamme des Peugeot se poursuit donc, accompagnant l'évolution du niveau de vie des Français en cette période heureuse de croissance forte. En 1962, Peugeot révèle le coupé 404. Également dessinée par Pinin Farina, dont elle est la première Peugeot à porter le logo, la voiture est assemblée dans les ateliers du carrossier à Turin. Le carrossier réalise et assemble tous les éléments de carrosserie et habille l'habitacle. Les caisses, ornées d'un discret logo du carrossier italien, retournent à Sochaux pour y recevoir leurs mécaniques.

Dès le salon de Genève 1962, il recevra le 1,6 litre à injection Kügelfischer révélé au même salon un an plus tôt et qui offre 13 ch supplémentaires (160 km/h).

La voiture que nous présentons fait partie de ces exemplaires, comme beaucoup de 404 notre exemplaire est resté longtemps sur les routes de France avant d'être remis au sec en 1995 après 30 années de bons et loyaux services. Grâce à l'historique des contrôles techniques nous savons que cette 404 n'avait que 95 000 km au moment de son arrêt. Ce n'est qu'en 2016 que celle-ci est redécouverte dans un état sain puis restaurée. Ainsi toute la mécanique fut refaite, la sellerie également, les chromes changés ou renouvelés et la carrosserie revue avant d'être repeinte. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2021 et a depuis refait le pont arrière ainsi que l'Hydrovac. L'élégant noir qu'elle porte lui va à ravir et s'accorde à merveille avec son intérieur de cuir bleu. Ce coupé 404 est prêt à prendre la route.

Avec ses airs de Ferrari sous certains angles, cette 404 Coupé est une voiture qui mérite toute l'attention des collectionneurs.

The 404 coupé is part of a long line of coupé bodystyles from Peugeot. The Type 21, Peugeot's first coupé, dates back to 1898.

Launched in May 1960, the 404 was Sochaux's reaction to the 1955 presentation of the Citroën DS, which had dazzled everyone with its technical advances.

Presented in May 1960, the Peugeot 404 entered the 9 HP (1.6 liter) category, a notch above the 403 it was to replace. Peugeot's move upmarket continued, keeping pace with the rising standard of living in France during this happy period of strong growth. In 1962, Peugeot unveiled the 404 coupé. Also designed by Pinin Farina, whose logo it is the first Peugeot to bear, the car is assembled in the coachbuilder's Turin workshops. The coachbuilder produces and assembles all the body components and dresses the interior. The bodies, adorned with a discreet Italian coachbuilder logo, return to Sochaux to receive their mechanical components.

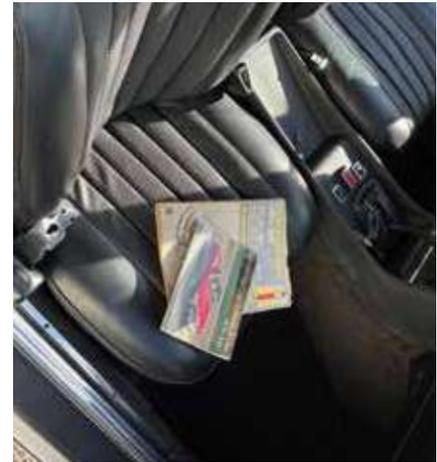
By the 1962 Geneva Motor Show, it would be fitted with the 1.6-liter Kügelfischer fuel-injected engine revealed at the same show a year earlier, offering an additional 13 hp (160 km/h). Like many 404s, this one spent a long time on the roads of France, before being retired in 1995 after 30 years of loyal service. Thanks to the history of technical inspections, we know that this 404 had only 95,000 km when it was stopped. It was only in 2016 that the car was rediscovered in a sound condition and restored. All the mechanics were rebuilt, as was the upholstery, the chrome was changed or renewed, and the bodywork was revised before being repainted. The current owner acquired it in 2021 and has since redone the rear deck and Hydrovac.

The elegant black she wears suits her perfectly, and goes wonderfully with her blue leather interior. This 404 coupé is ready to hit the road.

With its Ferrari look from certain angles, this 404 Coupé is a car that deserves collectors' undivided attention.



N° de série : 10704412011189  
Carte grise collection  
Très belle patine  
Hard Top  
Matching colors



82.

## 1973 MERCEDES BENZ 450 SL

21 000 - 25 000 €

Lancée en avril 1971, la troisième génération de SL (R107) perpétue la tradition des « Sport Leicht » lancée en 1954 avec la 300 SL. Conçue principalement pour le marché américain, cette SL est la première à recevoir un V8. Star de cinéma (Dallas, American Gigolo, Flic de Beverly Hills, ...), symbole de réussite des années 70 et 80 la Mercedes Benz SL R107 est mythique pour toute une génération.

Notre exemplaire est une 450 SL en configuration nord-américaine, de 1973. Elle a l'avantage de bénéficier encore des désirables petits pare chocs, bien plus élégants que les massifs pare-chocs américains qui seront imposés dans la suite de la carrière américaine de la voiture. Aussi son moteur développe 240 chevaux, puissance qui sera ensuite revue à la baisse chaque année en fonction des normes de pollution. L'alliance avec la boîte automatique à trois rapports en fait une voiture idéale pour cruiser en bord de mer ou pour une sortie nocturne.

Dans un très bel état et fonctionnant parfaitement notre exemplaire prouve la réputation de fiabilité de Mercedes Benz. Toujours entretenue, une révision complète a été effectuée ces derniers mois au cours de laquelle les amortisseurs ont été remplacés, et les jantes ont été chaussées de Michelin XWX neufs.

Launched in April 1971, the third-generation SL (R107) continued the «Sport Leicht» tradition launched in 1954 with the 300 SL. Designed primarily for the American market, this SL was the first to receive a V8 engine. A movie star (Dallas, American Gigolo, Beverly Hills Cop, ...) and a symbol of success in the 70s and 80s, the Mercedes Benz SL R107 was legendary for a whole generation.

Our example is a 450 SL in North American configuration, from 1973. It has the advantage of still having the desirable small bumpers, far more elegant than the massive American bumpers that would be imposed in the rest of the car's American career. Its engine develops 240 horsepower, a figure that will be revised downwards each year in line with pollution standards. The combination with the three-speed automatic gearbox makes this an ideal car for cruising by the sea or for a night out. In excellent condition and running perfectly, our example proves Mercedes Benz's reputation for reliability. Always well maintained, a complete overhaul was carried out in recent months, during which the shock absorbers were replaced, and the rims were shod with new Michelin XWX.



N° de série : DBS/5560/R  
Carte grise belge  
Restauration intégrale



83.

## 1971 ASTON MARTIN DBS VANTAGE

140 000 - 160 000 €

Lancée en 1967, l'Aston Martin DBS est la dernière des créations de David Brown.

Héritière des mythiques DB4 DB5 et DB6, la DBS marque une véritable transition par rapport à ses années, un style plus dans l'ère du temps signé William Towns est adopté. Niveau mécanique un V8 est prévu pour pouvoir mieux répondre au goût de la clientèle américaine.

Pour l'anecdote la légende rapporte que c'est Annie Soisbault de Montaigu, propriétaire du Garage Mirabeau, qui suggéra à David Brown d'honorer son épouse Susan en accolant l'initiale de son prénom aux deux siennes.

La mise au point du V8 s'avérant difficile, celle-ci naquit finalement avec le 6 cylindres en ligne de la DB6. Excellent moteur, il valorisait parfaitement la très belle carrosserie. La version 6 cylindres poursuivit sa carrière même après la sortie de la V8.

Comme le confirme son certificat Aston Martin notre exemplaire est sorti de l'usine le 11 février 1971 avec son kit carrosserie Vantage et en conduite à droite dès sa sortie d'usine et avant sa livraison en Belgique elle fut immédiatement passée en conduite à gauche. Ce n'est qu'au moment de sa restauration intégrale il y a quelques années que le moteur fut passé en configuration Vantage. Le véhicule se présente ainsi dans une très belle configuration et dans un état irréprochable prête à parcourir de longues distances pour les prochaines vacances.

Launched in 1967, the Aston Martin DBS is the last of David Brown's creations.

Heir to the legendary DB4 DB5 and DB6, the DBS marks a genuine transition from its predecessors, adopting a more contemporary styling by William Towns. Mechanically, a V8 engine was introduced to better suit the tastes of American customers.

Legend has it that it was Annie Soisbault de Montaigu, owner of Garage Mirabeau, who suggested that David Brown honor his wife Susan by adding the initial of her first name to both of his. The development of the V8 proved difficult, so the DB6's in-line 6-cylinder engine was chosen. An excellent engine, it perfectly complemented the beautiful bodywork. The 6-cylinder version continued its career even after the release of the V8.

As confirmed by its Aston Martin certificate, our example left the factory on February 11, 1971 with its Vantage body kit and right-hand drive as soon as it left the factory, and immediately switched to left-hand drive before delivery to Belgium. It wasn't until its complete restoration a few years ago that the engine was switched to Vantage configuration. As a result, the vehicle presents itself in a beautiful configuration and in irreproachable condition, ready to cover long distances for the next vacations.



N° de série : 4248FM  
Toit ouvrant  
Très bien entretenue  
Carte grise de collection

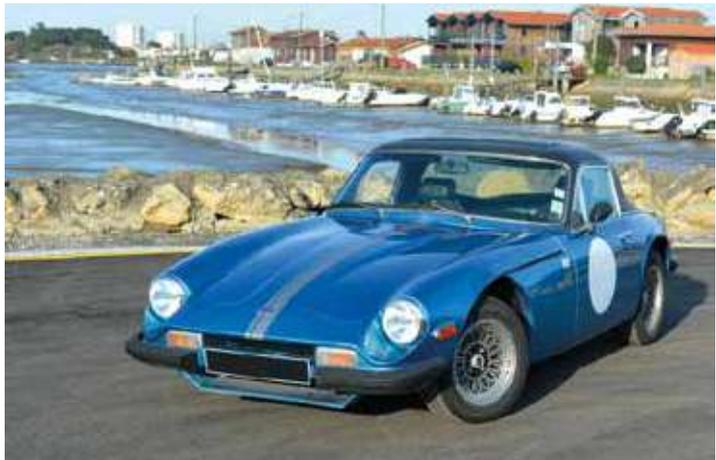
84.

## 1978 TVR 3000

15 000 - 20 000 €

Peu connues sur notre territoire, les TVR sont des voitures de passionnés comme l'Angleterre sait si bien en produire! Fabriquées artisanalement aux fins fonds de l'Hampshire, elles étaient conçues pour la course. C'est donc d'une caisse en fibre de verre et d'un châssis tubulaire que naquit en 1972 la 3000 M dont le dessin reprend les grandes lignes des Vixen et Grantura. Le cadre lui, s'inspire de celui développé pour la Tuscan V8 S tandis que le moteur V6 Essex de 3.0L est emprunté à Ford. L'exemplaire proposé est en bon état général et dans une sympathique livrée bleu métal à toit vinyle noir. Son actuel propriétaire l'a acquise en 2009 aux abords de Bristol avant de remplacer le moteur de 3.0L d'origine par une version préparée du V6 Essex portée à 3.1L pour une puissance d'environ 170 chevaux. Outre cela, la voiture fut très bien entretenue puisque l'on compte près de 15 000 € de factures depuis 2009, comprenant des roulements, les amortisseurs, les freins, l'embrayage, le système de refroidissement, l'installation d'un Terratrip... Il s'agit ainsi d'une voiture particulièrement originale, extrêmement performante qui saura se faire remarquer par le bruit inimitable de son moteur et le design osé de sa carrosserie !

Little known on our territory, TVRs are enthusiasts' cars as England knows how to produce them so well! Handcrafted in the depths of Hampshire, they were designed for racing. In 1972, a fiberglass body and tubular chassis gave birth to the 3000 M, whose design is based on the main lines of the Vixen and Grantura. The frame was inspired by that developed for the Tuscan V8 S, while the 3.0L Essex V6 engine was borrowed from Ford. The car on offer is in good overall condition and comes in an attractive metallic blue livery with a black vinyl roof. Its current owner acquired it in 2009 on the outskirts of Bristol, before replacing the original 3.0L engine with a prepared version of the Essex V6 increased to 3.1L for a power output of around 170 hp. In addition, the car has been very well maintained, with invoices totalling almost €15,000 since 2009, including bearings, shock absorbers, brakes, clutch, cooling system, installation of a Terratrip... This is a particularly original, high-performance car, which will be noticed for the inimitable sound of its engine and the daring design of its bodywork!







N° de série : F101CL27829  
Carte grise française  
Rareté, prestige, puissance,  
une recette sans faille !

85.

## 1979 FERRARI 400 i CABRIOLET STRAMAN

80 000 - 100 000 €

La Ferrari 400 est la voiture de tourisme de la marque au cheval cabré arborant un style tendu et nerveux que Pininfarina a su habiller avec élégance et sportivité. Construite sur une base de 365 GT4 2+2, le V12 de 4,3 est porté à 4,8 et propose 340 ch installés à l'avant de la voiture. De sa version précédente, Pininfarina n'a modifié que quelques détails, notamment au niveau des phares et de la jupe avant. En 1979 née la 400i, qui voit ses carburateurs remplacés par une injection Bosch K-Jetronic et sa puissance passer à 315 ch. D'origine américaine, ce cabriolet V12 est assez rare.

C'est une voiture sportive, agréable à conduire et familiale à la fois. Son design typique des années 80 marque une rupture avec les Ferrari plus anciennes. Il faut savoir que si Enzo ne voyait ses voitures qu'à travers la course automobile, il avait compris que pour financer ses voitures et leur développement qui coûtait de plus en plus cher, il fallait vendre des sportives, berlinettes ou GT, et même des 2+2. L'atelier de Richard Straman, situé en Californie, répondait à une demande américaine d'un cabriolet, que Ferrari refusait de produire. Ainsi il développa pour ces clients un kit de conversion en cabriolet avec les renforts nécessaires. Cette voiture connut immédiatement le succès auprès d'un clientèle élitiste, Rob Stewart en avait une.

L'exemplaire que nous proposons à la vente présente une livrée gris métallique assorti d'un intérieur en cuir noir. Cette Ferrari 400 cabriolet Straman dispose de la boîte automatique et a été importée des Etats Unis en 2015. Son propriétaire entreprit alors de nombreux travaux avec notamment un moteur entièrement révisé, avec remplacement des coussinets du vilebrequin et des bielles, changement de la segmentation, remplacement de la distribution complète. Révision et épreuve des culasses, remplacement des guides et des soupapes et enfin la pose d'une tête d'allumage neuve. La sellerie et la capote sont neuves, la carrosserie est en excellent état, lustrée, et sans aucun signe de corrosion.

Cette Rare Ferrari est idéale pour de belles balades en bord de mer sur une note de Rod Stewart.

The Ferrari 400 is the Prancing Horse brand's touring car, with a taut, edgy style that Pininfarina has dressed with elegance and sportiness. Built on a 365 GT4 2+2 base, the 4.3 V12 is increased to 4.8 and offers 340 hp installed at the front of the car. From its predecessor, Pininfarina modified only a few details, notably the headlamps and front apron. 1979 saw the birth of the 400i, which saw its carburetors replaced by Bosch K-Jetronic injection and its power increased to 315 hp. American in origin, this V12 convertible is quite rare.

It's a sporty car that's both fun to drive and family-friendly. Its typical '80s design marks a break with older Ferraris. Although Enzo saw his cars only in terms of racing, he understood that to finance his cars and their increasingly expensive development, he had to sell sports cars, sedans, GTs and even 2+2s. Richard Straman's workshop in California was responding to an American demand for a convertible, which Ferrari refused to produce. So he developed a convertible conversion kit with the necessary reinforcements. The car was an immediate success with an elitist clientele - Rob Stewart had one.

The example we are offering for sale features a metallic gray livery matched by a black leather interior. This Ferrari 400 cabriolet Straman has an automatic gearbox and was imported from the USA in 2015. The owner undertook a major overhaul of the engine, replacing the crankshaft bearings and connecting rods, changing the segmentation and replacing the entire timing system. The cylinder heads were overhauled and tested, guides and valves replaced, and a new ignition head fitted. The upholstery and soft-top are new, and the bodywork is in excellent, shiny condition, with no signs of corrosion.

This rare Ferrari is ideal for seaside cruising to the sound of Rod Stewart.







N° de série : ZFFAA178000090977  
Carte grise française  
Mythe de l'automobile italienne  
Une des dernières Testarossa produites

86.

## 1992 FERRARI TESTAROSSA

100 000 - 110 000 €

Avec la Lamborghini Countach, la Ferrari Testarossa est sans aucun doute l'une des sportives italiennes les plus mythiques de tous les temps. Véritable symbole des années 80, nombre de jeunes de cette époque en avaient le poster dans leurs chambres. Succédant à la 512BBi, la Testarossa est la dernière création GT du grand Enzo Ferrari. Equipée du fameux V12 Colombo de 5L, la voiture vous propulse jusqu'à 290 km/h, faisant d'elle la deuxième voiture de série la plus rapide de son époque (derrière la Countach). Ses 430 chevaux, couplés à une boîte manuelle 5 rapports, sont un véritable plaisir à conduire ! A la fois agile et rassurante, sa conduite se fait facile et sportive. Apparue en 1984 en version « Monospecchio », la Tête Rouge fera carrière jusqu'en 1996 dans ses versions 512 TR puis 512 M.

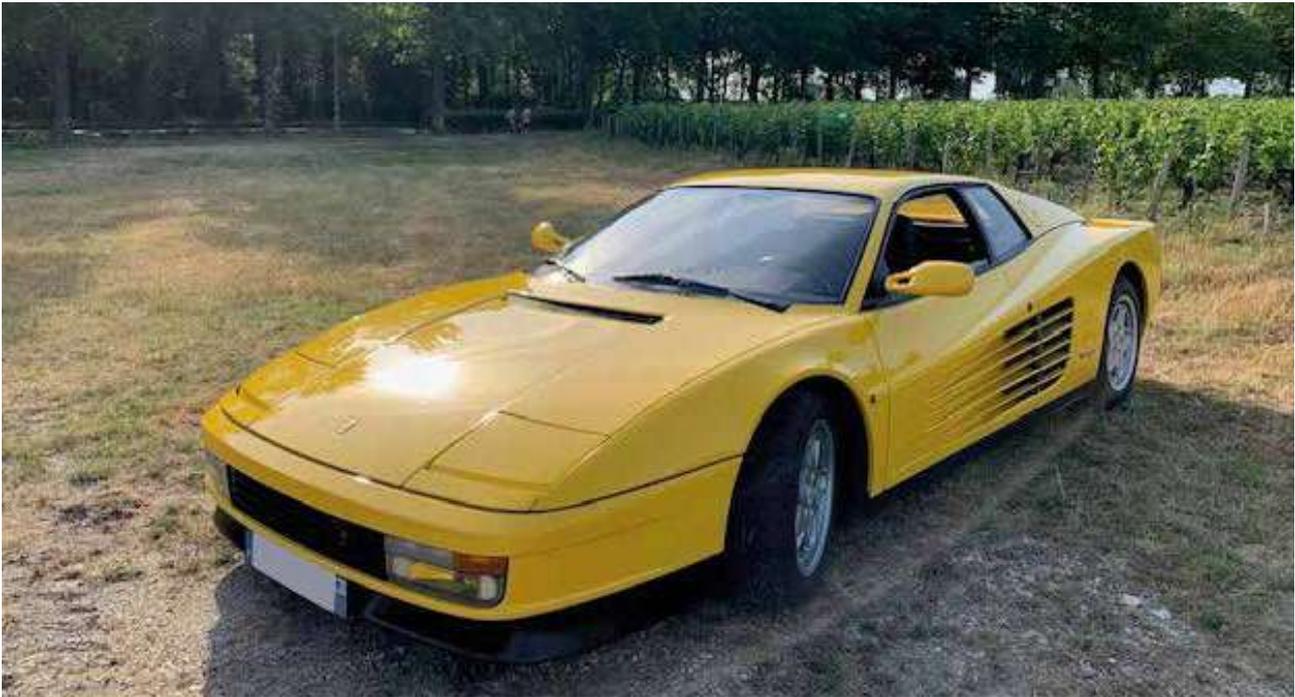
Décédé le 14 août 1988. Enzo Ferrari laisse alors un grand vide au sein de son entreprise, mais aussi du monde automobile. La Testarossa était et restera alors l'une de ses plus belles créations. Notre exemplaire est une des dernières Testarossa produites. De couleur jaune avec l'intérieur noir, cette Testarossa se présente dans une belle configuration peu courante. Livrée neuve par le concessionnaire Ferrari bordelais de l'époque, cette voiture n'a connu que 4 propriétaires depuis et n'est jamais sortie de la région.

Avis aux amateurs : la distribution a été refaite en 2018 et n'a parcouru que 3000 km depuis Aujourd'hui, la voiture affiche environ 46000 km au compteur, démarre sans problème et fonctionne bien. La boîte de vitesse n'accroche pas et les passages de rapports se font aisément. Le bruit feutré du V12 se veut toujours aussi attachant. Cette automobile est une occasion de plus en plus rare d'acquérir une des dernières Testarossa produites.

Alongside the Lamborghini Countach, the Ferrari Testarossa is without doubt one of the most legendary Italian sports cars of all time. A true symbol of the 80s, many young people of the era had posters of it in their bedrooms. The successor to the 512BBi, the Testarossa is the latest GT creation from the great Enzo Ferrari. Equipped with the famous 5L Colombo V12, the car propels you to 290 km/h, making it the second-fastest production car of its era (behind the Countach). Its 430 hp, coupled with a 5-speed manual gearbox, are a real pleasure to drive! Both agile and reassuring, it's easy and sporty to drive. Introduced in 1984 as a « Monospecchio » version, the Tête Rouge had a career lasting until 1996 in its 512 TR and 512 M versions.

Died August 14, 1988. Enzo Ferrari left a great void not only in his company, but also in the automotive world. The Testarossa was and remains one of his finest creations. Our example is one of the last Testarossas produced. Yellow with black interior, this Testarossa is presented in a beautiful and unusual configuration. Delivered new by the Bordeaux Ferrari dealer at the time, this car has had just 4 owners since then and has never left the region.

Enthusiasts beware: the distribution was redone in 2018 and has covered just 3000 km since. Today, the car has around 46,000 km on the clock, starts without a hitch and runs smoothly. The gearbox doesn't bog down and shifts easily. The muffled sound of the V12 is as endearing as ever. This car is an increasingly rare opportunity to acquire one of the last Testarossas produced.



N° de série : MBN3902AQ074  
Carte grise française  
Seulement 75000 km d'origine  
Très bel état



87.

## 2002 BENTLEY ARNAGE RED LABEL

30 000 - 40 000 €

L'Arnage c'est la dernière Bentley conçue en commun avec Rolls Royce alors que la marque traversait une période complexe. En effet BMW et Volkswagen se battait pour pouvoir racheter les deux marques. Née avec un V8 BMW elle reçoit très rapidement lors du rachat de la marque par Volkswagen le mythique moteur V8 6.75 maison développant 406 ch. La Bentley Arnage ne révolutionne pas le style automobile mais fait entrer le constructeur dans l'ère moderne, avec plus de rondeurs, ligne évoquant à la fois la puissance et la tranquillité. Bien que son nom évoque la sportivité cette berline appelle plus à une conduite coulée que sportive.

Le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2016 et a depuis suivi l'entretien recommandé par le constructeur. L'essai routier a révélé une voiture perforante et agréable se comportant de façon normale. Dans une très belle livrée bleu marine accompagnée d'une sellerie rouge cette élégante Bentley est prête à prendre la route, sa destination première.

The Arnage was the last Bentley to be designed jointly with Rolls Royce, at a time when the brand was going through a complex period. BMW and Volkswagen were fighting to buy the two brands. Born with a BMW V8, it quickly received the mythical 6.75 V8 engine developing 406 hp when the brand was taken over by Volkswagen. The Bentley Arnage didn't revolutionize automotive styling, but it did bring the automaker into the modern era, with more curvaceous lines evoking both power and tranquillity. Although its name evokes sportiness, this sedan is more suited to a flowing ride than a sporty one. The current owner acquired it in 2016 and has since followed the manufacturer's recommended maintenance schedule. The test drive revealed a punchy, pleasant car with normal handling. In a beautiful navy blue livery accompanied by red upholstery, this elegant Bentley is ready to take to the road, its primary destination.



N° de série : 99 Z6S 798 149  
Véritable voiture de course  
Passport FFSA



88.

## 2006 PORSCHE 911 997 GT3 CUP

60 000 - 80 000 €

Quelle est la voiture de course la plus répandue dans le monde ? Facile, c'est la Porsche 911 GT3 Cup. Cette version course de la mythique sportive allemande, qui existe depuis le début des années 90, sert de base à la compétition mono-marque la plus réputée de la planète. La Porsche Carrera Cup, notamment dans sa version Supercup, a permis de détecter un nombre impressionnant de jeunes pilotes prometteurs. Ou, dans un autre genre, de régaler bon nombre de gentlemen drivers désireux de se mesurer à une machine exigeante et excitante. Équipée de jantes 19" à dix branches, d'un aileron fixe, d'un différentiel arrière à glissement limité et un contrôle de traction, la GT3 peut, grâce à ses 3,6 litres dont la puissance culmine à 415 ch, atteindre les 310 km/h en pointe et parcourir le 0 à 100 km/h en 4,3 secondes. Sur route, le mode « sport » est débrayable. Elle est équipée d'un moteur atmosphérique de très haute performance, contrairement à la Carrera. Il s'agit d'une sportive dite « light ». N'ayant pas une puissance de pointe élevée, elle réalise ses performances grâce à la diminution de son poids et à l'utilisation de composants spécifiques (boîte, châssis...).

Notre exemplaire proposé à la vente date de 2006 et est un modèle de course non homologué pour la route qui a déjà couru 3 ans en compétition. Cette Porsche 911 type 997 GT3 Cup se présente sous la configuration de 2008. Elle a connu 4 propriétaires et se présente dans un très bel état, accompagné de deux jeux de jantes et de pneus slicks.

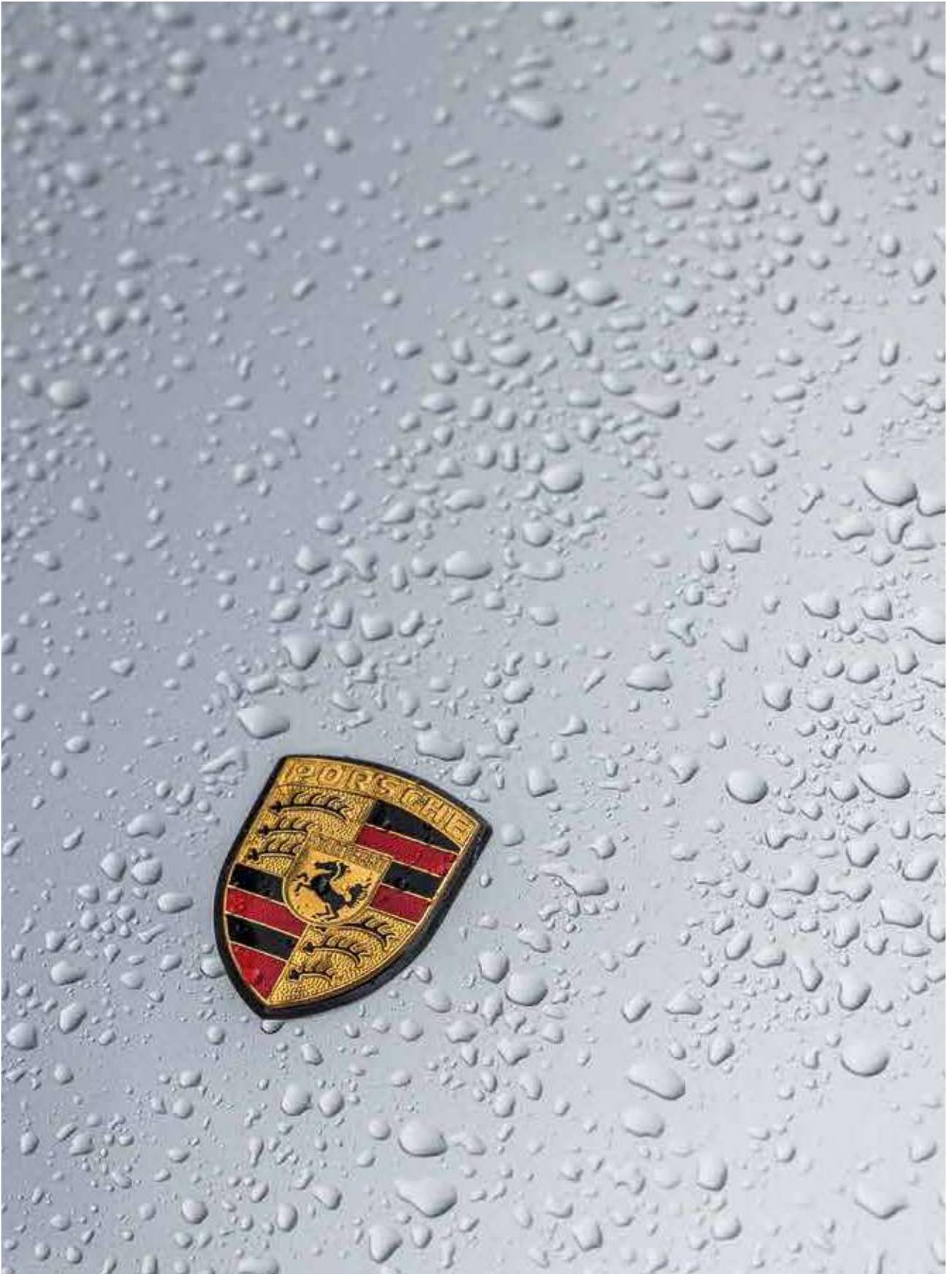
Capable de tutoyer les sommets sur piste pour le quart du prix d'une Porsche 911 GT3 RS 2023, cette Porsche n'attend que vous pour de belles journées piste.

What's the most popular racing car in the world ? Easy, it's the Porsche 911 GT3 Cup. This racing version of the legendary German sports car, which has been around since the early 90s, is the basis for the world's most famous single-brand competition. The Porsche Carrera Cup, particularly in its Supercup version, has helped to identify an impressive number of promising young drivers. Or, in a different vein, to delight a number of gentlemen drivers eager to test themselves against a demanding and exciting machine.

Equipped with 19" ten-spoke wheels, a fixed spoiler, a limited-slip rear differential and traction control, the GT3's 415hp 3.6-liter engine delivers a top speed of 310 km/h and a 0-100 km/h time of 4.3 seconds. On the road, the «sport» mode can be disengaged. Unlike the Carrera, it is equipped with a high-performance naturally-aspirated engine. This is a «light» sports car. As it does not have high peak power, it achieves its performance through weight reduction and the use of specific components (gearbox, chassis, etc.).

Our example dates from 2006 and is a non-road-approved racing model that has already competed for 3 years. This Porsche 911 type 997 GT3 Cup is presented in 2008 configuration. It has had 4 owners and comes in very good condition, with two sets of wheels and slick tires.

Capable of reaching the heights on the track for a quarter of the price of a Porsche 911 GT3 RS 2023, this Porsche is just waiting for you to enjoy some great track days.



**ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM**

**TÉLÉPHONES**

**Automobiles  
de Collection**

**Dimanche 25 juin à 14h**

Château Soutard, 33330 Saint Emilion  
Tél.: +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner à :

**automobiles@osenat.com**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

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

# CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

## CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

### COMMISSION ACHETEUR

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

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

### TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :

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

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

### 1. AVANT LA VENTE

#### Caractère indicatif des estimations

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

#### L'état des lots

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

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le marquage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.

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

#### Exposition avant la vente

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

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

### 2. LES ENCHÈRES

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

#### Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez

immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des Clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

#### Mandat à un tiers enchérisseur

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

#### Ordres d'achat

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

Les ordres écrits peuvent être :

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

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

#### Enchérir par téléphone

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

### 3. LA VENTE

#### Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

#### Déroulement de la vente

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

### 4. APRÈS LA VENTE

#### Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plaît téléphoner : Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
  - 1 000 € pour les commerçants
  - 1 000 € pour les particuliers français
  - 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

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

### No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

#### Enlèvement des achats - Frais de stockage

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

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

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

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

#### Exportation des biens culturels.

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

Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'œuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «*Passoport*») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

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

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles (1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle que soit la valeur) 300 €

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

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

#### Droit de préemption

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

#### Indications du catalogue

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

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

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

# GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

## CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

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

### BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes) Interencheres Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3.59% inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8%inc tax).**

### VAT RULES

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

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

## 1 - BEFORE THE AUCTION

### Pre-sale estimates

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

### Condition of lots

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

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

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

### Sale preview

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

## 2 - BIDDING IN THE SALE

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

### Bidding in person

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

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

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

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

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

### Bidding as principal

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

### Absentee bids

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

Written orders may be

- sent by e-mail at [contact@osenat.com](mailto:contact@osenat.com)
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01

- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat

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

### Bidding by telephone

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

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

## 3 - AT THE AUCTION

### Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

### Auctioning

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

## 4 - AFTER THE AUCTION

### Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

### Payment

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

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

HSBC FRANCE  
Account holder :  
Osenat  
9-11, RUE ROYALE  
77300 FONTAINEBLEAU  
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER  
Code banque: 30056  
Code guichet: 00811  
N° compte: 08110133135  
Clé RIB: 57  
International identification:  
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557  
SWIFT: CCFRFRPP  
Siret: 442 614 384 00042  
APE 741A0  
N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

### Collection of Purchases - Storage fees

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

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

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

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

## Export

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

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

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

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

### Preemption right

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

### Catalogue descriptions

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



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