

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

DIMANCHE 19 JUIN 2016





AUTOMOBILIA

Gérard PRÉVOT
+33 (0)6 75 37 54 59
torperard@aol.com

Estelle PERRY
+33 (0)6 63 20 76 74
perry.automobilia@hotmail.fr

AUTOMOBILES

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

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

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

avec la participation de Bastien Fortin

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Preneur

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

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

VENTE
Dimanche 19 Juin à 14h30
AUTOMOBILIA À PARTIR DE 11H
AU THÉÂTRE DE FONTAINEBLEAU

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau
77250 Moret-sur-Loing

Jeudi 16 juin de 10 h à 19 h
Vendredi 17 juin de 10 h à 19h
Samedi 18 juin de 10 h à 19 h
Dimanche 19 juin de 9h à 12h

et **OsenatAutomobiles**
sur Facebook et Youtube

ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

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

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

English version available on
www.osenat.com

Consultez nos catalogues et laissez
des ordres d'achat sur
www.osenat.com

Participez à cette vente avec :

DrouotLIVE.COM

Enregistrez vous sur www.osenat.com



AUTOMOBILIA

VENTE À PARTIR DE 11H DU LOT 1 AU LOT 165

SUITE DE LA VENTE À 14H30

Tous les lots sont détaillés sur notre site internet

CATALOGUES ET PHOTOS

N°1

Petites marques sportives françaises
René Bonnet, Brissonneau, Callista,
Dagonet, Jidé, Lambert, Marathon,
Scora

150 / 230 €

N°2

Marques Françaises avant la première
guerre : A à C

200 / 300 €

N°3

Marques Françaises avant la première
guerre : D à M

200 / 300 €

N°4

Marques Françaises avant la première
guerre : O à R

200 / 300 €

N°5

Bristol Grande Bretagne : dépliants

200 / 300 €

N°6

CG Chappe frères & Gessalin à Brie
Comte Robert

130 / 180 €

N°7

D.B. Deutsch-Bonnet à Champigny-sur-
Marne

150 / 220 €

N°8

Delahaye & Delage Rue du Banquier à
Paris

200 / 300 €

N°9

EMW à Eisenach, Allemagne de l'Est
(Anciennes usines BMW)

150 / 250 €

N°10

Facel Vega à Paris

180 / 250 €

N°11

Ferrari à Maranello, Italie

200 / 300 €



N°12

Hotchkiss à Saint Denis

150 / 220 €

N°13

Humber Grande Bretagne

200 / 300 €

N°14

MG midgets Séries T, à Abingdon on
thames (GB)

150 / 200 €

N°15

Moretti à Turin (Italie)

58 dépliants ou feuillets et 9 catalogues

150 / 200 €

N°16

Nardi à Turin (Italie)

250 / 350 €

N°17

Nash Etats Unis

250 / 350 €

N°18

Salmson (Billancourt, France)

120 / 170 €

N°19

Siata (Turin, Italie)

200 / 300 €

N°20

Sportives Américaines des années
50/60: Shelby, Cunningham, Muntz &
Nash Healey

300 / 400 €

N°21

"Photos Alfa-Roméo" par Pininfarina

1 800 / 2 200 €

N°22

"Photos d'Anglaises et d'Allemandes"
par Pininfarina

700 / 1 000 €

N°23

"Bugatti Royale, carrosserie Weinberger
à Munich"

200 / 300 €

N°24

"Photos diverses" par Pininfarina

900 / 1 300 €

N°25

"Photos Ferrari de 1952 à 1953" par
Pininfarina

700 / 1 000 €

N°26

"Photos Ferrari de 1954 à 1956" par
Pininfarina

700 / 1 000 €

N°27

"Photos Ferrari de 1957 à 1961" par
Pininfarina

1 100 / 1 500 €

N°28

"Photos de Ferrari de 1961 à 1965"
par Pininfarina

1 200 / 1 700 €

N°24

N°38

DOCUMENTATIONS ET AFFICHES



N°29

"Photos Fiat" par Pininfarina

1 500 / 2 000 €

N°30

"Photos d'Italiennes" par Pininfarina

600 / 900 €

N°31

"Photos Lancia" par Pininfarina

2 500 / 3 000 €

N°32

"Photos d'Ancêtres et de Pilotes"

100 / 150 €

N°33

"Photos carrossier Currus"

100 / 150 €

N°34

«Varia Ferrari »

100 / 150 €

N°35

« Annuels FERRARI »

1 000 / 1 500 €

N°36

Collection de l'annuel
« L'année Automobile »

150 / 200 €

N°37

« Livres sur Porsche »

Lot de 14 ouvrages

150 / 200 €

N°38

« Publications Usine Porsche »

Très fort lot de publications usine

500 / 700 €

N°39

"Bleus Bugatti" Collection de 27 bleus

400 / 700 €

N°40

« Ouvrages sur l'Automobile »

200 / 300 €

N°41

"Poids lourds, Automobiles & divers "

120 / 170 €

N°42

" Cartes Michelin "

Un lot de 3 en 47 feuilles (avant 1914)

80 / 120 €

N°43

A.GINELLO

« Fangio, una vita a 300 all'ora »

Affiche signée A. Ginello en bas à droite

250 / 400 €

N°44

Pierre BELLENGER (XX^{ème})

"AffichesFAVOR"

Deux affiches identiques

150 / 200 €

N°45

« Participations Porsche au Mans »

Trois reproductions photographiques
d'affiches

120 / 150 €

N°46

"Grand Prix d'Espagne 1969"

Affiche du Grand Prix d'Espagne

100 / 150 €

N°47

" 10 HP, Vinot- Deguingan "

Affiche promotionnelle

120 / 150 €

N°48

« Berliet »

Affiche en noir et blanc

350 / 500 €

N°49

"Affiche Esso"

400 / 500 €

N°50

« Faites-moi Confiance » Scooter
TERROT. Affiche du film de Gilles
Grangier de 1953

120 / 150 €

N°51

Victor DUMAY (1901-1981)

" TERROT" Affiche promotionnelle

130 / 160 €

LITHOGRAPHIES



N°52
Geo W. BLYTH (XX^{ème})
"L'automobile en Bretagne"
Lithographie en couleurs, signée en bas à droite.
200 / 250 €

N°53
M. CAMPION (XX^{ème}, école de l'atelier Montaut- Mabileau)
« Bider traverse les Pyrénées »
250 / 400 €

N°54
R. CAPUTI « La course »
Lithographie en couleurs. Signée en bas à gauche.
100 / 150 €

N°55
GAMY (XX^{ème}, Présumé Marguerite Montaut) « Renaux gagne le Grand Prix Michelin » Lithographie en couleurs.
250 / 400 €

N°56
GAMY (XX^{ème}, Présumé Marguerite Montaut) « 1er Raid Paris-Bordeaux »
250 / 400 €

N°57
GAMY (XX^{ème}, Présumé Marguerite Montaut) « Renault 1911 »
250 / 400 €

N°58
GAMY (XX^{ème}, Présumé Marguerite Montaut) « Nos Aviateurs »
250 / 400 €

N°59
GAMY (Présumé Marguerite Montaut)
« Paris – Puy- De-Dôme (7 Mars 1911- 384 km en 5h11) Renaux gagne le Grand Prix Michelin sur biplan M. Farmann, moteur Renault, magnéto Bosch, hélice Chauvière »
100 / 150 €

N°60
Géo HAM (Georges Hamel, 1900-1972)
« Arrêts aux stands pendant un Grand Prix »
250 / 350 €

N°61
Géo HAM (Georges Hamel, 1900-1972)
« Les 24 Heures du Mans 1954, La Ferrari de Gonzalez - Trintignant, futurs vainqueurs, doublant la DB Panhard de Bonnet- Bayol, la nuit devant les stands »
250 / 350 €

N°62
Géo HAM (Georges Hamel) (1900-1972)
« Pilote au casque rouge »
300 / 500 €

N°63
Géo HAM (Georges Hamel) (1900-1972)

« Rallye Monte Carlo 1951, épreuve de démarrage-freinage, la Delahaye de Trevoux-Crovetto »
200 / 350 €

N°64
Géo HAM (Georges Hamel, 1900-1972)
« Collection de la Fédération Nationale des transports Routiers »
200 / 300 €

N°65
Alain MIRGALET (Né en 1950)
« Omnia Veritas »
150 / 220 €

N°66
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Moscou - St Pétersbourg - 1907, Victoire de Duray sur Lorraine Dietrich »
200 / 350 €

N°67
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Le tour de France de la 6 cylindres HOTCHKISS »
250 / 350 €

N°68
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Raid Paris Verdun, le dirigeable « Ville de Paris » »
150 / 200 €

N°69
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Szisz sur voiture Renault, Grand Prix de l'A.C.F 1907 »
200 / 300 €

N°70
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Le dirigeable République, Moteur Panhard & Levassor »
200 / 300 €

N°71
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Zeppelin »
250 / 350 €

OEUVRES ORIGINALES ET CALENDRIERS PIRELLI

N°72
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« Deux lithographies d'Ernest Montaut »
100 / 150 €

N°73
Ernest MONTAUT (1879-1909)
« lot de trois Lithographies en couleurs »
300 / 500 €

N°74
Louis SABATTIER (1863-1935)
« Perdus »
100 / 1500 €

N°75
V. SPAHN (XX^{ème})
"Le mulet et l'Automobile"
150 / 200 €

N°76
Nicholas WATTS (Brands Hatch, G.B. 1947) " Lot de quatre estampes"
300 / 400 €

N°77
"Diverses oeuvres graphiques"
170 / 330 €

N°78
"Ferrari 330 TRI"
200 / 300 €

N°81
"Les Américaines"
100 / 150 €

N°82
"Maserati"
300 / 500 €

N°83
Kano HANG "Bugatti "
100 / 150 €

N°84
Odile BERNARD « Delahaye 135 »
80 / 130 €

N°85
Pierre DUMONT (1920 – 1987)
"Auburn Speedster 6,4 litres, 1932/34"
100 / 150 €

N°86
Pierre DUMONT (1920 – 1987)
" Mercer Raceabout 1915/1922"
80 / 120 €

N°87
Pierre DUMONT (1920 – 1987)
" Coupé Bugatti "
120 / 170 €

N°88
« Projet de coupé chauffeur »
100 / 150 €

N°89
« Concept car Lamborghini »
150 / 200 €

N°90
MURILLO « Bugatti Royale 41100 »
100 / 150 €



N°91
Charles PASCAREL (né en 1936)
"Come Germinati"
1 200 / 1 500 €

N°92
Rob ROY (Robert Le Proux de la Rivière, 1909-1992) Grand Prix d'Oran 1932, J.P. Wimille sur Bug 2800, sa 1ère victoire »
150 / 200 €

N°93
"Calendriers PIRELLI, 1991, 1992 et 1993"
180 / 250 €

N°94
Richard AVEDON (USA, 1923-2004)
"Calendrier Pirelli 1995 « Pirelli Seasons » et Calendrier Pirelli 1994, « In Praise of Women » »
180 / 250 €

N°95
"Calendriers PIRELLI, 1994 et 2003"
200 / 300 €



N°96

Peter LINDBERGH (Allemagne, né en 1994) "Calendriers PIRELLI 1996 et 2002"
180 / 250 €

N°97

"Calendriers PIRELLI de 1998 à 2001 et 2004 et 2005"
200 / 250 €

N°98

"Bugatti Veyron 16.4 au 1:18^{ème}"
80 / 100 €

N°99

" Les voitures des aventures de Tintin"
200 / 300 €

N°100

"Les voitures de Spirou et Fantasio"
150 / 200 €

N°101

" 12 Miniatures Ferrari"
100 / 120 €

N°102

"70 Miniatures Ferrari"
250 / 350 €

N°103

Benoît De CLERCQ « Bugatti »
200 / 300 €

N°104

« Ambulance et Dépanneuse Renault »
200 / 250 €

N°105

« Coffret Lamborghini »
150 / 200 €

N°106

"Bugatti Veyron 16.4 au 1:12^{ème}"
200 / 300 €

N°107

"Plus de 100 miniatures, marques diverses"
200 / 300 €

N°108

« Autos et camions »
100 / 140 €

N°109

" Miniatures Le Mans"
150 / 200 €

N°110

"Voitures anciennes au 1/43^{ème}"
150 / 200 €

N°111

" Garage Station Service, Charlys"
150 / 200 €

N°112

Christian GOUEL
« Bugatti Louis Chiron et Achille Varzi »
100 / 150 €

N°113

"Bugatti Veyron 16.4 au 1:18^{ème}"
80 / 100 €

N°114

"Garage Station Service Azur"
80 / 120 €

N°115

"Tour de France, cirque Pinder"
100 / 150 €

N°116

« Delahaye Figoni- JF »
200 / 280 €

N°117

"Bugatti JEP"
400 / 600 €

N°118

"Miniatures Utilitaires et Divers"
100 / 200 €



N°140



N°119

"Burago, Solido et divers"
180 / 230 €

N°120

"Miniatures Dinky Toys"
100 / 150 €

N°121

" Maquette de Garage"
100 / 150 €

N°122

"Deux Garages Station Service"
180 / 250 €

N°123

Benoît De CLERCQ « Bugatti »
200 / 300 €

N°124

« Peugeot- 402 Darl'Mat roadster le Mans- 601 Eclipse »
100 / 130 €

N°125

"Miniatures Taxis et Limousine "
150 / 200 €

N°126

« Miniatures Bugatti et Voisin "
100 / 120 €

N°127

« Coach Peugeot- CR »
400 / 500 €

N°128

" Mercedes-Benz et autres" Lot de 6 Mercedes-Benz au 1/18 CMC et 13 miniatures au 1/18^{ème}.
250 / 350 €

N°128bis

"Ferrari" Lot de 12 Ferrari au 1/18^{ème}, ainsi qu'un téléphone.
250 / 350 €

N°128ter

Lot de 25 miniatures au 1/18 et 15 miniatures au 1/24 et 21 au 1/43
150 / 200 €

N°129

« Lot de Jouets »
100 / 150 €

N°130

"Divers Jouets"
100 / 130 €

N°131

« Jouets et Faïences »
120 / 170 €

N°132

« Tôles et Faïence »
110 / 150 €

N°133

« Trains Voie O »
400 / 500 €

N°134

"Lot de vitrines"
300 / 400 €

N°135

« Plaques émaillées de constructeurs »
80 / 120 €

N°136

«Enseigne ALFA ROMEO
100 / 150 €

N°137

« Porte crayon Michelin »
100 / 150 €

N°138

« Plaques Michelin »
300 / 400 €

N°139

« Plaque Dunlop-Savignac »
150 / 200 €

N°140

« Porte bougies AC »
200 / 250 €

N°141

« Plaque CITROEN, Garage Jean Lévy »
250 / 350 €

N°142

« Plaque Stock RENAULT »
150 / 200 €

N°143

«Plaques MOBILLOIL »
200 / 250 €

N°144

« Boîtier de Juke Box »
150 / 200 €

N°145

« Le Mans, Steve Mc Queen »
300 / 500 €

AUTOMOBILIA



N°150



N°170



N°159



N°156

N°146
François GAILLARD (Né en 1945)
" Départ "
900 / 1 200 €

N°147
« Wurlitzer Juke Box »
700 / 1 000 €

N°148
« Porsche divers »
200 / 300 €

N°149
« Plaque KLEBER-COLOMBES »
300 / 500 €

N°150
"Arrosoir-broc ESSO"
450 / 600 €

N°151
«Plaque ENERGOL »
350 / 500 €

N°152
"WALK-DON'T WALK"
Feux de circulation piétons
1 200 / 1 400 €

N°153
«Disco Fever » Glace originale de flipper
200 / 250 €

N°154
« Gyrophare POLICE »
850 / 1 000 €

N°155
"4 Balustres Citroën"
850 / 1 200 €

N°156
"5 Balustres Citroën"
1 000 / 1 500 €

N°157
« Deux photos - Le Mans, Steve McQueen »
450 / 550 €

N°158
MICH (Jean Marie Michel Liébeaux, dit. 1881-1923) « HUTCHINSON »
200 / 300 €

N°159
« Horloge DUNLOP »
1 700 / 2 200 €

N°160
François GAILLARD (Né en 1945)
" En course "
900 / 1 200 €

N°161
«Plaque DELAHAYE »
200 / 300 €

N°162
«Plaque CITROEN, centre-ville »
200 / 300 €

N°163
« Michelin Bibendum »
200 / 300 €

N°164
Michel SAUZE (DATES)
« FERRARI Testarossa »
800 / 1 200 €

N°165
"Maquette GMP, moteur Ferrari Testa Rossa"
300 / 500 €

AUTOMOBILIA

N°166
«Plaque IGOL »
400 / 600 €

N°167
«BALLY – Eight Ball » Glace originale de flipper "
200 / 250 €

N°168
« Coupe Circuit de Dieppe 1930 »
400 / 600 €

N°169
François GAILLARD (Né en 1945)
" L'accident "
900 / 1 200 €

N°170
"Arrosoir-broc BP"
450 / 600 €

N°171
" Décoration de station service"
130 / 180 €

N°172
« Poste Radio Radiocapte »
200 / 300 €

N°173
« Stella Baby Foot »
600 / 900 €

N°174
"Drapeau Alfa Romeo"
100 / 150 €

N°175
« Plaques émaillées Porsche »
120 / 150 €

N°176
« Plaque HOTCHKISS »
200 / 300 €

N°177
« Billard/ Flipper Euroflip »
200 / 300 €

N°178
"Collection Coca- Cola"
150 / 200 €

N°179
« Pendule FERRARI »
650 / 800 €

N°180
« Huiles LABO »"
100 / 150 €

N°181
« Ensemble Bibendum Michelin »
250 / 300 €

N°182
"Calandre Delage"
300 / 500 €



N°169

AUTOMOBILIA



N°202

N°183

"Logo Bugatti"
120 / 150 €

N°184

« Plaque CITROEN, entrée de ville »
200 / 300 €

N°185

«Plaque FORD»
100 / 150 €

N°186

« Trois plaques émaillées »
150 / 200 €

N°187

"Lanternes Lucifer"
130 / 180 €

N°188

« Plaque Renault »
250 / 350 €

N°189

« Lanternes Hippomobiles »
80 / 130 €

N°190

« Cabine téléphonique en forme de casque »
250 / 350 €

N°191

Michel SAUZE (DATES)
« ASTON MARTIN - Virage »
1 200 / 1 500 €

N°192

"Maserati Miura"
300 / 500 €

N°193

« Plaque BP »
250 / 400 €

N°194

« Plaque KLG »
150 / 200 €

N°195

"Varia Automobilia"
100 / 150 €



N°191

N°196

«Auto Générateur BRC »
150 / 230 €

N°197

« Auto Générateur Ducellier »
400 / 500 €

N°198

"Porte Montre et Montre"
100 / 150 €

N°199

« CITROEN- Garage Sanchez »
200 / 300 €

N°200

Andy WARHOL (1928-1987)
« Art Car Museum Edition » - « BMW M1
Group 4-1979- Art Car. »
800 / 1 000 €

N°201

« Plaque Apéritif Saint - RAPHAEL »
150 / 200 €

N°202

« Phares Grebel »
400 / 700 €

N°203

« Phares Marchal »
100 / 150 €

N°204

«Porsche Collection »
200 / 300 €

VOITURES À PÉDALES

N°205

"Bugatti Collection "
100 / 150 €

N°206

" Delahaye 135"
200 / 300 €

N°207

« Plaque Texaco »
80 / 100 €

N°208

« Plaque Labo »
150 / 200 €

N°209

" Volant et divers"
120 / 170 €

N°210

« HOHM Models »
700 / 900 €

N°211

" Divers Automobilia"
130 / 180 €

N°212

"Publicités murales"
130 / 180 €

N°213

« MATHIS, Mazda et Marchal »
200 / 300 €

N°214

« Panneaux de Signalisation »
100 / 150 €

N°215

"Voiture à pédale, Ancêtre vers 1905"
1 800 / 2 500 €

N°216

"Voiture à pédale, Tri Ang - Torpedo"
500 / 600 €

N°217

"Voiture à pédale, Eureka, modèle 400"
500 / 600 €

N°218

"Voiture à pédales Pierre Gui"
400 / 600 €

N°219

«Voiture à pédal,e Eureka modèle Sélect 35 »
250 / 300 €

N°220

"Deux oiture à pédale « Baby Course »"
200 / 300 €

N°221

« Voiture à pédales Devillaine »
400 / 500 €

N°222

"Voiture à pédales"
150 / 200 €

N°223

"Voiture à pédales Bugatti"
250 / 300 €

N°224

«Voiture à pédales Renault Devisix
blanche»"
300 / 400 €



N°226



N°215

VOITURES À PÉDALES ET À MOTEUR

N°225

« Voiture à pédale, Limousine Pierre Gui »
700 / 900 €

N°226

« Voiture à pédale, Renault Devisix rouge et crème »
300 / 500 €

N°227

« Scooter à pédale MFA »
700 / 900 €

N°228

« Voiture à pédale Matra F1- Morellet Guerineau »
150 / 250 €

N°229

« Voiture à pédale, Lotus F1 »
150 / 250 €

N°230

« Voiture à pédale, Ferrari 308 »
150 / 250 €

N°231

"Voiture à pédale, Lotus- Morellet Guerineau"
200 / 300 €

N°232

« Voiture à pédale, Alpine A 110 »
300 / 400 €

N°243

Motobécane type D 45 S
 N° série 691788
 N° de moteur : 690472
 Carte grise française
1 200 / 2 200 €

Ce modèle date de 1956. Le moteur est un 4 temps à soupapes latérales. Il possède une suspension avant et arrière, 3 vitesses au réservoir. Son propriétaire la possède depuis 29 ans. Elle est attelée à un side car articulé Louis Vannod. La restauration ancienne est très bien conservée avec une belle patine.

N°233

"Voiture à pédale, Ferrari- Morellet Guerineau"
250 / 350 €

N°234

"Voiture à pédale, Ligier JS 2"
300 / 400 €

N°235

Benjamin George Bowden (1906-1998)
 "Spacelander BOWDEN"
8 000 / 10 000 €

N°236

« Voiture à moteur pour enfant, Porsche 911 Junior »
6 000 / 9 000 €

N°237

"Voiture à moteur pour enfant type DB Le Mans "
5 000 / 7 000 €



N°235



N°238

"Voiture à moteur pour enfant, Renault F1"
4 000 / 6 000 €

N°239

"Voiture à moteur pour enfant, Monoplace"
1 000 / 1 500 €

N°240

"Voiture à moteur pour enfant, Peugeot 402 Darl'Mat"
8 500 / 12 000 €

N°241

"Moteur Hors-Bord Goiot"
250 / 400 €

N°242

Lot de 3 Solex
250 / 350 €



N°244

1954 ACMA VESPA
 Cadre n° 89809
 Carte grise française

1 500 / 2 500 €

Les Ateliers de construction de motocycles et accessoires créés en novembre 1950, devenus en 1954 les Ateliers de construction de motocycles et d'automobiles (ACMA) étaient une entreprise implantée à Fourchambault dans la Nièvre. L'usine était spécialisée dans l'assemblage des cyclomoteurs Vespa puis dans la construction des automobiles compactes Vespa 400 sous licence Piaggio. Les ateliers ont définitivement fermé leurs portes le 31 décembre 1962. Le Vespa 125 présenté est en bon état général, il fut restauré il y a quelques années. D'un joli bleu clair, il ne manquera pas de faire impression à chacune de ses sorties



N°246

1992 YAMAHA V-MAX
 Cadre n° 2EN023587
 Carte grise française

4 000 / 7 000 €

La version originale était dotée d'un système d'alimentation très spécifique qui boostait le moteur à 145 cv ! En parfait état de fonctionnement, ce V-Max appartient à son propriétaire depuis 2008 et a roulé régulièrement depuis. Il affiche 39 500 km au compteur et n'attend que vous pour de nouvelles ballades musclées !



N°245

1960 MOTOCONFORT MOBY
 Cadre n° 078798
 Carte grise de collection

1 500 / 3 000 €

Ce super Moby de Motoconfort est en bon état de fonctionnement. C'est un 50 cm3 qui ne nécessite pas de permis moto. Rare sur le marché avec sa roue de secours à l'arrière, il sera livré avec la notice d'entretien et une documentation technique.



N°247

1953 "Voiturette Mochet" Type CM 125
 N° de série 3127
 Moteur 125 cc.

1 500 / 2 000 €

Cette voiturette appartient au même propriétaire depuis 37 ans. Elle possède une carte grise française normale, sur laquelle elle est désignée comme quadricycle à deux places. La restauration est ancienne, et elle est en état de marche.



N° 301

c1932 BERLIET TYPE 944
Châssis n° 136 306
Carte grise française

2 000 / 4 000 €

Fondé en 1901, Berliet est à l'origine un fabricant d'automobiles, le premier bus arrive en 1906, suivi du premier camion en 1910, mais les utilitaires sont toujours restés marginaux chez Berliet bien que représentant les 2/3 de la production nationale d'utilitaires. Pendant la première guerre mondiale, Berliet devient un producteur de camions pour soutenir l'effort de guerre et se fait remarquer dans cette activité, mais dans l'immédiat d'après guerre, la quasi-totalité des usines Berliet sont réorientées vers l'automobile.

A cette époque, la gamme automobile de Berliet va de la petite 8CV Type VII à la grosse 22Cv. Mais c'est la 8CV qui remporte le plus de succès, Berliet développe une évolution qui apparaît en 1932 : c'est la 944 pour 9Cv, 4 cylindres, 4 vitesses. Cette voiture est très appréciée de la clientèle, Berliet propose des choix techniques rares : boîte à quatre rapports, moteur à soupapes en tête, ou encore un circuit électrique en 12 volts.

Notre exemplaire est une 944 « dans son jus » à restaurer. La mécanique est déposée mais il semblerait qu'elle soit complète. Il s'agit d'un moteur à soupapes en tête. Le châssis est globalement sain, ainsi que la caisse qui ne présente pas de dégradations majeures dues à la corrosion. En effet, elle fut stockée au sec et à l'abri pendant de nombreuses années, vous attendant sagement pour profiter d'une seconde jeunesse.

Founded in 1901, Berliet is an automobile manufacturer, the first bus arrives in 1906, followed by the first truck in 1910, but the utilities have always remained marginal in Berliet although representing 2/3 of national output utilities. During the World War I, Berliet became a truck manufacturer to support the war effort and was noticed in this activity, but immediately after the war, almost all of Berliet factories are redirected to the automobile.

At that time, the Berliet automobile range is the small 8CV Type VII to the big 22cv. But it is the 8CV that wins the most successful, Berliet develops an

evolution which appears in 1932: the 944 9cv, 4 cylinder, 4 speed. This car is very appreciated by customers, Berliet offers rare technical choices: four-speed box, overhead valve engine, or an electric circuit in 12 volts.

Our copy is a 944 "in its own juice" to restore. The mechanics are filed but it would appear to be complete. This is an overhead valve engine. The frame is generally healthy, and the fund that do not present major damage due to corrosion. Indeed, it was stored in a dry and sheltered for years, waiting for you quietly to enjoy a second youth.

following options have been ordered: 001: solid black fabric; 036: Transmission 5-speed; 107: wheels 51 / 2x14 175 HR 14; 354: heating and tinted rear window.

This beautiful 911 1st "classic" series version 2 L, Targa, Matching Numbers, with an engine renovated give you lots of fun while being a great investment.



N° 302

1961
RENAULT ONDINE GORDINI
Châssis n° 3297466
Carte grise française

8 000 / 10 000 €

Construite en 1961 et en 1962, la Renault Ondine est une version plus cossue de la Dauphine. Profitant de la même carrosserie dessinée par Ghia, son habitacle est doté d'un volant spécial issu des Renault Floride, un tableau de bord noir mat, ainsi que d'une banquette arrière plus confortable. A l'instar de sa jumelle, l'Ondine était disponible en version Gordini, dotée du moteur éponyme 670-5 de 40 Ch et d'une boîte de vitesse 4 rapports 318-13, vendue 6356 Francs. En 2 ans de production, 75 033 Ondine Gordini sont sorties de l'usine de Flins.

Notre modèle date de 1961, sa peinture Gris Duguesclin Métal est récente et son habitacle rouge avec des touches de noir et blanc est très bon état général. Elle est issue d'une collection privée et a appartenu à un garagiste d'Arpajon. Sa mécanique reste à réviser pour qu'elle puisse développer tout son potentiel.

Built in 1961 and in 1962, the Renault Ondine is a more opulent version of the Dauphine. Taking advantage of the same body designed by Ghia, its interior has a special steering wheel from the Renault Floride, a black matte dashboard and a more comfortable rear seat. Like its twin, the Ondine was available in Gordini, with the eponymous 670-5 engine 40 hp and a gearbox 4 speeds 318-13, sold for 6356 Francs. In 2 years of production, 75 033 Gordini Ondine came out of the Flins factory.

Our model dates from 1961, his painting Metal Grey Duguesclin is recent and red interior with black and white touches is in very good condition. She comes from a private collection and belonged to a mechanic from Arpajon. Its mechanical remains to revise to develop its full potential.





N° 303
 1957 RENAULT DAUPHINOISE
 Châssis n° 3112723
 Carte grise française
1 000 / 3 000 €

Fabriquée de 1956 à 1960, la Dauphinoise est une version utilitaire de la Juvaquatre dotée du moteur 26 ch de la Dauphine. Lancée 21 ans après la berline, la Dauphinoise fut l'ultime modèle de Juvaquatre produit avant de céder sa place à la Renault 4. Notre modèle est du 1er Janvier 1957. La carrosserie ne présente pas de corrosion perforante et l'habitacle est complet. Il faut rajouter un collecteur d'admission et d'échappement ainsi qu'un carburateur pour compléter le moteur. C'est une bonne base de restauration !



Constructed from 1956 to 1960, the Dauphinoise is a utility version of the Juvaquatre with 26 hp engine from the Dauphine. Launched 21 years after the sedan, the Dauphiné was the ultimate model Juvaquatre product before giving way to the Renault 4. Our model was born the 1st January 1957. The body shows no pitting and the cabin is complete. It is necessary to add an intake and exhaust manifold and a carburettor to supplement the engine. This is a good base!



N° 304
 1966 PEUGEOT 204
 GRAND LUXE
 Châssis n° 5289681
3 000 / 5 000 €

Présentée en 1965, la 204 crée l'évènement en contrecarrant en tout point l'image conservatrice et bourgeoise de Peugeot : Design innovant, traction avant, freins avant à disques, et moteur transversal optimisant l'espace de l'habitacle... Peugeot avait compris le potentiel des jeunes conducteurs dynamiques en leur proposant un tel modèle. En 11 années de production, 1 604 296 exemplaires de 204 berline, break, coupé et cabriolet sont sortis de l'usine de Sochaux. Cette 204 est de 1966 et se présente dans un bon état général. C'est une



berline Grand Luxe La carrosserie, qui a été repeinte par le passé, est saine et, malgré une sellerie quelque peu défraîchie, l'habitacle reste avec une belle patine. Les joints des portières sont à remplacer. Le moteur transversal tourne parfaitement et est prêt à parcourir à nouveau les routes.





N° 305

1952
CITROËN TRACTION 11CV BL
Châssis n° 598493
Carte grise française

10 000 / 12 000 €



les contrôles de routine pour prendre la route sereinement.



Symbol of innovation for its time with its monocoque structure, hydraulic brakes and independent suspension, the Citroën Traction Avant has enabled the brand to the rafters to reaffirm its avant-garde. The year 1952 will mark the appearance of the bulging trunk lid feature of Traction.

The 11HP Drive that we offer is a Lightweight Sedan (BL) 1952. His recent painting is nice and its engine was restarted recently. Its interior in very good condition has some slight signs of wear. It remains only to perform routine checks to hit the road with confidence.



N° 306

c1932 DELAGE D8 N
Châssis n° 32988

20 000 / 30 000 €

Un festival d'élégance...En dépit de la période économiquement morose durant laquelle elle fut construite, la Delage D8 constitua une providence pour les carrosseries de luxe, tout spécialement les grands maîtres de la région parisienne, qui se livrèrent à l'aide de ce châssis à un véritable tournoi du chic, de l'élégance et de l'originalité. Chacun marquait son œuvre de sa « griffe », c'est-à-dire de ses conceptions personnelles, telles que l'allongement du capot (particulièrement Chapron). Au fil du temps ces autos de luxe furent modifiées, la guerre aidant à restreindre l'utilisation de ces belles machines. Ainsi cette Delage D8 N qui fut carrossée par les ateliers Chapron arbore aujourd'hui, et certainement depuis les années 50, une carrosserie découpée en utilitaire/pick up, ou camionnette bâchée de l'époque. On

retrouve les encoches sur les montants de portes servant aux charnières des portes passagers, indiquant que sa vie antérieure était une berline 4 places. La mécanique est complète ainsi que son tableau de bord qui semblerait ne pas avoir subi de modifications depuis l'origine (les compteurs Jaeger aidant à se faire une idée). Mécanique complète mais nécessitant une grosse remise en route, celle-ci étant restée sans activité depuis plus de 15 ans. On ne peut pas dire tous les jours que l'on possède une camionnette bâchée Delage D8 N carrossée par Chapron !! Mais cela fait parti de l'histoire de cette voiture...quelle sera sa prochaine ?

A festival of elegance ... Despite the gloomy economic period in which it was built, the Delage D8 formed a providence for luxury car bodies, especially the great masters of the Paris region, who fought with it chassis in a real tournament chic, elegance and originality. Each marked his work from his "claw" that is to say of his personal designs, such as the extension of the cover (especially Chapron). Over time these luxury cars were modified, the

war helping to restrict the use of these beautiful machines. So this Delage D8 N which was bodied by Chapron works sports today, and certainly since the 50s, a body cut in utility / pick up, van or tarpaulin of the time. There are the notches on the door posts for passenger door hinges, indicating that his previous life was a saloon 4 places. The mechanics is complete and its dashboard that seem not to have been modified from the original (the Jaeger counters helping to get an idea). complete mechanical but requiring a big discount on the road, this being left without work for more than 15 years.

We can not say every day that one has a truck tarpaulin Delage D8 N bodied by Chapron !!

But this is part of the history of this car ... what will be the next?







N° 307

1922 AMILCAR CC
Châssis n° 868
Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Pour démocratiser l'automobile, plusieurs constructeurs ont produit des voitures légères, parfois à trois roues, avec un moteur de moto à l'intérieur. Ces véhicules ont rapidement été baptisés cycle-cars. Première voiture réalisée par la marque au cheval aillé en 1922, l'Amilcar CC est un cycle-car par excellence : un poids plume de 350 kg, deux places et un moteur 903 cm3 développant 23ch.

Le modèle présenté est le 708ème sur les 5000 produits et fut mis en circulation le 1er Janvier 1922. Le moteur tourne rond sur ses 4 cylindres et aucun frais important n'est à prévoir dessus. La

peinture est récente mais a perdu un peu de vernis sur une partie du capot. Son spartiate habitacle est en bon état et les cuirs le sont d'autant plus.

To democratize the automobile, several manufacturers have produced lightcar, sometimes three-wheeled with a motorcycle engine inside. These vehicles were quickly baptized cycle cars. First car produced by the brand in 1922, Amilcar CC is a cycle-car by excellence: a featherweight 350kg, two seats and a 903 cm3 engine developing 23ch. The model is the 708th on the 5000 products and was put into circulation on 1 January 1922. The engine runs on its 4 cylinders and no significant costs are anticipated above. Paint is recent but lost a little polish on a portion of the hood. Its spartan interior is in good condition and like the leather.



N° 308

1928 CITROEN B14 G
Châssis n° 330442
Carte grise française

15 000 / 18 000 €

La B14 « Tout Acier » est présentée au Salon d'octobre 1926. Elle représente un progrès technique décisif par rapport à la B12.

Le châssis est allégé, le moteur est plus souple et le frein au pied agit maintenant sur les quatre roues.

Ce modèle rencontra un assez grand succès compte tenu de son prix compétitif par rapport à la concurrence.

L'exemplaire présenté est un faux-cabriolet 4 places équipé du fameux « spider » dit « siège de belle-mère ». Ce véhicule fut acheté à restaurer dans les années 80, il ne présentait pas de

trace de rouille et s'apparentait comme une bonne base de restauration. La restauration fut donc entamée, le châssis mis à nu, décapé, rustolé et repeint. Les tambours de freins furent alésés et rectifiés, accompagnés de garnitures neuves. Les amortisseurs à friction ont été refaits en Ferrodo. Les roulements de roues ainsi que ceux du pont ont été changés. Toutes les boiseries de la caisse, les placages intérieurs en loupe d'orme, les sièges et les moquettes ont été refaits par un professionnel. La carrosserie est repeinte aux teintes de l'époque. La mécanique est elle aussi passée entre les mains d'un professionnel.

Cette B14 est splendide et fonctionne à merveille.

The B14 "All Steel" is presented in October 1926. It represents a major technical advance over the B12.

The chassis is lighter, the engine is more flexible and the foot brake is now on

four wheels. This model met quite a success given its competitive price compared to the others.





N° 309
 1923 DE DION BOUTON 10 HP
 Châssis n° 12616
 Carte grise française
30 000 / 40 000 €

En 1923, sortit des usines De Dion Bouton, une petite familiale plus au goût du jour, la 10 CV de 1800 cm3, d'un rendement normal, dotée de soupapes en-tête à tige-poussoir, de pistons en aluminium et, en option, de freins sur les roues avant.

Présentée dans la rubrique « restaurées » du LVA de février 1988, cette De Dion Bouton 10 HP revient de loin : une histoire chargée de passion.

« Voici Juliette, un torpédo De Dion Bouton 1923 fraîchement restauré, acquis dans le pauvre état illustré ci-dessous. En pied de page, la vieille dame déshabillée afin d'évaluer les dégâts au niveau de la boiserie. » (LVA n°88/05)

Récupérée fin des années 70 par son actuel propriétaire, celui-ci entend

de lui donner une seconde vie. Complète en mécanique, le travail le plus conséquent fut de lui redonner sa forme originelle : les boiseries de la caisse furent donc refaites, il en est de même pour la carrosserie qui l'habille. Les photos de la restauration accompagnent les documents techniques et les publicités d'époque du dossier.

Un fois la restauration achevée elle participe à de nombreux rallyes où elle s'illustre par son état et sa fiabilité. Néanmoins une réfection complète du moteur fut effectuée en 2013 par

AMP Meca Precis : usinage du bloc, des bielles, surfaçage de la culasse, rectification des sièges...pour un total de plus de 12 000 €. Un carburateur Solex plus fiable équipe à présent ce petit moteur qui fonctionne à merveille.

Sa sellerie en cuir noir présente une belle patine, sa capote comme neuve s'ajuste parfaitement.

Ce magnifique Torpedo fera le plaisir de son nouveau propriétaire et ne manquera pas d'attirer l'attention sur les concours d'élégance.





N° 310
SIMCA 5 FOURGONNETTE
 Châssis n° 2762
 Carte grise française
4 000 / 5 000 €

La Simca 5 est une automobile franco-italienne conçue par Fiat et produite par les constructeurs Simca et Fiat de 1936 à 1949. Commercialisée sous le nom de Fiat 500 Topolino A (petite souris, et aussi nom de Mickey, en italien) en Italie Elle est présentée la première fois à Nanterre dans la première usine Simca, le 10 mars 1936, trois mois avant la

version italienne et produite à 46 472 exemplaires avec :

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

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

The Simca 5 is a French-Italian car designed by Fiat and produced by Fiat and Simca manufacturers from 1936 to 1949. Marketed as the Fiat 500 Topolino

A (little mouse, and also the name of Mickey, in Italian) in Italy

It is presented the first time in Nanterre in the first Simca factory on 10 March 1936, three months before the Italian version and produced 46,472 copies with:

- Independent front wheels;
- gearbox with four reports;
- hydraulic drum brakes on all four wheels
- 12 volt battery.
- 4-cylinder engine of 570 cm³

The copy presented was restored a few years ago and appears very clean bodywork and upholstery. The mechanics is correct and rotating a Topolino in beautiful condition.



N° 311
1950 SIMCA 8 CAMIONNETTE
 BACHEE
 Châssis n° 872428
 Carte grise française
4 000 / 6 000 €

La Simca 8 était une automobile produite entre 1938 et 1951 par le constructeur français Simca, alors filiale de l'italien Fiat.

Présentée sur le marché français en 1938, la Simca 8 était dérivée de la Fiat 1100 « 508C Nuova Balilla » fabriquée dans les usines Simca de Nanterre sous licence Fiat. Voiture de catégorie moyenne, elle fit une brillante carrière au regard de la concurrence des Peugeot 202 et Renault Juvaquatre. Disponible en version utilitaire bâché, elle a eu un

franc succès auprès des artisans.

Notre exemplaire de couleur verte est en bon état général. Ce véhicule a connu une restauration il y a quelques années et n'a que peu roulé depuis. C'est un véhicule sympathique, bien souvent usé jusqu'à la corde..mais celui-ci a été respecté et persiste dans le temps, pour le plus grand plaisir des collectionneurs.

The Simca 8 was a car produced between 1938 and 1951 by the French manufacturer Simca, then a subsidiary of the Italian Fiat.

Presented on the French market in 1938, the Simca 8 was derived from the Fiat 1100 "Nuova Balilla 508C" manufactured in the factories of Simca Nanterre under Fiat license. medium class car, she made a brilliant career under competition Peugeot 202 and Renault Juvaquatre. Available in sheeted utility, she had a hit with the artisans.

Our green copy is in good condition.



This vehicle has undergone a restoration some years ago and has little rolled since. It's a nice car, often worn to the corde..mais it was respected and persists over time, to the delight of collectors.



N° 312

1926 RENAULT NN
Châssis n° 204546
Carte grise française

8 000 / 12 000 €



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

trois générations, la Renault NN présentée est un très beau Torpédo en parfait état de fonctionnement. Restauré en carrosserie et en mécanique il y a quelques années, il arbore sa capote d'origine s'ajustant sur des boiseries « quasi-d'origine » (seulement de petites parties ont été refaites par un spécialiste). C'est une voiture facile à conduire et qui, avec sa mécanique refaite, permettra à son futur acquéreur de profiter des joies des véhicules des années 30. Son propriétaire offre avec cette automobile une Renault 11 TXE qui était la voiture de son père en première main, une belle histoire de famille autour de Renault !





N° 313

1924 UNIC TYPE L3
Châssis n° 37025
Carte grise française

25 000 / 30 000 €

L'Unic présentée aujourd'hui est une L3, série 3. Il s'agit d'une carrosserie de belle facture, possédant toujours la plaque du concessionnaire Unic, qui l'a vendue neuve, fixée au tableau de bord. C'est un véhicule roulant bien, équipé d'une boîte à 4 vitesses plus marche arrière, et monté sur de très jolies roues "fil" de 820x120.

Une capote neuve a été réalisée en 2015. L'intérieur est en cuir noir, non original, mais en parfait état.

Les Unic, (et c'est vrai !!) étaient des voitures de grande qualité, et le sont toujours.

Une rare opportunité pour un collectionneur avisé, d'acquérir une automobile d'avant 1939, pour un prix très raisonnable!

The Unic presented today is an L3 Series 3. This is a beautifully crafted body, always having the dealership plate Unic, who sold new, attached to the dashboard.

This is a vehicle well, equipped with a gearbox 4 plus reverse gear and mounted on wheels very pretty "thread" of 820x120.

A new hood was completed in 2015. The interior is black leather, not original, but in perfect condition.

The Unic, (and yes !!) were top quality cars, and still are.

A rare opportunity for a knowledgeable collector, acquiring an automobile before 1939, for a very reasonable price!





N° 314
 PEUGEOT 302 CAMIONNETTE
 Châssis n°3824
 Carte grise française
12 000 / 15 000 €

La Peugeot 302 est une voiture malheureusement oubliée, aussi bien par les passionnés que par la presse spécialisée, rares sont les magazines à faire un article sur cette sochalienne. Pourtant, la 302 est loin d'être l'un des véhicules les moins intéressants que la marque ait fabriqués, et l'un des moins faciles à dénicher avec ses 25.000 exemplaires produits. L'histoire de la 302 est donc intimement liée à celle de sa grande sœur la 402.

L'exemplaire proposé à la vente est une version camionnette bâchée qui a été restaurée il y a 6 ans : carrosserie, boiserie et intérieur furent refaits, la mécanique fut révisée. C'est une très belle camionnette publicitaire, ne passant pas inaperçue, tant par sa teinte



bicolore bordeaux et noire, que par la qualité de sa restauration !

The Peugeot 302 is a car unfortunately forgotten, both by fans as by the press, few magazines has done an article on this Sochaux car. Still, the 302 is far from being one of the least interesting vehicles that the brand has made, and one of the least easy to find with its 25,000 copies produced. So the history of the

302 is intimately linked to that of its big sister the 402.

The copy offered for sale is a van version that was restored 6 years ago: bodywork, trim and interior were redone, mechanics was revised. This is a beautiful advertising van, not passing unnoticed, both by its burgundy and black two-tone color, and the quality of its restoration!





N° 315

1939 AMILCAR
Compound B38 roadster
Numéro de série R1024
A immatriculer en collection

12 000 / 15 000 €

En octobre 1937, la vraie sensation du Salon de l'automobile de Paris est l'œuvre d'Amilcar, fraîchement reprise par Hotchkiss. En dévoilant la Compound, la marque au pégase surprend les visiteurs, les spécialistes et les journalistes qui sont tous agréablement surpris par cette vraie nouveauté.

Albert Lebrun, président de la République française visite le salon

et nous pouvons lire dans le journal le Matin du 9 octobre 1937: « Au stand Amilcar très long arrêt cette fois. C'est que le châssis de l'Amilcar Compound 1938 est la véritable révélation du Salon et le président de la République ne s'y est pas trompé. Il a voulu marquer tout l'intérêt qu'il porte à la belle mécanique appliquée aux voitures destinées à l'immense majorité du Grand Palais. Il a été reçu au stand Amilcar par M. Victor Miral, président de la société, et M. Marcel See, administrateur-délégué, qui lui a présenté son jeune camarade de Polytechnique M. J.-A. Grégoire, dont les brevets sont à la base du châssis Compound en alliage léger traité « plus solide que le châssis d'un camion de 2 tonnes » créé par Hotchkiss. « Rien d'étonnant qu'elles soient dès lors si belles, termina le président de la République en quittant le stand. »

La carrosserie présentée est un très

élégant coach dessiné par Clément Vinciguerra, un des stylistes du bureau d'études d'Hotchkiss. Il reprend et réduit les lignes réussies du coach Modane GS.

Techniquement, l'Amilcar B38 ou Compound présente des caractéristiques innovantes par sa conception d'avant-garde. Le mariage de l'acier et de l'aluminium donne naissance au nom de Compound qui veut dire « composé ». En effet, cette voiture est construite avec quatre éléments principaux en alliage d'aluminium coulé : l'auvent, les deux longerons et la traverse avant, le reste de la voiture étant en acier. Les différentes pièces sont assemblées par des boulons ou soudures. La boîte de vitesses a quatre rapports et marche arrière, la commande se faisant par des câbles sous gaines, la transmission se fait par les roues avant par joints homocinétiques, la direction

est à crémaillère, les suspensions sont à quatre roues indépendantes, en fait toutes ces caractéristiques sont incroyables pour une petite voiture de 1185 cc. L'ingénieur responsable de la conception de cette merveille est J.-A. Grégoire, celui qui fit les célèbres Tracta-

Homologuée le 3 mai 1938, la production prévue pour le printemps n'a réellement démarré qu'à la fin de l'année juste avant le salon. Il a en effet fallu résoudre tous les problèmes techniques rencontrés pour la mise au point de la fabrication.

Juste après le passage aux mines, Hotchkiss organise avec le journaliste anglais W. F. Bradley un raid de 14000

km avec la voiture immatriculée 5036 RL7 qui est celle de l'homologation. L'impressionnant parcours part de Paris et passe par Marseille, Alger, Tunis tripoli, le Caire, Jérusalem, Bagdad, Damas, Istanbul, Sofia, Budapest, Vienne, Francfort, Bruxelles, Londres et se termine à Paris. Il se déroule de la fin mai au 20 juillet 1938. En beaucoup d'endroits le parcours est difficile sur des routes inexistantes. La solidité de sa structure est bien démontrée. La même voiture repart pour Monthéry dès le 22 juillet et tourne sur l'anneau pendant 1400 km à 104 km/h de moyenne.

La gamme au salon 1938 n'est composée que de carrosseries à deux portes : le coach, le coach découvrable et le roadster. Au cours de l'été 1939, le modèle avec ses

lignes formidables remportera de beaux succès en concours d'élégance.

L'exemplaire présenté appartient depuis une cinquantaine d'années à la même famille. Cette Amilcar Compound faisait partie d'une très importante collection mais n'a pas été utilisée, elle a simplement été exposée après avoir été repeinte. C'est l'un des rares roadsters ayant survécu.

Sur l'auvent le numéro 595 est frappé à froid à côté de la plaque du constructeur. Il doit s'agir du 595ème auvent d'Amilcar Compound. Le modèle ayant débuté sa numérotation à 500, le numéro de série 1024 suggère donc la 524ème voiture. Ces numéros, les feux d'ailerons, les phares chromés et les poignets de portes

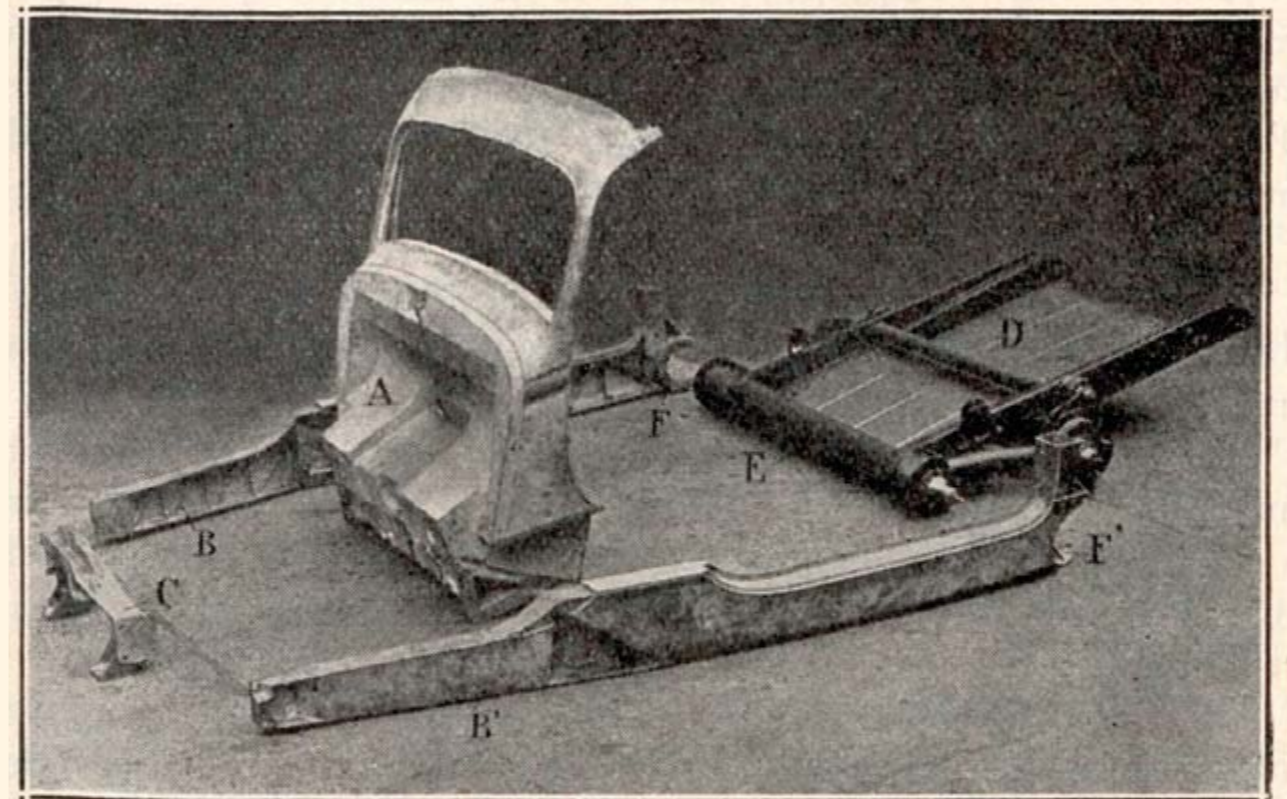


FIG. 16. — Éléments séparés du cadre de châssis de la voiture Amilcar, type Compound.

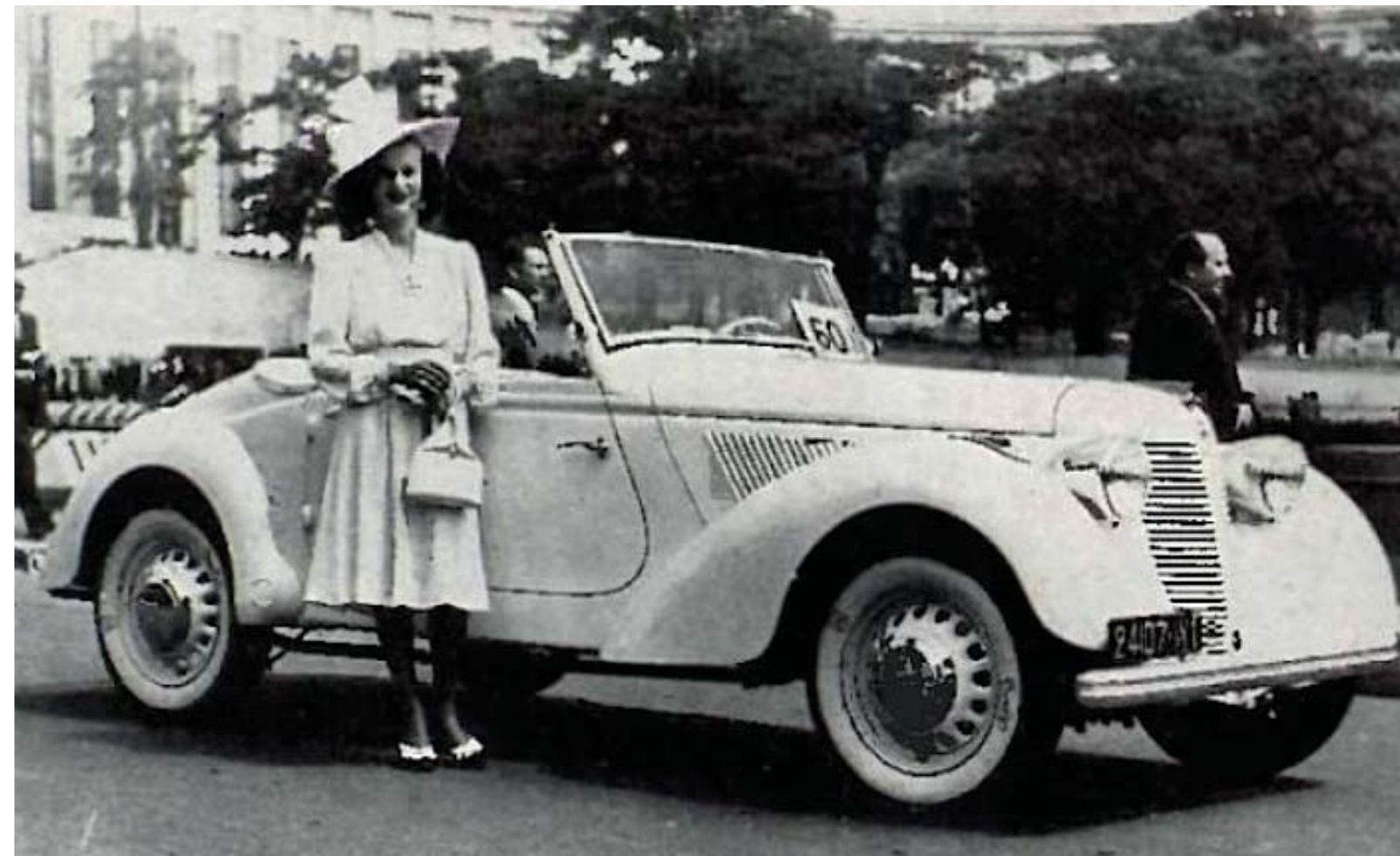
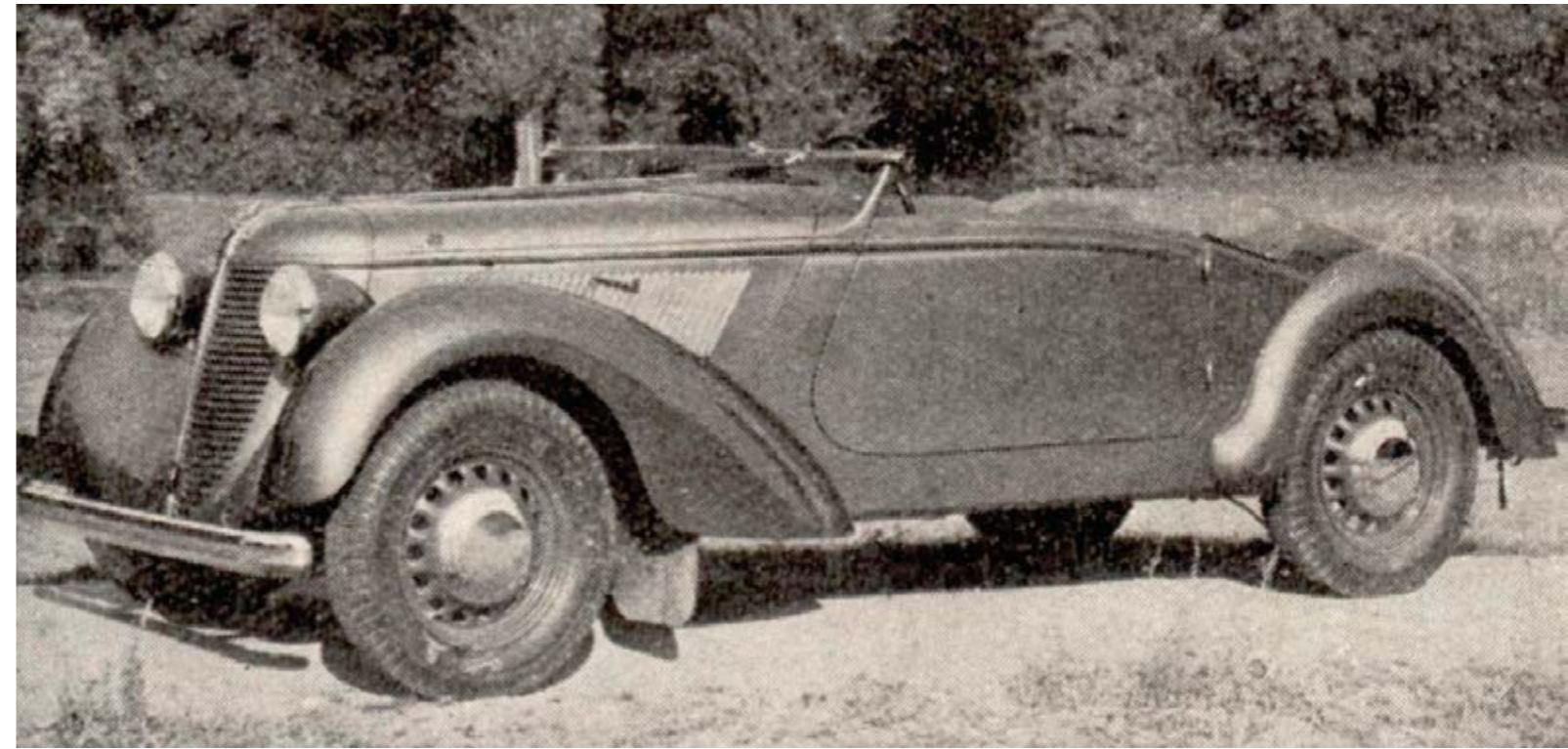
permettent de dater cet exemplaire du début de second semestre 1939. Il semble que le total des Compound dans les trois carrosseries n'ait pas dépassé les 900 exemplaires.

Le moteur est du type B38 et porte le numéro 9090. La mécanique est complète et n'est pas bloquée. Les principaux manques sont les pare-chocs, les enjoliveurs, la roue de secours, une vitre latérale et la sellerie

mais les arceaux de capote sont présents. La carrosserie est très saine, en fait la restauration de cette rareté ne devrait pas poser de grandes difficultés.

Le roadster Compound est beaucoup plus rare qu'un cabriolet Citroën traction, néanmoins il était vendu à l'époque quasiment le même prix. Avec ses deux places et son pare-brise rabattable, cette originale Amilcar Compound est un projet très intéressant pour qui saura

apprécier, les techniques innovantes et l'élégance réussie de ce modèle hors norme. En 2007, nous avons présenté et vendu un coach parfaitement restauré. A l'époque, l'essai routier avait permis de constater que la Compound, en plus d'être vive, volontaire et sécurisante, est une voiture agréable, facile à conduire et très confortable. C'est un choix de qualité.





N° 316

c1927 RENAULT CAMION
TYPE OS1
Châssis n° 270064
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

Ce Renault OS, sorti récemment de sa grange, possède encore la plaque de son premier propriétaire fixée sur la planche de bord : « Mr Bezin à Vez-sur-Oise ».

Un ticket d'entrée pour une participation au tour de Bretagne en 2017!!

This Renault OS, recently left his barn, still has the plate of its first owner attached to the dashboard, "Mr Bezin in Vez-sur-Oise".

A ticket to participation in the Tour de Bretagne in 2017 !!



N° 317

1950 RENAULT 4CV
Châssis n° 1685191
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

Présentée lors du 33ème Salon de l'automobile de 1946, la 4CV est la première voiture française produite à plus d'1 millions d'exemplaires. Seul modèle proposé par la société Renault, elle aura un franc succès dès sa première année de production. Avec la fin de la guerre et l'apparition des premiers congés payés, la 4CV deviendra un symbole de liberté et motorisera la France de l'immédiat après-guerre.

Le modèle que nous vous proposons est une berline Luxe, complète avec un historique connu et des documents d'époque. La carrosserie possède une

bonne patine : l'ensemble est saint et n'a pas de corrosion perforante. L'habitacle présente bien malgré quelques signes d'usure sur le tableau de bord. Une remise en route est nécessaire. La sellerie, les garnitures ainsi que le ciel de toit sont en très bon état.

Presented at the 33rd 1946 Motor Show, the 4CV is the first French car produced over 1 million copies. Only model proposed by the Renault company, it will be a success in its first year of production. With the end of war and the onset of paid holidays, the 4CV becomes a symbol of freedom and will power the France of the immediate postwar period.

The model we propose is a luxury sedan, complete with a known historical and contemporary documents. The body has a good patina: all is holy and has no pitting. The interior looks good despite some signs of wear on the dashboard. A restarting is required. The upholstery, trim and the roof lining are in very good condition.





N° 318
 c1938 DELAHAYE 134 BERLINE
 Carte grise française
15 000 / 10 000 €

C'est en 1894 qu'Emile Delahaye créa la marque automobile qui porte son nom. La firme de la rue du Banquier dut attendre le milieu des années 30 pour connaître ses plus belles heures. En effet, les automobiles Delahaye étaient déjà connues et reconnues, mais elles n'avaient pas encore acquis le prestige de certaines rivales. La Delahaye 134, propulsée par un 4-cylindres de 2 150 cm3 développant 67 cv, est une voiture rapide et très confortable, proposée en coach ou en berline.
 Le modèle présenté est une berline 4 portes en superbe état. La mécanique est tournante et fiable puisque cette voiture participe régulièrement à des sorties d'anciennes. La carrosserie est



globalement saine et la peinture n'a que peu de défauts. Son intérieur est splendide car il a été refait il y a quelques années. Les boiseries vernies sont comme neuves.

In 1894, Emile Delahaye created the automotive brand that bears his name. The firm of the Banker of the street had to wait until the mid 30 for his finest hours. Indeed, Delahaye automobiles were already known and recognized, but they had not yet acquired the prestige of some rivals. The Delahaye 134, powered by a 4-cylinder 2150 cm3 developing 67 hp, is fast and very comfortable car, available in sedan or coach.



N° 319
 C1935 WOLSELEY WASP
 CABRIOLET
 Carte grise française
28 000 / 35 000 €

La Wolseley Wasp, cet ancien véhicule fut fabriqué de 1935 à 1936, la Wolseley Wasp de 1935 mesure 1.46 mètres de large, 3.48 mètres de long, et a un empattement de 2.29 mètres. Les voitures Wolseley de 1934 furent dotées de boîtes de vitesses synchronisées.
 Notre exemplaire est en bon état général et fonctionne bien. Il a connu un entretien régulier par son propriétaire. C'est un beau cabriolet qui n'est pas courant sur le marché. Mignon et abordable, il fera le plaisir de son nouvel acquéreur qui sera remarqué sur les rallies d'anciennes.

Wolseley Wasp, this ancient vehicle was manufactured from 1935 to 1936, the Wolseley Wasp 1935 measuring 1.46 meters wide, 3.48 meters long and has a wheelbase of 2.29 meters. The Wolseley cars of 1934 were equipped with synchronized transmissions. Our copy is in good condition and works well. He was a regular maintenance by the owner. It is a beautiful cabriolet which is not common in the market. Cute and affordable, it will delight its new owner that will be noticed on the old rallies.





N° 320

1911 RENAULT type CB
 Carrosserie LABOURDETTE
 Châssis n° 26 929
 Moteur à 4 cylindres
 Cylindrée 2 410 cm³
 Carte grise française

70 000 / 80 000 €

La Renault Type CB est célèbre aujourd'hui grâce au naufrage du Titanic. En effet dans le célèbre film de James Cameron, Leonardo DiCaprio et Kate Winslet se retrouvent dans une scène d'amour dans une Renault type CB.

Il s'agit d'un châssis type long au catalogue, avec un empattement de 3.05 m.

La Renault Type CB est née en 1910 et n'a été construite que jusqu'en 1912, ce qui en fait un modèle très rare.

Cette berline de voyage est une voiture "haut de gamme". Sa carrosserie est élégante. Une allure distinguée nécessaire pour plaire aux grands de ce monde.

«Les hommes s'extasiaient devant de magnifiques attelages. Plus tard, émerveillés, fascinés par des moteurs vrombissants, ils aspirèrent à envelopper les automobiles naissantes de carrosseries confortables, ayant des volumes gracieux et effilés, dont les lignes suggéraient la vitesse. La femme, sensible et coquette, devina d'emblée que la carrosserie de sa voiture pourrait ajouter à son charme. La carrosserie m'envouta ! Ma vie lui fut intimement liée. Pour elle, j'ai imaginé. Je lui ai consacré beaucoup d'efforts. Elle m'a procuré de lourdes peines et beaucoup de joies: elle fut ma «Bien Aimée» ! Fort de mon expérience, je peux affirmer que l'art de la carrosserie est un art complet, car sa perfection exige la réunion de trois perfections: celle du sensible

qui exige la beauté; celle du rationnel obtenue par la réalisation d'un confort total; celle de l'exécution, témoignage de l'habileté, de l'intelligence de la conscience de l'homme manuel.» Jean Henri-Labourdette en 1972.

Le modèle présenté est une Limousine c'est-à-dire une carrosserie à 4 portes latérales et à deux grandes glaces de custode. Son propriétaire en fit l'acquisition il y a 22 ans. Elle rejoignait une belle collection d'ancêtres. Cette Limousine représente le luxe d'avant-guerre avec sa garniture intérieur d'origine !

- Modèle rare
- Carrosserie exceptionnelle
- Etat d'origine émouvant The Renault

Type CB is famous today thanks to the Titanic. Indeed in the famous movie by James Cameron, Leonardo DiCaprio and Kate Winslet are in a love scene in a Renault Type CB.

This is a long type chassis, with a wheel-base of 3.05 m. Renault Type CB was founded in 1910 and was only built until 1912, making it a very rare model.

This travel sedan is a car "high level". Its body is sleek. A distinguished look necessary to appeal to world leaders.

"People were ecstatic in front of magnificent carriages. Later, amazed, fascinated by the roaring engines, they aspired to wrap the bodies emerging comfortable vehicle, with graceful and slender volumes, the lines suggested speed. The woman, delicate and pretty, guessed

immediately that the body of his car could add to its charm. The body bewitched me! My life was intimately linked. For her, I imagined. I devoted a lot of effort. She gave me heavy penalties and many joys: it was my "Beloved!" With my experience, I can say that the art of the body is a complete art because perfection requires meeting three perfections :the one sensitive requires beauty; the rational one obtained by achieving total comfort; the execution, testimony to the skill, intelligence consciousness of man manual. "Jean-Henri Labourdette in 1972.

The model presented is a Limousine that is to say a body 4 side doors and two large rear quarter. Its owner acquired it years ago. She joined a beautiful collection of ancestors. This Limousine is the pre-war luxury with its original interior trim!







N° 321

1935 DELAGE D8-85
 Châssis n° 40.087
 Carrosserie : Limousine usine
 intérieur drap
 Moteur 8 cylindres de 3 570 cm³

50 000 / 60 000 €

Puissance de 85 CV à 4 000 tr/mn
 Distribution par soupapes en tête
 Allumage batterie bobine et distributeur
 Alimentation par 1 carburateur inversé
 Boîte de vitesse à 4 rapports + MA
 Suspension AV à roues indépendantes
 et AR par ressorts semi-elliptiques
 Freins à tambours à commande
 hydraulique
 Empattement 3578 mm
 Roues fils et pneus 6.50x17
 Carte grise française

La grande saga des Delage 8 cylindres de route a commencé en 1929 avec la D8 de 23 CV et son moteur de 4100 cm³. Dotées d'une grande classe, ces voitures remportèrent de nombreux concours d'élégance. Silencieuses et confortables, elles représentaient, équipées des plus belles carrosseries, un sommet dans la production française. En 1932, la moderne D8-15 de 15 CV

fait son entrée dans la gamme. Le remplacement de ces deux voitures se fera en 1934 avec le lancement de la 20 CV : la D8-85. Le nouveau moteur à course courte était du à l'ingénieur Michelat. Avec ses roues avant indépendantes et ses freins hydraulique, ce châssis était très moderne. Ce modèle disposait de deux longueurs de châssis 3 337 et 3 578 mm. Les carrosseries usines cataloguées étaient les suivantes : la berline 4 portes /5 places, le coach 2 portes/5places, le cabriolet 2 portes/4 places et sur le châssis long la berline et limousine 4 portes/7 places et le Coupé de Ville transformable. La Delage D8-85 que nous vous proposons à la vente est une des dernières Delage, la marque étant absorbée par Delahaye quelques temps après. La carrosserie qui l'habille est la limousine « usine » avec deux roues de secours placées à l'arrière. Elle est équipée de roues fils. Cette belle voiture n'a connu que trois propriétaires sur les cinquante dernières années, un de 1954 à 1966, le suivant de 1966 à 2006, et le troisième de 2006 jusqu'à aujourd'hui. Une restauration a été effectuée en 1978, avec le remplacement de certaines boiseries, la réfection de la tôlerie, une nouvelle peinture et

un nouvel intérieur. La mécanique fut aussi révisée. Le moteur est bien celui d'origine. Cette voiture a été peu utilisée depuis. Récemment, les maîtres-cylindres de freins furent refaits. Il s'agit d'une voiture d'une grande classe, qui impose le respect et invite à voyager calmement. Les Delage sont d'excellentes voitures, les D8 sont les plus prestigieuses et les plus rares !

The saga of Delage 8-cylinder began in 1929 with the D8 23 HP and its engine of 4,100 cm³. With a large class, these cars won many elegance competitions. Quiet and comfortable, they represented, equipped with the most beautiful bodies, the top in the French production. In 1932 the modern D8-15 15 hp enters into the range. These two cars will be replaced in 1934 with the launch of the 20 hp: the D8-85. The new short-stroke engine



was from Michelat engineer. With independent front suspension and hydraulic brakes, chassis was very modern. This model had two chassis lengths 3337 and 3578 mm. Cataloged factories bodies were: the 4-door sedan / 5 places, the coach 2 doors / 5places, the 2-door convertible / 4 places and long chassis sedan and limousine 4 doors / 7 seater and Coupe City Convertible.

The Delage D8-85 we offer for sale is one of the last Delage, the brand being absorbed by Delahaye shortly after. The body is the "factory" limousine with two spare wheels at the rear. It is equipped with wire wheels. This beautiful car has had only three owners over the last fifty years, a 1954 to 1966 the following from 1966 to 2006, and the third from 2006 until today. A restoration was done in 1978 with the replacement of some wood paneling, repair sheet metal, new paint and a new interior. The mechanics was also revised. The engine is the original one. This car has been little used since. Recently, brake master cylinders were redone.

It is a car of great class that commands respect and invites to travel quietly. Delage are excellent cars, D8 are the most prestigious and rarest!





N° 322

1939 DELAHAYE 135M
CABRIOLET CHAPRON
Châssis n° 60188
Carte grise française

250 000 / 300 000 €

Fondée en 1894 par Emile Delahaye, la société commence son activité par la construction de moteurs ce qui lui permet, dès 1895, de produire le type 1, première voiture à recevoir l'allumage électrique. Lorsqu'Emile Delahaye disparaît en 1905, l'entreprise peut compter sur des hommes talentueux dont Charles Weiffenbach, qui la fait prospérer en construisant des voitures de grande qualité, fiables et rapides. En 1933, la firme s'oriente vers la production de grandes routières à caractère sportif. En 1935 Delahaye devient propriétaire de la marque Delage et en fin de cette même année, la société démarre la production du type 135. Issu du type 138, le type 135, apparu fin 1935 est proposé sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 6 cylindres en ligne de 3,5 litres de 20 CV. Après l'essai d'une Delahaye 135 en 1938, le magazine spécialisé anglais "The Motor" écrivait: "Peu de voitures

offrent une telle tenue de route, une telle maniabilité et de telles performances." Un tel jugement à l'égard d'une voiture française venant d'un journal britannique situe parfaitement le niveau des Delahaye à la fin des années 30. Le type 135 va connaître une carrière exceptionnellement longue. C'est une voiture à la fois solide, endurante, luxueuse et sportive qui donnera lieu à des versions de course et de rallye et à des cabriolets et coupés carrossés par les meilleurs stylistes de la période 1936-1952. Delahaye fournissait en effet des châssis nus. Le client avait donc le choix de sa robe et il y avait plusieurs écoles de carrosseries. C'est Chapron qui proposera le premier cabriolet 4 places. Au total, 2 592 Delahaye 135 ont été produites. Les survivantes sont devenues des pièces de collection particulièrement recherchées.

Ce magnifique cabriolet carrossé par Chapron sur base Delahaye 135M fut commandé neuf le 10 janvier 1939 par le « service export » pour l'Égypte. Elle entra dans les ateliers Chapron le 3 avril 1939 et en sortie le 26 mai de la même année en tant que cabriolet 4 places. Il semblerait que cette voiture fut commandée par l'ambassade française d'Égypte. En effet cette Delahaye 135 possède des « porte-fanions » sur les ailes arrière. A ce jour son historique de possession est retracé depuis l'origine. Ainsi, après être passée entre les mains

de 4 propriétaires en Égypte, elle arrive en France en 1988, rachetée par son actuel propriétaire. Celui-ci entreprend une sérieuse restauration étalée sur plusieurs années dans le but de rester conforme.

La restauration commence : le moteur part chez un spécialiste pour sa réfection, la carrosserie est refaite dans les règles de l'art, tout comme les boiseries qui habillent l'habitacle de cette élégante machine. La sellerie est finement réalisée, ainsi que la capote. La boîte de vitesse Cotal nous laisse effleurer son moutardier pour un passage de vitesse en « coton », le 6 cylindres en ligne à la sonorité rauque réveille les sens des amateurs. C'est une voiture facile à sortir car facile à conduire. Ses formes intemporelles ne cesseront de faire virer les regards à son passage. Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir un chef d'œuvre de l'automobile d'avant-guerre, une marque prestigieuse, un grand carrossier, et un historique !







N° 323

1991 FIAT 126 BIS
Châssis n° 126AA43A
Carte grise française
Seulement 9 200 Kms

4 000 / 6 000 €

Présentée en 1972 au Salon Automobile de Turin, elle est destinée à remplacer progressivement la Fiat 500, dont elle reprend le châssis et le moteur bicylindre. Contrairement aux premières générations, la 126 bis possède un moteur bi-cylindres de 700 cm³ refroidi par eau positionné plus bas que sur les versions refroidies par air, ce qui laisse un espace pour la création d'un hayon, et d'un coffre de petite contenance.

Intérêt particulier, notre Fiat 126 bis n'a que 9136 kms certifiés, puisqu'il s'agissait d'un modèle d'exposition d'un concessionnaire Fiat situé en Saône et Loire. Elle fut ensuite achetée par une dame de la région, d'un certain âge, qui l'utilisait pour aller chercher le pain et promener ses petits-enfants. N'ayant pas tournée depuis un certain temps, elle fut remise en route il y a quelques mois (consommables et fluides neufs pour



700€). Elle roule à présent à merveille, c'est une voiture neuve !

Presented in 1972 at the Turin Motor Show, it is intended to gradually replace the Fiat 500, which it takes chassis and twin engine. Unlike the first generation, the 126 bis has a two-cylinder engine of 700 cm³ water-cooled positioned lower than the air-cooled versions, leaving a space for the creation of a hatchback

and a trunk small capacity.

Special interest, our Fiat 126 bis has only 9136 kms certified, as this was a display model of a Fiat dealership in Saône et Loire. It was then bought by a lady of the region, of a certain age, who used to fetch bread and walking her grandchildren. Having not turn for a while, it was re-started few months ago (consumables and new fluid for 700 €). She now runs perfectly, it's a new car!



N° 324

1977 SIMCA 1005 GLS
Châssis n° SLNAL8P207501
Carte grise française

4 000 / 6 000 €

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 que nous vous proposons est de 1977 et présente bien dans l'ensemble avec sa peinture rouge et son habitacle noir. Son habitacle présente quelques légers signes d'usure au niveau des portières et du tableau de bord. Elle fut achetée en 2002 par son propriétaire, celle-ci n'avait pas tournée depuis une dizaine d'années. Etant professionnel de l'automobile, il l'a remis en route avec tous les contrôles nécessaires et une segmentation neuve, le moteur est encore aujourd'hui en rodage !



The Simca 1000 is a car that has passed, since its launch in October 1961, to the role of small vehicle to a sport car capable of fighting effectively against the Porsche 911 in rallies, and this after his long period of manufacturing. The Simca 1000 arrived in time to consolidate the Poissy brand in its rank of second French manufacturer.

The Simca we offer is from 1977 and shows good overall with its red paint and black interior. Its interior shows some slight signs of wear in the doors and the dashboard. It was purchased in 2002 by its owner, it did not run for ten years. As automotive professional, he restarted with all the necessary checks and a new segmentation, the engine is still running today!



N° 325
1950 CITROËN TRACTION 15/6
Châssis n° 694832
Carte grise française
30 000 / 40 000 €

Remise en production en 1946 la Citroën 15/6 reçoit en 1947 un moteur tournant à droite. (Comme tous les 4 cylindres depuis 1934). Elle devient alors la 15/6 D. Les modèles précédents s'appellent rétroactivement les 15/6 G. Pour l'année 1950 la production des 15 ch s'élève à 9400 exemplaires contre 24586 berlines 11 BL et 16959 11 B. Les sièges sont en velours de laine de teintes marron glacé ou gris rosé. Le tableau de bord est noir et le pavillon en velours.

Le modèle présenté fonctionne parfaitement bien car les trains roulants et le moteur ont été restaurés par le propriétaire concessionnaire de la marque. Carrosserie et « jambonneau » sont en très bon état ainsi que la sellerie dans son origine. Un dossier de restauration sera fourni au nouvel acquéreur.



Cette 15 CV est très agréable à conduire avec sa direction et ses cardans sans jeu. Le modèle est très désirable car il est le plus abouti tout en conservant la malle plate.

Production delivery in 1946 the Citroën 15/6 receives in 1947 a clockwise rotating engine. (Like all 4-cylinder since 1934). It becomes the 15/6 D. Previous models retroactively call 15/6 G. For the year 1950 the production of the 15 hp amounted to 9400 units against 24,586 sedans 11 BL and 16959 11 B. The seats

are in wool velor, pink glossy gray or brown tints. The dashboard is black and the pavilion is in velvet.

The model works perfectly well as running gear and engine have been restored by the owner, a dealer of the brand. Body and "ham" are in very good condition and the upholstery is original. A recovery record will be provided to the new owner.

This 15 HP is very fun to drive with its management and universal joints without play. The model is very desirable because it is the most successful while keeping the trunk deck.





N° 326

1955 CITROËN 2CV AZ
Châssis n°
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La 2cv type mine AZ à été commercialisée d'Octobre 1954 à Mars 1963. Sa cylindrée est de 425 cm3 et sa puissance développée est de 12 ch à 3000 tr/mn.

Les caractéristiques principales de ce modèle sont les suivantes, elles changeront avec l'évolution du modèle :

- Plaque de châssis marquée AZ
- Ventilateur 6 pales
- Capot à petite nervures
- Plaques d'immatriculation décalée vers la gauche
- Clignotant sur la custode

La 2cv que nous vous présentons à cette vente a la particularité de n'avoir été construite que pendant six mois de Décembre 1954 à Mai 1955 car elle est équipée de suspensions à ressorts

apparents. Cette AZ est dans sa livrée d'origine, elle a simplement été vernie pour lui garder sa patine originelle. La sellerie a été restaurée ainsi que les jantes en 400 repeintes et montées avec des Michelin neufs. La mécanique est entièrement d'origine et fonctionne très bien. Le châssis spécifique à ce modèle est sain. L'embrayage centrifuge et les freins sont en état d'usage. Le premier propriétaire avait fait monter une malle de coffre apparue en 1957 pour ses besoins personnels.

Cette Citroën vous emmènera partout à son rythme.

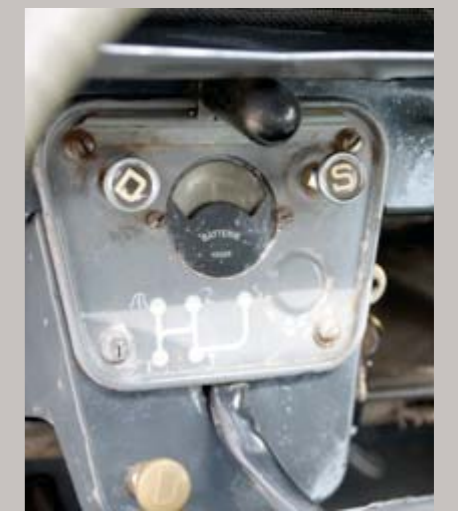
The 2CV AZ mine type has been marketed from October 1954 to March 1963. His engine is the 425 cm3 and its power output is 12 hp at 3,000 r / min.

The main features of this model are, they change with the evolution of the model:

- Plate AZ marked
- Fan 6 blades
- Hood module small ribs
- Registration Plates shifted to the left
- Turn signal on the quarter



The 2CV that we present in this sale has the distinction of having been built for six months from December 1954 to May 1955 because it is equipped with suspensions apparent springs. This AZ is in its original livery, it was simply varnished to keep his original patina. The upholstery has been restored and painted rims 400 and mounted with new Michelin. The mechanics are completely original and works very well. The specific frame of this model is healthy. The centrifugal clutch and brakes are in good used condition. The first owner had picked up an appeared trunk in 1957 for his personal needs. This Citroën will take you anywhere at its own speed !





N° 327

1967 CITROEN AMI 6 BERLINE

Châssis n° 9456436

Carte grise française

12 000 / 18 000 €

L'Ami 6 appelé populairement 3cv à été produite de 1961 à 1969. L'Ami 8 prendra le relais jusqu'en 1978. L'objectif était de présenter à la clientèle un compromis entre la DS et la 2CV. Les Ami 6 furent construites dans l'usine de Rennes la Janais et aussi en Belgique à Forest. La cylindrée passe de 425 à 602cm³ pour rester dans la limite des 3cv fiscaux. Avec ses 22 ch elle peut rouler a 120 km/h. Pour l'Espagne elle s'appellera DYNAM.

Cette belle Ami 6 a été restaurée avec grand soin par un concessionnaire de la marque il y a 4 ans. Elle a bénéficié d'un démontage complet. La mécanique révisée est en parfait état de fonctionnement. La carrosserie

a retrouvé sa robe blanche carrare d'origine. Le châssis en bon état a été conservé comme la superbe sellerie en tissu rouge.

La voiture a déjà fait l'objet d'un reportage dans le magazine AUTO PLUS CLASSIC en 2012.

L'Ami 6 popularly referred to the 3cv was produced from 1961 to 1969. The Ami 8 will take over until 1978. The aim was to present to customers a compromise between the 2CV and the DS. The Ami 6 were built in the Rennes the Janais plant and also in Belgium at Forest. The engine goes from 425 to 602cm³ to stay within the limit of 3cv tax. With 22 hp it can ride to 120 km / h. For Spain it will be called DYNAM.





N° 328

1970 CITROËN MEHARI
Châssis n°00CA8798
Carte grise française
10 000 / 18 000 €

Présentée en mai 1968, la Citroën Méhari n'a pas créé l'évènement à cause des événements. Il faudra attendre le Salon de l'Auto de la même année pour que le public s'intéresse à cette voiture amusante. D'abord destinée à un usage militaire, la Méhari a su rapidement se démocratiser auprès des plagistes, des pêcheurs et des agriculteurs en raison de sa robustesse et de sa polyvalence. La Méhari que nous vous présentons a été restaurée complètement par un concessionnaire Citroën. Sa teinte orange typique reflète bien son époque et l'esprit qui s'en dégage. Son bicylindre est en très bon état et aucun frais n'est à prévoir.

Presented in May 1968 Citroen Mehari has not created the event because of



the events. Not until the Auto Show in the same year so that the public is interested in this fun car. Initially intended for military use, the Mehari has quickly become democratic with sunbathers, fishermen and farmers because of its robustness and versatility. Mehari that we present has been restored completely by a Citroën dealer. Its typical orange color reflects its time and spirit that emerges. Its twin-cylinder is in very good condition and no charges are anticipated.



N° 329

1977 MG B CABRIOLET
Châssis n° GHN5UH425247G
Carte grise française
15 000 / 20 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Élégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelques soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm3. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir. Sortie d'usine en 1977, la MG B que nous présentons à la vente est en très bel état. En effet ce véhicule a connu une

restauration de qualité il y a quelques années. Il semblerait que la mécanique ait été quelques peu « gonflée », le haut-moteur aurait été préparé d'après son propriétaire. Après un essai routier, nous pouvons confirmer qu'elle « marche du tonnerre » ! Un allumeur électronique 123 Ignition a été monté.

his is the London Show in September 1962 MG launches the replacement for the MGA called logically the MGB. More modern line, the car is drawing tighter and more angular. With windows in the doors, it is not a roadster but a convertible. The MGB is ultimately much less spartan than the MGA. The cabin is also larger. Strict two places, his character remains guided by a sporting spirit. Elegant in the city as in the countryside, the MGB is comfortable few or the environment in which it operates. The engine is also a larger displacement because it changes from 1600 to 1800 cm3. In October 1964, the engine operates and from 3 to 5 steps to keep the crankshaft. It was in March 1965 that the exterior door handles become fixed with a push button. Left the factory in 1977, the MG B that

we present for sale is in very good condition. Indeed this vehicle experienced a quality restaurant there a few years ago. It seems that the mechanics have been somewhat "inflated", the top engine was prepared after its owner. After a test drive, we can confirm that it "works great!" An electronic igniter 123 Ignition has been mounted. She is waiting for you!





N° 330
 1971 WOLKSVAGEN
 COCCINELLE 1302
 Châssis n° 1113032342
 Carte grise française
10 000 / 13 000 €



Cette jolie Coccinelle bleu ciel que nous avons le plaisir de vous présenter a connu un voile de peinture récent. La mécanique est d'origine, toujours soigneusement entretenue, elle continue à satisfaire son propriétaire à chacune de ses sorties. Son kilométrage est de 92 500 km. L'intérieur d'origine a été très respecté durant sa vie.



N° 331
 1966 AUTOBIANCHI BIANCHINA
 GIARDINIERA
 Châssis n° 107612
 Carte grise de collection
9 000 / 12 000 €

Produite en coopération avec Fiat, l'Autobianchi Bianchina Giardiniera était chargée de prendre le relai de sa jumelle, la Nuova 500 Giardiniera, en 1966. Cette transition sera accompagnée de légers ajouts et modifications esthétiques au niveau du tableau de bord et de la carrosserie. Elle était disponible en version utilitaire tôlée et break 4 places et connut un grand succès auprès des artisans et des ménages italiens. Cette Giardiniera que nous avons le plaisir de vous présenter a subi une restauration complète de la carrosserie, du moteur et de l'habitacle. C'est une version Panoramica, plus luxueuse, dotée d'un toit ouvrant neuf. Sa teinte discrète et son habitacle noir mettent en

avant son côté utilitaire. Son historique est clair et complet avec dossier à l'appui. Ayant appartenue à un président de club Fiat 500 italien, elle fait partie des 327 000 exemplaires produits. Elle a parcouru environ 3000 kilomètres depuis sa restauration.

Produced in cooperation with Fiat, the Autobianchi Bianchina Giardiniera was responsible to replace its twin, the Nuova 500 Giardiniera in 1966. This transition will be accompanied by additions and aesthetic changes to the dashboard and bodywork. It was available in utility and break 4 places and enjoyed a great success with craftsmen and Italian family.

This Giardiniera, we have the pleasure to introduce you known a complete restoration of the bodywork, engine and interior. This is a Panoramica version, more luxurious, with a new roof. Its discreet color and black interior highlight its utility side. His history is clear and complete with supporting record. Having belonged to a President of Italian Fiat 500 club, it is one of the 327,000 copies produced. She has traveled about 3000 kilometers since its restoration.





N° 332

1953 JAGUAR XK 120 DHC
Châssis n° 677580
Titre de circulation Européen

80 000 / 100 000 €

La Jaguar XK 120 est l'archétype de la voiture de sport des années 50. Elle a été produite par Jaguar de 1948 à 1954 et a établi avec éclat la place de Jaguar en tant que constructeur de voitures de sport. Deux mois avant le London Motor Show de 1948, William Lyons décida de lancer son moteur révolutionnaire dans une série limitée de voitures de sport. Utilisant un châssis de MkV raccourci, un roadster fut rapidement dessiné et produit. Il ne devait servir que de moyen de présentation pour le moteur XK. Il en fut tout autrement. Le nom choisi, XK120 super sport, rappelait donc tout à la fois le nom du moteur et la vitesse maximale supposée. Cette nouvelle Jaguar fut un coup de tonnerre dans le monde automobile avec son moteur à double arbre à cames, ses lignes élégantes et ses performances annoncées. Ce superbe exemplaire de 1953 a

été vendu neuf aux Etats-Unis au capitaine W C Wade de New-York, par l'intermédiaire de Max Hoffman, l'importateur Jaguar pour la côte Est. Il semblerait que la voiture n'ait connu que 3 propriétaires jusqu'en 2000, lorsqu'elle a fait son chemin de retour vers l'Europe, achetée par un promoteur immobilier, Mr Gesafin de Milan, en Italie. La voiture a ensuite été restaurée à un niveau très élevé. En 2004, une carte d'identité FIVA a été délivrée, permettant à la voiture d'être éligible à bon nombre de rassemblements et d'événements prestigieux. Signore Gesafin a participé à la Mille Miglia, et également à un certain nombre d'autres événements. Présentée dans sa combinaison de couleurs d'origine Suede vert avec intérieur Suede vert, cette 120 DHC est en magnifique état de présentation. Livrée avec un Certificat Jaguar Trust Heritage, voici une occasion d'acquérir une Jaguar emblématique, et l'un des meilleurs exercices de conception des années 1950.

The Jaguar XK 120 is the archetypal of 50s sports car. It was produced by Jaguar between 1948 and 1954 and has set a brilliant place of Jaguar as a sports car manufacturer. Two months before the London Motor Show in 1948, William Lyons decided to launch its revolutionary engine in a limited series of sports cars. Using a chassis shortened of MkV, a roadster was quickly designed and produced. He was to serve as presentation means for the XK engine. It was quite otherwise. The name chosen, XK120 super sport, so remember at once the engine name and the maximum speed assumed. This new Jaguar was a thunderclap in the automotive world with its dual camshaft engine, its elegant lines and its performances. This superb 1953 copy was sold new in the United States to Captain Wade W C of New York, through Max Hoffman, the Jaguar importer for the East Coast. It seems that the car has had only 3 owners until 2000, when she made her way back to Europe, bought by a property developer, Mr Gesafin Milan, Italy. The car was then restored to a very high level





(Italy), who kept the car for 2 years before selling it to a Mr Dacco, also from Vincenzo. Mr Dacco kept the car until his death. His daughter then inherited the XK140 and has subsequently had it restored.

Finished in Mediterranean Blue with Red Hide, this Jaguar is in superb condition and also comes with a Heritage Certificate. The restoration detail on this car is second to none. This splendid Jaguar drives as it was when it left the factory. With only 1959 Fixed Head Coupe LHD produced, this is a very rare car to add to a collection, or the perfect automobile to enjoy on a nice Sunday afternoon.

N° 333

1956 JAGUAR XK140 SE FHC
Châssis n° S815931
Titre de circulation Européen

85 000 / 105 000 €

Quoique très ressemblante à la Jaguar XK120, la 140 incorpore un certain nombre d'améliorations, en particulier en termes de confort et d'agrément de conduite. La 120 est une voiture de sport, la 140 devient une voiture civilisée. À l'extérieur, les pare-chocs plus volumineux constituent le signe le plus visible avec une nouvelle calandre à lames plus larges et moins nombreuses et l'apparition de joncs chromés sur le capot et la malle arrière. Le moteur est avancé d'un peu moins de 10 cm ce qui augmentait sensiblement l'espace pour les passagers, donnant plus de place pour les jambes et une meilleure position de

conduite. La direction est à crémaillère et la suspension est améliorée. Le moteur de base est toujours un 3,4 litres. Toutes ces modifications s'appliquent aux trois modèles (OTS, FHC et DHC). Le coupé gagne aussi un petit siège arrière grâce au positionnement des deux batteries dans les ailes avant au lieu de leur logement derrière les sièges sur la 120. L'overdrive est en option, comme les roues fils, la radio et une transmission automatique (3 vitesses) deviennent disponibles en 1956 (pour le marché américain). Comme sur la 120, la 140SE (M aux USA) offre des roues fils, des feux anti-brouillard et un double échappement.

La voiture que nous proposons à la vente est sortie de l'usine de Browns Lane en Novembre 1956, elle prend la direction de Paris pour M. Pierre Strinatie de Genève, ordonné par Charles Delacroix, concessionnaire Jaguar dans la capitale française.

En 1974, la voiture a été achetée par un médecin, Mr Zeffirino de Vincenzo (Italie), qui a gardé la voiture pendant 2

ans avant de le vendre à un M. Dacco, également de Vincenzo. M. Dacco a gardé la voiture jusqu'à sa mort. Sa fille qui a hérité de la XK140 se décide par la suite à la faire restaurer.

Finissant bleu méditerranéen avec moquettes et sellerie rouge, cette Jaguar est en excellent état et est livrée avec son Certificat Trust Heritage. Le détail de la restauration de cette voiture est à nulle autre pareille. Cette splendide Jaguar tourne comme à sa sortie d'usine. Avec seulement 1 959 exemplaires en FHC en conduite à gauche, c'est une voiture très rare à collectionner, et bien sûr idéale pour profiter d'un beau dimanche après-midi.

The car we are offering for sale has left the Browns Lane Factory in November 1956, direction Paris. A Mr Pierre Strinatie of Geneva, Switzerland, ordered it via Charles Delacroix, Jaguar Concessionaire in the French Capital.

In 1974, the car was purchased by a doctor, il Signore Zeffirino of Vincenzo





N° 334

1972 JAGUAR TYPE E V12
CABRIOLET
Châssis n° 1S20236BW
Titre de circulation européen

90 000 / 110 000 €

Notre voiture est sortie de fabrication le 4 Mars 1972 et a été envoyée à New York, trois semaines plus tard. Élégamment peinte en Light Blue avec un intérieur Navy Blue, elle est équipée de roues fil chromées en option, de la transmission automatique et de la radio AM / FM d'usine avec antenne. La voiture est livrée complète avec capote, cric, marteau et le manuel du propriétaire avec des dépliants supplémentaires et des livres dans un porte-monnaie d'origine.

La documentation confirme que les 27.800 miles affichés sont d'origine, le compartiment moteur nous confirme que cette V12 fut amoureusement entretenue. Le dessous de la voiture

est en excellent état, sans doute parce qu'elle a passé la majeure partie de sa vie au Texas. En outre, la voiture n'a connu que 3 propriétaires depuis sa sortie d'usine. Un entretien a été fait par un spécialiste au Texas. Celui-ci comprend la révision des carburateurs, une nouvelle crémaillère de direction, un allumage électronique amélioré, une isolation acoustique, un système d'échappement en acier inoxydable et une suspension Team CJ réglable.

Cette Type E est l'équilibre parfait entre l'automobile à toit ouvert classique et les attentes modernes. Le V12 est aussi souple que l'on peut s'y attendre, avec des performances sans effort. La direc-

tion est légère et précise et les freins rassurants. L'isolation acoustique supplémentaire ajoute le raffinement, la réduction du bruit de la route, sans nuire à la douce musique du V12. La suspension améliorée augmente le côté sportif de la Type E sans perdre la souplesse de la suspension indépendante pour laquelle Jaguar est réputée. Avec l'apparition de la série 3 et en particulier le nouveau moteur V12, la Type E est l'une des voitures les plus désirables du monde.





N° 335

1970 MASERATI GHIBLI 4.7L
Châssis n° AM*115*1504
Carte grise française

230 000 / 280 000 €

Au salon de Turin 1966, sur le stand Ghia est présentée une toute nouvelle Maserati, le tipo 115, connue sous le nom Ghibli. C'est le talentueux Giugietto Giugiaro qui signa ce chef d'oeuvre. Ce magnifique coupé deux places ou «berlinetta» offre une ligne tendue et agressive d'une grande pureté. L'installation du moteur V8 à carter sec a permis d'abaisser la ligne générale au maximum. Le moteur avant positionné très bas, le capot immense et plat, le poste de pilotage très reculé confère à la Ghibli un design d'une pureté unique et superbement réussi. Nous sommes en présence de l'aboutissement des grandes GT à moteur avant. La Ghibli était la berlinetta la plus onéreuse de son temps, elle était plus chère que la Lamborghini Miura ou la Ferrari 275 GTB. L'aura de la marque, la qualité de fabrication et des finitions étaient aussi

supérieures. Cela n'empêcha pas le modèle de remporter un grand succès commercial, puisque la fabrication de ce coupé atteint au total les 1 149 exemplaires, plus que ses deux principales concurrentes. Elle faisait aussi partie des voitures les plus rapides de la terre à l'époque. Son moteur est tout droit issu de la compétition, il descend de la 450S.

Le modèle présenté a été acheté neuf par son ancien propriétaire aux Etats-Unis, il s'agit donc d'une seconde main. Sa peinture a été refaite il y a quelques années en même temps que la sellerie. La mécanique a été révisée et mise au point par un professionnel. Il s'agit aujourd'hui d'un très bon investissement. Elle est incontournable !

At the Turin Motor Show in 1966, the Ghia stand presented a new Maserati, the tipo 115, known as the Ghibli. The talented Giugietto Giugiaro who signed this masterpiece. This beautiful two-seater coupe or "berlinetta" offers a tight and aggressive line of high purity. The installation of the V8 dry sump has lowered the general line maximum. The front engine positioned very low, the huge hood and dish, very remote cockpit gives the Ghibli design a unique

purity and superbly managed. We are witnessing the culmination of the great GT front engine. The Ghibli was the most expensive berlinetta of his time, it was more expensive than the Lamborghini Miura and Ferrari 275 GTB. The aura of the brand, build quality and finishes were also higher. This did not prevent the model won a great commercial success, since the production of this coupé totaled the 1149 copies, more than its two main competitors. She was also one of the fastest cars of the earth at the time. Its engine is straight from the competition, it comes down to the 450S. The model was purchased new by its former owner in the US, so it is a second hand. His painting was redone a few years ago along with the upholstery. The mechanics were revised and developed by a professional.

This is a very good investment today. It is a must! And it has pleased many celebrities such as Jean-Paul Belmondo, Claude François and Alain Delon in the famous film "The Pool".





N° 336

1964 FERRARI 330 GT
Châssis n° 5779
Moteur n° 209
Carte grise française

280 000 / 350 000 €

Avec la 250 GTE, Ferrari s'est ouvert un nouveau marché, celui de la 2+2 de série. Bien des clients souhaitent pouvoir emmener une famille ou simplement avoir de la place, c'est tellement plus confortable. Le succès fut au rendez-vous puisqu'elle est devenue la première Ferrari à avoir approché la barre des 1000 exemplaires.

En janvier 1964, Enzo Ferrari annonce officiellement l'arrivée d'un nouveau modèle pour remplacer la 250 GTE 2+2. Il s'agit de la 330 GT 2+2 avec un style plus moderne et un moteur de 4000 cc, le « tipo 209 » ayant une cylindrée unitaire de 330 cc qui se présente comme une descendante directe du V12 de la 250. La boîte de vitesses est à 4 rapports + MA et overdrive. La vitesse de pointe passe à 245 km/h.

La nouveauté possède une façade avec 4 phares et une grande calandre avec grille coupe-frites. Dans le coffre, il y a une roue de secours et de la place

pour des bagages. A l'intérieur, on trouve son bonheur, de l'espace devant et derrière, un tableau de bord très complet avec un volant griffé du cheval cabré. La voiture est une réussite et sera fabriquée à 500 exemplaires. La version suivante aura une boîte de vitesse à 5 rapports et la dernière aura une façade modifiée en simple phare. Au final, la 330 GT 2+2 restera comme le premier modèle à avoir franchi la barre des 1000 exemplaires avec 1080 voitures fabriquées.

L'exemplaire présenté fut vendu neuf en France par l'importateur de l'époque la Franco-Britannic. Il a été immatriculé la première fois le 2 juillet 1964. Dans la France de l'époque, il s'agissait donc d'un modèle 1965 puisque le millésime changeait le 1er juillet de chaque année. Cette Ferrari 330 GT 2+2 appartient au même amateur depuis 1990. Elle fut acquise lors d'une vente aux enchères parisiennes et a peu roulé depuis. A l'époque la voiture avait environ 73 500 km d'origine et se présentait dans un très bel état général, le moteur avait 10 000 km depuis sa récente réfection. Aujourd'hui la voiture sort

de sa collection avec 3200 km de plus et toujours son très bel état d'origine. La sellerie est en cuir noir et présente une patine que seul le temps et de bons soins permettent d'obtenir. Elle possède toujours son moteur d'origine.

L'état général est émouvant et une révision générale vient d'être effectuée. Les travaux englobaient les vidanges et filtres, vérification de l'allumage, embrayage neuf et joints de culasse, une révision des freins et de la pompe à eau plus les graissages périodiques, les pneus et les vérifications standard. Après ces travaux, la voiture est prête et retrouva son lustre d'antan pour redonner de l'émotion et de la joie.

En terme automobile, lorsque l'on commande avec son pied droit un V12 Ferrari, on se rend compte que la vie peut parfois être un enchantement.



Enzo Ferrari et sa Ferrari 330





N° 337

1971 FERRARI 365 GTC/4
Châssis n° F101AC10114733
Carte grise française

280 000 / 320 000 €

Modèle rare à la carrière courte qui faisait le joint entre la 365 GT 2+2 et la 365 GT4 2+2, la 365 GTC/4 fut dévoilée au Salon de Genève en 1971. Contemporaine de la vénérée « Daytona », la 365 GTC/4 utilisait un châssis identique et une version à carter humide du V12 à quatre arbres à cames en tête de 4 390 cm³ de celle-ci avec une puissance légèrement inférieure – 320 ch – associé à une boîte à cinq rapports conventionnelle, à la place de la transaxle de la « Daytona ». La culasse avait été aménagée pour recevoir des carburateurs horizontaux et avait permis au carrossier Pininfarina de réaliser une ligne de capot élégante et basse. « Discrète, sobre et élégante dans son ensemble, avec des subtilités qui s'apprécient en la contemplant attentivement. On pourrait dire qu'il s'agit d'une Ferrari dédiée à l'enthousiaste averti », écrivait Road & Track.



Dans l'ensemble plus civilisée et plus facile à conduire que la lourde Daytona, la rapide 365 GTC/4 recevait une direction assistée ZF et des freins servo-assistés en série, l'air conditionné en option et un intérieur particulièrement luxueux, équipé de sièges individuels rabattables à l'avant et de sièges d'appoint à l'arrière. En dépit d'un raffinement accru, la 365 GTC/4 ne le cédait en rien à ses concurrents en termes de performances, abattant le 400 m départ arrêté en moins de 16 secondes avec une vitesse maximale

de plus de 240 km/h. Quand le modèle fut abandonné, en octobre 1972, la production totalisait seulement 500 exemplaires, ce qui en fait un modèle particulièrement désirable aujourd'hui.

Le modèle présenté a été livrée neuf en Italie à Milan, elle a ensuite été achetée par un collectionneur Allemand dans les années 90. Ce dernier la confie à Rose Meyer qui la restaure complètement depuis le châssis (carrosserie, moteur, boîte, sellerie..). Il en fait ensuite cadeau à son épouse. La voiture est alors

immatriculée GER, qui correspond à son prénom Gertrude ! Cette dernière n'utilisera presque pas la voiture, le kilométrage actuel (82.000km), étant 2 000 km de plus que lors de la restauration. Le moteur est encore en rodage. Cette automobile est livrée avec tous les dossiers (photographies et films) de la restauration.

Rare model with a short career which made the joint between the 365 GT 2 + 2 and 365 GT4 2 + 2, the 365 GTC / 4 was unveiled at the Geneva 1971 motorshow. Contemporary of the venerated "Daytona", the 365 GTC / 4 used an identical chassis and a wet sump version of the V12 four camshafts head 4 390 cm³ with slightly less power - 320 hp - associated with a five-speed conventional gearbox, instead of the transaxle of the "Daytona". The cylinder head was fitted to receive horizontal carburetors and allowed the coachbuilder Pininfarina to produce an elegant, low bonnet line. "Discreet, elegant and sober, with subtleties who appreciate contemplating carefully. You could say it is a Ferrari enthusiast dedicated to informed," wrote Road & Track.

Overall more civilized and easier to drive than Daytona heavy, the 365 GTC / 4 received a ZF power steering and servo-assisted brakes as standard, the optional air conditioning and a particularly luxurious interior, equipped with individual front seats and booster seats in the back. Despite the increased sophistication, the 365 GTC / 4 was inferior in nothing to its competitors in terms of performance, knocking 400m standing start in under 16 seconds with a top speed of over 240 km / h. When the model was abandoned in October 1972, production totaled 500 units, making it a particularly desirable model today.

The model was delivered new in Italy in Milan, it was then bought by a German collector in the 90s. He let it to Rose Meyer to completely restored it from the chassis (body, engine, gearbox,

upholstery ..). He then gift to his wife. The car is then registered GER, which is her name Gertrude! She never used the car, the current mileage (82.000km), is 2000 km longer than when restoring. The engine is still running. This car comes with all files (photos and films) of the restoration.





N° 338
 1987 FERRARI 328 GTS
 Châssis n° ZFFWA20B000072953
 Carte grise française
80 000 / 100 000 €

Dotée initialement en 1975 d'une carrosserie en matériaux composite, la Ferrari 308 (V8 de 255 ch) va sensiblement évoluer au fil des années. Sur le plan mécanique bien sûr, mais aussi esthétique. Si la carrosserie revient dès 1977 à de l'acier classique, la vraie évolution stylistique n'intervient qu'en 1985, à l'occasion d'une augmentation de la cylindrée à 3.2 litres (pour 270 ch). Une sérieuse modification justifiant une nouvelle appellation : 328 GTB pour le coupé, et 328 GTS pour le Spider. Sur ces ultimes versions, les cotes sont revues à la hausse.

Pour gagner en modernité et en agressivité, le dessin général se lisse : les ailettes intégrées derrière les phares escamotables disparaissent, tandis que la « calandre » se fait plus généreuse. L'intérieur évolue aussi en profondeur, avec notamment une migration du frein à main à gauche du siège conducteur. La 328 GTS présentée a été vendue neuve par les établissements Pozzi de

Levallois Perret en septembre 1987, il s'agit donc d'une version française, année modèle 1988. Elle a connu trois précédents propriétaires dont un qui l'a conservé plus de 18 ans. Elle a connu une importante révision en 2015 : les courroies ont été changées (distribution et accessoires), les freins ont été révisés, le moteur et la boîte ont été vidangés... Elle possède tous ses carnets et accessoires d'origine (outils...). Elle affiche aujourd'hui 117 000 km au compteur et roule quotidiennement. Son dossier d'entretien est fourni avec la voiture.

La Ferrari 328 GTS est une authentique berlinette pleine de caractère, qui ne peut laisser de marbre l'amateur de belles mécaniques. Il y a fort à parier que cette Ferrari qui fait date dans la production « maison », deviendra culte pour beaucoup. Aujourd'hui encore relativement abordable, elle le deviendra nettement moins dans les années à venir. Bien sûr, récente ou d'occasion, une Ferrari reste un objet d'exception.

Initially in 1975 with a composite body, the Ferrari 308 (V8 255 hp) will change significantly over the years. Mechanically, but also aesthetic. If the body returns in 1977 to the conventional steel, the true stylistic evolution intervenes only in 1985 on the occasion of an increase capacity to 3.2 liters (to 270 hp). A serious change justifying a new name: 328 GTB for the coupe and 328 GTS for Spider. On these final versions, the ratings are revised upwards.

To gain in modernity and aggressiveness, the general design is smooth: the fins integrated behind retractable headlights disappear, while the "grille" is more generous. The interior is also changing in depth, including a migration of the handbrake to the left of the driver's seat.

The 328 GTS presented was sold new by Pozzi Levallois Perret institutions in September 1987, so this is a French version, model year 1988. It has had three previous owners including one that has kept more than 18 years. She has undergone significant revision in 2015:



the belts were changed (distribution and accessories), the brakes have been revised, the engine and gearbox have been drained ...

She has all her notebooks and original accessories (tools ...). It now displays 117,000 km on the odometer and rolls daily. Its maintenance record comes with the car.

The Ferrari 328 GTS is an authentic full berlinetta character, who cannot leave the marble lover of beautiful machines. It's a safe bet that this Ferrari is a milestone in "home" production, will become cult for many. Still relatively affordable, it will become significantly less in the coming years. Of course, new or used, a Ferrari remains an exception object.





N° 339

1987 FERRARI TESTAROSSA
MONO-RETRO (Monospecchio)
Châssis n° ZFFTA17S000065571
Carte grise française

90 000 / 120 000 €

« Testa Rossa », un patronyme évocateur dans l'histoire de Ferrari qui remonte à la fin des années 1950. A cette époque la 250 Testa Rossa aux culasses peintes en rouge devient une légende des circuits. Trente ans plus tard, Ferrari va donner naissance à une autre légende qui va déchaîner les passions. Présentée au Mondial de l'Automobile de Paris en 1984, la belle est basse et très large et sa ligne est aussi fluide qu'agressive. Elle renferme un moteur 12 cylindres en V à 180°, hérité des 365 GT4 BB et 512 BB. Celui-ci dispose d'une cylindrée accrue à 4 942 cm³, de quatre soupapes par cylindre, de 50 chevaux supplémentaires par rapport à la 512BBi et d'un gain de poids de 20 kg grâce à l'usage du Silumin, un alliage d'aluminium. Son nom « Testarossa » est vu comme un bon présage et le marché va faire de cette voiture l'un des plus grands succès de la marque de Maranello. Pour rafraîchir ce puissant

bloc de 390 chevaux, Pininfarina va imaginer deux bouches d'aérations pourvues de lamelles conçues pour canaliser l'air vers le moteur, des prises d'air devenues une vraie signature visuelle. Elle est unanimement saluée comme la première automobile à permettre à son pilote d'aller aussi vite si facilement. Les premières versions sont équipées d'un sculptural rétroviseur unique et de roues en étoile avec écrou central fixé sur un moyeu Rudge. Notre exemplaire du millésime 1986 est une rare « Monospecchio », une des dernières de cette première série produite seulement jusqu'au millésime 1987. Elle aborde donc les jantes à écrou central et le fameux mono rétroviseur. Notre voiture a été livrée neuve le 01 mars 1987 à son premier propriétaire en Suisse par les Etablissements Sportgarage Graber. Dans sa livrée originale « Rosso Corsa » avec sa sellerie de cuir beige elle est dans sa configuration classique toujours aussi recherchée. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2007, il s'agirait vraisemblablement d'une seconde main. Il utilise depuis la voiture

régulièrement pour son plus grand plaisir. Une très importante révision a été effectuée en novembre 2013 à 68 651 km comprenant notamment les courroies de distribution. Cette voiture dispose de son carnet d'entretien tamponné jusqu'en 2005 par le garage Suisse Sportgarage ainsi que son manuel d'utilisateur. Avec seulement 70 800 km parcourus en presque 30 ans, notre testarossa est en excellent état. De plus notre Testarossa monoretro est particulière car équipée d'un second mono-retro..du côté droit! En effet Ferrari proposait en option l'installation d'un second rétroviseur en échange d'un "léger" complément ! Les Testarossa « monospecchio » sont certainement les plus recherchées avec leur dessin originel. Notre exemplaire est une rare opportunité d'acquérir ce mythe de l'automobile contemporaine dont le statut d'icône promet une place de choix dans les plus belles collections du monde.

"Testa Rossa", an evocative surname in Ferrari's history dating back to the late 1950. At that time the 250 Testa Rossa



with its red painted cylinder heads becomes a circuits legend. Thirty years later, Ferrari will give birth to another legend that will unleash passions. Presented at the Paris Motor Show in 1984, the beauty is low and wide, and the line is as smooth as aggressive. It contains a 12-cylinder V 180° configuration, inherited to the 365 GT4 BB and 512 BB. This has increased cylinder capacity to 4942 cm³, four valves per cylinder, 50 extra horsepower compared to the 512BBi and a weight gain of 20 kg through the use of Silumin, an alloy of aluminum. Its name "Testarossa" is seen as a good feeling and the market will make this car one of the most successful brand of Maranello. To refresh this powerful bloc of 390 horsepower, Pininfarina will imagine two mouths of events fitted with blades designed to canalise the fresh air to the engine, it becomes a true visual signature. It is unanimously hailed as the first automobile to allow his driver to go

fast so easily. Early versions are equipped with a single sculptural mirror and star wheels with central locking device fixed on a Rudge hub. Our copy of the 1986 millesime is a rare "Monospecchio", one of the last of the first series produced only until 1987. It therefore addresses vintage wheels with central locking and the famous single mirror. Our car was delivered new in March 1, 1987 to its first owner in Switzerland by Sportgarage Graber Etablissements. In its original livery "Rosso Corsa" with its beige leather upholstery is in its conventional configuration always sought. Its current owner acquired it in 2007, it should be a second hand. Since he uses the car regularly to his delight. A major maintenance was made in November 2013 to 68 651 km including timing belts. This car has its service book stamped until 2005 by the Swiss Garage Sportgarage and its user manual. With



only 70,800 km in almost 30 years, our testarossa is in excellent condition. Also our Testarossa mono retro is special because equipped with a second single retro.. right side! Indeed Ferrari proposed optionally the installation of a second mirror in exchange of a "light" supplement! The Testarossa "monospecchio" is certainly the most popular with their original design. Our copy is a rare opportunity to acquire this myth of contemporary automobile whose the iconic status promises a place in the finest car collections in the world.



photos d'un modèle similaire



N° 340

1998 FERRARI 550 MARANELLO
Châssis n° ZFFZR49B00011736
Carte grise française

100 000 / 120 000 €

La Ferrari 550 Maranello est la digne héritière de la Ferrari 365 GTB4 plus connue sous le nom de « Daytona ». En effet, cette dernière était la version ultra sport de la marque entre 1968 et 1973, ses caractéristiques principales étaient le moteur V12 à 4 ACT placé à l'avant, une boîte-pont à l'arrière et une splendide carrosserie strictement 2 places. Elle fut remplacée fin 1973 par un modèle baptisé 365 GT4BB et surnommé « BB » qui ne lui devait absolument rien, son moteur était central arrière et comportait 12 cylindres à plat. Cette BB évolua peu jusqu'à son remplacement en 1984 par la Testarossa, toujours équipée d'un 12 « pattes » à plat.

Donc on voit bien que même si la Maranello, succède à la dernière version de la Testarossa en 1996, son architecture générale est celui de la Daytona abandonnée pendant 23 ans. Car quoi de plus beau qu'une berlinette grand sport avec un très long capot et une position de conduite très proche

des roues arrière ? Rien, puisque c'est l'essence même des coupés « sport » de route comme par exemple les splendides « Gouttes d'eau » Talbot d'avant-guerre.

Avec moins de 58 000 km, l'exemplaire présenté est d'une beauté sans nom. Une splendide couleur cataloguée sous le nom de Griggio Titanio recouvre ce chef d'oeuvre de Pininfarina. A l'intérieur un tableau de bord complet digne de ce nom et une sellerie en cuir « Cartier » d'excellente qualité accueillent les privilégiés qui peuvent s'y installer. Cette Ferrari Maranello fut vendue neuve en France par l'importateur Charles Pozzi SA. Elle est complète avec tous ses manuels et carnets d'entretien. Son échappement est en inox et procure une sonorité plus qu'envoutante. Les pneus arrière sont neufs. La calandre « coupe-frite » qui rappelle les 250 GT est une commande spéciale. Le moteur propose une puissance fantastique et un couple colossal. Les montées en régime à chaque changement de rapport sont telles que si on « écrase » la pédale alors on est plaqué et même littéralement collé au siège, c'est énorme ! Mais la

conduite sur « un filet de gaz » est tout aussi impressionnante. Tout cela est l'apanage de cette sublime mécanique, aboutissement de 50 ans de compétition à haut niveau.

The Ferrari 550 Maranello is a worthy successor to the Ferrari 365 GTB4 better known under the name "Daytona". Indeed, it was the ultra-sports version of the brand between 1968 and 1973, its main features were the V12 4 ACT at the front, a transaxle at the rear and a beautiful body strictly 2 places. It was replaced in late 1973 by a model called 365 GT4BB and nicknamed "BB" who had absolutely nothing to him, its engine was rear central and included 12 cylinders flat. This BB evolved little until replaced by the 1984 Testarossa, always equipped with a 12, "legs" flat.

So we see that even though the Maranello, the successor to the latest version of the Testarossa in 1996, its general architecture is that of Daytona abandoned 23 years ago. For what is more beautiful than a great sport berlinette with a long hood and a driving position very close

to the rear wheels? Nothing, since this is the essence of the coupe "sport" drive such as the splendid "Water Drops" Talbot prewar.

With less than 58 000 km, the presented copy is a no name beauty. A splendid color cataloged under the name Griggio Titanio covers this masterpiece of Pininfarina. Inside a comprehensive dashboard worthy of the name and excellent "Cartier" leather upholstery welcome the privileged who can settle. Ferrari Maranello was sold new in France by the importer Charles Pozzi SA. It is complete with all manuals and maintenance logs. Its exhaust is stainless steel and provides a mesmerizing sound. The rear tires are new. The "cut-fried" grille that recalls the 250 GT is a special order. The engine offers a great power and a nice couple. The revving each shift are such that if one "crushes" the pedal is then plated and even literally glued to the seat, it's huge! But driving on "gas net" is equally impressive. All this is the prerogative of the sublime mechanics, the culmination of 50 years of high-level competition.



N° 341
 1983 LAMBORGHINI COUNTACH
 Châssis n° ZA9C00500DLA12588
 Carte grise française
ESTIMATION SUR DEMANDE

Au Salon de Genève 72, la presse découvre une automobile irréaliste, tout droit sortie d'un rêve d'enfant, saturée de beauté pure, d'une évidence qui démodait sur-le-champ la concurrence, et qui allait s'inscrire dans l'histoire de l'automobile moderne : la Lamborghini Countach. Sa ligne, création de Marcello Gandini (qui avait aussi dessiné la Miura), est devenue un archétype de la beauté mécanique. Ultra basse (1,07 m !), légère - 1200 kilos - la LP400 équipée du V12 de 380 ch. La Countach, qui associe les performances d'une automobile de compétition et un style ravageur, fut un événement dans l'histoire de l'automobile. En 1978, après 150 exemplaires produits en cinq ans, est présentée la Countach S, avec roues énormes taille basse, élargisseurs d'ailes et spoiler avant, et avec généralement un aileron à l'arrière. La Countach devient monstrueuse.

En 1982, la Countach devient 5000 S avec une augmentation de la cylindrée à 4.7 l pour retrouver la puissance originale malgré les normes antipollution. Très recherchée, la 5000 S ne fut produite qu'à seulement 312 exemplaires !

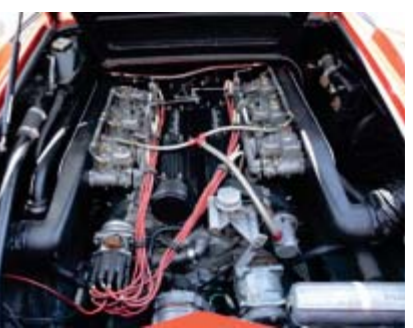
Notre exemplaire fut livré neuf en France en 1983. Elle appartenait à l'époque à un constructeur automobile français. Elle a connu ensuite un deuxième propriétaire qui l'a conservé pendant plus de 20 ans avant de s'en séparer au profit de son actuel conducteur. Celui-ci l'a fait réviser, ainsi l'allumage et la carburation connurent les travaux nécessaires à la mise au point mécanique. Le moteur (dernier à carburateurs horizontaux) est une véritable œuvre d'art. L'émetteur et le récepteur d'embrayage ont été changés. Les deux pneus arrière sont neufs.

Parfaitement utilisable, elle emporte une charge d'imaginaire, mais délivre aussi un bruit, des sensations et des performances quasiment uniques au monde : au volant d'une telle automobile, le pilote survole le réel. C'est littéralement un rêve de jeunesse qui se réalise... Comprendre qu'une telle voiture existe et qu'on peut la conduire !

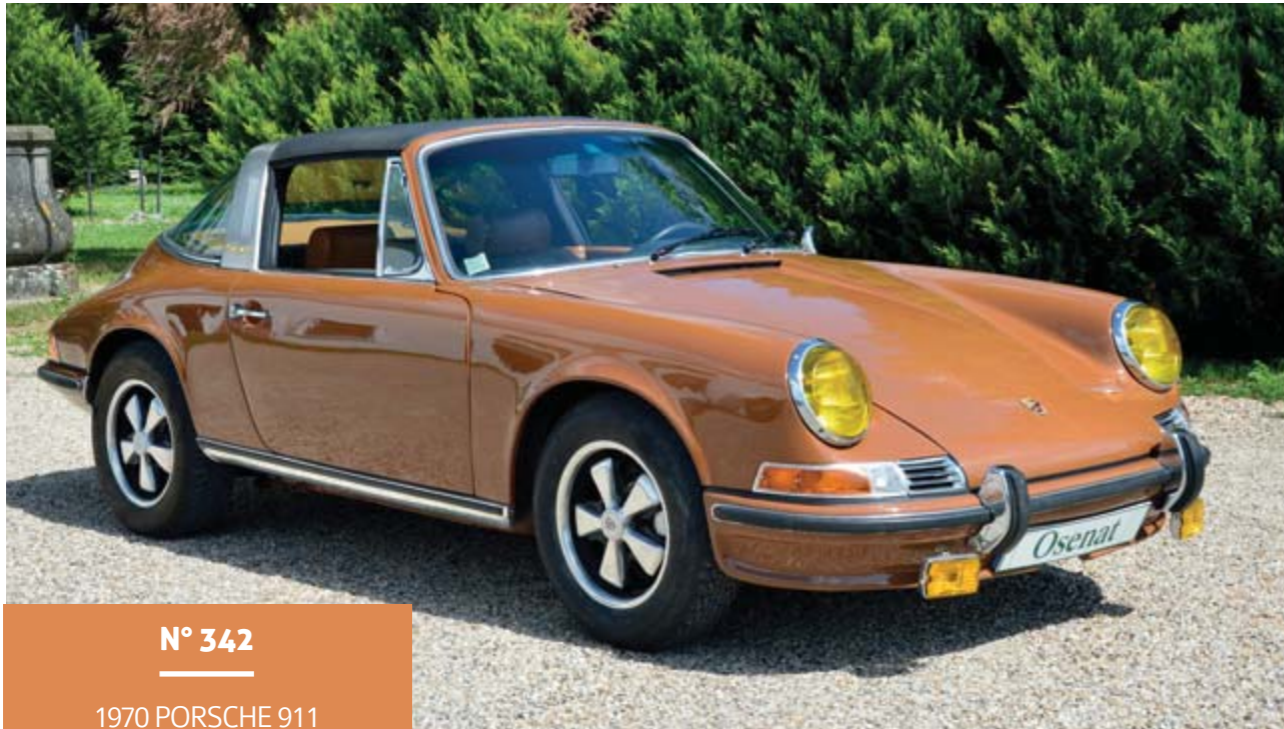


At the 1972 Geneva Show, the press discovers an unreal car, straight out of a child's dream, saturated with pure beauty, and that would be part of the history of the modern automobile: the Lamborghini Countach. His line, creating by Marcello Gandini (who also designed the Miura), has become an archetype of the mechanical beauty. Ultra low (1.07 m!), Light - 1,200 kilos - the LP400 features the V12 380 hp. The Countach, which combines the performance of a race car and a devastating style, was an event in the history of the automobile. In 1978, after 150 copies produced in five years, is presented the Countach S with huge hipster wheels, fender flares and front spoiler, and generally with a rear spoiler. The Countach becomes monstrous. In 1982, the Countach S becomes 5000 with an increase in displacement to 4.7 l to return to the original power despite the pollution standards.

Highly sought, the 5000 S was produced in 312 copies only! Our copy was delivered new in France in 1983. It belonged at the time to a French car manufacturer. She then had a second owner who has maintained for more than 20 years before separating in the benefit of the current conductor. He did revise the ignition and the carburetion knew the work required for the mechanical set-up. The engine (last in horizontal carburetors) is a true work of art. The transmitter and receiver clutch have been changed. The two rear tires are new. Perfectly usable, it takes an imaginary charge, but also delivers a sound, sensations and almost unique performances in the world: driving such a car, the driver is over the reality. It is literally a childhood dream comes true ... Understanding that such a car exists and can drive it!







N° 342

1970 PORSCHE 911
2,2L S TARGA
Châssis n° 9111310200
Carte grise de collection

80 000 / 100 000 €

Au printemps 1948, la Porsche n° 1 sort d'un petit atelier de Gmünd en Autriche : c'est un roadster biplace à moteur Volkswagen modifié, placé en position centrale sur un châssis tubulaire ... et le 356e projet du professeur Ferdinand Porsche. Une petite série suivra : 23 coupés et 23 cabriolets, tous à carrosserie aluminium, mais à moteur reculé en arrière de l'essieu et châssis en tôle emboutie. Dès 1950 l'acier remplace l'alu, la production est transférée à Stuttgart et évolue rapidement : moteurs 1300 puis 1500, choix de plusieurs carrosseries.

S comme Sport. Avec cette simple lettre, la Porsche 911 quitte le statut de coupé Grand Tourisme pour aller s'inscrire sur le terrain de la performance. En octobre 1966, la première 911 S fait son apparition au salon de Paris. Hormis le monogramme apposé sur la grille de capot moteur, il est difficile

d'identifier au premier coup d'oeil une Porsche 911 S.

En Août 1969, la Porsche 911 2.2 S remplace la 2.0 S. Plus légère (capot moteur et jupe arrière en aluminium) elle est aussi plus puissante (180 ch DIN). Le nouveau moteur est moins pointu et plus souple en usage courant, tout en gardant son caractère typique des Porsche les plus sportives passés les 4000 tr/mn. Porsche entame sa phase de démocratisation en douceur.



Notre modèle a connu un travail de restauration intégrale, factures à l'appui. De livrée marron clair en carrosserie elle est très élégante. Son Flat 6 2,2L injection a été intégralement reconditionné, elle est « matching numbers ». Le dessous est aussi beau que le dessus !

Son intérieur est neuf et nous projette dans les 70s !

C'est une très belle 2,2L S qui a connu un travail de qualité.





N° 343

1964 AUSTIN HEALEY 3000
MK III BJB

Châssis n° 65HBJ8L27652
Carte grise de collection

45 000 / 50 000 €

Cette splendide Austin Healey 3000 présentée à ce jour se trouve être de la deuxième série des modèle 3000 MK III. En effet, en 1964, le temps manqua à l'usine pour sortir le nouveau modèle MK III pourvu de toutes les améliorations programmées. C'est pourquoi une première série de MK III (appelée « phase one ») fut livrée sans la garde au sol et les suspensions modifiées. La deuxième phase ne fut rendue disponible, sans préavis ni annonce, qu'après la production des 1390 premières MK III, et firent leur apparition chez les concessionnaires en mai 1964 sans augmentation de prix mais avec une garde au sol supérieure. Pour obtenir ce résultat, il fallut intervenir sur le châssis, ce qui pourrait expliquer pourquoi l'usine retarda le plus possible l'échéance. La section

fut réduite au-dessous du train arrière pour augmenter son débattement et permettre le montage de ressorts à six lames plus souples, améliorant ainsi le confort et la tenue de route.

Les freins à disque reçurent le renfort nécessaire au ralentissement de ce modèle propulsé par 148 CV et les moyeux de roue virent leur section augmentée. Les portières s'ornèrent enfin de poignées fermant à clé !

Notre modèle est arrivé de Los-Angeles en 2005, acheté à l'époque par son actuel propriétaire. Sans perdre de temps, elle fut immédiatement restaurée chez Steel Motors Home à Puteaux qui l'a remise en route et effectué les travaux nécessaires : freins révisés, pompe à essence neuve, échappement neuf, sellerie neuve...Les pare-chocs avant et arrière sont livrés avec la voiture, celle-ci arborant un kit de feux longue portée à la place. Une boîte de vitesse Getrag à 5 rapports améliore son confort et ses performances.

Sa carrosserie est en très bel état. Le tableau de bord garni de noyer, faisant apparition sur les MK III, est superbe, toutes les jauges et compteurs fonctionnent. La sellerie est très belle. Elle affiche 76 000 miles au compteur. Les MK III BJB sont les plus abouties des Austin Healey ; mécanique robuste,

fiable et sportive équipée de deux carburateurs SU HD8 ; un habitacle confortable et cosu comprenant des vitres qui descendent dans les portières, un tableau de bord habillé de noyer et une console centrale, le roadster anglais par excellence.

This beautiful Austin Healey 3000 presented today happens to be the second round of the 3000 MK III model. Indeed, in 1964, there was no time to the factory to get the new model MK III equipped with all planned improvements. Therefore a first series of MK III (called "stage one") was delivered without the low chassis and modified suspensions. The second phase was not made available, after the production of the first 1390 MK III, and appeared in dealerships in May 1964 without price increase. To achieve this it was necessary to intervene on the chassis, which could explain why the factory delayed the possible maturity. The section was reduced below the rear axle to increase its travel and allow the mounting of spring reed, improving comfort and handling.

Disc brakes were reinforced needed to slow this model powered by 148 hp and wheel hubs saw their section increase. The doors finally adorned handles lockable!



Our model came to Los Angeles in 2005, then bought by its current owner. Wasting no time, she was immediately restored at Steel Motors Home in Puteaux who restarting and completing the necessary work: revised brakes, new fuel pump, new exhaust, new upholstery ... The front and rear bumpers are delivered with the car. A gearbox Getrag 5-speed improves comfort and performance.

His body is in very good condition. The dashboard trimmed with walnut wood, making appearance on the MK III is superb, all gauges and meters work. The upholstery is very beautiful. It shows 76,000 miles on the odometer.

MK III BJB are the most successful of the Austin Healey; robust mechanical, reliable and sporty with two SU HD8 carburetors; a comfortable and cozy interior includes windows that go down into the doors, dressed a dashboard and center console walnut wood, the English roadster « par excellence ».





N° 344
 1960 ALFA ROMEO
 GIULIETTA SPRINT
 Châssis n° AR1493.21189
 Carte grise de collection
35 000 / 45 000 €

La Giulietta Sprint que nous vous présentons fut vendue neuve par Alfa Romeo Mexico le 10 octobre 1980 (copie de factures), puis elle fut rachetée par Mr Ortiz Carrasco Victor Manuel en 1988 qui la prépare pour effectuer des rallyes. Il participe à divers courses au Mexique, principalement en classe C Vintage. La voiture à cette époque est surnommée « La Balle d'Argent » au regard de sa couleur gris métal. Elle devient bleue en 2000 et continue à participer à des rallyes avec Mr Ortiz et son fils à son volant. Elle est importée en France en 2002 et achetée par son actuel propriétaire en

2009. Elle subit alors une restauration : châssis, carrosserie, réfection moteur 2L, boîte de vitesse à 5 rapports, freins à disques avec assistance, suspensions, révision pont autobloquant, réservoir homologué FIA, extincteur automatique neuf, circuits et faisceaux neufs, ligne d'échappement complète inox, arceaux de sécurité complets.

L'électricité et l'instrumentation sont françaises afin de pouvoir utiliser la voiture en rallye historique en France et les instruments de navigation et d'orientation avec afficheur déporté BLUNIK.

En bref, une Sprint prête à courir !

Son palmarès :

- Carrera Panamericana 1996, 1998 et 1999. Meilleur classement au général : 12e sur 96
- Rallye d'Acapulco 1996
- Rallye Queretaro 1998
- Divers rallyes au Mexique puis en France
- 2011-2013 : Trophée de Corse, Rallye de Lozère, Rallye des Princesses
- Rallye du Gard 2014





N° 345
 1970 AUTOBIANCHI BIANCHINA
 EDEN ROC
 Châssis n° 9329
 Carte grise française
10 000 / 12 000 €

Produite de 1957 à 1969 par la toute jeune société Autobianchi, la Bianchina était disponible en berline, en break utilitaire, en utilitaire, en découvrable et, enfin, en cabriolet sous le nom Eden Roc. Etant donné son mauvais accueil par le public de l'époque, on ne dénombre pas plus de 3150 exemplaires produits, ce qui en fait un modèle rare et très recherché.

Le modèle présenté est une magnifique Eden Roc restaurée entièrement jusque dans les moindres détails. Etant mise en circulation en 1970, elle fait partie certainement des dernières sorties d'usine. Son sublime habitacle se



marie à merveille avec la teinte de la carrosserie originale. Son petit moteur vif de 25 ch offre des sensations de conduites aussi plaisantes en ville que sur route. Son historique est limpide et consigné dans un dossier complet. Cette petite citadine est prête à prendre la route.

Produced from 1957 to 1969 by the fledgling company Autobianchi, the Bianchina was available in sedan, station wagon utility, utility, discoverable, and finally a convertible as the Eden Roc. Given its poor reception by the public of the time, we do not count more than 3150 copies produced, making it a rare



and highly sought model. The model presented is a magnificent Eden Roc fully restored down to the smallest details. As circulation in 1970, it is certainly part of the last factory outlets. His sublime interior blends perfectly with the color of the original bodywork. His small bright 25 hp engine provides pleasant sensations also conducted in the city than on the highway. His history is clear, embodied in a complete file. This small city is ready to hit the road.





N° 346

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT SPECIAL
Ex Jean Pierre SLAVIC
Châssis n° AR*10120*000366
Carte grise française

80 000 / 120 000 €

Afin de continuer à remporter des victoires de classe, Alfa Romeo doit retravailler l'aérodynamique de son coupé qui manque de vitesse de pointe. Pour cela elle se tourne vers des carrossiers indépendants, comme dans les années 30. C'est Bertone qui proposera le premier sa version du coupé Sprint, la Sprint Speciale. Elle est le fruit d'une collaboration entre Alfa Romeo et Bertone datant de 1953 pour réaliser une série de prototypes de salon. C'est le designer Franco Scaglione qui dessine les trois prototypes extravagants de 1953 à 1955 afin d'explorer des dispositifs

aérodynamiques. Et c'est du dernier, le BAT 9 (Berlinetta Aerodinamica Technica), dont il s'inspire pour la ligne de la Giulietta Sprint Speciale. Présentée au salon de Turin en 1957, elle affiche une ligne très pure et élancée. Un deuxième prototype est présenté au salon de Genève 1958 légèrement modifié avec des porte-à-faux avant et arrière plus courts et une hauteur augmentée de 20 mm. Cette même année au salon de Turin c'est la version définitive qui est exposée avec une calandre plus horizontale, des feux ronds séparés à l'arrière, des clignotants déplacés sous les phares et, surtout, l'intégration de la calandre Alfa. La production commence en 1959 par une pré-série de 101 exemplaires destinés à l'homologation en compétition, elle se différencie du reste de la production par des ouvrants et un toit en aluminium, des vitres en plexiglas, l'absence de pare-chocs et un avant plus arrondi et plongeant. Pour la Giulietta, Alfa Romeo développe un moteur entièrement nouveau, très moderne voire même révolutionnaire.

La Giulietta Sprint Special que nous avons le plaisir de vous présenter fut précédemment immatriculée en Italie au nom d'Adriano Baratti de Mantoue. En 1998, elle passe aux mains de Giovanni Federzoni de Modène. Elle possède ses papiers FIA (émis en 1988) qui datent son moteur de 1961, et son homologation ASI (de 1997) ainsi que son passeport FIVA (de 1998) qui lui accorde une note « A3 » (restaurée/originale). Elle fut ensuite achetée à un négociant de Brescia en Italie en 2005 par Mr Slavic, collectionneur Suisse très connu qui l'a fait repeindre en 2007 par la carrosserie Binggeli (Nyon). Il s'en sépare en 2009 au profit de son actuel propriétaire qui roule régulièrement. Celui-ci a fait refaire les assises des sièges récemment. Elle se présente en parfait état de fonctionnement. Cet élégant pur sang Italien qui possède au plus haut degré ce caractère typiquement Alfa Romeo si apprécié et un comportement routier absolument moderne, est éligible à un grand nombre de manifestations historiques, et ce pour longtemps !



To continue winning class victories, Alfa Romeo has to rework the aerodynamics of his coupe that lacks speed. For this she turns to independent coachbuilders like in the 30s. This is Bertone that will offer the first version of the coupe Sprint, the Sprint Speciale. It is the fruit of a collaboration between Bertone and Alfa Romeo from 1953 for a series of exhibition prototypes. It is the designer Franco Scaglione who draws three extravagant prototypes from 1953 to 1955 to explore the aerodynamic devices. And it is the latter, the BAT 9 (Berlinetta Aerodinamica Technica) that inspired the line for the Giulietta Sprint Speciale. Presented at the Turin Motorshow in 1957, it shows a very pure and slender line. A second prototype was presented at the Geneva show in 1958 with slightly modified to overhang shorter front and rear and an increased height of 20 mm. That same year at the Turin motorshow, it is the final version that is exposed with a more horizontal grille, round lights separated at the back, displaced flashing under the headlights and especially the integration of the Alfa grille. Production began in 1959 with a pre-series of 101 copies for approval in competition, it differs from the rest of the production by opening and an aluminum roof, plexiglass windows, no bumper and a more rounded front and dipping. For the Giulietta, Alfa Romeo has developed a completely new engine, very modern and even revolutionary. The Giulietta Sprint Special we have the pleasure to present you were previously registered in Italy on behalf of Adriano Baratti of Mantua. In 1998 it passed into the hands of Giovanni Federzoni Modena. It has FIA papers (issued in 1988) dating his engine in 1961 and its approval ASI (1997) and FIVA passport (1998) which gives it an "A3" rating (Restored / original). It was then purchased at a merchant of Brescia in Italy in 2005 by Mr Slavic, Switzerland famous collector who repainted in 2007 by the body Binggeli (Nyon). It is separated in 2009 in favor of the current owner who drives regularly. He redone the seats recently. It is presented in perfect condition. This elegant Italian coupe who possesses the highest degree this typically nature of Alfa Romeo so appreciated and absolutely modern handling, is eligible for a number of historical events, for a long time!





N° 347

1966 ALFA ROMEO 1300 GT
JUNIOR
Coupé Bertone
Châssis n° AR*1237090*
Titre de circulation européen

30 000 / 35 000 €

La Giulia GT Junior est un coupé à caractère sportif, produit de 1966 à 1971. Ce modèle remplaça la mythique Alfa Romeo Giulietta Sprint. Créée pour être la version populaire de la Giulia Sprint GT, afin de la rendre plus accessible aux jeunes, elle connaîtra un énorme succès commercial.

Nous présentons aujourd'hui la première version de ses coupés « Bertone », surnommée « boîte aux lettres » en raison de sa face avant évocatrice. Intégralement restaurée ces dernières années par un professionnel. Sa mécanique fut intégralement revue. Son intérieur en cuir d'origine est en très bel état. Cette très belle « première version boîte aux lettres » est très désirable.



The Giulia GT Junior is a sporty coupe, product in 1966 to 1971. The model replaced the legendary Alfa Romeo Giulietta Sprint. Created to be the popular version of the Giulia Sprint GT, to make it more accessible to young people, it will be a great commercial success.

Today we present the first version of its coupe "Bertone" called "mailbox" because of its evocative front. Fully restored few years ago by a professional. Its original leather interior is in very good condition. This beautiful "first version mailbox" is very desirable.





N° 348

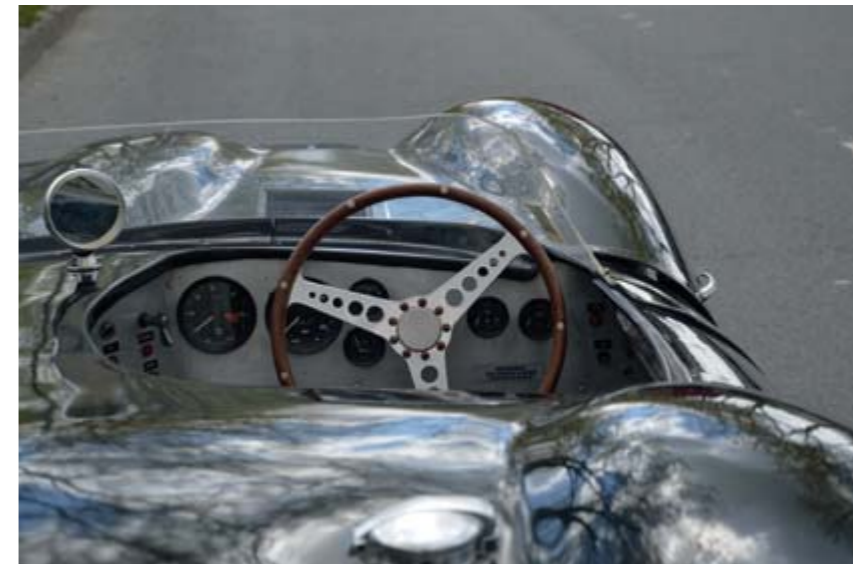
1973 JAGUAR Type D Replica
Châssis n° 2T.1337BW
Carrosserie : Barquette 2 places

38 000 / 45 000 €

Le modèle proposé se trouve dans une configuration inhabituelle pour une Jaguar Type D, en barquette pure de 1954, que l'on a pu voir courir aux Etats Unis. Elle a été fabriquée sur un châssis Reynard Racing. Le moteur, le célèbre XK 4,2 L série « 7L », a été complètement restauré en avril 2004 par ASM à Chateaufort. Elle a parcouru depuis 613 miles. Le faisceau électrique a été refait (Cattus à Nyons), l'alternateur a été changé. Cette barquette bi-place en polyester a été repeinte il y a 10 ans en poly lustrée de couleur British Racing

Green par les Etablissements Garage de l'Orvanne à Ecuelles. N'ayant pas roulé durant quelques années, elle fut remise en route l'année dernière, et après une mise au point moteur, un récepteur d'embrayage et des plaquettes avant neuves, la voilà de retour sur les manifestations sportives. Cette barquette est sans aucun doute l'une des plus réussies, identiques aux célèbres barquettes des années 50. Cette sculpture que l'on peut admirer sous n'importe quel angle, vous procurera énormément de plaisir.

The proposed model is in an unusual configuration for a Jaguar D Type, 1954 in pure barquette, which could see in US run. It was made on a Racing Reynard chassis. The engine, the famous XK 4.2L series "7L" was completely restored in April 2004 by ASM in Chateaufort.



She traveled 613 miles since. The harness was remade (Cattus Nyons), the alternator has been changed. This two-seat barquette in polyester was repainted 10 years ago colored in British Racing Green by the Etablissement Garage of Orvanne.

Not having run for several years, she was re-started last year, and after an engine tuning, a clutch receiver and platelets new, she is back on the sporting events.

This barquette is undoubtedly one of the most successful, identical to the famous 50s barquette. This sculpture that can be admired from any angle, you provide a lot of fun.





N° 349

1963 AUSTIN HEALEY 3000

Châssis n° HBT7L22011

Carte grise française

45 000 / 50 000 €

En 1956 Donald Healey passe au moteur 6 cylindres (de 2,6 litres) avec un nouveau modèle baptisé Austin Healey 100-6, dont la ligne est directement inspirée de la 100 à 4 cylindres mais avec une carrosserie en réalité entièrement nouvelle (la voiture est plus grande). Au premier coup d'œil la différence vient de la calandre qui, trapézoïdale sur les 100 à 4 cylindres (sauf la 100 S), devient ovale. La BN6 est un cabriolet 2 places : un roadster.

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

de 2 912 cm³ (presque 3 litres) avec 2 carburateurs SU et des freins à disque Girling à l'avant.

Joliment présentée, notre Austin Healey BT7 est d'origine américaine et arrive sur notre continent dans les années 2000. Elle ne perd pas de temps et part en restauration chez un professionnel qui l'achève en 2007. Tout a été refait par un spécialiste ! Sa ligne inox est un régal pour les oreilles. Son intérieur en cuir rouge est en très bon état, assorti de boiseries superbes, le tout est un régal. Sortant de la dernière lignée des « caisses basses » de « big healey », cette envoûtante machine ne saura que vous apporter du plaisir.

In 1956 Donald Healey passes at a 6-cylinder engine (2.6 liters) with a new model called Austin Healey 100-6, whose line is directly inspired by the 100-4 cylinder but in reality with an entirely new body (the car is bigger). The difference is also the grille, trapezoidal on 100 4-cylinder (except S 100), becomes oval. The BN6 is a convertible 2 places: a roadster.

The 3000 arrives in 1959 and replaces the Austin-Healey 100-6 in the range. If the body remains the same, the old 6-cylinder 2.6-liter engine is replaced by a 2912 cc engine (almost 3 liters) with two SU carburetors and Girling front disc brakes.

Beautifully presented, our Austin Healey BT7 comes from US and arrived on the continent in the 2000s. She wastes no time and goes in restoration to a professional who completes in 2007. Everything has been redone by a specialist! Its stainless steel line is a treat for the ears. His red leather interior is in very good condition, together with beautiful woodwork, everything is delicious. Leaving the last line of "lower bodies" of "Big Healey", this captivating Machine will bring you pleasure.





N° 350
 c1971 CITROEN DS 21 M IE
 Carte grise française
25 000 / 30 000 €

Véritable bombe du salon de Paris 1955, la Citroën DS a révolutionné le monde de l'automobile. A part le moteur repris de la Traction, la DS innove sur à peu près tout: le freinage haute pression, la suspension entièrement hydraulique, la direction assistée,... Le dessin très particulier de sa carrosserie est dû au crayon du styliste maison, l'incroyable Flaminio Bertoni à qui l'on doit aussi la 2 CV, les «Belphegor», la Traction,... Devenue intemporelle, la DS n'a jamais été réellement dépassée. Cette incroyable Citroën tient toujours aussi bien la route avec une technologie qui avoue plus d'un demi-siècle. Son confort est encore surprenant tant au niveau de ses sièges que de sa suspension

hydraulique. Le freinage, incroyable à l'époque, reste très efficace. Toutes ces qualités font que malgré son âge, la DS est toujours très à l'aise dans la circulation actuelle.

Real bomb the living room of Paris 1955 Citroën DS has revolutionized the automotive world. Apart from the engine taken from the Traction, the DS innovates on just about everything: the high-pressure braking, full hydraulic suspension, power steering, ... The very special design of the body is due to the pencil house stylist, the incredible Flaminio Bertoni whom we also owe the 2CV, the "Belphegor", the Traction ... Having become timeless, the DS has never really been exceeded. This incredible Citroën still good hold up with technology that admits more than half a century. Its comfort is still surprising both in its headquarters and its hydraulic suspension. Braking, incredible at the time, remains very effective. All these qualities make that despite his age, the DS is still very comfortable with the current traffic.



N° 351
 1968 MATRA JET 6
 Châssis n° 30142
 Carte grise française
45 000 / 55 000 €

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 suite à la liquidation de la société Automobiles Bonnet et la fin des accords qui 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 cm³ 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 collecteurs, 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 Jet 6 présentée n'a connu que 3 propriétaires : le premier l'a gardé de 1968 à 1973, le second de 1973 à 1981, et le troisième est l'actuel. Celui-ci se décide de la restaurer au début des années 2000. Un épais dossier de photos accompagne cette restauration complète : ainsi le châssis fut mis à nu, le moteur refait, la caisse décapée et repeinte...un travail de longue haleine. Elle se présente aujourd'hui en très bel état, avec un intérieur en cuir bordeaux, refait par un sellier soigneux. Elle est très élégante, certainement plus qu'à sa sortie d'usine !

From July 1966 the Matra-Bonnet Djet 5 and Djet 5 S become the Matra-Sports Jet 5 and Jet 6 by dropping the name Bonnet and the D of Djet following the liquidation of Automobiles Bonnet and the end of the agreements that linked to the Matra Sports. The logo "Matra Sports" is affixed to the hood and the back. In 1967 appears the Matra Sports Jet 6, ultimate evolution of the model that receives the new engine 1255 cc of the R8 Gordini 1300 (105 hp SAE). But unlike Renault, it dispenses with the new gearbox 5 reports. Despite this latest development, Matra Djet sales decline and July 1968 marks the end of production.





N° 352

1951 RENAULT 4CV Décapotable
Grand Luxe

Numéro de série : 1580776
Certificat d'immatriculation français

20 000 / 25 000 €

Emblématique du renouveau de l'automobile française populaire de l'après guerre, la Renault 4CV, tout comme la Citroën 2CV n'a pas vraiment besoin d'être présentée.

Ses principales particularités techniques sont la carrosserie monocoque, le moteur à l'arrière et les quatre roues indépendantes. Avec plus d'un million exemplaires fabriqués entre 1947 et 1961, il est évident que la 4 CV fut un énorme succès.

Le modèle 4CV Grand Luxe présente un équipement comprenant notamment l'antibrouillard et l'avertisseur sonore au dessus du pare-choc, des enjoliveurs chromés, deux plafonniers, un luxueux volant, une serrure sur le capot moteur, des sièges à barre chromée... Le très haut de gamme de la 4CV est représenté

en 1951 par la décapotable Grand luxé qui est en fait une découvrable.

Notre Renault 4 CV découvrable est née en 1951. Elle est acquise certainement en reprise par monsieur Pierre Lamé, concessionnaire Fiat et Simca, à Neuilly-Plaisance dans le département de la Seine et Oise. En 1959, il l'offre à sa fille Josette qui venait d'obtenir son permis de conduire. Elle utilisera régulièrement sa 4 CV essentiellement entre Paris et Neuilly-Plaisance jusqu'en 1962 et son départ pour l'Angleterre. La 4 CV rejoint alors le stock de voitures d'occasion de son père mais n'est pas à vendre, c'est la voiture de sa fille. Plus tard, à son retour d'Angleterre, elle se marie avec monsieur Galinier, notaire à Lizy sur Ourcq. En 1988, la voiture est enfin immatriculée en Seine et Marne sans pour autant être utilisée. Ce n'est qu'en 2009 qu'elle consent à s'en séparer au profit d'un passionné du modèle. Peu utilisée, la voiture aura donc appartenu à la même famille pendant plus de cinquante ans.

Avec ses clignotants Scintex et ses amortisseurs double effet la voiture est sortie après mai 1951 sans doute vers

juin/juillet, ce que le titre de circulation n'indique pas, il n'y a que l'année.

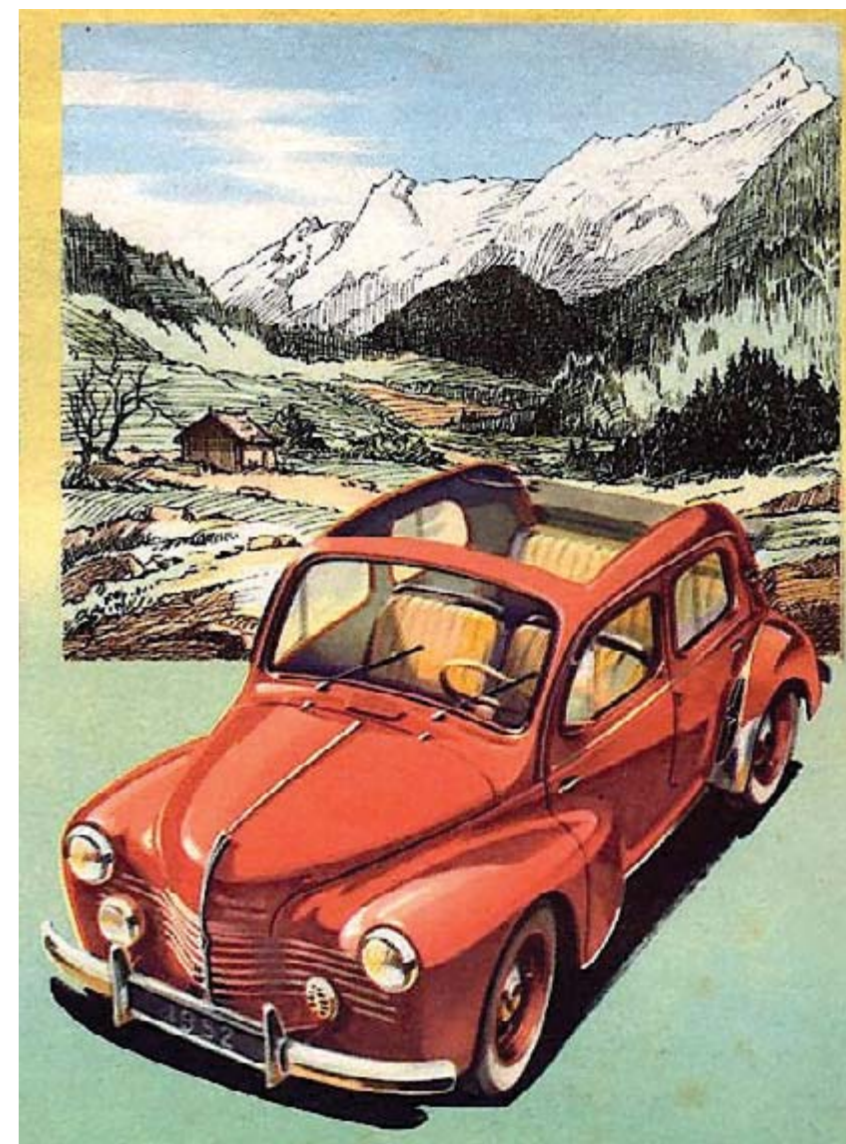
Les plaques d'identification sont présentes : la plaque ovale indique type R1062 n° 81264, la plaque de carrosserie porte le n°205881 et le moteur est le n°86073 du type 662-2.

La luxueuse sellerie en simili-cuir se présente dans un très bel état d'origine. La capote se manie aisément comme le vantaient les publicités de l'époque. Le compteur indique 91313 km et il est raisonnable de penser qu'il s'agit bien de la distance parcourue par cette voiture depuis sa naissance. La carrosserie est très saine. Sans être en état concours, cette Renault 4CV Grand Luxe découvrable présente très bien avec un fonctionnement remarquable au niveau de sa mécanique. Parmi les travaux récents, on note entre autre que le train avant, les freins, l'allumage, la pompe à eau, les courroies, les optiques et la batterie ont été entièrement refaits ou changés. Les freins sont très efficaces avec une voiture qui reste en ligne.

Dans le catalogue Renault de la 4CV, la découvrable Grand Luxe est la version

la plus chère, c'est aujourd'hui la plus désirable pour son agrément et sa rareté. Sur les 9518 exemplaires fabriqués entre 1951 et 1956, seule une petite fraction subsiste aujourd'hui. C'est pourquoi des berlines sont régulièrement « décapsulées » par des amateurs. Elles deviennent ainsi des copies, répliques ou évocations plus ou moins heureuses selon la qualité de leur réalisation. Même si le plaisir est conforme, néanmoins en collection rien ne vaut un exemplaire authentique, ce qui est le cas de la voiture présentée. La version découvrable n'a représenté que 0,86 % de la totalité des 4 CV, autant dire presque rien.

Cette sympathique et rare 4 CV découvrable est révisée, facile d'entretien et d'utilisation. C'est une agréable opportunité qu'il sera difficile de laisser passer avec les beaux jours qui s'annoncent.





N° 353
Cadenazzi
12 000 / 15 000 €



N° 355
Voilier
600 / 800 €



N° 354
Vaurien
200 / 200 €



N° 356
Century
4 000 / 6 000 €



N° 357
1990 RANGE ROVER
2 portes ; V8 de 3.9 L
Châssis n° SALLHAB14BGA423164
Carte grise française
7 000 / 10 000 €

Le pionnier des 4 x 4 de luxe, c'est lui ! Le Range Rover, un engin conçu comme un couteau suisse, à la classe à part, très British. Près d'un demi-siècle plus tard, il n'est plus seul au monde, mais il demeure le « must » absolu de la catégorie. C'est le premier véhicule capable le matin de crapahuter dans les pires bourbiers pour vous emmener confortablement à l'heure du thé, avec classe et distinction, jusqu'à votre club

de golf. Un grand écart que pratique cet authentique 4 x 4 depuis juin 1970, date de sa commercialisation. Plus qu'une simple voiture, le Range va marquer son époque, et même montrer à la concurrence la voie à suivre. Le recours à un noble V8 essence, moteur puissant parfaitement calibré, permet au performant Range de faire jeu égal avec les meilleures routières. D'une cylindrée de 3,5 litres, ce V8 « carbu » d'origine Buick développant 135 ch lors du lancement sera sans cesse amélioré, 3.9 L pour culminer à 4,2 litres (et 200 ch) en fin de carrière (1996). Le modèle présenté fait partie de cette série de « classic ». C'est un modèle deux portes équipé d'une rare boîte de vitesse manuelle. Son propriétaire le possède depuis quelques années et l'a régulièrement fait entretenir par un professionnel de la région parisienne.

Son moteur tourne très bien, la sonorité si particulière au Classic est bien là. Il présente un intérieur en velours en bon état et propre, le ciel de toit a été refait. Les points critiques habituels sur les Range Rover ne sont pas touchés sur cet exemplaire : bas de caisse et passages de roues sains. La peinture est ternie par endroit mais le capot a été repeint récemment. Ce Range est prêt pour la campagne !





N° 358
 1959 TRIUMPH TR3 A
 Hard Top
 Châssis n° TS46190L0
 Carte grise de collection
20 000 / 30 000 €

lignes sont sensuelles et réussies, la preuve: elle plait depuis qu'elle existe! Lancée fin 55, la TR3 allonge son nom d'un A avec quelques améliorations fin 1957. Elles se reconnaissent avec les poignées de portes extérieures. Le moteur passe de 95 à 100 CV mais c'est toujours le quatre cylindre de 1991cm3. La publicité de l'époque définissait la voiture " à son aise sur la route comme en ville, la Triumph TR 3 a tout ce qu'il faut pour satisfaire vos

besoins quotidiens et pour répondre à vos moindres désirs ". La publicité était vraie et est toujours d'actualité. Le modèle présenté est en bon état général. Il présente une certaine patine en carrosserie et sellerie : l'expression « dans son jus » prend tout son sens. La mécanique est tournante. Une petite révision générale serait à envisager pour la fiabiliser. Les TR3A sont éligibles pour le Tour Auto et le Rallye Monte Carlo Historique.

La Triumph TR3 est l'un des modèles incontournables de la période fin 50/début 60. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, elle sait tout faire, elle peut tout vivre! Le plaisir recueilli est entier et total, la joie est au rendez-vous. Fiable et robuste, on dit de son moteur: «c'est un vrai tracteur increvable!» Pas d'électronique, pas d'ennuis, que demander de plus? Ses





N° 359

11975 INNOCENTI MINI COOPER
CHASSIS N° 560452
CARTE GRISE FRANCAISE

10 000 / 12 000 €

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

Le modèle que nous vous présentons a été quelque peu « coursifié » mais reste dans sa configuration d'origine au niveau de son habitacle et du moteur. Quelques ajouts sont arrivés : jauges, 1 siège baquet, poignées et pédalier en alu, bouton push&start... Son moteur, le plus puissant de la gamme de l'époque, tourne bien et fut entretenu très régulièrement par un professionnel

de Neuilly-sur-Seine. Elle est équipée d'un toit ouvrant, de jantes 10 pouces et d'élargisseurs de voies. Une ligne inox centrale laisse le 1275 cm3 équipé de 2 carburateurs HS4, s'exprimer au bonheur de nos tympans.

In the fifties, Innocenti was known to manufacture the bodies of Lambretta scooters. That's when agreements are made with the British Motor Corporation, which will allow Innocenti to produce some Austin Mini, slightly restyled, for the Italian market.

The model that we present has been somewhat "race-custom" but remains in its original configuration at its interior and engine. Some additions arrived: gauges, 1 bucket seat, aluminum pedals and handles, push button start & Its engine, the most powerful of the range at the time, was running well and maintained regularly by a professional in Neuilly-sur-Seine. It is equipped with a sunroof, 10-inch wheels and track Spreads. A central line stainless let the 1275 cm3 with 2 HS4 carburettors, to express the happiness of our eardrums.



photo d'un modèle similaire

N° 360

1989 MINI MOKE
Chassis n° TW7XKFP3285881387
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La Mini Moke est née à la suite de la demande de l'armée britannique de disposer d'un véhicule militaire léger, parachutable, comparable à la fameuse Jeep américaine de la Seconde Guerre mondiale. Les petites roues et la faible garde au sol ont rendu son utilisation impropre en tout terrain par l'armée. Le constructeur britannique en développera ensuite une version conçue comme un véhicule utilitaire, destiné au marché civil. Les caractéristiques de ce véhicule étaient le prix d'achat faible et son faible entretien. Le moteur de 850 cm³ était le même que celui qui a équipé les Mini.

The Mini Moke was born following the request of the British army to have a light military vehicle parachutable, comparable to the famous American Jeep World War II. Small wheels and low ground clearance made improper uses off-road by the army. The British manufacturer will then develop a version designed as a commercial vehicle, intended for the civilian market. The characteristics of this vehicle were the low purchase price and low maintenance. The 850 cc engine was the same as that with the Mini.



N° 361

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

7 000 / 10 000 €

La Peugeot 205 GTI a commencé par littéralement sauver le constructeur français dans les années 80 après des années 70 difficiles en rajeunissant son image, mais elle a aussi marqué le retour de la marque en compétition avec la Turbo 16 multiple championne de rallyes. Surfant sur la vague de succès de cette dernière, la GTI a aussi repris la succession de la légendaire Volkswagen Golf portant le même blason alors que la première mouture était sur le point

de prendre sa retraite. Renouvelant le genre initié par l'allemande, elle était plus moderne, plus polyvalente, plus confortable et plus performante.

En bon état général, notre exemplaire totalise 216 000 km au compteur et se présente dans sa configuration d'origine : intérieur et carrosserie. C'est une voiture roulante qui nécessite néanmoins une révision mécanique (échappement à revoir...).

Elle aurait appartenu à la fille de Jacques Chirac qui l'a ensuite cédée à son garde du corps.

The Peugeot 205 GTI started by literally save the French manufacturer in the 80 after the 70 difficult rejuvenating its image, but it also marked the return of

the brand in races with the Turbo 16, multiple champion of rallies. Riding the wave of success of the latter, the GTI has also taken over the estate of the legendary Volkswagen Golf with the same emblem as the first version was about to retire. Renewing the genre initiated by the German, it was more modern, more versatile, more comfortable and more efficient.

In good condition, our copy totals 216,000 km on the odometer and comes in its original configuration: interior and bodywork. This is a rolling car that nevertheless requires a mechanical overhaul (exhaust...).

It was owned by the daughter of Jacques Chirac who then ceded to his bodyguard.



N° 362

1974 BMW 2002 TOURING
Châssis n° 03462285
Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La version Touring (notre modèle) de la BMW 2002 est assez peu différente de la 2002. Elles sont simplement équipées d'un hayon ce qui leur confère cet arrière de type "hatchback" trop en avance sur son temps, et qui lui a valu une carrière assez modeste, en dépit de ses qualités. Elle ne prend pas l'appellation "02" en 1971 et restent des "1600" ou des "2000" Touring. Il faut attendre 1973 pour les voir entrer de pied ferme dans la famille "02", ce qui n'est somme toute que justice dans la mesure où elles partagent l'intégralité de leur mécanique. En 1974, lorsque la gamme "02" est rafraîchie, la Touring adopte la calandre noire d'un seul tenant avec double haricot chromé,

mais conserve ses feux ronds à l'arrière. Comme la 2002, la Touring est disponible en trois versions, 2 à carburateurs et une injection. Affichant seulement 63 800 km au compteur, la 2002 Touring présentée à la vente est une version à carburateur simple corps, en superbe état général. A la vue de son intérieur quasiment sans défaut il apparaît évident que son kilométrage affiché est bien celui d'origine. Sa carrosserie a connu un voile de peinture récemment, elle présente très bien. La mécanique fiable et robuste est révisée et tourne comme une horloge. Une 2002 Touring prête à prendre la route !





N° 363

1967 OLDSMOBILE TORONADO
Châssis n° 396877M600928
Carte grise française

18 000 / 25 000 €



8 ! C'est le nombre d'années qui ont été nécessaires pour mener à bien la réalisation du projet de la Toronado. Introduite dans les concessions le 24 septembre 1965 comme modèle 1966, la création unique de la division Oldsmobile misait bien entendu sur un design avant-gardiste, mais aussi sur une philosophie qui allait être adoptée tous azimuts une quinzaine d'années plus tard chez GM, soit la traction.

Plusieurs croyaient alors qu'il était impossible de marier une traction avec un gros moteur V8. La donne a toutefois changé et lorsqu'on s'est aperçu que c'était concevable, on a revu les plans. Puis, on a eu la brillante idée de lancer un concours interne, concours ayant pour but de mettre sur papier le design de cette future automobile révolutionnaire. Le résultat est tout à fait spectaculaire. Ce qui frappe à propos de ce design,

c'est la pureté de ses lignes. Et que dire de l'arrière de type Fastback qui donne une allure singulière à cette voiture? À l'avant, la critique avait été très réceptive relativement aux phares escamotables juchés juste au-dessus d'une large et mince grille disposée horizontalement. La Toronado présentée se trouve dans un incroyable état de présentation. Son intérieur est aussi beau que sa carrosserie. C'est une voiture qui fonctionne à merveille et qui fera le bonheur de son nouveau propriétaire. Extrêmement rare sur le marché !

8 ! This is the number of years that were needed to complete the project of the Toronado. Introduced in concessions September 24, 1965 as a model in 1966, the unique creation of the Oldsmobile division banked course on a cutting-edge design, but also a philosophy that would



be adopted in all directions fifteen years later at GM, or traction. Many then believed it was impossible to marry a pull with a big V8 engine. The situation has however changed when it was realized that it was conceivable, we reviewed the plans. Then the bright idea of launching a competition we had, contest aimed to put on paper the design of this revolutionary automotive future.



N° 364

1958 RENAULT 4 CV
Châssis n° 3159318
Carte grise de collection

7 000 / 10 000 €

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'Auto 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.

L'exemplaire que nous présentons est une version 1956 à calandre "trois

moustaches" et qui a été complètement restaurée en mécanique et carrosserie en 2013, 2014. Toutes les pièces changées sont des pièces d'origine, et non des refabrications, d'après le propriétaire actuel. Comme beaucoup de 4 CV le haut-moteur fut refait et le faisceau électrique est maintenant en 12V.

Voiture amusante à conduire et considérée avec bienveillance par les passants, elle est facile à entretenir grâce à des professionnels bien approvisionnés en pièces de rechange. En bon état, cet exemplaire ne nécessite aucune intervention particulière avant de prendre la route.





N° 365
 1970 ROVER P5B
 Châssis n° 84800286D
 Carte grise française
6 000 / 8 000 €

La Rover P5 était considérée comme une berline d'un grand gabarit en Grande-Bretagne. Le modèle était disponible en deux carrosseries : Saloon, plus conventionnelle pour une berline et en Coupé 4 portes, avec une ligne plus profilée et un toit abaissé. Avec une carrosserie discrète, son intérieur était garni de boiseries et de cuir à l'instar de toute voiture de luxe.

La Rover P5B que nous vous proposons est une carrosserie « coupé » de la dernière génération des P5. Son habitacle est dans un bon état d'origine. Son V8 de 3.5 Litres tourne bien, et son historique récent est connu. Avec sa transmission automatique et ses sièges rembourrés, le confort est au rendez-vous. C'est un modèle qui sait se faire rare sur nos routes outre-manche.



The Rover P5 was considered a sedan of a large gauge in Britain. The model was available in two body styles: Saloon, more conventional for a sedan and Coupe 4 doors, with a sleeker line and low roof. With a discreet bodywork, its interior was furnished with wood paneling and leather like any luxury car. Rover P5B we offer is a "coupe" body of the latest generation of P5. Its interior is in good original condition. Its V8 3.5 Liter runs well, and its recent history is known. With automatic transmission and padded seats, comfort is present. This is a model rare on our roads across the Manche.



N° 366
 1993 AUSTIN MINI MYFAIR
 Châssis n° BD071421
 Carte grise française
3 000 / 5 000 €

En 41 ans de carrière, la Mini est devenue incontournable dans le paysage automobile européen. Autant à

l'aise sur route que sur piste, cette petite automobile est connue pour être très agréable à conduire.

Le modèle présenté est une édition Mayfair dans un très bon état d'origine. L'édition Mayfair comprenait des jantes spécifiques 12 pouces, une trappe à essence avec clé, un tachymètre et des freins avant à disque. Son confortable intérieur est orné de touches de bois et de cuir très raffinées. Avec sa transmission automatique et son gabarit, elle fera un excellent daily driver.

In 41-years career, the Mini has become essential in the European automotive landscape. As comfortable on road and track, this little car is known for being fun to drive.

The model presented is a Mayfair edition in very good original condition. The Mayfair edition included specific rims 12 inches, a fuel door with a key, a tachometer and front disc brakes. Its cozy interior is decorated with wood accents and very refined leather. With automatic transmission and its size, it will make a great daily driver.



N° 367
 C1968 PEUGEOT 404 BREAK
 Carte grise française
3 000 / 5 000 €

La 404 était déclinée en toutes carrosseries : berline, break (5 places, familiale 7 places ou commerciale), coupé, cabriolet et camionnette (benne ou bâchée) et fut équipée de différentes motorisations : carburateur, injection d'essence ou de gazole. En gagnant à plusieurs reprises l'East African Safari Rallye grâce à sa grande robustesse, la 404 a contribué à la renommée de la marque et pas seulement sur le

continent africain ! Dans la même famille depuis de nombreuses années, ce Break 404 est en bon état général, respecté par tous les membres de la famille !

The 404 was declined in all bodies: sedan, wagon (5 seats, 7 seats domestic or commercial), coupe, cabriolet and van (tipper or tarpaulin) and was equipped with different engines: carburetor, fuel injection or diesel. Winning several times the East African Safari Rally thanks to its robustness, the 404 has contributed to the fame of the brand not only on the African continent!



N° 368

1965 CITROEN ID 19
Châssis n° 3 647 105
Carte grise française
Exceptionnelle seconde main

15 000 / 20 000 €

Notre ID 19 se présente dans un état d'origine remarquable. Il s'agit d'une voiture qui a connu dans toute sa vie simplement deux propriétaires et une seule immatriculation en pays nivernais. Sortie avant janvier 1965, notre ID possède encore les roues à écrou central et celle de secours est toujours dans la malle arrière. Sa teinte, référencée AC 616, est le Bleu d'orient présent au catalogue entre 1965 et 1967. La peinture est celle d'origine très bien conservée. A l'intérieur la magnifique sellerie en jersey bleu est dans un état incroyable y compris les panneaux de porte et le ciel de toit. Un antivol de direction est installé sous le volant. Dans la boîte à gants, on trouve la notice et la boîte d'ampoules recommandées. Le tableau de bord est aussi dans une très bonne condition

avec notamment sa radio d'origine. Le compteur indique 15 419 km. Vu son extraordinaire état général, il est peu probable que notre ID 19 ait parcouru plus de 115 419 km. La carrosserie et le châssis sont parfaitement sains. Il est facile de se rendre compte que cette voiture fut aimée et choyée par ses deux propriétaires. Le fonctionnement de la voiture est conforme à son état de présentation, elle démarre facilement et se lève vite. Avant de changer de propriétaire et pour venir à la vente, elle a fait son dernier voyage par la route. On remarque une étiquette sous le capot qui indique que le moteur a été refait à 14,000 km ainsi que le graissage et la vidange. En fait, s'il ne fallait utiliser qu'un seul qualificatif pour définir au mieux notre ID 19, ce serait: «EXCEPTIONNEL»!

Récemment, le système hydraulique fut refait à neuf : sphères neuves, pompe Hp révisée...les freins eux aussi sont passés par des mains expertes. Les 4 pneus sont neufs et sont des vrais pneus d'origine. La peinture a reçu un lustrage complet, elle a retrouvé son brillant du passé. Elle affiche aujourd'hui 18 000 km.

Our ID 19 comes in a remarkable original condition. This is a car that has known all his life just two owners and a

single registration in Nivernais country. Released before January 1965 our ID still has wheels with central locking and the rescue is still in the trunk. Its color, referenced AC 616 is an east Bleu, in the catalog between 1965 and 1967. The painting is that of well-preserved original. Inside the beautiful blue jersey upholstery is in an incredible state including door panels and headliner. A steering lock is installed on the steering wheel. In the glove box, there is the manual and the box of recommended bulbs. The dashboard is also in a good condition including the original radio. The counter shows 15 419 km. Given its extraordinary general condition, it is unlikely that our ID 19 has traveled more than 115,419 km. The body and chassis are perfectly healthy. It is easy to realize that this car was loved and cherished by its two owners. Before changing ownership and to come to the sale, she made her final journey by road.



N° 369

1964 RENAULT GOELETTE
Carte grise française

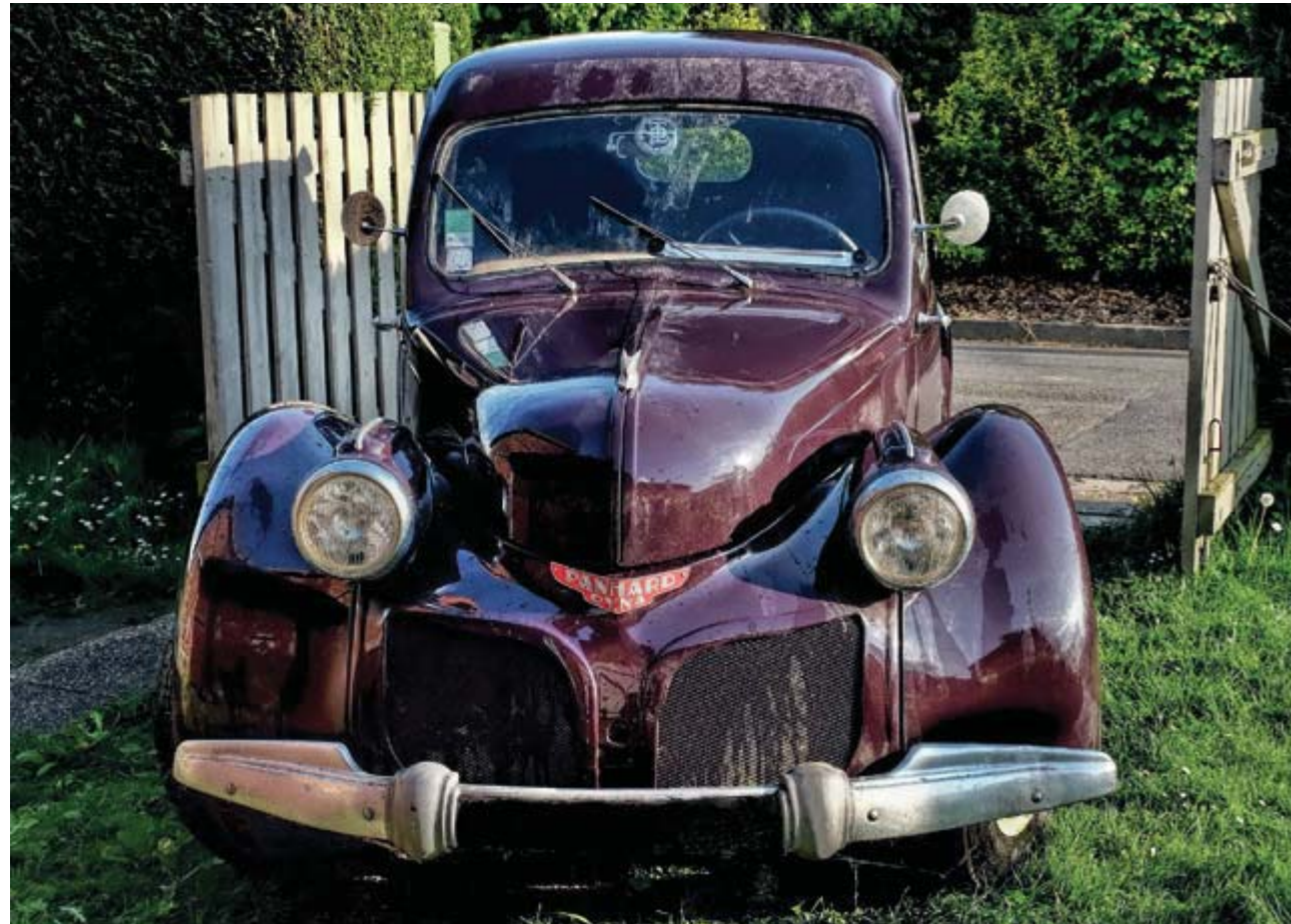
10 000 / 15 000 €

Concurrent principal du Citroën Type H, le Renault Goélette était l'un des utilitaires les plus populaires dans les années 1950. En effet, les artisans et maraichers appréciaient tout particulièrement sa grande robustesse et sa capacité de chargement. La gamme Renault utilitaire de cette époque était aussi très utilisée par les services publics, la Poste, les pompier, l'armée de terre et les policiers, c'est d'ailleurs de ce modèle que serait issue l'expression « Panier à salade ».

Ce modèle n'a connu que deux propriétaires et affiche 64 000 km au compteur. La mécanique a été restaurée récemment ainsi que les freins qui sont neufs. La carrosserie a connu un lustrage complet et les bas de caisse ont été refaits.

Cette charmante Goélette pourra repartir par la route sans difficulté.



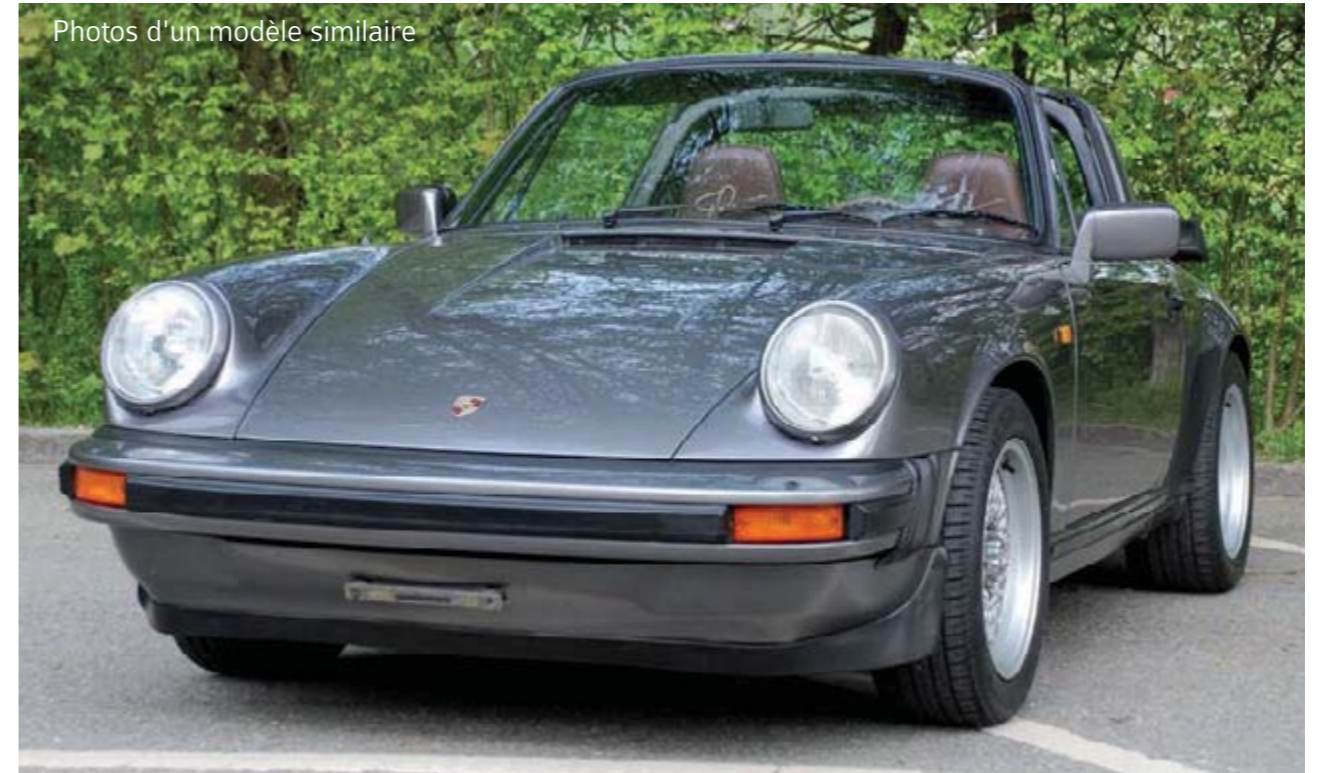


N° 370
 1949 PANHARD DYNA TYPE 166
 FOURGONNETTE
 Châssis n° 500072
 Carte grise française
12 000 / 18 000 €



Notre Panhard 166 fourgonnette est une 3eme main d'après son actuel propriétaire qui l'a fait intégralement restaurer en 2006-2007. Celui-ci la possède depuis 2001, amateur de Panhard il faisait parti du club qui connaît bien cette voiture. Rare en fourgonnette, cet exemplaire en parfait état de marche possède son dossier de factures de restauration. Une Dyna pas comme les autres !

Our Panhard 166 van is a 3rd hand from its current owner who has completely restored it in 2006-2007. He has it since 2001, amateur of Panhard he was part of the club who knows this car. Rare van, this copy in perfect working order has its file restoration bills. A Dyna like no other!



Photos d'un modèle similaire

N° 371
 1982 PORSCHE 911 SC FERRY
 Châssis n° WPOZZZ91ZCS100091
 Carte grise française
60 000 / 80 000 €



Pour fêter les 50 ans de Porsche, la marque décide de sortir une édition limitée qui sera diffusée seulement en Europe : la Jubilé Ferry, ou la Ferry Porsche. Cette série limitée était disponible sur tous les modèles de 911 et consistait en une peinture de couleurs gris Meteor, et d'un intérieur en cuir bourgogne. Les sièges sont cignés « Ferry Porsche ». Elle reçoit des jantes ATS en 15 pouces et des rétroviseurs électriques.

Le modèle présenté est une version Ferry Porsche d'origine Italienne en parfait état. La mécanique fut révisée avant la vente et l'embrayage changé récemment. Il s'agit d'une voiture bien restaurée, fiable, avec un intérieur

ravissant. Le certificat de conformité Porsche accompagne le dossier. Très rare sur le marché, les séries limitées des 911 sont les plus recherchées !

To celebrate 50 years of Porsche, the brand decided to release a limited edition to be broadcast only in Europe: the Jubilee Ferry or Ferry Porsche. This limited edition was available on all 911 models and consisted of gray paint colors Meteor, and a burgundy

leather interior. Seats are cignés "Ferry Porsche." It receives ATS rims 15 inches and electric mirrors.

The model presented is a Ferry Porsche version of Italian origin in perfect condition. The mechanics was revised before the sale and clutch changed recently. This is a car well restored, reliable, with a lovely interior. The Certificate of Conformity Porsche accompanies the file.

Very rare on the market, the limited series of 911 are the most popular!



N° 372

1976 MORGAN 4/4
Châssis n° B3808
Carte grise française

35 000 / 40 000 €

De livrée blanche, la très belle Morgan 4/4 présentée est équipée d'un moteur Ford de 1600 cm³. C'est une voiture régulièrement entretenue, respectée par son propriétaire. Son intérieur en cuir noir présente très bien et sa planche de bord est superbe. Les jantes « fils » chromées sont comme neuves.

La Morgan est un modèle mythique dans le monde des roadster anglais, elle a su plaire à une clientèle de gentleman driver aussi bien qu'aux amateurs de sensations plus fortes



N° 373

1969 PORSCHE 911 E 2.0L
Châssis n° 119220908
Carte grise française

70 000 / 90 000 €

Epargnée par les appendices et excroissances des modèles ultérieurs, la première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté originels de sa ligne. Longtemps délaissée au profit de voitures plus récentes et plus démonstratives, elle est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis. D'abord baptisée 901 et présentée en avant-première au salon de Francfort en 1963, la 911 entre en production en mai 1964. Elle est motorisée par un deux litres de 130 CV. En 1968, à la fin de l'année, elle bénéficie de l'injection mécanique Bosch pour cause de normes anti-pollution américaines, les Etats-Unis constituant le principal marché de Zuffenhausen.



La puissance passe alors à 170 CV. En même temps, est lancée une nouvelle évolution, la 911 E, également dotée de l'injection — E étant l'initiale de Einspritzung, injection en allemand. Cette version E est certainement le modèle le plus polyvalent de la gamme de l'année 1970. Moins pointue que la version S certes plus puissante, mais dont le couple maxi est placé beaucoup plus haut. Intégralement restaurée en 2014, la Porsche 2.0L présentée a été restaurée en mécanique et en carrosserie par un professionnel. Le travail est superbe et cette voiture mérite l'attention. Seul son intérieur est resté d'origine car celui-ci était et est en très bel état.



N° 374
 1948 JAGUAR Mark V
 Châssis n° 627983
 TCE
23 000 / 28 000 €

Cette très belle Jaguar est en conduite à gauche, avec une boîte manuelle et un toit ouvrant. Elle est roulante mais les freins sont à revoir. Luxueuse, elle était très appréciée des notables britanniques.

This beautiful Jaguar is a left hand drive, with a manual transmission and a sunroof. It is rolling but the brakes need to be reviewed. Luxurious, it is popular with British notables



N° 377
 1971 FIAT 124 Coupé
 Châssis n° 0153658
 TCE
12 000 / 15 000 €

Ce très beau coupé est une seconde main. Il possède sa mécanique d'origine, et sa plaque ASI OR. Elle a participé à de nombreux rallyes en Italie. Elle démarre au quart de tour. Il s'agit de la seconde série avec la face avant ressemblant à celle de la Fiat Dino. La partie mécanique est le nouveau moteur de 1 608 cm³, dérivé de la Fiat 125, avec une carburation Weber double corps. C'est cette seconde série, « BC », qui est aujourd'hui la plus recherchée et la plus emblématique des 124 Coupé.

This beautiful coupe is a second hand. It has its original mechanical, and ASI OR plate. She participated in numerous rallies in Italy. It starts like clockwork. This is the second set with the front face resembling at the Fiat Dino. The mechanical part is the new engine of 1608 cc, derived from the Fiat 125, with a double body Weber carburetor. This second series, "BC", which is now the most sought after and most emblematic of the 124 Coupé.



N° 375
 1973 ALFA ROMEO 2000
 Châssis n° 2349616
 Titre de circulation européen
14 000 / 18 000 €

Le modèle présenté n'a eu que 2 propriétaires, elle roule très bien. La peinture a été refaite il y a une dizaine d'années et rien n'a bougé. La carrosserie est très saine, sans aucune corrosion. Elle constitue une occasion intéressante d'acquérir le haut de gamme Alfa des années 1970.

This model has had only 2 owners, it runs great. The painting was remade ten years ago and nothing has changed. The body is very healthy, without any corrosion. It is an interesting opportunity to acquire high-end Alfa 1970s.



N° 376
 1973 FIAT 500 Lombardi
 Châssis n° 2097894
 TCE
12 000 / 15 000 €

Cette Fiat Lombardi est en très bon état. Son propriétaire nous a indiqué qu'il n'y avait rien à prévoir et qu'il venait de changer l'embrayage il y a 15 jours. Cette Fiat 500 Lombardi My Car présente l'avantage de sa finition spécifique, qui en fait un objet plus original et exclusif.

This Fiat Lombardi is in very good condition. Its owner told us that there was nothing to predict and that he had changed the clutch 15 days ago. This Fiat 500 Lombardi My Car has the advantage of its special finish, which makes it a more original and exclusive object.



N° 378
 1964 LANCIA Flavia
 Châssis n° 008172
 TCE
22 000 / 26 000 €

Ce coupé Flavia est en excellent état. La carrosserie est très saine et ne présente aucune trace de corrosion. La mécanique fonctionne également très bien. Ce coupé Flavia reprenait l'esthétique générale de la Ferrari 250GT aussi dessinée par Pininfarina et représentait un bel exemple de fusion entre élégance et sportivité.

This coupe Flavia is in excellent condition. The body is very healthy and shows no sign of corrosion. The mechanics also works very well. This coupe Flavia regained the overall aesthetics of the Ferrari 250GT also designed by Pininfarina and was a fine example of fusion between elegance and sportiness.



N° 379
 1972 CITROEN ID 21 F CURRUS
 Châssis n° 357106121224
 Carte grise française
8 000 / 12 000 €



En 1906 la société CURRUS rachète les Ets CHASTEL ET DAVID fondés en 1805 et devient alors leur successeur et peut s'autoproclamer la plus ancienne carrosserie de France fondée en 1805. CURRUS s'est rendue célèbre avec ses carrosseries d'autocars notamment. En 1970 est créé CURRUS AMBULANCE sur base ID et HY. La société travaille alors à 90% pour la firme de Javel. L'ambulance présentée est utilisée jusqu'en 1985 puis remise à une dizaine d'années avant d'être rachetée par un collectionneur. Cette ambulance CURRUS a été utilisée de nombreuses fois pour des tournages cinématographique jusqu'en 2015. La mécanique a été remplacée en 2014 pour le dernier tournage. La voiture

fonctionne bien, elle est livrée avec son équipement d'origine. Sur la carte grise la carrosserie est marquée fourgon et l'automobile est utilisable avec un permis VL sans restriction. Ce modèle est très rare car seulement 120 exemplaires furent construits.

In 1906 the company Currus bought the Ets CHASTEL AND DAVID founded in 1805 and becomes their successor and can proclaim itself the oldest bodybuilder of France founded in 1805. Currus became famous with its bus shells in particular. In 1970 is created Currus AMBULANCE based on ID and HY. The company then works 90% for the firm of Javel.

The presented ambulance is used until 1985 and then filed away ten years before being bought by a collector. This Currus ambulance was used many times for movie shooting until 2015. The mechanics was replaced in 2014 for the last shooting. The car is working well, it comes with its original equipment. On the registration body is marked van and the car can be used with a license unrestricted VL. This model is very rare as only 120 copies were built.



N° 380
 1974 CITROEN 2CV
 CAMPING CAR
 Châssis n°01JF2160
 Carte grise de collection
 Indiquant type AMSIEJF 6cv
 EXEMPLAIRE UNIQUE
10 000 / 15 000 €

Sacrée voiture française du XXème siècle, la 2cv s'est ancrée dans le paysage français automobile à jamais. Symbole de liberté, elle a permis à plusieurs générations de citadins et de campagnards de se motoriser. Les passionnés s'accorderont à penser que c'est beaucoup plus qu'une voiture, elle est devenue un art de vivre. La 2cv que nous vous présentons est une réalisation artisanale unique. Posé sur un châssis d'Ami Super, c'est un moteur de Citroën GS qui tracte ce camping-car de 1,130 tonne jusqu'à 160 Km/h ! Construit dans les années 90 à partir d'une 2cv de 1974, il n'y a eu qu'un seul propriétaire : son constructeur. Cette



personne était un professionnel de la marque aux chevrons et familiarisé avec les transformations de 2cv. La cabine équipée d'une cuisinière à gaz, d'un réfrigérateur et d'un évier peut accueillir deux personnes pour la nuit, les banquettes arrière se transformant en lit deux places.

What a French car of the twentieth century, the 2CV was anchored in the French automotive landscape forever. Symbol of freedom, she allowed several generations of city dwellers and country folk to motorize. Enthusiasts will agree to think that this is much more than a car, it has become a lifestyle.

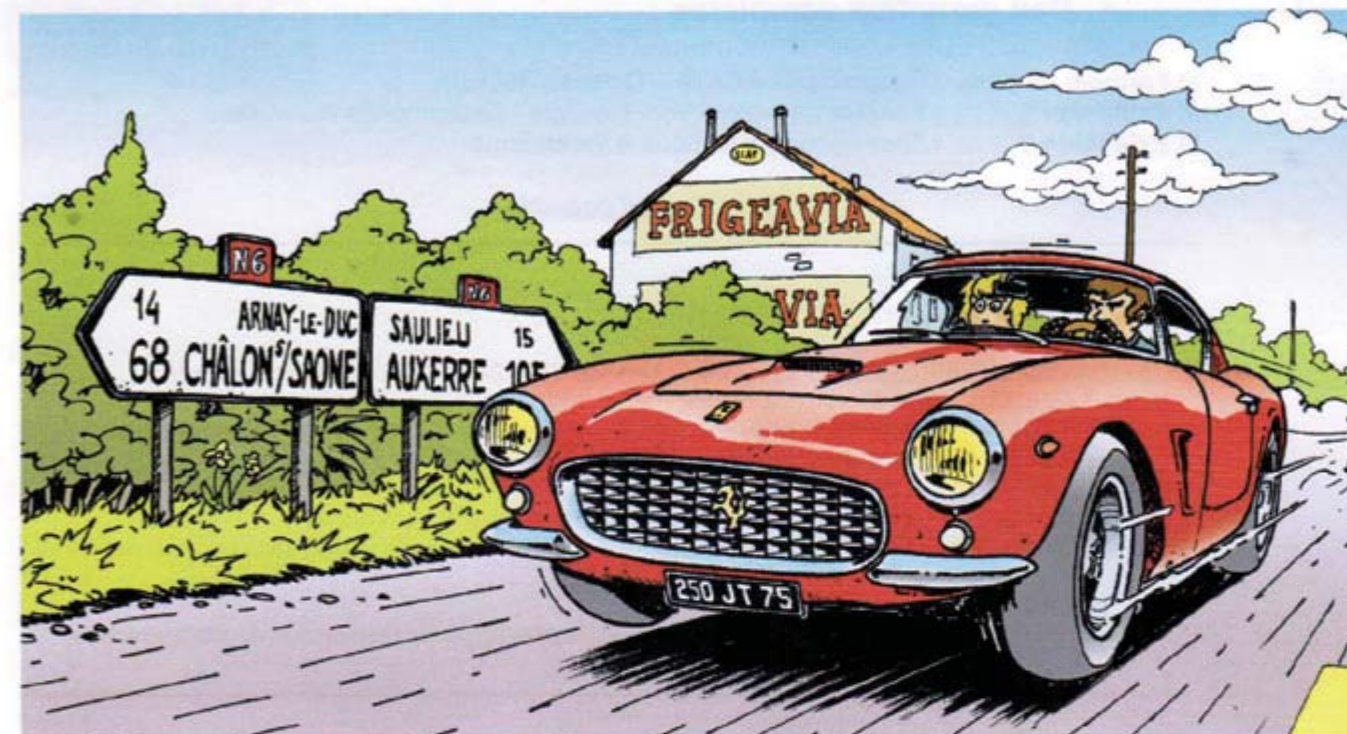


INDEX

1960	ALFA ROMEO	SS	80 000 / 120 000 €	1948	JAGUAR	MARK V	25 000 / 30 000 €
1966	ALFA ROMEO	JUNIOR	30 000 / 35 000 €	1973	JAGUAR	TYPE D REPLICA	38 000 / 45 000 €
1973	ALFA ROMEO	2000	15 000 / 20 000 €	1972	JAGUAR	TYPE E V12 CAB	90 000 / 110 000 €
1960	ALFA ROMEO	SPRINT VELOCE	35 000 / 45 000 €	1953	JAGUAR	XK 120 CAB	80 000 / 100 000 €
1939	AMILCAR	COMPOUND CAB	12 000 / 15 000 €	1956	JAGUAR	XK 140 FHC	85 000 / 105 000 €
1922	AMILCAR	CC	15 000 / 20 000 €	1983	LAMBORGHINI	COUNTACH 5000S	sur demande
1964	AUSTIN HEALEY	3000 BJ8	45 000 / 50 000 €	1964	LANCIA	FLAVIA COUPE ASI	20 000 / 25 000 €
1963	AUSTIN HEALEY	3000 BT7	45 000 / 50 000 €	1970	MASERATI GHIBLI		250 000 / 280 000 €
1989	AUSTIN	MINI MOKE	10 000 / 15 000 €	1968	MATRA	JET	45 000 / 55 000 €
1993	AUSTIN	MINI MAYFAIR	10 000 / 15 000 €	1981	MERCEDES BENZ	230	2 000 / 3 000 €
1970	AUTOBIANCHI	EDEN ROC	10 000 / 12 000 €	1977	MG	B CAB	15 000 / 20 000 €
1974	BMW	2002	10 000 / 15 000 €	1976	MORGAN	4/4	35 000 / 40 000 €
1932	BERLIET		2 000 / 4 000 €	1953	MOCHET		1 000 / 2 000 €
1928	CITROEN	B14	15 000 / 18 000 €	1967	OLDSMOBILE	TORONADO	18 000 / 25 000 €
1973	CITROEN	2 CV CAMPING CAR	10 000 / 15 000 €	1966	PEUGEOT	204	3 000 / 5 000 €
1955	CITROEN	2CV	10 000 / 15 000 €	1989	PEUGEOT	205 GTI	7 000 / 10 000 €
1970	CITROEN	MEHARI	12 000 / 18 000 €	1935	PEUGEOT	302 COM	12 000 / 15 000 €
1950	CITROEN	15/6	30 000 / 40 000 €	1969	PORSCHE	911 E 2,0	70 000 / 90 000 €
1965	CITROEN	ID19	15 000 / 20 000 €	1982	PORSCHE	911 SC ANNIV FERRY	60 000 / 80 000 €
1972	CITROEN	ID21F CURRUS	8 000 / 12 000 €	1970	PORSCHE	911 S 2,2 TARGA	80 000 / 100 000 €
1967	CITROEN	DS21	25 000 / 30 000 €	1990	RANGE ROVER	V8 3,9 L	7 000 / 10 000 €
1969	CITROEN	AMI 6	5 000 / 8 000 €	1911	RENAULT	CB LABOURDETTE	70 000 / 80 000 €
1967	CITROEN	AMI 6	12 000 / 18 000 €	1926	RENAULT	NN 11TX	8 000 / 12 000 €
1952	CITROEN	11B	10 000 / 12 000 €	1951	RENAULT	4 CV DECOUVRABLE	20 000 / 25 000 €
1923	DE DION BOUTON	IW	30 000 / 40 000 €	1958	RENAULT	4CV	7 000 / 10 000 €
1935	DELAGE	D8 N	20 000 / 30 000 €	1950	RENAULT	4CV	4 000 / 6 000 €
1935	DELAGE	D8 85	50 000 / 60 000 €	1964	RENAULT	GOELETTE	10 000 / 15 000 €
1939	DELAHAYE	134	15 000 / 10 000 €	1926	RENAULT	OS	4 000 / 6 000 €
1939	DELAHAYE	135 CAB CHAPRON	250 000 / 300 000 €	1957	RENAULT	DAUPHINOISE	1 000 / 3 000 €
1987	FERRARI	328 GTS	80 000 / 100 000 €	1961	RENAULT	ONDINE GORDINI	8 000 / 10 000 €
1964	FERRARI	330 GT 2+2	250 000 / 280 000 €	1970	ROVER	PSB	6 000 / 8 000 €
1971	FERRARI	365 GTC4	280 000 / 320 000 €	1935	SIMCA	5 COM	4 000 / 5 000 €
1987	FERRARI	TESTAROSSA	90 000 / 120 000 €	1950	SIMCA	8 COM	4 000 / 6 000 €
1998	FERRARI	550 MARANELLO	100 000 / 120 000 €	1967	SIMCA	1000	4 000 / 6 000 €
1971	FIAT	124 COUPE	12 000 / 15 000 €	1959	TRIUMPH	TR3A	20 000 / 30 000 €
1973	FIAT	500 LOMBARDI	12 000 / 18 000 €	1924	UNIC	L3 TORPEDO	25 000 / 30 000 €
1991	FIAT	126 BIS	4 000 / 6 000 €	1971	VOLKSWAGEN	COX	10 000 / 13 000 €
1966	FIAT	BIANCHINA	9 000 / 12 000 €	1939	WOLSELEY	14 60 CAB	28 000 / 35 000 €
1975	INNOCENTI	COOPER	10 000 / 12 000 €		CANOTS		

PASSION assurances

Des Passionnés assurent des Passionnés

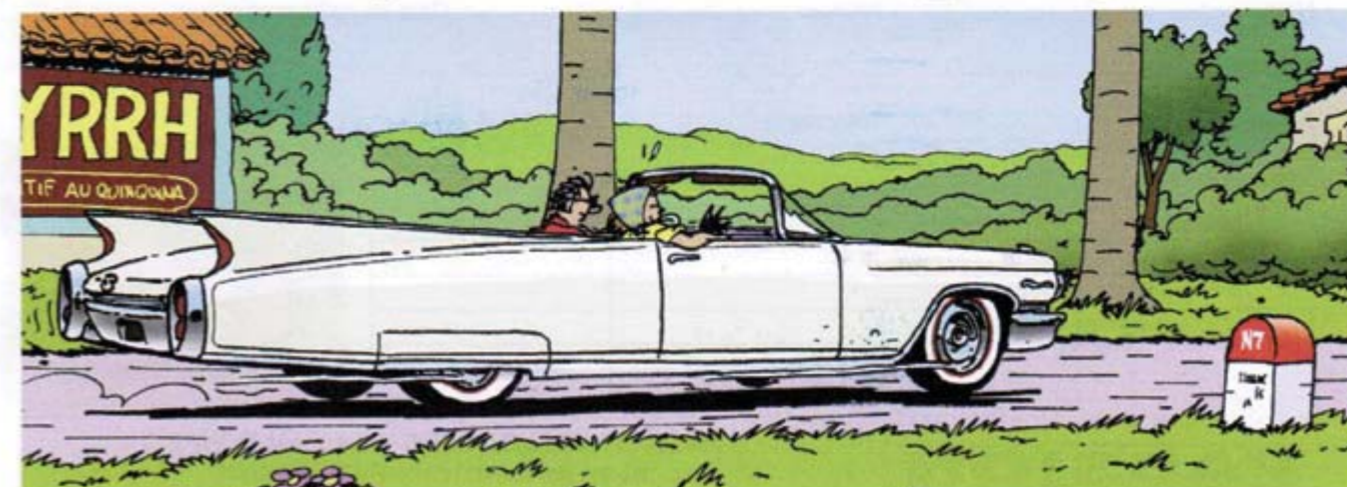


ASSURANCE VOITURES DE COLLECTION

Contact : Laurent Bonfils

Tél : 01 47 61 04 84 • Mobile : 06 10 85 14 19

Email : passionassurances@orange.fr





ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

TÉLÉPHONES

AUTOMOBILIA, AUTOMOBILES

Dimanche 19 Juin 2016
à 14h

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

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

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées.

Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

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

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

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

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

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email.

L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

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

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

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

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

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



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

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