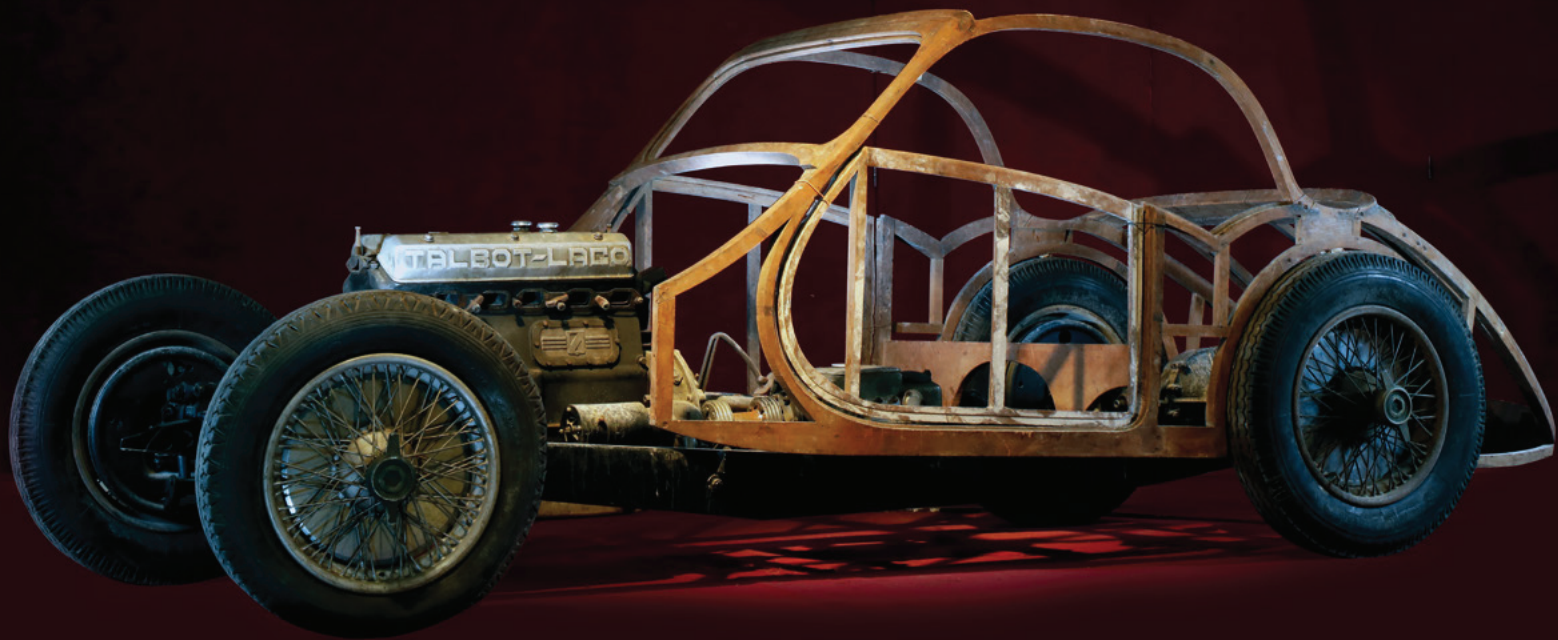


PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

AUTOMOBILES DE COLLECTION

SAMEDI 20 JANVIER 2018





AUTOMOBILES DE COLLECTION

Collection Louis Terzulli «Gino» & à divers

SAMEDI 20 JANVIER 2018



Jean-Pierre OSEMAT

Président
Commissaire-Preneur

Stéphane PAVOT

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

Annabelle REBELO

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

DATE ET LIEU VENTE

SAMEDI 20 JANVIER À 14H

Grand Garage 'Napoléon'
5 rue royale 77300 Fontainebleau

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Judi 18 Janvier de 10h à 19h
Vendredi 19 Janvier de 10h à 19h
Samedi 20 Janvier de 10h à 12h

ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

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

CONDITIONS DE VENTE

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

**English version available on
www.osenat.com**

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

Suivez-nous sur les réseaux sociaux



Participez à cette vente avec :

Drouot LIVE MOO

Enregistrez vous sur www.osenat.com

AUTOMOBILIA EXPERTS

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 SPÉCIALISTES

Patrice MOREAU

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

Olivier LEGLEYE

+33 (0)6 68 95 47 94
o.legleye@osenat.com

Alain GAUCHET

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

JOUETS & MINIATURES DE LA FAMILLE BERLIET



N° 2
DINKY TOYS, plateau Brasseur,
Bétaillère et Dépanneuse
150 / 200 €



N° 6
Miniatures J.R.D. Kronenbourg, Antargaz,
benne et Préfontaine
200 / 350 €



N° 8
Jouets VEBE, Camion Benne
400 / 600 €



N° 13
Jouet MONT-BLANC- Berliet,
Lait Mont Blanc
350 / 600 €



N° 15
Miniatures CORGL, collection PINDER
250 / 400 €



N° 18
Jouet MONT-BLANC
Europ Transports
250 / 450 €



N° 21
Miniature DINKY-TOYS. Autobus Urbain
100 / 150 €



N° 36
Bugatti Type 50 - Pocher
150 / 250 €



N° 59
Catalogues Panhard
200 / 350 €



N° 62
Tour de France Auto
200 / 300 €



N° 64
Catalogues Ferrari avant 1980
300 / 500 €



N° 68
Le Grand Prix Automobile de Monaco.
Histoire d'une légende. 1929-1960
150 / 250 €

AUTOMOBILIA



N° 100

Bibendum «Scrutant l'horizon»
1 500 / 1 800 €



N° 107

Saint Christophe
1 000 / 1 500 €



N° 104

Londine ou Sirène
1 000 / 1 500 €



N° 105

Frères René & Jean SERTORIO
«Sphinx»
300 / 450 €



N° 111

L. RICHARD
«Le Lièvre et la tortue»
400 / 600 €



N° 116

L. COUDRAY
«Les quatre petits rats Renault»
2 000 / 2 500 €



N° 117

EICHHORN G.
«Pégase»
300 / 500 €



N° 120

FANIN E
«Libellule»
200 / 300 €



N° 121

Frères René & Jean SERTORIO
«Pharaon»
400 / 600 €



N° 123

BOURCART
«Lionne»
400 / 600 €



N° 127
Ernest MONTAUT (1879- 1909)
« En Reconnaissance,
Le dirigeable et l'Auto-
Mitrailleuse Bayard-Clément »
350 / 500 €



N° 132
Horloge Maserati
200 / 300 €



N° 140
Nécessaire de bureau -FERRARI
250 / 400 €



N° 154
GEORGES HAMEL (1900-1972)
«Portrait de Giosuè Giuppone- Peugeot»
500 / 800 €

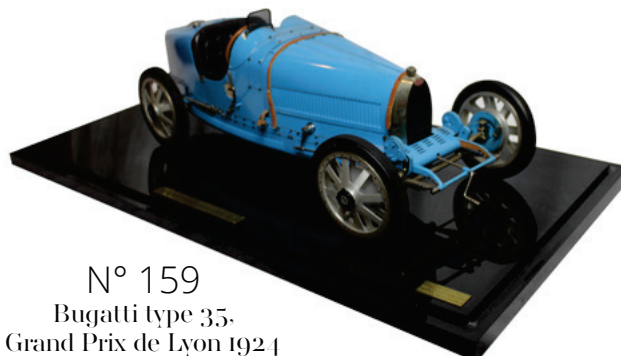


N° 141
Feux de circulation
Tricolore
1 500 / 2 500 €

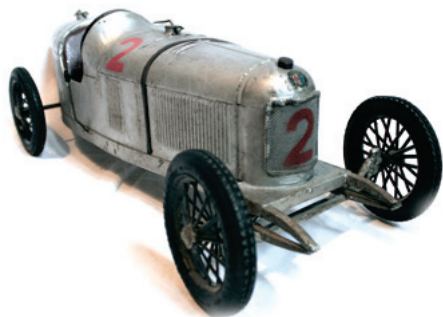
AUTOMOBILIA



N° 156
François CHEVALIER (Né à
Lyon en 1942) «Bugatti type 59»
2 000 / 3 000 €



N° 159
Bugatti type 35.
Grand Prix de Lyon 1924
3 000 / 5 000 €



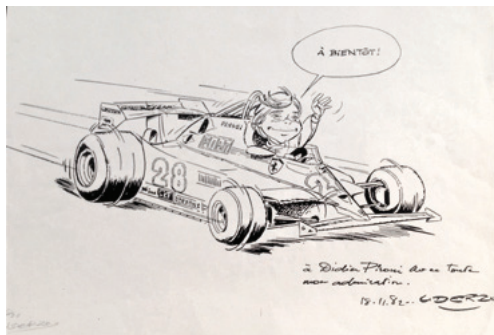
N° 160
ALFA-ROMEO P2.
fabrication C.L.J
2 000 / 3 500 €



N° 167
Albert Uderzo (Né en 1927)
«Ferrarus»
1 000 / 1 500 €



N° 168
Albert Uderzo (Né en 1927)
«Negociations»
1 000 / 1 500 €



N° 169

Albert Uderzo (Né en 1927) «Didier Pironi»
1 000 / 1 500 €



N° 177

GEORGES HAMEL (1900-1972)
«Duel Auto contre Avion»
600 / 900 €



N° 184

Jean Marie Michel LIEBEAUX (dit Mich 1881-1923) «Pneu Hutchinson»
200 / 300 €



N° 185

Pneu Hutchinson-
Automobiles pour enfants
500 / 800 €



N° 178

Pompe à essence
Good Gulf-Musgo
2 500 / 3 500 €



COLLECTION TERZULLI

DU N° 201 À 232

« Mon père ce héros...

Il est bien difficile aujourd'hui de partager avec vous la passion qui animait mon père pour ses voitures de collection, car elles étaient partie intégrante de notre vie au quotidien. Il n'était pas un week-end sans que papa nous amène au garage pour nous montrer la nouvelle venue ou bien l'avancement de son nouveau projet. Car ce qu'il aimait tout autant que ses autos c'était non pas de les « bichonner » mais plutôt de les contempler et de les transformer, c'est ainsi qu'il occupait ses soirées, ses nuits et ses week-ends, il avait toujours mille projets à la fois. Moi qui ne m'intéressait pas spécialement à son univers, il m'a néanmoins transmis un sens esthétique et du design qui était chez lui indéniable et qu'il utilisait tant à titre professionnel comme architecte qu'au service de sa passion.

Pour son épouse et ses compagnes cela devait être plus difficile car chez lui cette passion était tellement dévorante...tout tournait autour de son univers, la décoration de sa maison, ses innombrables livres et jouets anciens traitant de son sujet favori, sa sphère amicale et même nos itinéraires.

Nous savions quand nous partions mais jamais si nous arriverions à destination ni quand ? D'autant plus que souvent c'était au volant

d'un de ses trésors. Je me souviens que nous sommes allés jusqu'en Sicile en cabriolet Mercedes sans aucun problème mécanique, et qu'à chaque fois que nous allions voir mes grands-parents à Rome c'était avec l'un de ses bolides Italiens si bien que nous nous faisons arrêter systématiquement par les carabinieri qui voulaient simplement admirer ses belles mécaniques!

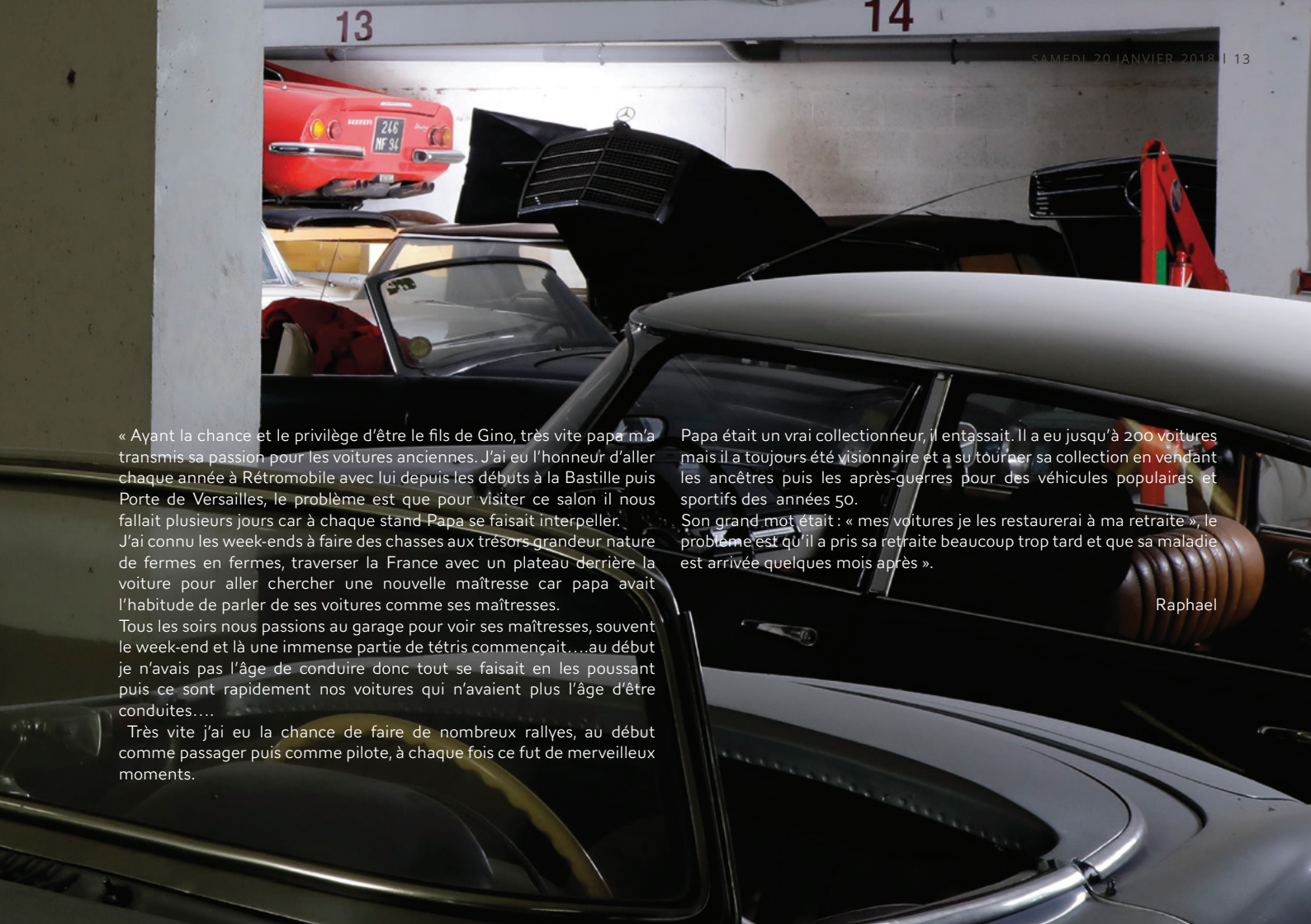
Et sur notre route, tellement de merveilles à aller chercher de fermes en fermes...

Personnellement cela m'exaspérait mais c'était un tel personnage si attachant et drôle que nous lui pardonnions tous ses caprices.

Parfois nous passions plus de temps à traverser la France qu'en vacances. Avec l'accord de notre maman il avait même utilisé l'argent de leur voyage de noces pour acheter sa première voiture ancienne.

C'était un passionné de la première heure et je ne peux parler de lui sans l'associer à son univers. Malheureusement, la maladie l'empêche de poursuivre ses rêves, notamment remonter ses 2 châssis mais nous espérons qu'elles retrouveront tout leur éclat auprès de leurs nouveaux propriétaires ».

Axelle



« Ayant la chance et le privilège d'être le fils de Gino, très vite papa m'a transmis sa passion pour les voitures anciennes. J'ai eu l'honneur d'aller chaque année à Rétromobile avec lui depuis les débuts à la Bastille puis Porte de Versailles, le problème est que pour visiter ce salon il nous fallait plusieurs jours car à chaque stand Papa se faisait interpellé. J'ai connu les week-ends à faire des chasses aux trésors grandeurs nature de fermes en fermes, traverser la France avec un plateau derrière la voiture pour aller chercher une nouvelle maîtresse car papa avait l'habitude de parler de ses voitures comme ses maîtresses. Tous les soirs nous passions au garage pour voir ses maîtresses, souvent le week-end et là une immense partie de tétis commençait....au début je n'avais pas l'âge de conduire donc tout se faisait en les poussant puis ce sont rapidement nos voitures qui n'avaient plus l'âge d'être conduites....

Très vite j'ai eu la chance de faire de nombreux rallyes, au début comme passager puis comme pilote, à chaque fois ce fut de merveilleux moments.

Papa était un vrai collectionneur, il entassait. Il a eu jusqu'à 200 voitures mais il a toujours été visionnaire et a su tourner sa collection en vendant les ancêtres puis les après-guerres pour des véhicules populaires et sportifs des années 50.

Son grand mot était : « mes voitures je les restaurerai à ma retraite », le problème est qu'il a pris sa retraite beaucoup trop tard et que sa maladie est arrivée quelques mois après ».

Raphael





N° 201
c1935

FIAT 6CV CABRIOLET

*Châssis n° 3938
Sans moteur - Carrosserie Kelsch
Moteur d'origine 4 cylindres de 995 cm³*

1 500 / 1 800 €

Le projet de la Fiat 6CV est l'initiative de plusieurs ingénieurs de renoms qui avaient pour objectif de développer une voiture séduisante mais avec des couts raisonnables. Le modèle fut présenté à la foire de Milan en avril 1932. La Fiat 6CV est équipée d'un moteur de 995 cm³ développant 20 ch et de freins à tambours sur les 4 roues. De nombreuses versions ont été développées: berline, spider, torpédo... Beaucoup de carrossiers habillèrent les châssis nus produits par l'usine à leur intention. On peut citer Garavini, Savio, Balbo, Bertone, Casaro, Ghia...

Notre 6CV cabriolet a été carrossée par Kelsch. Il s'agit d'une base de restauration auquel il manque le moteur et la calandre.



N° 202

CARROSSERIE
AUTOMOBILE
ARTISANALE EN
ALUMINIUM

Dimensions :
Long 4.30 M - Larg 1.45 M

300 / 400 €



N° 203

1950

CARROSSERIE
SIMCA 8 SPORT
CABRIOLET

Chassis n°872136
Carrosserie : sablée et en apprêt
+ 4 roues à rayons
Sans train avant, ni portières
Carte grise française

5 000 / 7 000 €



Photos d'un modèle restauré



N° 204

c1940

LANCIA ARDEA

1^o série

Fabrication : décembre 1939 à octobre 1941

Modèle : 250 - Berline 4 portes

Moteur type 100 - 4 cylindres en V 1000 cm³

2 500 / 2 800 €



Production : 2992 exemplaires

La Lancia Ardea est la première automobile de petite cylindrée produite par le constructeur italien Lancia de Turin de 1939 à 1953.

La Lancia Ardea (type 250) est une petite voiture aux prestations brillantes, dont la carrosserie à quatre portes reprend les lignes de son aînée Aprilia. L'Ardea berline a été présentée en avant première à Benito Mussolini, chef du Gouvernement italien, en novembre 1939, mais la production en série ne débutera qu'un mois plus tard, le 14 décembre 1939 le premier exemplaire sortira de l'usine. Les premiers exemplaires seront livrés en janvier 1940. La production de l'Ardea berline prendra fin en 1952 pour céder sa place à la nouvelle Appia. Il s'agit d'un modèle rare et d'un projet intéressant à restaurer.



Photo d'un modèle restauré

N° 205 c1950 SIMCA 8 SPORT

*CABRIOLET
Châssis n° 902072
Moteur n° 239885
A immatriculer en collection*

15 000 / 18 000 €

En 1948, Simca présenta la Simca 8 Sport créée par **Pininfarina** et produite pour Simca chez **Facel Métallon**. Plus puissante, avec ses 50 ch elle autorisait une vitesse de 135 km/h. La Simca 8 Sport fut arrêtée en 1952. Elle était à cette époque considérée comme la plus jolie voiture française ! D'après son numéro de châssis, la voiture serait de fin 1950, millésime 1951.

Théodore Pigozzi, PDG de Simca, souhaitait

offrir à sa clientèle une version à tendance sportive de la Simca 8. Lors d'une visite chez Fiat à Turin, il fut séduit par une proposition de Pinin Farina sur un châssis de Fiat 1100 S. Il commanda un second exemplaire au carrossier italien, et le fit exposer au salon de Paris 1948 sous les couleurs de Simca. Le public du salon de Paris 1948 au Grand Palais fut charmé par l'élégance de cette carrosserie. Cet engouement incita Pigozzi à lancer la fabrication de la voiture le plus rapidement possible. Pigozzi destinait la Simca Sport aux plus jolies femmes de Paris, qui ne voulaient ou ne pouvaient pas s'offrir une Talbot ou une Delahaye, mais qui étaient sensibles à l'élégance d'un produit de haute couture. Le PDG de Simca achetait à Pinin Farina les droits sur cette voiture, et confiait à Facel la production de la carrosserie. Un second prototype était présenté au salon de Paris 1949. Il était maintenant équipé de la mécanique de la Simca 8.





N° 206

1950

RENAULT 4 CV DÉCOUVRABLE

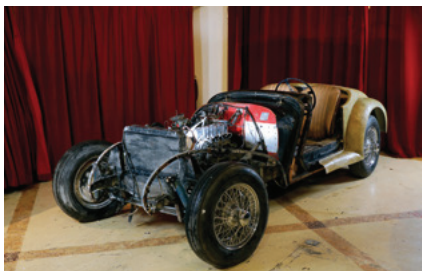
*TYPE R1062 - Châssis n°15S3052 - Carrosserie n°207481
n°de fabrication 84064 - Roues fils chromées - A immatriculer en collection
Carrosserie découvrable - Sellerie en cuir rouge - Sièges d'origine - Radio d'époque*

12 000 / 18 000 €

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, dégagant 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.

La 4 CV présentée est de teinte blanche en harmonie avec la sellerie en cuir rouge. La carrosserie est en bel état de présentation de même que la capote noire. Notre exemplaire dispose d'élégantes roues fils chromés. Le dernier contrôle technique validé date de 2006 mais le véhicule a été assuré jusqu'en 2011. Il s'agit d'un véhicule vendu en l'état et à remettre en route qu'utilisait régulièrement «Gino».



La voiture lors de l'achat de Louis Terzulli

N° 207

1950

ALLARD

*Type 91 KLH - K2/Projet J2 X
Châssis n°774 - moteur n° DUUJ26876
à immatriculer en collection*

25 000 / 35 000 €

Allard a été fondée en 1936 par Sydney Allard. Cet industriel passionné de voitures qui dessine, construit et pilote ses propres créations est l'un des premiers constructeurs à associer la puissance des américaines à la carrosserie des européennes.

Le modèle présenté est un K2 modifié avec un moule de caisse polyester dans le style J2 X sans les ailes « motos », dans le style également de Georges Barris, ou style carrosserie de la #1733.

La J2 X fut produite à très peu d'exemplaires (seulement 83) entre 1951 et 1954, elle connut un grand succès aux États-Unis. Steve McQueen et Carol Shelby l'ont piloté.

La J2X se classa troisième au Mans en 1950 et remporta le rallye Monte-Carlo en 1952.

Il s'agit d'un modèle rare et d'un projet intéressant à terminer.



N° 208

1948

BUICK EIGHT 58 S

*Super 8 - Châssis n°14842917
(2ème generation) Carrosserie n° G4075
Coupé par Fisher "Sedanet Coupe"
Moteur Fireball 18 de 248 ci soit 4.1 L
Boite de vitesses manuelle à 3 rapports
Carte grise de collection*

20 000 / 30 000 €



Le modèle coupé Super Eight adopte dès 1942, le fameux style « fastback ». Il adopte également la même année une nouvelle calandre. En 1946, l'équipement standard comprend un starter automatique, horloge, récepteur de cendres, les clignotants et les tableaux de bord woodgrained. En 1947, la calandre est encore modifiée avec une barre supérieure séparée et un nouvel emblème. Les instruments de bord sont ronds et désormais en 2 tons, ainsi que le tableau de bord.

A partir de 1946, la voiture faisait partie des besoins de l'américain moyen après quatre ans de privation. Buick avait une longueur d'avance avec son novateur modèle de 1942 qu'il avait eu à peine le temps de commercialiser à l'époque. Le rêve des "boys" au retour était la maison en banlieue et la Buick pour sa taille, sa ligne sportive et ses performances. Il prend 7,2% des ventes et se situe à la cinquième place.

Anecdote : En 1948 une Buick a parcouru le raid automobile Pekin-Paris.





N° 209

1959

CHEVROLET IMPALA

Châssis n°F59T234115 - Moteur n°T521D

Carrosserie : Coupé « Ailes de mouette »

Sellerie d'origine - Française d'origine

Carte grise française

15 000 / 20 000 €

L'Impala était à l'origine un prototype émanant de la Corvette pendant le début des années 1950 jusqu'à la moitié de la décennie. Ed Cole, l'ingénieur en chef de Chevrolet vers la fin des années 1950, a défini l'Impala comme étant un véhicule prestigieux accessible au citoyen américain moyen. L'Impala a été introduite en 1958 comme une option sportive et plus richement construite des Bel Air coupés et décapotables. Le modèle était unique du fait qu'il avait six lumières arrière, un style classique qui est vite devenu sa marque de commerce. Le nom vient de l'antilope africaine impala. L'Impala est devenue un véritable modèle en 1959 en versions deux et quatre portes et est devenue le véhicule le plus vendu de la marque Chevrolet. De 1958 à 1996, les ventes d'Impala ont dépassé les treize millions d'unités, plus que tout autre gros véhicule dans l'histoire de l'automobile.

Notre Impala est un modèle de 1959 motorisé par le Chevy small block. La carrosserie de teinte grise et sa sellerie d'origine sont dans un bon état général. Les chromes ne sont pas piqués. A noter qu'un enjoliveur de roue est manquant. Notre Impala est vendue en l'état et est à remettre en route.





N° 210

1969

MORRIS MINOR 1000

Cabriolet

Châssis n°661585 - Carte grise française

1 500 / 1 800 €

La Minor fut au Royaume-Uni ce que la 4 CV fut à la France, la Coccinelle à l'Allemagne ou la Fiat 500 Topolino à l'Italie: la voiture qui fit découvrir l'automobile de masse à tout un peuple au lendemain de la seconde guerre mondiale. Premier véhicule anglais fabriqué à plus de un million d'unités.

Lors de son apparition au salon d'Earls Court, à Londres, en octobre 1948, la Morris Minor se présente sans ambages comme « la meilleure petite voiture du monde ». A l'image de beaucoup de modèles européens d'après-guerre, elle s'inspire du style des américaines de la fin des années 30. On peut dater notre modèle d'une période après 1952 puisqu'il y a 4 places et même après 1956 puisqu'elle possède un pare-brise en une seule partie. Le modèle est à restaurer, l'aile avant gauche est démontée.





Photo d'un modèle restauré

N° 211

1968

FIAT 500 GAMINE VIGNALE

Châssis n° 1737322

Carte grise française

3 000 / 5 000 €

La Fiat 500 Gamine a pour origine une idée commune entre Mr Geminiani (l'ancien coureur cycliste), concessionnaire Fiat à Monaco et patron de la Général Automobile Monégasque, d'où le nom de GAMine et de son ami concessionnaire Fiat de Perpignan. C'est d'ailleurs ce dernier qui présenta la Gamine au Salon Auto de Paris.

L'idée d'un petit cabriolet sur base de 500 aurait donc été soumise à Vignale qui proposa alors ce petit spider. Les coûts variaient selon la quantité produite et le nombre de 400 véhicules aurait été retenu, en 2 séries (2 x 200). Produites sur 3 ans.

Ce petit cabriolet fut donc produit entre 1967 à 1970. Elle fut destinée à la jeunesse petite-bourgeoise italienne. Une seule motorisation était disponible : un 500 cm³ de 18 ch DIN à 4 000 tr/min. Elle emprunte à la 500, son châssis, son moteur, son compteur et quelques agréments de confort. Elle mesure 3,02 mètres de long pour 1,3 mètre de large et 1,19 de hauteur. La boîte de vitesses comporte quatre rapports non synchronisés.

Particularité de la Gamine, elle est éligible au Monte Carlo Historique, une auto y ayant participé pour l'édition 1969.



N° 212

c1955

MG TF

Le moteur a été entièrement restauré : pistons neufs, bloc détartré, culasse rectifiée,...)

Boîte de vitesses Ok - Embrayage neuf

Roues fils chromées

A immatriculer en collection

25 000 / 35 000 €

Le nom MG vient de Morris Garages (les garages Morris), un concessionnaire de véhicules Morris à Oxford qui a commencé à produire des versions modifiées dessinées par Cecil Kimber qui avait rejoint la société en 1921 au poste de Directeur des Ventes et qui fut promu Directeur Général en 1922. Après la guerre, MG eut un très important succès commercial outre atlantique avec la TC mais il fallait de la modernité pour continuer.

La MG TD est donc présentée en 1949 pour succéder à la TC qui avait tout de la voiture d'avant-guerre y compris son essieu rigide. Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD est plus confortable et tient mieux la route, c'est la première MG avec conduite à gauche.

La TF lui succède en 1954 avec une nouvelle carrosserie plus moderne et plus basse.

La conduite y gagne beaucoup en nervosité et souplesse de conduite. Typiquement britannique, la TF est la dernière des MG à ne pas avoir succombé à la ligne « ponton ».

La MG TF que nous présentons affiche 38602 km au compteur à 5 chiffres. La carrosserie est noire alors que l'habitacle est en cuir rouge. La capote noire est en bon état. La MG dispose de ses sidescreen et d'un porte bagage situé à l'arrière en surplomb de la roue de secours. La peinture présente quelques défauts, notamment sur les ailes côté droit. Le vendeur nous indique que le moteur a été entièrement restauré et comprend des pistons neufs, le bloc a été détartré et la culasse rectifié. L'embrayage est également neuf. Le moteur n'est pas bloqué mais la voitures est à remettre en route.





Photo d'un modèle similaire

N° 213

1957

LANCIA FLAMINIA

Châssis n° 81310-6463 - Carrosserie : Berline
 Sellerie : origine - À peine 4 000 exemplaires
 A immatriculer en collection

7 000 / 10 000 €

La Lancia Flaminia est une berline haut de gamme destinée à remplacer la fastueuse Lancia Aurelia et devenir la voiture d'apparat de la République Italienne des années 1960. La Flaminia restera le symbole de l'automobile italienne de luxe et de représentation de la production Lancia d'après-guerre.

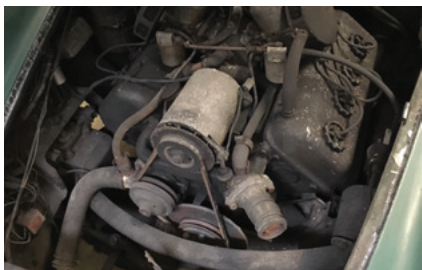
La carrosserie de cette voiture est un chef-d'œuvre de pureté, qui inspirera toute une génération de berlines européennes. Baptisée Flaminia, les Lancia portant depuis l'Aprilia les

noms des grandes familles de la Rome antique, elle fut présentée au Salon de Genève 1957. Ses lignes ne sont jamais lourdes, les surfaces vitrées sont importantes, de fins montants chromés et un pli de tôle sur les côtés allègent le profil. L'avant est traité de façon assez classique avec une large calandre au milieu de laquelle trône le petit écu Lancia. Mais c'est de 3/4 arrière que la voiture apparaît la plus réussie : les montants arrière, soulignés de chromes, viennent se fondre dans de discrets ailerons, terminés par des feux verticaux qui se raccordent eux-mêmes sans discontinuité aux pare-chocs. Ce bloc moteur de 2458 cc était nouveau : le V 6 en fonte d'aluminium développait 102 ch à 5000 t/mn et permettait à la Flaminia d'atteindre 165 km/h dans des conditions de confort et de tenue de route remarquables. La voiture offrait six vraies places. Les options étaient peu nombreuses : sièges avant séparés, sellerie en cuir, levier de vitesses Nardi au plancher. Ce fut la dernière voiture à porter l'empreinte de la famille Lancia. Compliquée et coûteuse à construire, elle était vendue à un prix prohibitif, surtout à l'étranger. La production s'arrêta en 1967, mais les derniers exemplaires ne furent vendus qu'en 1970. Aujourd'hui son dessin en fait une classique parmi les classiques, recherchée par les amateurs de Lancia qui se repassent le secret entre initiés. Malheureusement, beaucoup ont été détruites ou ont servi de banques de pièces pour les versions coupé ou cabriolet.



D'après son numéro de châssis, notre exemplaire serait de 1957 et donc l'une des toutes premières construites. La teinte vert gris est particulièrement élégante. La carrosserie ne semble présenter aucun défaut notable. L'intérieur apparaît comme complet avec une belle sellerie d'origine non percée. Notre Flaminia est à remettre en route.





N° 214 DAIMLER SP 250 CAB

*Châssis n°101565
Moteur V8 de 2,5 Ln°97543 - Manque sièges AV
Conduite à gauche - Carrosserie Lightweight n°2466
Boîte de vitesse manuelle - Française d'origine
Roues Fils - à immatriculer en collection*

10 000 / 15 000 €

Voici un véhicule méconnu en France. Seulement 2770 exemplaires ont été fabriqués en 4 ans, ce qui est bien peu. La Daimler SP 250 était le roadster anglais le plus performant à sa sortie en 1959 (125miles/h près de 200km/h!). Ses atouts : un couple fantastique, 4 freins à disques (une première!), un confort notable pour ce type de véhicule, bref que du plaisir ! Le nouveau patron de BSA, Jack Sangster, décide de lancer un nouveau produit, un cabriolet sportif doté d'un V8 de 2,5 litres

conçu sous la houlette d'Edward Turner. Le projet, dénommé Dart, va être développé en 1957 et 1958, autour d'un châssis très inspiré de la TR3 d'une carrosserie en métal ou fibre de verre en option, dessinée par Percy McNally (qui vient de chez Carbodies) et Jack Wichers: c'est à ces deux hommes que l'on doit cette drôle de ligne ! Initialement appelée Dart, la nouvelle Daimler présentée en 1959 doit changer de nom : Dodge avait déjà acheté l'appellation ! La première série (Spec A) fait sensation, mais doit faire face à de graves problèmes de rigidité. La première porte le nom SP 250. Seuls 2 654 exemplaires auront été produits en 5 ans, bien loin des prévisions. On estime qu'il n'en reste que 1800 environ. Notre exemplaire vert intérieur noir est doté de roues fils. Il s'agit d'une conduite à gauche à boîte de vitesses manuelle. Son intérieur est incomplet : les sièges avant sont manquants. Voici une base de restauration pour un modèle qui voit sa côte grimper régulièrement.





N° 215

1961

JAGUAR MKII 3,8L

*Caisse saine en appret
Manque portes et moteur
Roues Fils - A immatriculer en collection*

1 500 / 1 800 €

Produite de 1959 à 1968 la Jaguar MKII existait en trois cylindrées : 2.4, 3.4 et 3.8 litres. La version 3.8 litres allie au luxe et au raffinement britannique un caractère sportif assumé. La berline de Coventry sera engagée dans de nombreux rallyes prestigieux en remportant régulièrement des victoires remarquées. Souvent qualifiée de « berline la plus rapide du monde », la MKII mettait le sport et la vitesse à la portée des pères de famille. Il s'agit d'une caisse saine en appret. Les portes et le moteur sont manquants.



N° 216

1964

JAGUAR MKII 3,8L

*Moteur 3,8 L - Châssis n° 223731 DN
Boîte de vitesses mécanique
Française d'origine - Caisse perforée
Complète - Roues pleines - Overdrive*

5 000 / 8 000 €

Commercialisée de 1959 à 1967, la Jaguar MK2 s'est illustrée dans de nombreuses courses en catégorie tourisme. Le modèle existait en trois cylindrées : 2.4 3.4 et 3.8 litres. La Mark 2 disposait d'équipements innovants comme la carrosserie monocoque et les freins à disques aux quatre roues. L'habitacle fait honneur à la réputation de la marque avec cuir et bois omniprésents.

Notre exemplaire est motorisé par le fameux moteur de 3.8 litres de 220 ch permettant à la berline de Coventry de dépasser les 200 km/h en vitesse de pointe. Il s'agit d'une version à boîte mécanique et overdrive. Cette base de restauration est complète.





N° 217

1968

AUSTIN MINI COUNTRYMAN

*Châssis n°1153350 - Moteur 1 000 cm³
Alimentation par un carburateur SU
Freins à tambours - Carte grise française*

2 500 / 3 000 €

La Countryman est l'une des versions les plus sympathiques et recherchées de l'Austin Mini. Lancée en 1961, elle se destine aux gentlemen-farmers et aux urbains désireux de se différencier. Les montants sont ornés de bois vernis du plus bel effet. Contrairement à la Mini Morris traveler les éléments en bois de la mini Countryman sont purement décoratifs et sont en réalité un clin d'œil aux woodies américains. Afin d'offrir un plus grand espace de chargement, l'empattement a été rallongé de 10 cm alors que la banquette arrière est désormais rabattable. Cette version fut un franc succès : plus de 200 000 exemplaires ont été produits jusqu'en 1969.

Notre exemplaire dispose d'un moteur de 1000 cm³ alimenté par un carburateur SU. La Countryman présentée est une base de restauration vendue en l'état.





N° 218

1968

MG B ROADSTER

*Châssis n° GHN4U/141651 G
Moteur 1800 non bloqué
Capote neuve - Attestation FFVE
A immatriculer en collection*

12 000 / 18 000 €

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 quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm³. Le modèle présenté nécessite une remise en route mais 'Gino' l'utilisait régulièrement.





N° 219

DAIMLER V8 RHD

*Chassis n°P1K3714BW
Moteur à 8 cylindres en V - Cylindrée : 2,5 L - Conduite à droite
à immatriculer en collection*

1 500 / 1 800 €

C'est en novembre 1962, soit deux ans après le rachat de Daimler, que Jaguar place l'excellent V8 de la SP 250 dans la Mk 2. Ce V8 à soupapes en tête, alimenté par deux carburateurs SU, développe une puissance de 140 ch, qui offre à la Daimler 2,5 litres des performances supérieures à celles de la Mk 2 de 2,4 litres. Elle reçoit une sellerie et une finition qui lui sont propres, tandis qu'extérieurement, elle se reconnaît surtout à sa calandre spécifique. De forme identique à celle de la Mk 2, elle présente un contour plus épais dont la partie supérieure est guillochée, thème décoratif traditionnel à la marque. Les enjoliveurs de roue et l'éclairage de la plaque arrière d'immatriculation achèvent de la distinguer. Dernière survivante de la lignée Mk 1/Mk 2 - elle ne sera retirée qu'en octobre 1969 -, elle est aussi la seule Jaguar à avoir jamais reçu un moteur Daimler. Notre exemplaire à conduite à droite comporte une carrosserie de teinte blanche et un intérieur à la sellerie marron. La Daimler présentée dispose de son autoradio d'époque et d'un emplacement pour le toit ouvrant. Il s'agit d'une base intéressante de restauration.





N° 220

ALFA ROMEO GT 2000

*Châssis n° 2445479 - Française d'origine
Climatisation - Toit ouvrant*

8 000 / 12 000 €

En 1971, la GT 1750 Veloce qui avait bénéficié de quelques retouches mineures en 1969, cède sa place à la nouvelle GT 2000 Veloce. Comme ce fut le cas lors du passage de la version 1600 à la version 1750, la nouvelle version 2000 bénéficie du moteur Alfa Romeo à 2 arbres à cames en tête de 1 962 cm3 développant 130 ch, et bénéficie de nombreuses améliorations esthétiques pour rester au goût de la clientèle: nouvelle calandre chromée, feux arrière de dimensions plus importantes, dragon de

visconti vert sur les montants arrière et un traitement complètement revu de l'habitacle plus cossu. L'air conditionné fait son apparition ainsi que le différentiel autobloquant.

Notre GT 2000 grise intérieur bordeaux est une intéressante base de restauration. Elle dispose de plusieurs accessoires d'origine: autoradio, toit ouvrant et climatisation notamment. Le compteur à 5 chiffres affiche 13 120 km.





N° 221

DELAHAYE 148 CABRIOLET

*Moteur d'origine
Carrosserie polyester inspirée Delahaye 135 Roadster
Fioni & Falaschi
A immatriculer en collection*

15 000 / 20 000 €

Emile Delahaye est un pionnier de l'automobile qui produira des véhicules dès 1895. Rapidement, le constructeur français se fait un nom sur les circuits européens. Après la mort du fondateur, Charles Weiffenbach prend la direction de l'entreprise secondé par l'ingénieur Jean François. Dans les années 1930 Delahaye oriente sa production automobile vers les grandes routières et les véhicules sportifs carrossés par les plus grands spécialistes. La légende voudrait qu'Ettore Bugatti conseilla les dirigeants de la marque : « Vos voitures sont excellentes mais trop lourdes et lentes, donnez-leur de la puissance. » En 1935 la Delahaye 135 devient le symbole de la sportive luxueuse. Fioni & Falaschi réalisera une carrosserie sur châssis de 135 parmi les plus emblématiques de l'histoire. La 148 est une version « Tourisme » de la 135. C'était une automobile de luxe équipée d'un puissant six cylindres en ligne de 3 557 cm³ développant 100 ch. Les clients pouvaient choisir de s'offrir un châssis Delahaye pour le faire habiller par des carrossiers comme Chapron, Letourneur & Marchand, Saoutchik...

Le châssis que nous présentons est celui d'une Delahaye 148 Cabriolet. Le moteur est très vraisemblablement celui d'origine. Le tableau de bord est présent. La carrosserie en polyester évoque la Delahaye 135 carrossée par Fioni & Falaschi. Le futur acquéreur pourra cependant, comme à l'époque, faire carrosser son châssis Delahaye par les plus grands artisans.



N° 222

1968

CITROËN DS 21

Série M - Châssis n° 4489689
Sellerie en cuir havane - Compteurs Jaeger
Boite de vitesse manuelle
Carte grise française

15 000 / 18 000 €

L'idée de la création d'un véhicule destiné à remplacer la Traction 15/six date de 1938. On sait ce qu'il advint en 1940, ainsi ce projet ne fut repris que vers 1946. Il se nommait VGD pour Voiture de Grande Diffusion. Les idées fusent alors. Trois hommes vont faire de ce rêve éveillé la plus folle des aventures. Lefebvre, Magès et Bertoni. Deux ingénieurs et un designer. Telle qu'elle apparaît au salon

de Paris en octobre 1955, la DS fait l'effet d'une bombe. Elle est révolutionnaire. Le matin du 5 octobre : ruée sur le stand, des commandes qui affluent : 749 en 45 minutes, 12.000 en fin de journée et 80 000 voitures vendues à la fin du salon ! Une folie qui permettait à Citroën de remplir ses carnets pour 2 ans ! A l'époque, malgré le versement d'arrhes, il fallait se montrer patient...et contrairement à la légende, les premières DS 19 sortaient de chaîne à haute cadence. D'année en année, de liquide hydraulique rouge en liquide hydraulique vert, la DS poursuivra sa carrière. Elle se fit des inconditionnels et des farouches critiques. Mais parmi le plus célèbre de ces partisans, le Général De Gaulle qui, on se le rappelle, se fit « sauver la vie » par sa DS lors de l'attentat du petit Clamart.

Notre modèle est une DS21 Série M à boîte de vitesse manuelle. La teinte bleue de sa carrosserie s'harmonise avec un intérieur en cuir havane. Notre exemplaire dispose du très recherché tableau de bord à compteurs Jaeger. La DS sera à remettre en route mais le dernier contrôle technique validé datant de 2013, les travaux à effectuer ne devraient pas être trop conséquents.



N° 223

c1971

MERCEDES BENZ 250 CE

Chassis n°4.022.12-012110

A immatriculer en collection

2 000 / 3 000 €

La Mercedes W114 est une voiture produite de 1968 à 1977, et comme à l'habitude chez Mercedes, une déclinaison coupé de ce modèle sort en 1969, et restera, avec la SL Type R107, l'un des coupés emblématiques des '70's. Côté moteur, la W114 embarque un six cylindres en ligne, qui, comme son nom l'indique (250CE), faisait 2,5 litres de cylindrée. Il s'agit d'un moteur à double arbres à cames en tête et injection, qui développe 165Cv, faisant de ce coupé une véritable routière capable d'atteindre les 200km/h.



N° 224

MERCEDES BENZ 450 SEL 6,9L

*Châssis n°12000225
Noire - Toit ouvrant
Sièges cuir - 93640 km compteur
A immatriculer en collection*

6 500 / 7 000 €

Née officiellement en mai 1975, la 450 SEL 6.9 reprenait le flambeau de la 300 SEL 6.3, avec le même moteur M100 redimensionné. Appelée régulièrement «SIX LITRES NEUF», c'est la plus grosse cylindrée chez Mercedes et en Europe de l'après-guerre jusqu'à aujourd'hui. Avec 350kg, c'est aussi sans doute le bloc automobile le plus lourd conçu après-guerre, y compris outre-Atlantique. La Mercedes 6.9 cumulait en mai 1975 de nombreuses nouveautés: moteur V8 M100.985 à carter sec, suspension hydropneumatique unique à ce modèle, système d'injection mécanique Bosch KA en continu, boîte automatique avec convertisseur de couple à 3 vitesses renforcée Elle représente le condensé de ce qui se faisait de meilleur et fiable à l'époque. C'est un modèle relativement rare avec en tout et pour tout 7380 exemplaires produits.

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





N° 225

c1975

CITROËN DS23

*Châssis n°01FG6687 - injection électronique
Intérieur cuir brun - A immatriculer en collection*

2 000 / 3 000 €

La Citroën DS a marqué une véritable révolution dans l'histoire de l'automobile. Produite durant presque 20 ans, la DS se démarque par son confort royal, son freinage efficace et une ligne futuriste. Avec le moteur à injection porté à 2,3 litres et 141 ch, la DS comble un de ses rares défauts : le manque de puissance de ses motorisations. La DS 23 injection en finition Pallas est la version ultime de la grande routière Citroën.

Notre exemplaire de teinte bleue clair arbore un intérieur en cuir brun. La planche de bord est conforme aux modèles post 1969. D'après le numéro de châssis, notre DS 23i serait un millésime de 1975. L'intérieur semble complet, la sellerie cuir est en bon état général. Le dernier contrôle technique validé date de 2000. Il s'agit d'une base de restauration. Nous constatons la présence de corrosion perforante.



N° 226

c1973

MERCEDES BENZ 350 SL

Châssis n°107.043-12-008653

Boîte de vitesses automatique

Capote et hard Top

Inscription sur malle de coffre : 450 SL

A immatriculer en collection

13 000 / 15 000 €

En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de son cabriolet sportif : le SL type R107. Fini le toit Pagode, mais le SL possède toujours son hard-top, véritable marque de fabrique des SL type R107 qui symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. L'intérieur offre une rigueur toute germanique et bien dans le ton de l'époque. Pas de bruits parasites, des assemblages précis, et une bonne tenue dans le temps qui semble inaltérable. Le grand volant se rappelle à votre bon souvenir, pour signifier que les Mercedes-Benz des années 70-80 se conduisaient en cruising. Le modèle est à remettre en route.

C'est ici le puissant moteur 350, accouplé à une boîte de vitesse automatique qui équipe le luxueux cabriolet. Le Hard Top et des sièges en cuir de notre SL s'harmonisent avec une carrosserie et des moquettes rouges. Les discrets pare chocs témoignent de l'origine européenne de notre exemplaire.



N° 227

1974

MERCEDES BENZ 450 SEL 6,9L

Châssi n°11603612004278

Intérieur velour beige

190 500 km compteur

Manque dossier de banquette arrière

A immatriculer en collection

5 000 / 8 000 €

La Mercedes Benz 450 SEL 6,9L reprend le moteur de la mythique Mercedes 600 réalisé à près de 7 Litres. Il développe la puissance de 286 km/h permettant à la lourde berline d'atteindre le 0/100km/h en moins de 8 secondes. L'ambition du constructeur allemand était claire : produire **la berline la plus luxueuse de son époque**. Outre son fabuleux moteur, la 450 SEL se distingue par son système de suspension hydropneumatique qui permet d'obtenir un confort digne de ses concurrentes les plus prestigieuses. Ce système, couplé à un correcteur d'assiette qui empêche tout cabrage à l'accélération et au freinage permet un comportement routier de tout premier ordre.

Notre modèle est de couleur bordeaux avec un intérieur en velours beige. Le compteur affiche 190 500 km. A noter qu'il manque le dossier de banquette arrière.



N° 228

1977

MERCEDES BENZ 280 SL

Chassis n° 10704210003590

CT validé en 2005

178 054 km - Boite de vitesses mécanique

Capote noire en alpaga

A immatriculer en collection

13 000 / 15 000 €

Destiné avant tout au marché nord-américain, la Mercedes Benz SL type R107 offre le luxe et le confort que l'exigeante clientèle américaine réclamait. La ligne tendue du cabriolet est valorisée par le Hard Top libérant de grandes surfaces vitrées. On reconnaît à l'avant l'inspiration de la pagode alors que la partie arrière est reprise des berlines W116 contemporaines.

Notre Mercedes Benz 280 SL est animé par le petit six cylindres en ligne de 2,8 litres et 185 chevaux. La carrosserie de teinte gris bleuté accompagne parfaitement la sellerie en cuir brun. La boîte de vitesse est mécanique. La capote de couleur noire est en bon état. Elle possède également un hard top.



N° 229

1981

JAGUAR XJ6

*Moteur 4.2 L - châssis n°SAJJAALP4CC329487
Sellerie : cuir beige - Boîte de vitesse : automatique
Carte grise française*

1 000 / 2 000 €

Sortie en mars 1979 la XJ « série 3 » ne reprend quasiment aucun élément de la série 2 malgré une ligne proche, si distinctive des autres grandes berlines. Le pavillon est plus fuyant et le pare-brise plus incliné alors que de nouveaux pare chocs plus massifs encadrent une calandre modifiée. Redessinée avec succès par Pininfarina la ligne se fait plus tendue et abaissée.

Notre exemplaire est motorisé par un moteur 6 cylindres en ligne et est équipé d'une boîte de vitesse automatique. La carrosserie de couleur aubergine présente bien dans l'ensemble. Les jantes en nid d'abeille sont en bel état de conservation. Les sièges sont en cuir beige. La banquette arrière et le siège passager sont en bon état général avec quelques traces d'usure. Le siège conducteur comporte quelques déchirures et sera à revoir. Un toit ouvrant a été installé postérieurement à la livraison du véhicule. Cette XJ a été livrée neuve à Bruxelles par le garage Leyland Motors le 20 / 08 / 1981. Le carnet de service et le carnet d'entretien tamponné jusqu'en 1983 sont dans le véhicule.

Notre exemplaire est une base de restauration, vendue en l'état.

N° 230

1990

JAGUAR XJ40*Châssis n°SAJJHALD4AK623038**Carrosserie : gris / vert - Sellerie : cuir gris clair**Boiseries - Boite automatique**A immatriculer en collection***1 000 / 2 000 €**

La XJ 40 est la dernière Jaguar dont Sir William Lyons a supervisé le développement. Elle fut fabriquée à Coventry entre 1986 et 1994. Les courbes de la XJ série III font ici place à des lignes plus angulaires, plus aucun panneau de carrosserie n'étant commun avec les séries antérieures. L'habitacle est luxueux, dans la plus pure tradition Jaguar. Le cuir côtoie les plaquages de bois précieux. Si les phares carrés de la XJ 40 déstabilisent les puristes de la marque, la grande fiabilité de la berline finira par convaincre les plus sceptiques.

La XJ 40 présentée est de teinte gris / vert avec un intérieur en cuir gris clair. La boîte de vitesse ZF J-gate est automatique à 4 rapports. Notre exemplaire est doté de la finition haut de gamme Sovereign. Air conditionnée, lave-phares, suspension d'auto nivellement (SLS) et ABS font partie de la dotation. Le dernier contrôle technique validé est de 2003, date probable à laquelle le véhicule a arrêté de rouler. A noter que la vitre avant côté passager est brisée. Notre exemplaire est vendu en l'état.





Exemple d'un modèle T26 GS Saoutchik (Coll. Peter Mulin)

N° 231

c1952

TALBOT LAGO GRAND SPORT

*Châssis T26 GS
Châssis court (SWB)
Moteur TALBOT LAGO T26 (170 CV)
BV n°B1:179 (T26GS)
Empattement du châssis : 2,65 m
Carrosserie bois « style Saoutchik »
A immatriculer en collection*

100 000 / 150 000 €

La Talbot Lago Record T26 doit son nom à sa puissance fiscale : le chiffre 26 signifiant 26 cv fiscaux. Son moteur de 4 482 cc3 développe 170 cv à 4200 t/mn permettant une vitesse maxi de 170 km/h.

Antony Lago, qui restait un passionné de compétition automobile extrapole de la Talbot Lago Record une version plus sportive et plus performante, la Lago Grand Sport T26 GS, apparue en 1947 avec une puissance de 190 cv à 4 200 t/mn.





La plupart des luxueuses Record sont fabriquées entièrement par la firme elle-même, châssis et carrosserie. Pourtant, certains châssis roulants seront livrés à des carrossiers de renom. Il s'agit de l'ultime évolution de cette race de puissantes et prestigieuses voitures de Grand Tourisme que Lago avait fait naître en 1934 avec la T150, c'est la plus puissante et la plus rapide.

Ce projet de châssis laisse à son futur acquéreur la liberté de choix de carrosserie, la plus emblématique étant Saoutchik.

La T26 GS verra quelques-uns de ses châssis « détournés » vers la compétition sous l'appellation de T26C. C'est un de ces modèles qui permettra à Talbot Lago de remporter la plus belle de ses victoires en course lors des 24 Heures du Mans de 1950.

Le modèle présenté est un châssis de type T26 GS. Il n'y a pas de cloison pare-feu sur

laquelle était fixée la plaque de châssis. Il n'y a pas de numéro frappé à froid sur le cadre du châssis.

Ce châssis est composé de 2 longerons en tôle emboutie et d'une suspension triangulée et lame transversale à l'avant et ressorts longitudinaux à lames à l'arrière. Le boîtier de direction est bien conforme au modèle T26. Les freins sont à tambours en aluminium et sont conformes au type Grand Sport.

Le moteur Talbot Lago porte le numéro 26257 et possède une culasse fonte contrairement au GS en aluminium. C'est un moteur 6 cylindres de 4 482 cc.

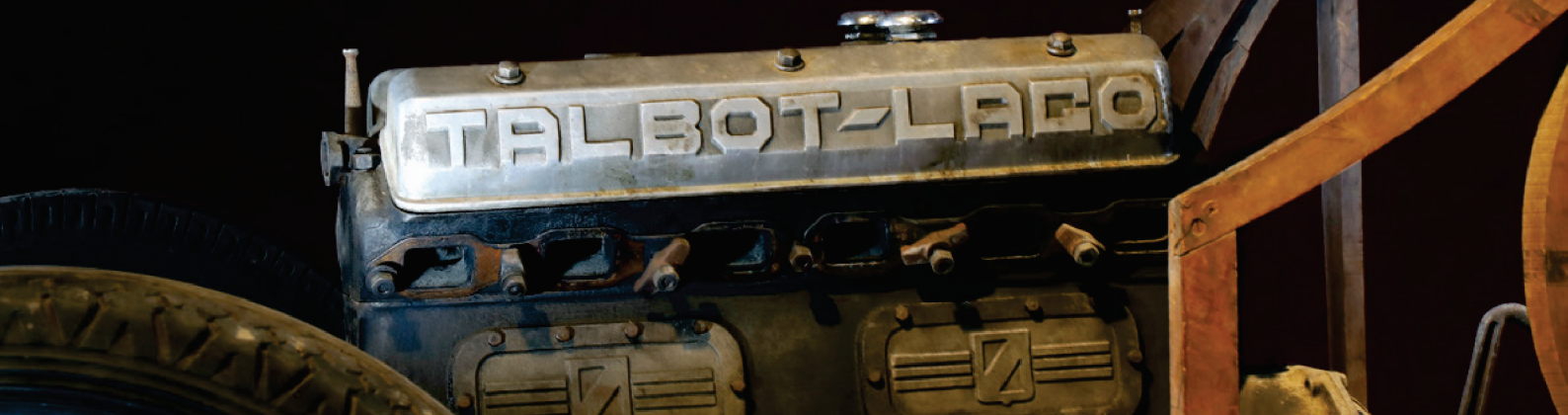
La boîte de vitesses est conforme au modèle Grand Sport et porte le numéro BI :179, il s'agit d'une boîte pré-sélective Wilson à 4 rapports et MA. Le moteur ne possède pas son carburateur. Le pont arrière est conforme au modèle T26 Grand Sport, les attaches d'amortisseurs également.

La direction est à droite par boîtier.

Sur ce châssis repose une ossature (non fixée) en bois de fabrication très ancienne (très probablement d'époque). Cette armature n'a subi aucune modification décelable et s'intègre au châssis. Il s'agit d'un type coach 2 places.

Ce châssis provient vraisemblablement du stock de pièces neuves de l'usine Talbot. Ce stock a été racheté à SIMCA, devenu propriétaire de la marque en 1958, par le coureur Georges Grignard de Puteaux, au début des années 1960.

Des informations sur ce châssis ont été indiquées dans le livre « Talbot Lago Grand Sport, the car from Paris » par Peter M Larsen et Ben Erickson, sous le numéro de châssis 110159. Ce numéro n'est pas frappé, « engine unknown » est en fait un type 2AG numéro 26257 et l'empattement est de 2,65 m. Il est également possible que ce châssis puisse être le 110.125 carrossé par Chapron.







N° 232

1998

LAND ROVER RANGE ROVER II

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

3 000 / 5 000 €

Apparu en 1995 le Range Rover série 38 est le digne héritier du 4x4 de luxe britannique. Succédant au modèle original né en 1970 cette génération de Range Rover n'était commercialisée qu'en version 5 portes. La présentation très cossue fait honneur à la réputation du modèle. La suspension pneumatique à 5 hauteurs de caisse était disponible en série. Grâce à son confort digne d'une limousine et son insonorisation de haut niveau, le Range Rover offre un agrément routier de haut vol.

La motorisation turbo-diesel de notre exemplaire provient de chez BMW. Il s'agit d'un 2,5 litres de 136 ch ici secondé par une boîte de vitesse automatique. Il est remarquable pour son onctuosité plus que par sa puissance pure. Pour le millésime 1998 Land Rover a solutionné la grande majorité des problèmes de fiabilité qui pouvaient affecter les millésimes antérieurs. Le modèle que nous présentons est une série limitée Holland & Holland comprenant un intérieur cuir beige et de multiples équipements de confort. Le dernier contrôle technique validé date de 2012. Le véhicule sera à remettre en route et offrira beaucoup de plaisir à son futur acquéreur.

COLLECTION D'UN AMATEUR

DU N° 233 À 237





N° 233

1950

CITROËN 2CV

TYPE A «FEDERSPIEL»

N° de châssis : 0001268

Sortie d'usine le 12 septembre 1950

39591 km au compteur - Servo-suspension FL

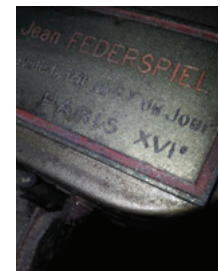
15 000 / 20 000 €

Dans un article paru en Mai 1955, le magazine Science et Vie titrait « **Un ingénieur français découvre la suspension automobile idéale** ». Nous présentons à la vente la 2CV ayant permis à l'ingénieur Jean Federspiel de mettre au point sa géniale invention. Jean Federspiel n'est pas un ingénieur automobile de formation mais un ingénieur électronique, spécialiste de la radiodiffusion et de la télévision. C'est lui qui eut la responsabilité de reconstruire l'émetteur TV de la Tour Eiffel en 1945. Il utilisera ses connaissances pointues en électronique et en propagation des ondes pour développer la première suspension active. L'invention du génial inventeur permet d'obtenir une garde au sol constante, une absence totale de cabrage et de roulis tout en optimisant le confort de suspension. Le servo-suspension FL fonctionne comme un filtre qui absorbe la propagation des ondes nuisibles au confort.

Pour développer en conditions réelles son

invention, en novembre 1951 Jean Federspiel fait l'acquisition d'une 2CV A sortie d'usine le 12 septembre 1950. La petite Citroën s'avère être la voiture idéale puisque de part son architecture et sa suspension à quatre roues indépendantes elle se prête plus facilement à l'installation des tuyauteries, des renvois de connexions des cylindres, récepteurs et autres systèmes pendulaires nécessaires au fonctionnement du servo-suspension. Les clichés d'époque témoignent de l'extrême efficacité du dispositif. Dans les virages la 2CV ne subit aucunement l'effet de la force centrifuge. Au contraire le véhicule adopte un spectaculaire effet pendulaire et se penche... à l'intérieur de la courbe. Convaincu d'avoir inventé la suspension idéale, Jean Federspiel puise dans ses économies personnelles pour mettre au point son invention et dépose à grands frais des brevets jusqu'en Amérique. Il présente son invention lors du cinquième congrès de l'Automobile de Munich en septembre 1954 et sollicite les plus grands constructeurs automobile afin d'industrialiser son invention. Renault, Panhard & Levassor seront contactés en vain. C'est finalement Citroën qui accepte de recevoir Jean Federspiel afin d'étudier la faisabilité industrielle de sa suspension active. Mais il est déjà trop tard : le constructeur du quai de Javel commercialise sa suspension hydropneumatique depuis 1954 sur la 15 Six H et s'apprête à sortir la DS 19. Les responsables de chez Citroën ne donnent pas suite. Par une lettre adressée à Federspiel ils reconnaissent « que le système est une excellente réponse au problème de la suspension des véhicules terrestres. Mais la mise au point industrielle reste à faire. Notre suspension actuelle a nécessité 18 ans de mise au point industrielle. Nous pensons que la mise au point pour votre système demandera autant de temps. Elle serait exploitable au moment où les brevets seraient prêts de tomber dans le domaine public, ce qui en réduit fortement l'intérêt... »

Jean Federspiel continuera à développer son invention jusque dans les années 1990 mais accaparé par des importantes responsabilités professionnelles il délaissera peu à peu sa 2CV. Selon les témoignages familiaux, la voiture est vendue à la fin des années 1960 et rejoint une collection automobile prestigieuse. Dans les années 1980 le propriétaire actuel découvre la voiture par l'intermédiaire d'une annonce dans La Vie de l'Auto. Il achète aussitôt la 2CV à un prix conséquent pensant acquérir un prototype usine. En découvrant sur le tableau de bord la plaque gravée « Jean Federspiel » il entame des recherches pour trouver l'origine de son intriguant véhicule. La 2CV est depuis lors restée à l'abri dans la grange de la propriété familiale située dans le centre de la France. Elle dispose encore de ses équipements « servo-suspension FL » : mécanisme pendulaire, poulies, pompe hydraulique, réservoir de liquide hydraulique, chaînes, ressort. Le compteur affiche 39591 km qui pourraient être d'origine puisqu'il s'agit d'un prototype de développement. Cette voiture ayant été essayée par les membres du bureau d'étude Citroën, il est fort probable qu'André Lefebvre, Jean Cadiou ou Paul Magès en aient pris le volant. Voici une sortie de grange rarissime, témoignage de l'histoire de l'automobile et symbole de l'excellence de l'ingénierie française du XX^e siècle.





En septembre 1954 Citroën lance la 2CV AZU dotée du moteur boxer bicylindre 425cm³ de la 2CV AZ contemporaine. Ses 12 ch permettent de porter 250 kg de charge utile. En 1963 la puissance sera portée à 21. La 2 CH est la première fourgonnette à traction avant. Elle ne s'adresse pas aux clients désireux

de transporter de lourdes charges mais elle séduira les artisans et les administrations. Pratique à l'usage la 2CV fourgonnette est particulièrement économique. L'exemplaire que nous présentons est une base saine de restauration.

N° 234
1966
CITROËN 2 CV

*fourgonnette AZU Série A
N° de série 1189901
A restaurer sur une base saine
Carte grise française*

3 000 / 4 000 €





Le 7 octobre 1948, au salon de l'automobile de Paris, Citroën présente la 2CV type A. La production commence en 1949 avec un modèle unique et une unique teinte de carrosserie. Elle est alors vendue sans serrure de porte, un simple antivol crée sur le modèle des bicyclettes bloque la direction. Pour uniques instruments de bord sont installés un tachymètre et un ampèremètre. En raison de la pénurie d'acier dans l'immédiat après-guerre, la production se fait à un rythme réduit. Les délais d'attente sont alors compris entre 3 et 5 ans. La demande est telle que les 2 CV d'occasion se vendent plus chères que les neuves. En 1949 seulement 876 unités seront produites.

Notre exemplaire est le châssis n°000458. Cette 2 CV à remettre en route est dans un bon état général. Nous vous donnons l'opportunité de plus en plus rare d'acquérir un exemplaire du premier millésime.

N° 235

1949

CITROËN 2 CV TYPE A

N°19018

*Erreur sur carte grise : date de première mise
en circulation indiquée : 1948*

*Bon état général - À remettre en route
Carte grise de collection*

12 000 / 15 000 €





Photo d'un modèle similaire

N° 236
1951
CITROËN 2 CV TYPE A

*Châssis n° 19018
Bon état general
A remettre en route - Carte grise française*

10 000 / 15 000 €

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

Cette 2 CV est une type A de 1951 châssis n°19018. Elle se présente dans un bon état général et sera à remettre en route.





Photo d'un modèle similaire

N° 237

1959

VESPA 400

*Châssis n° 12259**A immatriculer en collection***3 000 / 5 000 €**

La VESPA 400 est un petit véhicule urbain développé par Piaggio, le constructeur des célèbres Vespa des années 1950. Sortie en 1957, la VESPA 400 est une proposition de citadine idéale : faible encombrement, petit moteur économique, sans sacrifier pour autant le plaisir de conduite. Le moteur est un bicylindre 2 temps qui permet au véhicule d'atteindre la vitesse maximale de 80 km/h. Le fabricant français ACMA produira également la VESPA 400 dans son usine française. L'architecture en 3 volumes lui assure un bon équilibre et la présence d'une capote permet de profiter du grand air tout en réduisant la sensation de claustrophobie inhérente à l'étroitesse de l'espace habitable.

Notre modèle arbore une carrosserie de teinte bleue ciel et serait complet. Il s'agit d'une base saine à remettre en route.





N° 238

1939

WOLSELEY 1460 CABRIOLET

*Châssis n° 3141820
Carte grise française*

25 000 / 30 000 €

Constructeur automobile depuis 1901, Wolseley sera la marque britannique la plus populaire au début des années 1920. Les années fastes ne durent pas et dès 1927 le label est racheté par Morris.

Notre très beau cabriolet 1460 de 1939 a subi une restauration complète entre 2007 et 2009. Les photos et les factures de la restauration qui figurent dans le dossier de la voiture témoignent de l'ampleur du travail effectué. La carrosserie fut reprise, les trains roulants révisés, le moteur reconditionné. Tous les caoutchoucs, roulements, chromes furent remplacés par des neufs. Le détail de la réfection mécanique est

lui-aussi disponible (surfaçage, changement des guides de soupapes...).

Le cabriolet est doté d'une capote électrique en bon état. La sellerie en cuir marron clair est très belle et invite à l'élégance «so british».

Peu courant sur le marché, facile à conduire avec une mécanique coupleuse et fiable, ce «vrai cabriolet 4 places» Wolseley 1460 ferait parti, d'après Wolseley Register, des 12 derniers survivants.

Cette automobile a été achetée au mois d'octobre dernier par un collectionneur du sud de la France. Un désaccord familial le pousse à revendre cette dernière.



N° 239

1952

SINGER TYPE S.M.L AD ROADSTER

*Châssis n°1605 V
Carte grise française*

6 000 / 8 000 €

Singer fabriqua des cycles et des "tirs" motorisés avant de produire des automobiles après le décès de son fondateur en 1909. Le succès est au rendez-vous puisque en 1929 Singer devient le 3ème constructeur britannique. La marque se distinguera en compétition, notamment aux 24 H du Mans au début des années 1930.

Présenté au salon de Paris en octobre 1951, le roadster Singer SM est motorisé par un 1497 cc en fonte développant 59 CV. Son poids de 825 kg lui permet d'atteindre une vitesse de pointe d'environ 120 km/h. La boîte de vitesse est à 4 rapports. Souvent comparée à ses concurrentes MG série T les spécialistes de l'époque jugeaient la Singer « à la fois plus pratique et plus amusante que les MG ». Si les goûts et les couleurs ne

se discutent pas, il est vrai que la Singer est étonnamment utilisable dans la circulation moderne.

Notre roadster a été acheté par son actuel propriétaire lors d'une vente de Maître Osenat en 1990. Restaurée par l'avant dernier propriétaire, elle est restée en bon état général. Depuis son achat, le propriétaire actuel a régulièrement entretenu le véhicule. Cependant, par manque de temps, il n'a eu que trop peu l'occasion faire rouler la voiture. Depuis 1990 cette Singer n'a effectué que 500 km !

Le roadster a été pris en charge par un spécialiste, il sera roulant et révisé pour la vente.



N° 240

1983

RENAULT 5

DECOUVRABLE

Châssis n° VF1139901C0206538

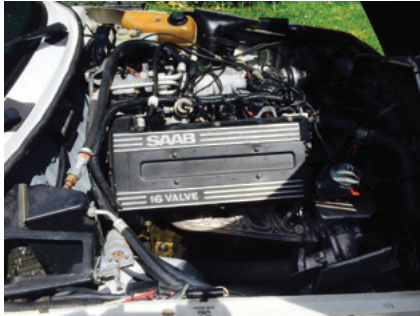
1ère main - 9 970 kms !

Carte grise française

2 000 / 4 000 €

Magnifique sortie de grange, le Renault 5 présentée est une rare version découvrable qui appartient à son propriétaire depuis l'origine. Celle-ci a roulé moins de 10 000 kms et est restée stockée à l'abri depuis de nombreuses années dans le garage familial. Sa carrosserie est en très bel état et son intérieur qui a été houssé est proche du neuf. Une remise en route mécanique est à envisager mais le moteur n'est pas bloqué et l'ensemble semble très propre. La boîte de vitesse est automatique.

A présent de plus en plus rare sur le marché, les « authentiques premières mains sortie de grange » sont très appréciées des collectionneurs pour leur historique et provenance limpide.



N° 241

1988

SAAB 900 CABRIOLET TURBO 16

Châssis n°YS3AD75L7J7001491

Carte grise française

9 000 / 11 000 €

Au milieu des années 1980, la direction de SAAB USA proposa de développer une version cabriolet de la 900 pour augmenter le volume des ventes. Ce qui devait être une version de niche destinée aux USA devient rapidement la voiture que les artistes et intellectuels rêvent d'avoir dans leur garage. L'image de voiture chic et décalée plait aux citoyens aisés soucieux de se distinguer des productions germaniques. Devant l'afflux des commandes l'usine Saab finlandaise ne peut suivre et les délais de commande atteignent vite 3 ans.

Notre SAAB 900 Cabriolet est une version TURBO 16 développant la

puissance de 175 ch. Le fameux « boîtier noir » aussi appelé (Automatic Performance Control) permet l'exploitation complète de la puissance du turbo tout en rendant son usage plus sûr pour le moteur. Notre SAAB est une seconde main propriété du vendeur depuis 23 ans. Sa peinture blanche est d'origine. De nombreux éléments ont été remplacés : capote, amortisseurs, embrayage. Le moteur et la boîte ont environ 130 000 km. Si le futur acquéreur le souhaite, le vendeur lui fournira une SAAB coupé pour pièces.



N° 242

1987

AUSTIN MINI 1000 DECOUVRABLE

Châssis n° SAXXL2S1021358673

Carte grise française

6 000 / 8 000 €

La Mini 1000 que nous avons le plaisir de vous présenter possède un rare toit de type « Webasto », découvrable sur toute la longueur, à commande électrique. Le tout fonctionne parfaitement et le tissu est en très bon état. Son intérieur en cuir de couleur crème, très chic pour une Mini, présente très bien, ainsi que son tableau de bord en bois vernis. Son compteur affiche 65700 kms, qui semble être son kilométrage d'origine. La mécanique est fiable et entretenue régulièrement. Il s'agit du 1000cm³ alimenté par un carburateur de type HIF38 (le plus fiable et performant) couplé à une boîte 4 vitesses qui passent sans accroc. La caisse est saine et ne possède aucune corrosion perforante. La peinture est en bon état général. C'est une Mini élégante qui permet une utilisation quotidienne, confortable et découvrable !



N° 243

1972

TRIUMPH TR6

*Chassis n°CF1170U
Carte grise de collection*

20 000 / 25 000 €

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

La TR6 que nous proposons aujourd'hui à la vente est d'origine américaine et pourvue des carburateurs Stromberg 175CDSE.

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



N° 244

1995

JAGUAR XJ

4.0 SOVEREIGN - Châssis n°SAJJHALD4BJ751297
 Carte grise française

6 000 / 8 000 €



La Jaguar XJ X300, produite de septembre 1994 à juin 1997, est la dernière des grandes Jaguar à recevoir un 6 cylindres en ligne. Devenu propriétaire en 1990 du constructeur de Coventry, Ford décide de produire une nouvelle génération de XJ alliant tradition (les feux ronds traditionnels) et modernité. La Jaguar XJ type X300 est la première Jaguar entièrement développée sous l'ère Ford. Notre exemplaire est motorisé par le 6 cylindres en ligne de 4 litres et 249 ch secondé par l'excellente boîte automatique à 4 rapports ZF. La finition Sovereign dispose de nombreux

équipements : sellerie cuir, sièges électriques réglables électriquement, régulateur de vitesse, climatisation automatique... A l'extérieur, la version Sovereign se reconnaît grâce à ses nombreux chromes. Notre XJ dispose encore de sa trousse à outils. Le vendeur nous indique que de nombreuses pièces ont été changées récemment : amortisseurs, plaquettes de freins, pneus, roulements de roues avant. A noter que le ciel de toit sera à revoir. Voici l'opportunité d'acquérir un futur collector encore accessible.



N° 245

1981

BENTLEY MULSANNE

Châssis n° SCBZS0000ACX01211

Carte grise de collection

12 000 / 18 000 €

Mulsanne évoque le nom du village de la Sarthe dans lequel s'achève la ligne droite des Hunaudières du circuit des 24 heures du Mans. Produite de 1980 à 1992, la Bentley Mulsanne est basée sur la Rolls Royce Silver Spirit. La dénomination Mulsanne est un abandon de la pratique traditionnelle qui consistait en l'ajout d'une lettre de l'alphabet en suffixe : R, S ou T. Cependant, conformément à la tradition, la Mulsanne est motorisée par le V8 de 6,75 litres. La boîte de vitesse Hydramatic à trois rapports permet d'encaisser le couple important.

Le vendeur de la Bentley que nous présentons nous indique qu'elle aurait appartenu à l'ex importateur Rolls Royce en France. La voiture arbore une élégante peinture champagne en harmonie avec un intérieur en cuir beige. Le méticuleux propriétaire actuel du véhicule a tenu à ce que son véhicule dorme toujours au sec dans un garage. Voici une Bentley dans un bel état général proposée à une estimation attractive.



N° 246

1996

BMW 318 E36 CABRIOLET

*N° châssis WBABH31040EH25606
Carte Grise française - Capote neuve*

5 000 / 7 000 €



Développé à partir du coupé, la BMW E36 cabriolet est une vraie réussite, ce qui lui a permis d'être le cabriolet le plus vendu de sa catégorie. La rigidité a été largement améliorée par rapport à la génération antérieure ce qui apporte une précision de conduite digne d'un coupé. Un des attraits de ce cabriolet réside dans ses lignes fluides qui ont très bien traversé le temps.

Notre exemplaire arbore une jolie carrosserie bordeaux ainsi qu'une sellerie en cuir noir. Il est à noter un léger accroc sur le côté du siège avant conducteur. Il s'agit de la version 318i à boîte de vitesse manuelle. Le compteur affiche 146 500 km compteur qui semblent être d'origine compte tenu de l'état général du véhicule. Les jantes siglées M ajoutent encore à la beauté de la ligne de ce cabriolet qui devient rare dans ce bel état d'origine.



N° 247

1999

FORD EXPEDITION

Eddie Bauer Triton V8

Châssis n° 1FMPU18LOXLA98927

Titre de circulation américain

Dédouané certificat n°005000

Contrôle technique validé le 25/02/2017

Attestation de non-conformité Ford / non homologué sur route

5 000 / 8 000 €

Le Ford Expedition est un gros SUV lancé en 1997 sur le marché nord-américain. Il peut être motorisé par le puissant V8 de 5,4 litres développant 310 ch. Sa transmission à 6 rapports permet de réduire significativement la consommation de carburant à vitesse stabilisée. Sa capacité de remorquage est exceptionnelle puisque le véhicule peut tracter jusqu'à 4 tonnes. Les suspensions sophistiquées assurent une précision de conduite appréciable sur une SUV de ce gabarit. La

suspension avant est indépendante à double triangulation alors que la suspension arrière indépendante à multibras.

Notre exemplaire est un millésime 1999 équipé du moteur le plus puissant : le 5,4L Triton V8. L'ensemble est en bel état de présentation. Les pneus sont neufs. Les bobines et les bougies ont été changées récemment ainsi que la vanne EGR. Le contrôle technique a été validé en février 2017. A noter que le volant présente des traces d'usures.



N° 248

2000

PORSCHE BOXSTER TYPE 986

Châssis n° WPOZZZ98ZYS603074

1^{er} main - 82 000 km - Carte grise française

Entretenu chez Porsche

12 000 / 18 000 €



Le Boxster est né de la volonté de la direction de Porsche d'élargir la gamme de ses modèles. L'objectif est de produire un cabriolet deux places, léger, sportif et plus économique que la 911. Le design signé Harm Lagaay s'inspire des 356 Spyder et de la 550 Spyder. Afin de rationaliser la production et de limiter les coûts industriels, plusieurs éléments sont communs avec la 911 type 996 contemporaine. Techniquement, il s'agit d'une propulsion à moteur 6 cylindres à plat refroidi par eau placé en position centrale arrière.

Le Boxster de 2000 que nous présentons est motorisé par le 2,7 litres développant 220 ch.

La boîte de vitesse séquentielle est de type Tiptronic S avec commandes au volant. La teinte de carrosserie est noire et l'intérieur en cuir de couleur rouge. La sellerie est en très bel état, quelques marques d'usure sont présentes sur le bourrelet gauche du siège conducteur. Le véhicule est équipé du système Hi-fi CDR 22. Il s'agit d'une première main régulièrement entretenue chez Porsche. Une révision complète a été effectuée le 09 novembre 2017 par Porsche Distribution à Vélizy. Partant vivre à l'étranger, l'actuel propriétaire a dû se résoudre à se séparer de son véhicule.

D'AUTRES AUTOMOBILES INSCRITES TARDIVEMENT SERONT PRÉSENTÉES DANS CETTE VENTE



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

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

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

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

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

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

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

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

TVA

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

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents. La plupart des automobiles ont fait l'objet de restaurations. Nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les voitures sont vendues comme des objets de collection et non comme des moyens de transport. Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement

aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.

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

Exposition avant la vente

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

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente, vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous

enchérissez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

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

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

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

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

Enchérir par téléphone

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

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

3. LA VENTE

Conditions de vente

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

Accès aux lots pendant la vente

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

Déroulement de la vente

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les

enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 1 000 € pour les commerçants

- 1 000 € pour les particuliers français

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

- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard

- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
 HSBC FRANCE
 Titulaire du compte
 Osenat
 9-11, RUE ROYALE
 77300 FONTAINEBLEAU
 Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
 Code banque : 30056
 Code guichet : 00811
 No compte : 0811013315
 Clé RIB : 57
 Identification internationale :
 FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
 SWIFT : CCFRFRPP
 Siret : 442 614 384 00042
 APE : 741AO
 No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

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

Enlèvement des achats – Frais de stockage

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

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

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

Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 8 jours après la vente, à raison de :

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

Exportation des biens culturels.

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

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

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

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE:

quelle que soit la valeur) 1.500 €

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

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

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

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

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

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

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

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY

FOR BUYERS

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

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

BUYER'S PREMIUM

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

VAT RULES

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

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

No claim can be accepted for minor restoration or small damages.

It is the responsibility of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided

are only approximate.

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

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in person

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

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

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

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

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

" Buy " and unlimited bids will not be accepted. Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

- hand delivered to staff on the premises

- sent by post to the offices of OSENAT.

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

Bidding by telephone

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

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

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTION

Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

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

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

HSBC FRANCE
 Account holder :
 Osenat
 9-11, RUE ROYALE
 77300 FONTAINEBLEAU
 Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
 Code banque: 30056
 Code guichet: 00811
 No compte: 08110133135
 Clé RIB: 57
 International identification:
 FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
 SWIFT: CCFRFRPP
 Siret: 442 614 384 00042
 APE 741A0
 No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

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

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

Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 8 days from the sale as follows :

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

Export

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

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

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age
euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age
euros 50,000
- Books of more than 100 years of age
euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age
euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age
euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age
euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age

euros 15,000

- Printed maps of more than 100 years of age

euros 15,000

- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is)

euros 1,500

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

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

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

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

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

Preemption right

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

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

Catalogue descriptions

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

Crédits Photos :

Osenat@Christian Martin



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

TÉLÉPHONES

MOTOS DE COLLECTION
Samedi 20 Janvier 2018
à 14h
OSENAT FONTAINEBLEAU
9-11 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 64 22 27 62

Formulaire à retourner à contact@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre. Justitiaux 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 d'Ordonneur 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 recueillir 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 Régistre central de protection des Improbés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'achats, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symex 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 / TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € /
LOT NUMBER/TITLE /DESCRIPTION HANMER PRICE IN €
(hors frais de vente et hors TVA) (excluding buyer's premium and TVA)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

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



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

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