



FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenci

Prestige

8 novembre 2024 | SALON ÉPOQU'AUTO, LYON



Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-priseur

Louis de RUSSÉ
Directeur général Osenat Automobiles
+33 (0)1 80 81 90 58
l.derusse@osenat.com

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

Philippine GUEGUEN
Administration des ventes / Règlements
+33 (0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Guillaume MAGNE
Responsable garage / Spécialiste assistant
+33 (0)1 80 81 90 59
automobiles@osenat.com

Patrice MOREAU
Consultant
+33 (0)6 80 72 72 75
automobiles@osenat.com

Alain GAUCHET
Consultant
+33 (0)6 07 69 11 94
automobiles@osenat.com

François BECKER
Consultant
+33 (0)6 79 91 71 42
automobiles@osenat.com

Cyril GAUTHIER
Consultant / Spécialiste Motos
+33 (0)6 86 21 22 11
automobiles@osenat.com

Participez à cette vente avec :



Enregistrez-vous sur www.osenat.com

CONDITIONS DE VENTE

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

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



NOTES À L'INTENTION DES ACHETEURS

Pour les acheteurs hors région lyonnaise :

Les véhicules seront rapatriés le lundi 11 novembre à Fontainebleau pour un montant de 400 euros HT par voiture et 350€ HT par moto. Les véhicules pourront être retirés, après paiement intégral du montant dû, dans notre showroom de Fontainebleau. **A partir du 25 novembre des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 65€ HT par jour.**

Pour les acheteurs de la région lyonnaise :

Les voitures peuvent être retirées le lundi 11 novembre contre paiement intégral du montant dû, Hall 6 de Eurexpo. **A compter du 12, les véhicules seront transférés dans un espace de stockage pour un montant de 150€ HT par voiture et moto. Le coût de cet espace de stockage est de 50€ HT par jour pour les voitures et 35€ HT pour les motos.** Les lots d'Automobilia non retirés à l'issue de la vente seront rapatriés dans nos locaux à Fontainebleau.

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

SALON ÉPOQU'AUTO : 45^e ÉDITION YOUNGTIMERS, MOTOS & AUTOMOBILES DE COLLECTION

- **Vente Youngtimers (lots 1 à 36) :**
Vendredi 8 novembre à 16h
- **Vente Motos (lots 40 à 113) :**
Samedi 9 novembre à 14h
- **Vente Automobiles de collection (lots 200 à 282) :**
Dimanche 10 novembre à 14h
Hall 6, sortie Eurexpo, boulevard de l'Europe
69686 Chassieu Cedex France

Expositions publiques :

Vendredi 8 novembre de 9h à 20h (nocturne)
Samedi 9 novembre de 9h à 19h
Dimanche 10 novembre de 9h à 12h

Contacts :

Louis de RUSSÉ
+33 (0)1 80 81 90 58
l.derusse@osenat.com

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

PLUS D'INFORMATIONS SUR **WWW.OSENAT.COM**

5 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles
66 avenue de Breteuil 75007 Paris
www.osenat.com

Agrément 2002 135 - Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat





01.

Maquette Garrett Steam Lorry

Richard Garrett & Sons était un fabricant de machines agricoles, de machines à vapeur et de trolleybus. Son usine était Leiston Works, à Leiston, Suffolk, en Angleterre. La société a été fondée par Richard Garrett en 1778. La société produisait des wagons à vapeur. Les wagons ont été initialement produits avec une capacité de 5 tonnes.

Long : 76 cm ; larg : 30 cm ; haut : 33 cm.

2 000 / 3 000 €



02.

« Hessmobil - HESS » Hessmobil, torpédo avec chauffeur et un personnage en plâtre et farine. Capot moteur amovible. Mouvement mécanique à volant d'inertie lancé par la manivelle, l'embrayage se fait en posant le véhicule au sol et peut rester débrayé en actionnant le volant de direction. Tôle chromolithographie vert et or, intérieur rouge. Bel état. L : 260 mm. L : 95 mm.

1 000 / 1 500 €



03.

« Attribué à Georges CARETTE » Limousine genre Brasier à deux portes ouvrantes, avec galerie et chauffeur d'origine, pneus caoutchouc, lanternes et phare cyclope, Moteur mécanique avec marche arrière, direction réglable et frein. Tôle lithographiée, caisse bordeaux avec rechapis orange et ailes noires. Quelques petits accidents et réparations d'usage. L : 225 mm. (Sans le phare) l : 100 mm.

1 500 / 2 000 €

04.

«Coupé de ville- BING « Coupé de ville à deux portes ouvrantes, chauffeur en plâtre et farine (non d'origine), toit basculant, pneus caoutchouc, lanternes, louvres et moyeux nickelés, moteur mécanique, frein et direction fonctionnelle par le volant avec cliquet de blocage. Tôle peinte, noire avec rechapis rouges, roues beiges. Quelques petits accidents et réparations d'usage.

L : 215 mm. L : 120 mm.

1 200 / 1 700 €



05.

MAQUETTE ING-RENAULT F1 WORLD CHAMPIONSHIP 2009

Grande maquette distribuée par ING- Renault F1 Team, qui représente la R 29 au championnat du monde de Formule 1 de 2009, pilotée par le double champion du Monde Fernando Alonso et Nelson Angelo Piquet qui fut remplacé par François Romain Grosjean en cours de saison. Edition limitée, numérotée 08/ 100. Bien complète de sa vitrine de présentation et titrée sur son socle. Echelle 1/6°. Maquette en métal et résine. L: 80 cm

1 500 / 2 000 €



06.

Voiture de manège Brabant, Circa 1940

Voiture en bois montée sur un socle

Longueur : 125 cm - Hauteur : 48 cm

Dans son état d'origine, joliment patinée, usures.

Provenance : aurait été monté sur un manège à vapeur de l'Allemagne de l'Est

Cette automobile Brabant serait un véritable vestige de l'Allemagne de l'Est. Autrefois montée sur un manège à vapeur, elle aurait été, selon son propriétaire, rapatriée à l'Ouest après de la chute du mur de Berlin en 1989. Si la passion automobile n'attend pas le nombre des années, on imagine très bien ces enfants devenir de téméraires pilotes à bord du carrousel à vapeur. Nul doute que cette Brabant aura usé un grand nombre de pantalons de petits Allemands de l'Est.

200 / 300 €







N° de série : ZAR1150006011361
Carte grise française
Seulement 43 000 km
Deuxième main
Origine française



07.

1991 ALFA ROMEO SPIDER 2.0

20 000 - 25 000 €

Cet exemplaire d'Alfa Romeo Spider 2.0L, dessiné par Pininfarina, incarne à la perfection l'élégance et la sportivité italienne. Livré neuf en France au Garage Mara à Saint-Maur-des-Fossés, il présente un faible kilométrage de 42 900 km, attesté par le rapport Histovec.

Le Spider, modèle emblématique lancé en 1966 et surnommé « Osso di Sepia » pour son design arrière effilé, a évolué au fil des années pour poursuivre sa carrière jusqu'en 1994. Ces dernières retouches ont lieu en 1990. La modernisation de la ligne originale est parfaitement réussie avec l'intégration des boucliers à la carrosserie et de nouveaux feux arrière. S'il n'est pas facile de réussir un restylage sur une icône de l'automobile, la série IV est une belle expression du talent de Pininfarina.

Cet exemplaire, une série IV, se distingue par son état, offrant une opportunité rare d'acquérir un cabriolet authentique qui allie histoire, élégance et plaisir de conduite.

This Alfa Romeo Spider 2.0L, designed by Pininfarina, is the perfect embodiment of Italian elegance and sportiness. Delivered new in France to Garage Mara in Saint-Maur-des-Fossés, it has a low mileage of 42,900 km, as attested by the Histovec report.

The Spider, an emblematic model launched in 1966 and nicknamed 'Osso di Sepia' for its slender rear design, evolved over the years, continuing its career until 1994. The last alterations were made in 1990. The modernization of the original line was a great success, with the integration of the bumpers into the bodywork and new rear lights. Restyling an automotive icon is no easy task, but the Series IV is a fine expression of Pininfarina's talent.

This example, a Series IV, stands out for its condition, offering a rare opportunity to acquire an authentic convertible that combines history, elegance and driving pleasure.

N° de série : WBAAE310901794610
Carte grise française
Plus gros moteur disponible sur la BMW E30
Beaucoup d'options
Première Main



08.

1988 BMW 325i E30

12 000 - 18 000 €

La BMW série 3 est née en 1975 et prit la suite des BMW E10/E20 en tant que petite berline du constructeur munichois. Disponible uniquement en coach, l'E21 devient vite la référence des berlines compactes, et propose surtout, un choix conséquent de moteurs 4 et 6 cylindres. En 1982, l'E30 prend sa relève et par la même occasion, offre très vite une gamme extrêmement vaste de versions. Essence ou diesel, 4 ou 6 cylindres, de 1.6L à 2.7L, en berline 4 portes, en coupé, en cabriolet, en break ou en version Motorsport, l'E30 inaugurerait chez les constructeurs allemands cette recette qui dure encore aujourd'hui.

L'E30 que nous proposons aujourd'hui à la vente est une 325i E30 livrée neuve à BMW France en 1988. La marque la conservera jusqu'en 1989, année où elle est acquise par notre collectionneur auprès de la concession ZOLA de Boulogne Billancourt. Parmi la liste des options, on notera le volant 3 branches et le toit ouvrant parmi les plus importantes.

Son propriétaire la fera entretenir au sein des ateliers de la concession ZOLA jusqu'en 2001. Cette année-là, le haut-moteur sera refait, puis la voiture suivra son propriétaire jusqu'en Corse, où elle sera entretenue régulièrement.

Dernièrement, l'émetteur d'embrayage, l'alternateur, les amortisseurs arrière, les roulements, ainsi que les 4 pneus ont été remplacés. Affichant aujourd'hui 212 000 km, cette BMW bien entretenue dispose d'un CT valide de moins de 6 mois.

Le compteur kilométrique a cessé de fonctionner sur le trajet vers Fontainebleau, ainsi son fonctionnement sera à revoir.

The BMW 3 Series was born in 1975 and followed on from the BMW E10/E20 as the Munich manufacturer's small saloon. Available only as a coach, the E21 quickly became the benchmark for compact saloons, and above all offered a wide choice of 4- and 6-cylinder engines. In 1982, the E30 took over from it, quickly offering an extremely wide range of versions. Petrol or diesel, 4 or 6 cylinders, from 1.6L to 2.7L, as a 4-door saloon, coupé, cabriolet, estate or Motorsport version, the E30 was the first German carmaker to follow a recipe that is still used today.

The E30 we are offering for sale today is a 325i E30 delivered new to BMW France in 1988. The brand kept it until 1989, when it was acquired by our collector from the ZOLA dealership in Boulogne Billancourt. The list of options included a 3-spoke steering wheel and a sunroof.

Its owner had it serviced in the Zola dealership's workshops until 2001. That year, the engine was rebuilt, and the car followed its owner to Corsica, where it was regularly serviced.

Most recently, the clutch, alternator, rear shock absorbers, bearings and 4 tyres were replaced. With 212,000 km on the clock, this well-maintained BMW has a valid MOT less than 6 months old.

The only downside is that the odometer stopped working on the journey to Fontainebleau, so it will need to be serviced again.

Châssis n°11501062097283
Titre de circulation allemand
Moteur intégralement refait
Rarissime version Sud Africaine
Etat d'origine, belle base de restauration



09.

1972 MERCEDES BENZ 220/8

8 000 - 12 000 €

Sans réserve

Présentée en 1968, les séries W114 et W115 furent appelées à succéder à la série à «ailes pointues». Plus petite que sa devancière, mais sans sacrifier quoi que ce soit à l'habitabilité, sa forme générale fut calquée sur la classe S W108/109 lancée quelques années plus tôt. Déclinée en version diesel, qui fut plébiscitée par les chauffeurs de taxi du monde entier, elle fut un des grands succès de Mercedes Benz.

Cet exemplaire a passé les 42 premières années de sa vie en Afrique du Sud avant de se retrouver entre les mains d'un collectionneur Allemand.

Aujourd'hui il se présente dans un état général correct avec des traces de corrosion sur la carrosserie. Le moteur a lui été intégralement refait pour plus de 9000 euros (facture disponible). Aujourd'hui la voiture est cédée avec un TUV défavorable (corrosion et fuite) ainsi qu'un titre de circulation historique allemand.

Introduced in 1968, the W114 and W115 series were to succeed the 'pointed wing' series. Smaller than its predecessor, but without sacrificing any roominess, its overall shape was modelled on the S-Class W108/109 launched a few years earlier. Available in a diesel version, which was very popular with taxi drivers around the world, it was one of Mercedes Benz's great successes.

This example spent the first 42 years of its life in South Africa before ending up in the hands of a German collector.

Today, it is in generally good condition, with traces of corrosion on the bodywork. The engine has been completely rebuilt for more than 9000 euros (invoice available). Today the car is sold with an unfavourable TUV (corrosion and leakage) as well as a German historic title.

Vendue sans titre de circulation
Non immatriculable en France
Moteur Toyota 192 chevaux
Usage piste ou pièce uniquement



10.

2005 LOTUS ELISE S2

12 000 - 15 000 €

Apparue en 1996, la Lotus Elise première du nom est celle qui permit à la marque de s'évincer des tourments qui la malmenaient depuis les années 1980. En effet, les Esprit, Elan, et autres Elite ne rencontrèrent pas le succès escompté. Un retour aux sources était alors nécessaire. Légèreté, réactivité et maniabilité furent alors les maîtres mots guidant le projet Elise. Naquit alors une référence dans le monde du « Light is right ». Une caisse en fibre posée sur un châssis en aluminium collé à l'époxy, un moteur quatre cylindres issu du catalogue Rover placé en position centrale arrière, un habitacle spartiate mais tout de même confortable une fois le seuil de porte franchi, le tout au profit des sensations de conduite, plus encore que pour les performances pures. En 2001 apparaît la deuxième génération de l'Elise. Un brin plus lourde avec 710 kg à vide, elle offrait une présentation plus qualitative pour séduire une clientèle plus large. En 2004, elle adopte une nouvelle mécanique d'origine Toyota développant 136 chevaux.

Le modèle que nous proposons aujourd'hui, est une Lotus Elise S de seconde série, mise en circulation en 2005. Immobilisé depuis quelques années, cet exemplaire n'est pas immatriculable en France. Une révision d'ensemble est à prévoir pour un usage piste ou pièces uniquement.

Introduced in 1996, the first Lotus Elise was the car that enabled the brand to escape the torments that had plagued it since the 1980s. The Esprit, Elan and Elite were not as successful as had been hoped. It was time to return to its roots. Lightness, responsiveness and manoeuvrability were the key words guiding the Elise project. The result was a benchmark in the world of 'Light is right'. A fibreboard body set on an epoxy-bonded aluminium chassis, a four-cylinder engine from the Rover catalogue placed in a central rear position, a spartan cabin that was nonetheless comfortable once you crossed the door sill - all to the benefit of driving sensations, even more so than pure performance. The second generation of the Elise was launched in 2001. Slightly heavier, at 710 kg unladen, it offered a more qualitative presentation to appeal to a wider customer base. In 2004, it was fitted with a new Toyota engine developing 136bhp.

Today's model is a second series Lotus Elise S, launched in 2005. Immobilised for several years, this car cannot be registered in France. A complete overhaul is required for track or parts use only.

N° de série : 10MB7863
Carte grise française
Couleur rare, millésime 1975-1976



11.

1976 CITROËN CX2000

8 000 - 12 000 €

Sans réserve

Lancée en 1974, la Citroën CX marque une nouvelle ère pour la marque aux chevrons, succédant à l'emblématique DS. Véritable vitrine technologique, la CX incarne l'innovation automobile française des années 70, avec un design futuriste et une ingénierie avant-gardiste qui impressionne encore aujourd'hui.

Conçue par Robert Opron, la Citroën CX se distingue par son profil aérodynamique et ses lignes tendues. Son nom, « CX », fait référence au coefficient de traînée (C_x), un indicateur de l'aérodynamisme, dont la voiture était un modèle en son temps. Cette silhouette fluide et épurée reflète l'ambition de Citroën d'offrir une voiture à la fois élégante et performante sur les routes.

Sous le capot, la Citroën CX 2000 est animée par un moteur quatre cylindres de 2 litres, offrant une conduite souple et confortable, fidèle à la réputation de la marque. Mais la véritable innovation de la CX réside dans son système de suspension hydropneumatique, hérité de la DS, qui lui confère un confort de conduite inégalé et une tenue de route impressionnante, quelle que soit la vitesse ou l'état de la chaussée.

L'intérieur de la CX est tout aussi novateur, avec une instrumentation en forme de « satellite » entourant le volant monobranche, un tableau de bord incurvé, et une ergonomie pensée pour le conducteur. À l'époque, ce design futuriste, associé à des innovations techniques comme la direction assistée à rappel asservi, a fait de la CX une référence en matière de confort et de modernité.

Réputée pour sa polyvalence, la Citroën CX 2000 a su séduire aussi bien les familles que les hommes d'affaires, tout en incarnant l'esprit de luxe à la française. Véritable icône de son époque, elle reste aujourd'hui un modèle prisé des collectionneurs pour son design unique et ses technologies avant-gardistes qui ont marqué l'histoire de l'automobile.

Le modèle que nous présentons, une Citroën CX 2000 de 1976, a été achetée neuve à la concession Citroën du Havre le 10 novembre 1976. Elle arbore une teinte « bleu delta » disponible uniquement sur les millésimes 1975-1976. Ce détail en fait un véhicule singulier et prisé des collectionneurs.

Le propriétaire actuel, qui a acquis la voiture en 2020, a entrepris une large révision du véhicule, comme en atteste le dossier de factures s'élevant à 17 745 euros. Il est à préciser cependant que le Contrôle Technique est en contrevisite pour un jeu dans la direction et le non-fonctionnement des feux stop. Aujourd'hui, cette Citroën CX 2000 allie charme vintage et confort moderne, un modèle emblématique qui fait revivre le savoir-faire de la marque au double chevron.



Launched in 1974, the Citroën CX marked a new era for the brand under the chevrons, succeeding the emblematic DS. A true technological showcase, the CX embodied French automotive innovation in the 1970s, with a futuristic design and avant-garde engineering that still impresses today.

Designed by Robert Opron, the Citroën CX stands out for its aerodynamic profile and taut lines. Its name, 'CX', refers to the coefficient of drag (C_x), an indicator of aerodynamics, of which the car was a model in its day. This sleek, fluid silhouette reflects Citroën's ambition to offer a car that is both elegant and efficient on the road.

Under the bonnet, the Citroën CX 2000 is powered by a 2-litre four-cylinder engine, offering a smooth and comfortable ride, true to the brand's reputation. But the real innovation of the CX lies in its hydropneumatic suspension system, inherited from the DS, which gives it unrivalled driving comfort and impressive roadholding, whatever the speed or road conditions.

The interior of the CX is just as innovative, with a 'satellite'-shaped instrument panel surrounding the single-spoke steering wheel, a curved dashboard and ergonomics designed with the driver in mind. At the time, this futuristic design, combined with technical innovations such as servo-assisted steering, made the CX a benchmark for comfort and modernity.

Renowned for its versatility, the Citroën CX 2000 appealed to families and businessmen alike, while embodying the spirit of luxury à la française. A veritable icon of its era, it remains today a model prized by collectors for its unique design and avant-garde technologies that have left their mark on automotive history.

The model we are presenting, a 1976 Citroën CX 2000, was purchased new from the Citroën dealership in Le Havre on 10 November 1976. It is painted in a 'delta blue' colour that was only available on 1975-1976 models. This detail makes it a singular vehicle that is highly prized by collectors.

The current owner, who acquired the car in 2020, has undertaken a major overhaul of the vehicle, as evidenced by the dossier of invoices totalling €17,745. It should be pointed out, however, that the Contrôle Technique (roadworthiness test) is being carried out for play in the steering and non-functioning brake lights. Today, this 2000 Citroën CX combines vintage charm with modern comfort, an emblematic model that revives the expertise of the marque with the double chevron.



N° de série : WBACM11040LF22229
Carte grise française
Boîte manuelle
74 500 kilomètres
Suivi d'entretien réseau BMW

12.

2002 BMW Z3 1.9L

7 000 - 9 000 €



L'histoire du Z3 prend racine au début des années 1990 avec la résurrection d'un segment automobile éteint depuis les années 1970 : les petits cabriolets légers et abordables à moteur avant. Si cette gamme de modèle naquit en Angleterre à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, c'est le Japon et notamment Mazda qui eut l'idée de proposer son modèle MX-5 en 1988. Ce fut un succès immédiat, encore aujourd'hui.

Conçu sur la solide base de la BMW E36, c'est le design du cabriolet qui tranche, en proposant une ligne néo-rétro à la fois racée, fine et agressive dans des proportions compactes. La marque joue sur son passé, dans la lignée du mythique modèle 507 et qui donnera par la suite le Z8 et le Z4. Comme l'idée de BMW est d'écouler ses roadsters outre-Atlantique, l'usine de production sera située en Caroline du Sud.

Les commandes seront ouvertes en 1996 d'abord en Amérique du Nord, puis en Europe, où les concessions se virent assez rapidement débordées et durent imposer aux clients un temps d'attente de 6 mois avant de pouvoir s'installer derrière le volant du Z3.

Côté motorisation, le cabriolet est dévoilé dans une version 4 cylindres, puis passe rapidement à des 6 cylindres de plus en plus puissants avec à son apogée, le Z3M et ses 321 chevaux issues de la BMW M3 E36.

Le modèle que nous vous présentons est un BMW Z3 de deuxième génération (après 1999) équipée du 4 cylindre 1.9L. Cet exemplaire se présente dans une configuration très recherchée par les amateurs de la marque : bleu estoril, accompagné du pack M et des jantes BBS. Toujours suivi ce véhicule affiche un faible kilométrage et est accompagné d'importantes factures d'entretien effectuées dans le réseau de la marque. Aussi dernièrement, les quatre amortisseurs ont été remplacés.

Roadster économique et dynamique, cette Z3 est idéale pour une utilisation estivale ou un début dans le monde de la collection.

The history of the Z3 began in the early 1990s with the resurrection of a car segment that had been extinct since the 1970s: small, light and affordable front-engined convertibles. Although this range of models originated in England at the end of the Second World War, it was Japan, and Mazda in particular, that came up with the idea of offering its MX-5 model in 1988. It was an immediate success, even today.

Built on the solid base of the BMW E36, it's the convertible's design that stands out, offering a neo-retro line that's sleek, slender and aggressive in compact proportions. The brand is playing on its past, following in the footsteps of the legendary 507 model that would later give rise to the Z8 and Z4. As BMW wanted to sell its roadsters across the Atlantic, the production plant was located in South Carolina.

Orders opened in 1996, first in North America and then in Europe, where dealerships were quickly overwhelmed and had to force customers to wait 6 months before they could get behind the wheel of the Z3.

Engine-wise, the cabriolet was unveiled in a 4-cylinder version, then quickly moved on to increasingly powerful 6-cylinders, culminating in the Z3M and its 321 bhp derived from the BMW M3 E36.

The model we are presenting is a second-generation BMW Z3 (after 1999) equipped with the 4-cylinder 1.9 litre engine. This model is presented in a configuration much sought-after by enthusiasts of the brand: Estoril blue, accompanied by the M pack and BBS wheels. The vehicle has a low mileage and is accompanied by extensive servicing bills carried out in the brand's network. It has also recently had all four shock absorbers replaced.

An economical and dynamic roadster, this Z3 is ideal for summer use or a start in the world of collecting.

Châssis n°1416479
Carte grise française
Voiture mythique
Ligne intemporelle



13.

1972 PEUGEOT 504 CABRIOLET INJECTION

20 000 - 25 000 €

En 1968, Peugeot lance la 504, nouvelle berline fer de lance de la gamme. En 1969, la marque renouvelle sa confiance à Pininfarina pour la conception des dérivés coupés et cabriolet de cette nouvelle 504. Pininfarina se surpasse en créant un modèle à part ne partageant aucun élément de carrosserie avec la berline.

Lancée avec les mécaniques de la berline, le cabriolet sera doté, au début, d'un 4 cylindres injection de 1800 cm³. Rapidement, un 2000 cm³ remplacera ce premier moteur. En 1974 le V6 PRV apparaît. Celui-ci vient remplacer tous les moteurs de la gamme, au grand désespoir des clients ... En 1978, Peugeot réintroduira le 4 cylindres, plus accessible, fiable et économique.

L'exemplaire que nous vous proposons est un cabriolet 2.0 de 1972. Il présente la particularité d'avoir été intégralement modernisé tout au long de sa vie pour lui donner l'aspect général d'une phase 3. Boîte 5, direction assistée, modifications de carrosserie, de sellerie (tissus) et de tableau de bord, de nombreux éléments furent revus et modernisés. (Sans Factures).

Acquise par son propriétaire actuel en 2016, celle-ci sort de révision et fonctionne correctement.

La 504 Cabriolet est le dernier cabriolet français de grand tourisme, avec une cote montante. Alors n'hésitez pas...

In 1968, Peugeot launched the 504, the new sedan spearheading the range. In 1969, the brand placed its trust in Pininfarina once again to design the coupe and cabriolet derivatives of this new 504. Pininfarina outdid itself by creating a separate model that shared no body elements with the sedan. Launched with the same powertrains as the sedan, the cabriolet was initially equipped with an 1800 cm³ 4-cylinder injection engine. This first engine was soon replaced by a 2000 cm³. 1974 saw the arrival of the V6 PRV. In 1978, Peugeot reintroduced the more affordable, reliable and economical 4-cylinder engine. The model we're offering is a 2.0 convertible from 1972. It has the particularity of having been completely modernized throughout its life to give it the general appearance of a Phase 3. With its 5-speed gearbox, power steering and modifications to bodywork, upholstery (fabric) and dashboard, many elements were revised and modernized. (No invoices).

Acquired by its current owner in 2016, this car has just been overhauled and is running smoothly.

The 504 Cabriolet is the last "French grand touring cabriolet", with a rising market value. So don't hesitate ...

Châssis n°VF320CM2201401232
Carte grise française
Restauré
Véritable bombinette
Beaucoup plus agile qu'une GTI
Rare exemplaire préservé des modifications



14.

1988 PEUGEOT 205 RALLYE

20 000 - 25 000 €

Lancée en 1988 pour l'homologation en Groupe N, la 205 rallye se veut beaucoup plus radicale que la GTI. Allègement maximum, moteur 1.3 double carburateur Weber préparé par Danielson et châssis affuté, voilà les ingrédients qui ont fait la réputation de la 205 Rallye.

Mis en circulation le 9 juin 1988, cette Rallye n'a connu que 3 propriétaires dans sa vie.

Le dernier, collectionneur et spécialiste du modèle l'a intégralement restauré au sein de ses ateliers. Aujourd'hui cette rallye se présente dans un bon état général, celle-ci ayant été préservée des modifications et des compétitions.

Le compteur de cette 205 ayant été remplacé par un autre dans sa vie, nous ne connaissons pas exactement le kilométrage de cet exemplaire.

Beaucoup plus sportive qu'une GTI, la rallye voit sa cote monter d'année en année. Il est encore temps d'acquérir un exemplaire en bon état général comme celui-ci.

Launched in 1988 for Group N homologation, the 205 Rallye was much more radical than the GTI. Maximum weight savings, a 1.3 twin-carburettor Weber engine prepared by Danielson and a refined chassis - these were the ingredients that made the reputation of the 205 Rallye.

Launched on 9 June 1988, this Rallye only had 3 owners in its lifetime.

The last owner, a collector and specialist in the model, completely restored it in his workshops. Today, the Rallye is in generally good condition. It seems to have been preserved from modifications and competitions.

As the speedometer on this 205 has been replaced, we don't know exactly how many kilometres it has covered.

Much sportier than a GTI, the rallye's price is rising year on year. There's still time to buy a car like this in good condition.



N° de série : VF1B5450811229870
Carte grise française
Véritable sportive, 268 chevaux
Voiture rare
Efficacité Franco-Allemande



15.

1994 RENAULT SAFRANE BITURBO

20 000 - 25 000 €

La Renault Safrane Biturbo, lancée en 1993, représente le sommet de la gamme Safrane avec ses 268 chevaux et son moteur développé en collaboration avec Hartge, lui permettant un 0 à 100 km/h en 7,2 secondes. Dotée d'une transmission intégrale et d'une boîte manuelle à 6 rapports, elle combine élégance et performances, avec des éléments distinctifs comme des jantes spécifiques et un kit carrosserie plus sportif. À l'intérieur, son confort haut de gamme inclut du cuir, des sièges chauffants et une dotation technologique avancée pour l'époque. Produite à seulement 806 exemplaires, elle est une pièce rare et prisée des collectionneurs.

La Renault Safrane Biturbo que nous présentons aujourd'hui a passé 16 ans entre les mains d'un passionné de la marque, un collectionneur qui a possédé pas moins de trois Safrane Biturbo au cours de sa vie. Livrée neuve à l'étranger en mars 1994, elle a rejoint la France en 2007, où elle a été soigneusement conservée.

Tous les fluides ont été vidangés et les freins avant et arrière ont été changés il y a moins d'un an. Avant de la céder à un grand collectionneur automobile français, ce dernier a réalisé plusieurs entretiens essentiels. Il aura l'occasion de travailler sur la carrosserie pour lui redonner tout son éclat. Grâce aux efforts de conservation de l'ancien propriétaire, cette voiture est encore équipée de nombreuses pièces d'origine Renault, un atout majeur quand on connaît la difficulté de se procurer ces composants spécifiques.

L'intérieur, quant à lui, est en bon état, offrant ainsi une expérience de conduite toujours agréable. Cette Safrane Biturbo représente une occasion rare pour les amateurs d'acquérir une pièce en bon état et bien conservée.

The Renault Safrane Biturbo, launched in 1993, represents the pinnacle of the Safrane range with its 268 horsepower engine, developed in collaboration with Hartge, allowing it to sprint from 0 to 100 km/h in 7.2 seconds. Equipped with all-wheel drive and a 6-speed manual transmission, it combines elegance with performance, featuring distinctive elements such as specific wheels and a sportier body kit. Inside, its premium comfort includes leather upholstery, heated seats, and advanced technological features for its time. Produced in only 806 units, it is a rare model highly coveted by collectors. The Renault Safrane Biturbo we present today spent 16 years in the hands of a passionate brand enthusiast, a collector who owned no fewer than three Safrane Biturbo models in his lifetime. Delivered new abroad in March 1994, it joined France in 2007, where it has been meticulously maintained.

All fluids were replaced, and both front and rear brakes were changed less than a year ago. Before passing it on to a prominent French automotive collector, well-known to the public, the previous owner completed essential maintenance tasks. He had the opportunity to work on the bodywork to restore its full shine. Thanks to the preservation efforts of its previous custodian, this car still features numerous original Renault parts, a significant advantage given the difficulty in sourcing these specific components.

The interior remains in good condition, providing a pleasant driving experience. This Safrane Biturbo presents a rare opportunity for enthusiasts to acquire a well-preserved and well-maintained piece.



N° de série : 00708737
Désirable phase 1
Vendue avec ses carnets et sa facture d'achat
Carnet d'entretien à Jour
Seulement 123 000 km
Bel état d'origine
Bombinette mythique



16.

1987 RENAULT 5 GT TURBO

15 000 - 20 000 €

La Renault 5 GT Turbo, particulièrement en version Phase 1, est une véritable icône des années 80. Cet exemplaire, livré en février 1987 par la concession Renault d'Albertville, se distingue par son état d'origine et son kilométrage raisonnable (123 000 km), ce qui est relativement bas pour une voiture de cet âge. Elle a été bien entretenue avec un carnet d'entretien à jour et plusieurs soins récents, notamment la réfection complète de la sellerie.

La Renault 5 GT Turbo, surnommée « petit kart », est réputée pour sa légèreté et son agilité, offrant une expérience de conduite dynamique et sportive grâce à son moteur turbo caractéristique des premiers véhicules turbo de l'époque. Cette « bombinette » a contribué à la légende des petites sportives françaises des années 80, en rivalité directe avec la Peugeot 205 GTI.

L'exemplaire que nous vous présentons est une désormais rare première série. Livrée en février 1987 par le concessionnaire Renault d'Albertville cette GT Turbo se présente dans un bon état d'origine. Toujours suivie, cette belle GT Turbo a reçu de nombreux soins ces dernières années ; la sellerie a été intégralement refaite, le démarreur remplacé tout comme les flexibles de freins.

Le modèle présenté ici, avec ses carnets d'entretien et sa facture d'achat, représente une opportunité rare pour les passionnés de petites sportives.

The Renault 5 GT Turbo, particularly the Phase 1 version, is a true icon of the 80s. This example, delivered in February 1987 by the Renault dealership in Albertville, stands out for its original condition and reasonable mileage (123,000 km), which is relatively low for a car of this age. It has been well looked after, with an up-to-date service booklet and a number of recent treatments, including a complete overhaul of the upholstery. The Renault 5 GT Turbo, nicknamed the 'little go-kart', is renowned for its lightness and agility, offering a dynamic and sporty driving experience thanks to its turbo engine characteristic of the first turbo cars of the era. This 'bombinette' contributed to the legend of the small French sports cars of the 1980s, in direct rivalry with the Peugeot 205 GTI.

The car we are presenting is a rare first series. Delivered in February 1987 by the Renault dealer in Albertville, this GT Turbo is in good original condition. Always maintained, this beautiful GT Turbo has received a great deal of care in recent years; the upholstery has been completely redone, the starter replaced as have the brake hoses.

The model presented here, with its service history and purchase invoice, represents a rare opportunity for enthusiasts of small sports cars.



N° de série : VF320CB6201449935
Bel état d'origine
Toit ouvrant
Important dossier de factures
Carte grise française

17.

1988 PEUGEOT 205 GTI 1.6L

15 000 - 20 000 €

Lancée en 1984 avec seulement 105 chevaux sous le capot, la 205 GTI vola rapidement la vedette à sa concurrente directe, la Golf I GTI, d'un design dépassé avec des équipements sommaires. Les nombreux éléments esthétiques qui équipaient la GTI rappelaient le caractère sportif de la voiture tout en restant d'une certaine discrétion appréciée par les propriétaires.

Livrée neuve en Juin 1988, cette Peugeot 205 GTI se présente sous sa couleur blanc meije d'origine Peugeot, sa peinture n'affiche que des défauts mineurs liés à l'âge mais présente très bien dans l'ensemble; seuls les plastiques de pare-chocs ont tendance à blanchir comme sur de nombreux exemplaires mais ne sont pas fendus. La sellerie est en bon état également sans déchirures ni affaissement et habille parfaitement l'intérieur caractéristique de moquettes rouges vives qui ont gardées tout leur éclat d'origine.

Le tableau de bord se montre encore d'une grande fraîcheur supplanté par le volant à trois branches là encore en bon état. Coté mécanique, la promesse de sensations faite par Peugeot au lancement de la 205 GTI est encore bien réelle aujourd'hui, le 1580 cm³ est rageur et se comporte bien, il semble délivrer ses 115 chevaux d'origine et procure au conducteur un bon agrément de conduite. L'atout important de cette 205 GTI est son toit ouvrant manuel qui découvre une large partie de toit et se prend presque au jeu d'un Targa.

Avec des factures d'entretien remontant jusqu'au début des années 90, la Peugeot 205 GTI connu notamment un remplacement de l'échappement, des freins et de la distribution lors d'une importante révision survenue cette année.

Bien conservée avec manuels d'utilisation, carnets d'entretien, publicités et brochures Pioneer d'époque, nous vous offrons la possibilité de repartir au volant d'un mythe de l'automobile française qui fait tourner les têtes, depuis 1984 et encore aujourd'hui.

Launched in 1984 with just 105bhp under the bonnet, the 205 GTI quickly stole the show from its direct competitor, the Golf I GTI, with its outdated design and basic equipment. The many aesthetic features fitted to the GTI were a reminder of the car's sporty character, while retaining a certain discretion appreciated by its owners.

Delivered new in June 1988, this Peugeot 205 GTI is presented in its original Peugeot meije white colour, with only minor age-related defects in the paintwork, which looks very good overall; only the bumper plastics have a tendency to whiten, as on many examples, but are not cracked. The upholstery is also in good condition, with no tears or sagging, and perfectly covers the interior, which features bright red carpets that have retained all their original lustre.

The dashboard is still very fresh, but the three-spoke steering wheel is still in good condition. As far as the engine is concerned, the promise of sensations made by Peugeot at the launch of the 205 GTI is still very real today. The 1580 cm³ is furious and behaves well, it seems to deliver its original 115 bhp and provides the driver with good driving pleasure. The 205 GTI's main asset is its manual sunroof, which uncovers a large section of the roof and is almost like a Targa.

With service invoices dating back to the early 1990s, the Peugeot 205 GTI had its exhaust, brakes and timing replaced during a major overhaul this year.

Well preserved with user manuals, service books, advertisements and Pioneer brochures from the period, we offer you the chance to get behind the wheel of a French motoring legend that has been turning heads since 1984 and still does today.



Châssis n°SALLJGBL8GA446383
Carte grise française
Plus de 25 000 euros de factures
Futur classique
7 places
Rare 3 portes



18.

1991 LAND ROVER DISCOVERY V8 3.5

15 000 - 20 000 €

Lancé en 1989, le Discovery est la réponse de Land Rover à la concurrence japonaise. Véritable produit intermédiaire entre le Defender et le Range Rover, il reprend les mécaniques des deux précités et innove avec une nouvelle carrosserie, beaucoup plus axée vers un usage familial, tout en conservant les légendaires capacités tout terrain qui ont fait la légende de la Marque.

Immédiatement un succès commercial, il restera au catalogue de la marque jusqu'en 2024 et connaîtra 5 générations.

L'exemplaire que nous vous proposons est un rare Break 3 Portes équipé du fameux v8 3.5 EFI de la marque. Ce magnifique exemplaire a été intégralement revu par son propriétaire actuel, au total plus de 25 000 euros ont été dépensés pour perfectionner et restaurer cet exemplaire qui affiche aujourd'hui 250 000 km.

Futur classique, il est rare de trouver sur le marché un Discovery aussi bien préservé que celui-ci et entretenu sans limite de prix.

Launched in 1989, the Discovery was Land Rover's answer to the Japanese competition. A genuine intermediary between the Defender and the Range Rover, it uses the same mechanics as the Defender and Range Rover, and innovates with a new body, much more geared towards family use, while retaining the legendary off-road capabilities that have made the Marque such a legend.

An immediate commercial success, it remained in the marque's catalogue until 2024 and went through 5 generations.

The model we are offering is a rare 3-door estate equipped with the marque's famous 3.5 EFI v8. This magnificent car has been completely overhauled by its current owner, who has spent a total of over €25,000 on perfecting and restoring the car, which now has 250,000 km on the clock.

A future classic, it's rare to find a Discovery on the market as well preserved as this one and maintained at any price.

N° de série : SAJJDALW4CC348478
Carte grise de collection
Combinaison sobre et élégante
Dessin Pininfarina



19.

1982 JAGUAR XJ12 5.3 HE

10 000 - 15 000 €

Lancée en 1979, la Jaguar XJ12 série 3 connaît un nouveau design. Dessinée par le prestigieux carrossier italien Pininfarina, cette série se distingue par des lignes plus modernes et affinées tout en conservant l'élégance classique des XJ.

Cette Jaguar XJ12 a été achetée en 2017 par son propriétaire actuel. Depuis, elle a bénéficié d'un entretien régulier, dossier complet de factures à l'appui. Notamment une récente facture de l'atelier René Sontrop d'un montant de 5 000 €, attestant des soins apportés à la présentation du véhicule. Le véhicule est présenté avec une peinture noire qui lui convient bien. L'intérieur en cuir beige se marie harmonieusement avec la teinte extérieure. Le ciel de toit nécessitera un ajustement. La voiture est vendue avec ses manuels.

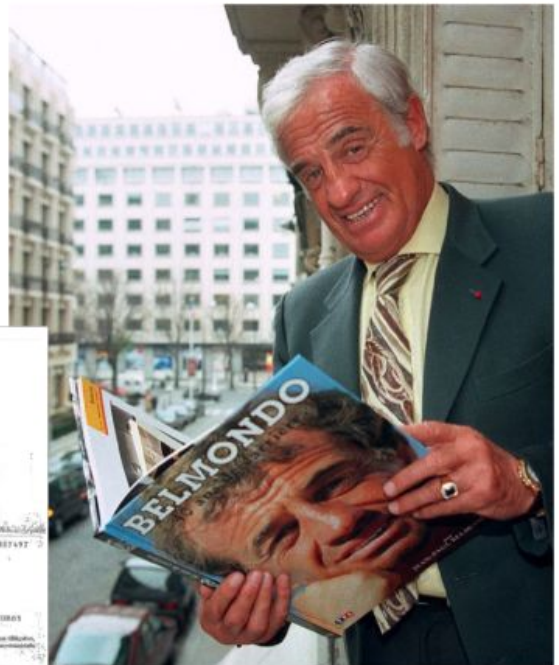
Lors de son essai routier, la Jaguar s'est révélée agréable à conduire avec sa boîte automatique. Cette XJ12 représente une opportunité de profiter d'un modèle confortable et bien entretenu, idéal pour les amateurs de berlines classiques.

In 1979, the Jaguar XJ12 MK3 received a new design. Styled by the prestigious Italian coachbuilder Pininfarina, this version featured more modern and refined lines while retaining the classic elegance of the XJ series.

This Jaguar XJ12 was purchased by its current owner in 2017 and has been regularly maintained since, with a comprehensive file of invoices available. Notably, a recent invoice from the René Sontrop workshop for €5,000 attests to the care given to the car's presentation. The car is finished in a sleek black paint, perfectly complementing the beige leather interior. The only issue is the headliner, which will require some adjustment. The car is sold with its manuals.

During the road test, the Jaguar proved to be a pleasure to drive with its automatic transmission. This XJ12 offers a unique opportunity to enjoy a well-maintained and comfortable classic sedan, ideal for enthusiasts of vintage luxury cars.

Châssis n°VF1CN041H49857497
 Carte grise française
 La dernière voiture de BEBEL
 Faible kilométrage
 Modèle mythique
 Pièce de collection



20.

2013 RENAULT TWINGO

1.2 16V. EX. JEAN PAUL BELMONDO

25 000 - 30 000 €

On ne présente plus la Renault Twingo, apparue pour la première fois au salon de Paris 1992.

Bien que récemment arrêtée, la Twingo aura connu un immense succès, à tel point qu'aujourd'hui quasiment chaque français est déjà monté à bord d'un des 4 000 000 d'exemplaires produits.

Véritable voiture populaire, elle aura su séduire toutes les classes de la société jusqu'au plus grandes stars de Cinéma. Le 24 Octobre 2013, Jean Paul Belmondo prend livraison de sa dernière voiture, cette Twingo à la concession Renault Rive Gauche située Boulevard Raspail à Paris. Adaptée à son handicap, cette Twingo est le sommet de la gamme en boîte automatique.

Il s'en servira régulièrement dans Paris jusqu'à son qu'à la fin de sa vie faisant quasiment 31 000 km à son bord.

Aujourd'hui, la voiture dispose toujours de sa carte grise au nom de Jean-Paul Belmondo et se présente dans un bon état. Dernier véhicule de Bebel, cette Twingo est une véritable pièce de collection à préserver.

The Renault Twingo, which first appeared at the 1992 Paris Motor Show, needs no introduction.

Although recently discontinued, the Twingo was a huge success, so much so that today almost every Frenchman has ridden in one of the 4,000,000 cars produced.

A truly popular car, it has appealed to all classes of society, right up to the biggest movie stars.

On 24 October 2013, Jean Paul Belmondo took delivery of his latest car, this Twingo, at the Renault Rive Gauche dealership on Boulevard Raspail in Paris. Adapted to his disability, this Twingo is the top of the range automatic gearbox.

He used it regularly in Paris until the end of his life, driving it for almost 31,000 km.

Today, the car is still registered in Jean-Paul Belmondo's name and is in good condition. As Bebel's last vehicle, this Twingo is a real collector's item that should be preserved.



N° de série : SCAZD02A9KCX29057
Carte grise française



21.

1989 ROLLS ROYCE CORNICHE

55 000 - 65 000 €

La Rolls-Royce Corniche est lancée en 1971. Produite en cinq séries distinctes au cours de ses 24 ans de carrière, la Corniche a constamment évolué pour rester au sommet de la technologie et du luxe. Chaque série a apporté son lot d'améliorations techniques et de détails esthétiques raffinés. La première série (1971-1977) reprenait la base du coupé Silver Shadow mais avec des finitions plus exclusives. Les séries suivantes, notamment la Corniche II (1977-1989) ont intégré des innovations comme la climatisation automatique, un meilleur système de suspension et des freins plus performants. Produite à seulement quelques milliers d'exemplaires, la Corniche reste un modèle emblématique, prisé des amateurs de voitures classiques. Que ce soit en version coupé ou cabriolet, elle représente le savoir-faire artisanal de Rolls-Royce, avec des finitions à la main, des matériaux nobles et une attention méticuleuse aux moindres détails.

Le modèle que nous présentons est une Rolls-Royce Corniche de 1989, qui a bénéficié d'une révision importante après son acquisition en 2023 par son propriétaire actuel. Avec plus de 16 000 € de factures, cette Corniche a été soigneusement entretenue.

Les travaux réalisés incluent la réfection de la crémaillère de direction ainsi que la réfection des quatre étriers de frein avant. Les silentblochs des bras de suspension supérieurs et inférieurs ont été remplacés, assurant une tenue de route optimale. Les amortisseurs avant ont été remplacés et les

rotules réglées, et un ajustement de la hauteur de caisse a été effectué.

Du côté de la transmission, deux flectors de l'arbre de transmission ont été changés, tandis que le moteur a bénéficié d'une révision complète avec la dépose, contrôle et nettoyage des injecteurs, remplacement de deux injecteurs, nettoyage du réservoir de carburant et de la crépine, ainsi que le remplacement de la pompe à carburant et des bougies.

D'autres interventions incluent le remplacement du support moteur avant, la révision des lève-vitres, la réparation de la centralisation de la porte passager et le remplacement des régulateurs d'éclairage du tableau de bord et des potentiomètres de l'air conditionné. Le compresseur de climatisation a également été révisé avec le remplacement des joints de culasse, des valves et des tuyaux.

Enfin, la voiture a passé un contrôle technique favorable et un dossier FFVE a été constitué pour l'immatriculation en véhicule de collection.



The Rolls-Royce Corniche was launched in 1971. Produced in five separate series over its 24-year career, it has constantly evolved to remain at the pinnacle of technology and luxury. Each series brought its share of technical improvements and refined aesthetic details. The first series (1971-1977) was based on the Silver Shadow coupé, but with more exclusive finishes. Subsequent series, notably the Corniche II (1977-1989), incorporated innovations such as automatic climate control, an improved suspension system and more powerful brakes.

Produced in just a few thousand examples, the Corniche remains an iconic model, prized by classic car enthusiasts. Whether in coupé or cabriolet form, it represents Rolls-Royce's craftsmanship, with hand-finishing, noble materials and meticulous attention to detail.

The model we are presenting is a 1989 Rolls-Royce Corniche, which benefited from a major overhaul after its purchase in 2023 by its current owner. With bills of over €16,000, this Corniche has been meticulously maintained.

The work carried out includes rebuilding the steering rack and the four front brake callipers. The silentbloks on the upper and lower suspension arms have been replaced, ensuring optimum roadholding. The front shock absorbers were replaced and the ball joints adjusted, and the ride height was adjusted.

On the transmission side, two driveshaft flectors were changed, while the engine received a complete overhaul, with

the injectors removed, checked and cleaned, two injectors replaced, the fuel tank and strainer cleaned, and the fuel pump and spark plugs replaced.

Other work included replacing the front engine mount, overhauling the window regulators, repairing the passenger door centraliser and replacing the dashboard lighting regulators and air conditioning potentiometers. The air conditioning compressor was also overhauled, with the replacement of head gaskets, valves and hoses.

Finally, the car passed a favourable technical inspection and an FFVE file has been compiled for registration as a classic vehicle.



N° de série : SAJJNADW4DP159688
Carte grise française
Dernier V12 de la marque
Désirable version européenne
Seulement 49 000 km



22.

1989 JAGUAR XJS CABRIOLET V12

15 000 - 20 000 €

Sans réserve

Lorsque sort la XJS en 1975, celle-ci n'est disponible qu'en coupé, la grande tradition des cabriolets jaguar est alors interrompue. Il faut attendre 1983 pour que Jaguar réagisse avec le lancement de la XJSC, un Targa. Ce n'est qu'en 1988 que le cabriolet marque son grand retour, 14 ans après l'arrêt du Type E, la carrière de la XJS est lors relancée, le cabriolet connaissant un grand succès notamment aux USA.

L'exemplaire que nous vous présentons est un cabriolet V12 livré neuf le 13 avril 1989 à la concession Jaguar de Chêne-Bougeries, en banlieue de Genève. La voiture est alors immatriculée GE 106 752. En 1996, elle est importée en France et immatriculée 915 ADN 78. En 2000, son propriétaire en fait l'acquisition et l'immatricule à Paris. Régulièrement entretenue au sein des ateliers de Gilbert Tissier, cette XJS est en bon état général.

Coté carrosserie quelques petites coups sont à noter, pour la mécanique, notre essai routier a confirmé le fonctionnement correct du V12 ainsi que la douceur de la boîte. La capote électrique fonctionne bien tout comme la majorité des équipements électriques. Dernièrement, l'alternateur a été remplacé tout comme le lanceur de démarreur. La sellerie est en bon état tout comme la capote. Véritable symbole des années 90, cette XJS n'attend plus que vous.

When the XJS came out in 1975, it was only available as a coupé, so the great tradition of Jaguar convertibles was interrupted. It was not until 1983 that Jaguar responded with the launch of the XJSC, a Targa. It wasn't until 1988 that the cabriolet made its comeback, 14 years after the E-Type was discontinued, and the XJS's career was relaunched, with the cabriolet enjoying great success, particularly in the USA.

The car we are presenting here is a V12 convertible delivered new on 13 April 1989 to the Jaguar dealership in Chêne-Bougeries, on the outskirts of Geneva. The car was then registered GE 106 752. In 1996, the car was imported into France and registered 915 ADN 78. In 2000, its owner bought it and registered it in Paris. Regularly serviced in the Gilbert Tissier workshops, this XJS is in generally good condition.

There are a few minor dents on the bodywork, but our test drive confirmed that the V12 engine is working and the gearbox smooth. The electric soft top works well, as does most of the electrical equipment. The alternator has recently been replaced, as has the starter motor. The upholstery is in good condition, as is the soft top. A true symbol of the 90s, this XJS is just waiting for you.





23.

1987 VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S

13 000 - 18 000 €

Véritable icône des années 80, la Golf 1 Gti a marqué les esprits. Le 11 septembre 1975, le salon de l'Automobile de Francfort ouvre ses portes avec une attraction majeure sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps ». Elle fera l'effet d'une bombe. La golf GTI, l'idole de toute une génération, a été une véritable révolution au sein de l'industrie automobile. Volkswagen habitué aux rondeurs avec sa coccinelle, décide de rentrer dans les standards esthétiques de l'époque en créant une voiture compacte, sobre, aux lignes tendues, un brin agressive. Mais là où Volkswagen est très fort c'est que le constructeur invente l'appellation GTI : Grand Tourisme à Injection. Le succès est rapide et conséquent, seulement, au début des années 1980, les ventes s'essoufflent petit-à-petit. Les amateurs de GTI en demandaient plus que le petit 1600cm³ à 8 soupapes. C'est pourquoi, VAG France, sans réel accord avec Wolfsburg, s'est décidé à offrir ce petit plus que les clients demandaient.

En partenariat avec Oettinger, VAG France allait produire 1250 exemplaires de la désormais célèbre « 16S » ! Vendue pour 75 000 Francs en 1982, la GTI s'affublait d'une nouvelle culasse à 16 soupapes lui offrant la puissance de 136 chevaux à 6 500 tours par minute. Le 0 à 100 était désormais abattu en moins de 8 secondes ! L'esthétique n'était pas non plus en reste avec un kit BBS intégral comprenant une lame avant, des élargisseurs d'ailes et de bas de caisses, des jantes ATS Cup en 14 pouces et surtout, un autocollant 16 Soupapes apposé sur l'aile avant ! L'habitacle adoptait des compteurs spécifiques et des manomètres supplémentaires.

La Golf GTI 16S de 1987 que nous vous présentons a été livrée neuve en France en mars de la même année. Véritable icône des années 80, cette version sportive de la Golf se distingue par sa polyvalence et son caractère dynamique, qui ont marqué l'histoire des compactes sportives. Affichant 226 304 km, elle témoigne d'une utilisation régulière et reste en bon état général. Ayant connu 7 propriétaires, elle a trouvé son propriétaire actuel en 2021, qui a su préserver l'authenticité de cette GTI emblématique.

A true icon of the 1980s, the Golf I GTI made a lasting impression. On September 11, 1975, the Frankfurt Motor Show opened its doors, showcasing a major attraction on the Volkswagen stand: the Golf GTI. Marketed as «the fastest Volkswagen of all time,» it caused a sensation. The Golf GTI, the idol of an entire generation, was a genuine revolution in the automotive industry. Volkswagen, known for its rounded designs like the Beetle, decided to embrace the aesthetic standards of the time by creating a compact, understated car with taut lines and a slightly aggressive stance.

However, what truly set Volkswagen apart was its invention of the GTI designation: Grand Tourisme Injection. Success came quickly and abundantly, but by the early 1980s, sales began to decline. Enthusiasts craved more than the modest 1600 cm³ 8-valve engine. As a response, VAG France, without a formal agreement with Wolfsburg, decided to offer the little extra that customers were requesting.

In partnership with Oettinger, VAG France would produce 1,250 units of the now famous «16S»! Priced at 75,000 Francs in 1982, the GTI sported a new 16-valve cylinder head, boosting power to 136 horsepower at 6,500 rpm. The 0 to 100 km/h sprint was now achieved in under 8 seconds! The aesthetics were also enhanced with a complete BBS kit, featuring a front lip, wider fenders, side skirts, 14-inch ATS Cup wheels, and, of course, a 16 Valve sticker proudly displayed on the front fender. The interior boasted specific gauges and additional dials.

The 1987 Golf GTI 16S we present was delivered new in France in March of the same year. A true icon of the 80s, this sporty version of the Golf is distinguished by its versatility and dynamic character, which have left a mark on the history of sporty compacts. With a mileage of 226,304 km, it reflects regular use and remains in good overall condition. Having had seven owners, it found its current custodian in 2021, who has successfully preserved the authenticity of this iconic GTI.

Châssis n°4J4FYN9S1NJ512316
Titre de circulation Belge
Modèle mythique
Meilleur moteur Jeep
Boîte mécanique



24.

1991 JEEP WRANGLER 4.0

10 000 - 15 000 €

Alors que Renault a pris le contrôle du groupe AMC au début des années 1980 (et donc du constructeur Jeep), il est décidé de renouveler entièrement la gamme du constructeur américain qui s'avère très vieillissante. Après la présentation du Cherokee XJ en 1983, c'est au tour du Wrangler YJ de voir le jour en 1986. Remplaçant le Jeep CJ qui datait de la fin de la Seconde Guerre Mondiale, le Wrangler restait proche esthétiquement et techniquement de son aîné. Le châssis est repris du CJ, mais la longueur est augmentée, les ressorts à lames sont majorés et des barres stabilisatrices sont installées afin d'améliorer la tenue de route et le confort. La garde au sol est réduite, mais le Wrangler reste un excellent franchiseur, notamment grâce à sa transmission intégrale non permanente. Au niveau de la carrosserie, le style général reste très proche du CJ, même si on remarque l'adoption de phares carrés, très à la mode dans les années 1980. Au niveau mécanique, deux moteurs d'origine AMC sont disponibles au lancement, le quatre cylindres 2.5 développant 119 ch et le six cylindres 4.2 développant 190 ch. Très rapidement, le Wrangler YJ trouvera son public et ses volumes de ventes aux États-Unis seront acceptables.

Mais c'est en 1991 lors du restylage que le Wrangler sera enfin équipé d'un moteur performant, le 4.0 HO de 170 chevaux. Le Wrangler présenté est équipé de ce fameux moteur 4.0 HO. Il s'agit d'un des premiers exemplaires livré en Europe. Niveau carrosserie, celle-ci est en bon état, malgré une trace de corrosion au niveau des ailes avant.

4X4 par excellence, le Wrangler présente une polyvalence rare sur le marché en faisant de lui le véhicule idéal pour une résidence secondaire.

When Renault took control of the AMC group in the early 1980s (and therefore of Jeep), it was decided to completely renew the American manufacturer's range, which was proving to be very ageing. After the presentation of the Cherokee XJ in 1983, it was the turn of the Wrangler YJ in 1986. Replacing the Jeep CJ, which dated from the end of the Second World War, the Wrangler remained aesthetically and technically close to its predecessor. The chassis was taken from the CJ, but was made longer, the leaf springs were increased and stabiliser bars were fitted to improve handling and comfort. Ground clearance is reduced, but the Wrangler remains an excellent franchiser, thanks in particular to its non-permanent all-wheel drive. In terms of bodywork, the general style remains very similar to that of the CJ, although the adoption of square headlamps, which were very fashionable in the 1980s, is worth noting. Two AMC engines were available at launch, a 2.5 four-cylinder developing 119 bhp and a 4.2 six-cylinder developing 114 bhp. The Wrangler YJ very quickly found its audience, and sales volumes in the United States were acceptable.

But it was not until the 1991 restyling that the Wrangler was finally equipped with a high-performance engine, the 170bhp 4.0 HO.

The Wrangler shown here is equipped with this famous 4.0 HO engine. It is one of the first to be delivered in Europe. The bodywork is in good condition, despite a trace of corrosion on the front wings.

A 4X4 par excellence, the Wrangler offers a versatility that is rare on the market, making it the ideal vehicle for a second home.

Châssis n°VF7MANP000NP0165
Carte grise française
Bel exemplaire
Voiture mythique
Intéressant état d'origine



25.

1985 CITROËN CX PRESTIGE TURBO

20 000 - 25 000 €

En février 1976 apparait la CX prestige, basée sur le châssis du break. Contrairement à son ainée la DS, Citroën crée une véritable limousine, rallongée de 25 cm. La production sera confiée à Heuliez, plus à même d'assurer la production que Chapron, alors en difficulté.

A la rentrée 1977, la Prestige se voit équipée d'un pavillon de toit surélevé, pour assurer un meilleur confort. Le président Giscard d'Estaing en sera un des premiers clients.

Au fil des évolutions de la Cx, la Prestige se verra équipée des meilleures motorisations de la gamme.

Lorsqu'en 1984, apparait la GTI Turbo, il est tout naturel que la Prestige se voit équipée de ce moteur.

L'exemplaire que nous vous présentons fut livré neuf en France en novembre 1985. Equipé du velours, il est en bon état général. Régulièrement entretenu par le spécialiste DS Répar, celui-ci vient d'être révisé. Bien que dans l'ombre de la Turbo 2, la Turbo est rare sur le marché actuel et présente des performances proches de sa cadette.

February 1976 saw the launch of the CX prestige, based on the estate chassis. Unlike its predecessor, the DS, this time Citroën created a genuine limousine, 25 cm longer. Production was entrusted to Heuliez, which was in a better position than Chapron, which was in difficulty at the time.

At the start of the 1977 academic year, the Prestige was fitted with a raised roof to ensure greater comfort on board. President Giscard D'Estaing was one of its first customers.

As the Cx evolved, the Prestige was equipped with the best engines in the range. When the GTI Turbo appeared in 1984, it was only natural that the Prestige should be fitted with this engine. The car we are presenting to you was delivered new in France in November 1985. Equipped with velours, this car is in generally good condition. Regularly serviced by the DS Répar specialist, it has just been serviced.

Although in the shadow of the Turbo 2, the Turbo is rare on today's market and offers performances close to those of its younger sibling.

N° de série : WDB201035F81219
Carte grise française
Modèle mythique des années 1990



26.

1991 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5 16S

30 000 - 45 000 €

Lancée en 1982, la Mercedes-Benz 190 E, issue de la gamme W201, a marqué une étape importante dans l'histoire de la marque allemande. Avec son design intemporel et ses proportions équilibrées, cette berline compacte a su séduire un large public, alliant confort, qualité de fabrication et performances.

La 190 E a été conçue pour répondre à la demande croissante d'un véhicule qui combine à la fois praticité et raffinement. Son habitacle spacieux est doté de matériaux de haute qualité et d'une ergonomie bien pensée, offrant un confort de conduite remarquable. Au fil des années, le modèle a été équipé de diverses motorisations, dont des moteurs essence et diesel, permettant aux acheteurs de choisir en fonction de leurs besoins.

En termes de technologie, la 190 E a introduit plusieurs innovations, notamment un châssis rigide et une suspension améliorée, contribuant ainsi à son comportement routier dynamique et sûr. Son succès commercial a été renforcé par sa réputation de fiabilité et de durabilité, des valeurs chères à Mercedes-Benz.

La 190 E est également devenue un modèle emblématique dans le monde des voitures de sport, en particulier avec la version 2.5-16 développée par AMG, qui a remporté plusieurs succès en compétition. La Mercedes-Benz 190 E est un véhicule qui allie élégance, performances et praticité, et qui continue d'attirer les amateurs de voitures classiques aujourd'hui.

Le modèle que nous vous présentons est une Mercedes-Benz 190 E 2.5 16, livrée neuve le 19 mars 1991 à la concession Mercedes-Benz France au Chesnay (78). À l'origine, cette voiture a servi comme véhicule de démonstration.

Après avoir traversé la Méditerranée, elle a trouvé refuge sur l'île de beauté, où elle a connu son premier propriétaire à Ajaccio pendant un an et demi. En 1993, elle a été acquise par un autre propriétaire, qui l'a conservée pendant 17 ans sur l'île.

Le propriétaire actuel en prend soin depuis quelques années et la voiture affiche un kilométrage de 206 485 km. Dans un bon état général, cette Mercedes-Benz 190 E 2.5 16 conserve ses carnets d'origine, ajoutant une touche d'authenticité à son histoire. Ce modèle représente une belle opportunité pour les passionnés et les collectionneurs à la recherche d'une voiture emblématique de la marque.



Launched in 1982, the Mercedes-Benz 190 E, part of the W201 range, marked a significant milestone in the history of the German brand. With its timeless design and balanced proportions, this compact sedan has captivated a wide audience, combining comfort, craftsmanship, and performance.

The 190 E was engineered to meet the growing demand for a vehicle that blended practicality with refinement. Its spacious interior features high-quality materials and thoughtful ergonomics, providing exceptional driving comfort. Over the years, the model was equipped with various engines, including petrol and diesel options, allowing buyers to choose according to their needs.

In terms of technology, the 190 E introduced several innovations, including a rigid chassis and enhanced suspension, contributing to its dynamic and safe road behavior. Its commercial success was bolstered by its reputation for reliability and durability—values that are deeply ingrained in the Mercedes-Benz ethos.

The 190 E also became an iconic model in the sports car world, particularly with the 2.5-16 version developed by AMG, which achieved notable success in motorsport. The Mercedes-Benz 190 E is a vehicle that combines elegance, performance, and practicality, continuing to attract classic car enthusiasts today. The model we present is a Mercedes 190 E 2.5 16, delivered new on March 19, 1991, to the Mercedes France dealership in Le Chesnay (78). Initially, this car served as a demonstration vehicle. After crossing the Mediterranean, it found refuge on the island

of Corsica, where it had its first owner in Ajaccio for a year and a half. In 1993, it was acquired by another owner, who kept it for 17 years on the island.

The current owner has cared for it for several years, and the car shows a mileage of 206,485 km. In good overall condition, this Mercedes 190 E 2.5 16 retains its original service books, adding a touch of authenticity to its history. This model represents a wonderful opportunity for enthusiasts and collectors seeking an emblematic vehicle from the brand.







N° de série : WPOZZZ99Z9S730737
Carte grise française
Configuration sobre et élégante
Pack chrono
9 000€ de factures chez Porsche depuis 2021

27.

2009 PORSCHE 911 TARGA 4S

50 000 - 70 000 €

La Porsche 997, produite entre 2004 et 2012, est souvent considérée comme un retour aux sources pour la marque. Avec des lignes plus classiques, un lien évident avec les modèles historiques, mais une technologie moderne à la hauteur des attentes du XXI^e siècle. Parmi les nombreuses variantes de la 997, la Targa 4S occupe une place particulière, combinant sportivité, polyvalence et élégance.

Présentée en 2006, la 997 Targa 4S se distingue par son toit en verre amovible, une innovation qui fait le lien entre un coupé classique et un cabriolet, tout en offrant une luminosité exceptionnelle dans l'habitacle. Le toit s'ouvre électriquement, laissant profiter des plaisirs de la conduite en plein air, sans compromettre la rigidité de la structure. Le modèle est également équipé de la transmission intégrale 4S, offrant une meilleure motricité, notamment sur routes sinueuses ou sous conditions météorologiques délicates.

Sous le capot, on retrouve le flat-six atmosphérique de 3,8 litres développant 385 chevaux, couplé à une boîte manuelle ou à la boîte automatique PDK à double embrayage. Cette mécanique permet à la 997 Targa 4S d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 4,7 secondes, tout en offrant un confort et une souplesse de conduite remarquables pour un usage quotidien. Le nom Targa vient de la célèbre course italienne Targa Florio, une compétition historique qui se tenait en Sicile et où Porsche a connu de nombreux succès dans les années 1950 et 1960. En 1965, Porsche introduit une nouvelle version de la 911 avec un toit partiellement amovible pour répondre aux nouvelles normes de sécurité américaines interdisant les cabriolets. Ce modèle, dévoilé en 1966, est baptisé Targa en hommage à cette course mythique. Depuis, le nom est resté, désignant les modèles Porsche dotés de ce toit distinctif, entre coupé et cabriolet.

L'exemplaire que nous vous proposons a été livré neuve en Allemagne en 2009 par le concessionnaire Porsche Centre

Schwarzwald-Baar. Cette Porsche 997 Targa 4S a bénéficié d'un entretien rigoureux chez le même centre jusqu'en 2015. Elle est ensuite vendue aux Pays-Bas, où elle continue d'être entretenue chez Porsche Centrum Twente. En 2021, elle est acquise par son propriétaire actuel en France, qui poursuit l'entretien chez Porsche Brest, où plus de 9 000 € de factures ont été réalisés depuis l'achat, le dernier entretien datant du 23 février 2023.

Le carnet d'entretien témoigne d'un suivi régulier et complet chez des centres Porsche agréés, assurant à cette 997 un bon état mécanique.

Cette 997 Targa 4S a une configuration sobre et élégante, avec une peinture gris arctique (92U) associée à un intérieur en cuir noir. Elle est équipée de nombreuses options, telles que :

- Cadres noirs
- Pack Chrono face noire
- Rétroviseurs automatiquement graduables
- Capteur de pluie
- Sièges chauffants, ventilés et électriques avec support lombaire pour le conducteur et le passager
- Régulateur de vitesse
- Système de surveillance de la pression des pneus (TPM) 433MHz
- Mémoire des réglages du siège conducteur
- Seuils de porte en acier inoxydable avec logo

Lors de notre essai routier, la voiture s'est révélée agréable à conduire aussi bien en ville que sur voie rapide, avec un caractère sportif, offrant ainsi une polyvalence qui saura répondre à tous les usages.

À ce jour elle comptabilise un peu plus de 159 000 Kilomètres. Cette Porsche allie élégance, confort et performance pour un plaisir de conduite assuré.





The Porsche 997, produced between 2004 and 2012, is often seen as a return to its roots for the brand. With more classic lines and an obvious link to historic models, but with modern technology that lives up to the expectations of the 21st century. Among the many variants of the 997, the Targa 4S occupies a special place, combining sportiness, versatility and elegance. Introduced in 2006, the 997 Targa 4S is distinguished by its removable glass roof, an innovation that bridges the gap between a classic coupé and a cabriolet, while providing exceptional light into the cabin. The roof opens electrically, allowing you to enjoy the pleasures of open-air driving without compromising the rigidity of the structure. The model is also equipped with 4S all-wheel drive, offering enhanced traction, particularly on winding roads or in tricky weather conditions. Under the bonnet is a naturally-aspirated 3.8-litre flat-six producing 385bhp, mated to either a manual gearbox or the PDK dual-clutch automatic transmission. This powertrain enables the 997 Targa 4S to accelerate from 0 to 100 kph in just 4.7 seconds, while offering remarkable driving comfort and flexibility for everyday use.

The name Targa comes from the famous Italian Targa Florio race, a historic competition held in Sicily where Porsche enjoyed many successes in the 1950s and 1960s. In 1965, Porsche introduced a new version of the 911 with a partially removable roof to meet new US safety regulations banning convertibles. This model, unveiled in 1966, was named Targa in homage to the legendary race. Since then, the name has stuck, designating Porsche models with this distinctive roof, somewhere between a coupé and a cabriolet.

This example was delivered new in Germany in 2009 by the Porsche Centre Schwarzwald-Baar dealership. This Porsche

997 Targa 4S was rigorously maintained by the same centre until 2015. It was then sold to the Netherlands, where it continues to be serviced by Porsche Centrum Twente. In 2021, it was acquired by its current owner in France, who continued to have it serviced at Porsche Brest, where over €9,000 worth of invoices have been paid since purchase, with the last service being carried out on 23 February 2023.

The maintenance booklet shows that the 997 has been regularly and fully serviced at approved Porsche centres, ensuring that it remains in good mechanical condition.

This 997 Targa 4S has a sober and elegant configuration, with Arctic Grey (92U) paintwork combined with a black leather interior. It is equipped with a number of options, including :

- Black dials
- Black Chrono pack
- Automatically dimmable rear-view mirrors
- Rain sensor
- Heated, ventilated and electric seats with lumbar support for driver and passenger
- Cruise control
- 433MHz tyre pressure monitoring system (TPM)
- Memory for driver's seat settings
- Stainless steel door sills with logo

During our test drive, the car proved to be a pleasure to drive both in town and on the fast lane, with a sporty character and a versatility that will suit all uses.

To date, it has clocked up just over 159,000 kilometres.

This Porsche combines elegance, comfort and performance for guaranteed driving pleasure.



Châssis n°J9F93EC834466
Carte grise collection
La première Jeep moderne
Moteur V8
Sellerie du plus bel effet



28.

1979 JEEP CJ7 RENEGADE

20 000 - 30 000 €

La Jeep CJ7 est l'une des versions les plus emblématiques de la série CJ (Civilian Jeep). Produite entre 1976 et 1986, la CJ7 a marqué l'histoire du modèle avec sa polyvalence, permettant enfin d'arpenter les voies rapides.

Le modèle CJ7 se distingue par un empattement allongé par rapport à son prédécesseur, la CJ5, offrant plus d'espace intérieur et un meilleur confort de conduite. Il était proposé avec plusieurs motorisations, allant de moteurs 4 cylindres à des V8.

Cet exemplaire est équipé du fameux moteur V8 AMC 302. Présenté dans une belle finition Renegade, celui-ci a été personnalisé avec gout par son propriétaire actuel lors de la restauration de celui-ci.

Mécaniquement, le V8 a été revu pour obtenir des performances optimales et les suspensions ont été rehaussées pour améliorer encore plus ses capacités tout-terrain.

Esthétiquement, tout l'intérieur a été garni d'un cuir tabac du plus bel effet.

Elle saura vous satisfaire à merveille pour quelques balades en bord de mer.

The Jeep CJ7 is one of the most emblematic versions of the CJ (Civilian Jeep) series. Produced between 1976 and 1986, the CJ7 left its mark on the history of the model with its versatility, finally making it possible to take to the highways.

The CJ7 featured a longer wheelbase than its predecessor, the CJ5, offering more interior space and greater driving comfort. It was available with a range of engines, from 4-cylinder to V8. This model is equipped with the famous AMC 302 V8 engine. Presented in a beautiful Renegade finish, it has been tastefully personalised by its current owner during its restoration.

Mechanically, the V8 has been revised for optimum performance and the suspension has been upgraded to further enhance its off-road capabilities.

Aesthetically, the entire interior has been trimmed in tobacco leather to great effect.

It's sure to satisfy you perfectly for a few trips to the seaside.



Châssis n°VF320CD6223510802
Type 20CD62
Carte grise française
Bel exemplaire
Gris graphite métallisé



29.

1989 PEUGEOT 205 GTI 1,9 L 130

20 000 - 25 000 €

La 205 GTI 1,9 L, forte de 130 ch, est une petite sportive redoutable capable de rivaliser avec des autos bien plus puissantes dès que le tracé se fait sinueux.

Esthétiquement, la GTI se distingue par des extensions d'aile, des baguettes latérales de couleur, des phares longues portées et des jantes alliages.

Notre 205 GTI 1.9 a été immatriculée pour la première fois en mars 1989. Le véhicule affiche 166 000 km au compteur et a connu peu de propriétaires. En bel état de conservation cette 205 GTI ne présente pas de trace d'usure importante. Ses propriétaires l'ont préservé, elle n'a jamais subi de transformation ni de « bolidage ». Seul compromis avec l'origine : une ligne d'échappement a été installée sur la voiture.

La carrosserie comme la mécanique sont en bel état, témoignant des soins apportés au fil des ans.

Petite Bombe des années 80-90, la 205 GTI 1.9 est un des modèles plus les plus représentatifs de cette époque mythique.

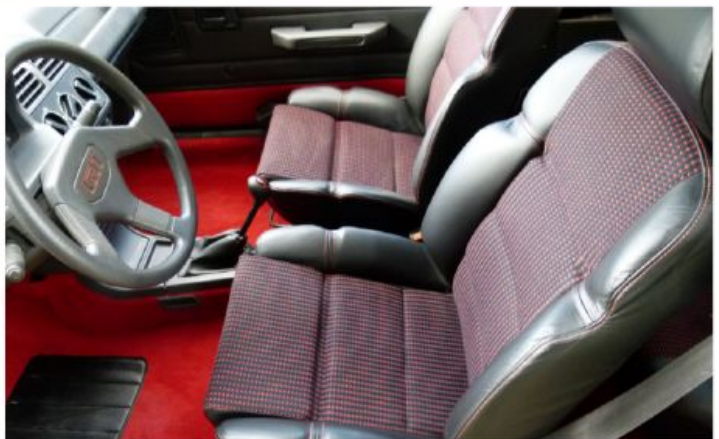
The 205 GTI 1.9 L, with its 130 hp, is a formidable little sports car, ready to take on much more powerful machines when the going gets tough.

Stylistically, the GTI is distinguished by fender extensions, colored side strips, long-span headlights and alloy wheels.

Our 205 GTI 1.9 was first registered in March 1989. The vehicle has 166,000 km on the odometer and has known very few owners. The 205 GTI is in excellent condition, with no signs of major wear. Its owners have preserved it, and it has never undergone any transformation or "bolidage". The only compromise with the original is the installation of an exhaust system.

Both body and mechanics are in fine condition, testifying to the care taken over the years.

The 205 GTI 1.9 is one of the most representative models of the 80s and 90s.



N° de série : WDB1070461A007659
Carte grise de collection



30.

1984 MERCEDES-BENZ 500SL

20 000 - 25 000 €

La Mercedes-Benz 500 SL, lancée en 1984, fait partie de la prestigieuse gamme SL (Sport Leicht) de la marque, qui a débuté en 1952 avec le modèle 300 SL. La gamme SL est emblématique pour son mélange unique de performances sportives et de luxe, offrant des véhicules qui allient technologie avancée et confort.

Avec un design élégant et des lignes intemporelles, la série R107, dont fait partie la 500 SL, est appréciée pour sa silhouette distinctive, son habitabilité et ses performances. Cette génération de SL a marqué une étape importante dans l'histoire de Mercedes-Benz.

La 500 SL se distingue par son moteur V8 de 5,0 litres, offrant à la fois puissance et souplesse. Ce modèle est idéal pour ceux qui recherchent un roadster de luxe capable de s'attaquer à la route tout en offrant un confort remarquable. La Mercedes-Benz 500 SL est souvent considérée comme un symbole d'élégance et de performance, attirant les amateurs de voitures de collection et de performances.

La Mercedes-Benz 500 SL que nous vous présentons est un modèle de 1984, initialement livrée neuve en Europe où elle a passé quelques années avant d'être importée en Floride

par la société «Autosport». C'est à ce moment-là qu'elle a subi certaines modifications, incluant un compteur en miles et des feux américains, caractéristiques de son importation lors du marché gris.

Cette 500 SL arbore une configuration attrayante, avec une teinte rouge qui s'inscrit parfaitement dans l'esprit des couleurs vives des années 80 et un intérieur en cuir noir, agrémenté d'un accastillage en bois. Bien qu'elle n'ait pas roulé depuis quelques années, elle sera remise en route pour la vente. Il est donc important de prévoir une vérification des systèmes mécaniques avant de prendre la route. Une fois ces vérifications faites vous pourrez apprécier son moteur V8 de 5,0 litres puissant et souple ainsi que de son look indémodable.



The Mercedes 500 SL, launched in 1984, is part of the prestigious SL (Sport Leicht) range from the brand, which began in 1952 with the 300 SL model. The SL lineup is iconic for its unique blend of sporty performance and luxury, offering vehicles that combine advanced technology with comfort.

With its elegant design and timeless lines, the R107 series, which includes the 500 SL, is cherished for its distinctive silhouette, spaciousness, and performance. This generation of SL marked a significant milestone in the history of Mercedes-Benz.

The 500 SL is distinguished by its 5.0-liter V8 engine, providing both power and flexibility. This model is ideal for those seeking a luxury roadster capable of tackling the road while delivering remarkable comfort. The Mercedes 500 SL is often regarded as a symbol of elegance and performance, attracting enthusiasts of classic and high-performance cars.

The Mercedes 500 SL we present is a 1984 model, originally delivered new in Europe, where it spent a few years before being imported to Florida by the company «Autosport.» At this time, it underwent certain modifications, including a miles speedometer and American lights, characteristic of its import during the gray market.

This 500 SL boasts an attractive configuration, featuring a vibrant red exterior that perfectly embodies the bold colors of the 1980s, paired with a black leather interior accented with wood trim. Although it has not been driven for a few years, it will be made roadworthy for sale. Therefore, it is essential to conduct a thorough check of the mechanical systems before hitting the road. Once these checks are complete, you will be able to enjoy its powerful and smooth 5.0-liter V8 engine, as well as its timeless look.



Châssis n°WBARE310401050821
Titre de circulation espagnol



31.

1984 BMW M635 CSI

35 000 - 45 000 €

En 1984, BMW décide de confier à son préparateur maison, Motorsport, le soin de transformer sa 635 CSI en un modèle encore plus sportif. C'est ainsi que naît la M635 CSI, reconnaissable par cette lettre « M » qui fait toute la différence. Sous le capot, la voiture hérite du célèbre moteur 6 cylindres M88 de 3.5 litres, issu de la BMW M1. Ce moteur est équipé d'une culasse en aluminium à 24 soupapes et développe une puissance de 286 chevaux. Grâce à cette mécanique de pointe, la M635 CSI se distingue non seulement par ses performances impressionnantes, mais aussi par son comportement routier affûté, digne des meilleures sportives de l'époque.

Le modèle que nous présentons est une BMW M635 CSI de 1984, dans une configuration à la fois sportive et sobre. Avec sa teinte grise et son intérieur en cuir noir, elle se présente dans un bon état général et affiche 78 580 km au compteur. Bien que le voyant ABS soit allumé, l'essai routier a révélé une automobile sportive, plaisante à conduire, offrant une véritable immersion dans l'esprit des années 80, avec un comportement dynamique fidèle à la réputation de cette icône du préparateur Motorsport.

In 1984, BMW entrusted its in-house tuning division, Motorsport, with the task of transforming the 635 CSI into an even more performance-oriented model. This gave rise to the M635 CSI, where the addition of the letter «M» made all the difference. Beneath the hood, this car inherited the iconic M88 3.5-liter inline-six engine, sourced from the legendary BMW M1. This powerplant featured a 24-valve aluminum cylinder head, producing an impressive 286 horsepower. Thanks to this advanced engineering, the M635 CSI stood out not only for its remarkable performance but also for its razor-sharp handling, making it one of the most refined sports cars of its era.

The model we present is a 1984 BMW M635 CSI, in a configuration that exudes both sportiness and elegance. With its grey exterior and black leather interior, the car is in good overall condition, showing 78,580 km on the odometer. While the ABS warning light is illuminated, the test drive revealed a thrilling and enjoyable driving experience, perfectly capturing the spirit of the 1980s. The car's dynamic behavior is true to the Motorsport division's reputation, offering an immersive driving experience in this iconic model.



N° de série : VF1C40500955453
Carte grise française
Bel état d'origine
Seulement 66 500 km



32.

1987 RENAULT 5 GT TURBO

15 000 - 20 000 €

1984 est l'année de la présentation de la Super 5 chez Renault, censée remplacer la Renault 5 alors vieillissante. Elle réussira même à être la voiture la plus vendue en France de 1986 à 1989 à l'instar de la sacro-sainte Peugeot 205, qui se place comme réelle concurrente sur ce marché.

Concurrentes, elles le seront sur toutes les finitions de leur modèle respectif et même dans la sportivité. En effet, si Peugeot présente sa mythique 205 GTI en 1984, Renault entre dans ce secteur l'année suivante.

Pour compenser les manques de dynamisme du vieux moteur Cléon-fonte monté dans la nouvelle GT Turbo, un turbocompresseur d'origine Garrett permet à la petite citadine de développer 115 puis 120 chevaux en fonction des années. Plus légère que sa concurrente, la Super 5 se verra beaucoup plus affiliée le surnom de « petit kart ». Agile et bien équilibrée, elle est caractéristique des prémices du turbo et son effet coup de pied qui colle le conducteur à son siège marque.

L'exemplaire que nous vous présentons est une Super 5 GT Turbo phase 2 immatriculée pour la première fois en novembre 1987. Nous avons pu retracer son histoire depuis 1991. En effet cette année-là elle est immatriculée par une femme résidant dans l'Ain sous le numéro 9841 TH 01. Celle-ci la conservera jusqu'en 2012. Circulant peu, la voiture affiche alors un peu plus de 50 000 km à son compteur.

En 2019, celle-ci entre en possession de son propriétaire actuel, un amateur de la marque. Celui-ci remplacera durant sa possession la crémaillère de direction, le relai de pompe à essence, ainsi que les 4 pneus par des Michelin. Il assurera également un entretien régulier.

Bel exemplaire au faible kilométrage, il s'agit-là d'une opportunité à ne pas manquer, les beaux exemplaires de Gt Turbo se faisant rares.

1984 saw the launch of Renault's Super 5, designed to replace the ageing Renault 5. It even managed to be the best-selling car in France from 1986 to 1989, following in the footsteps of the sacrosanct Peugeot 205, which established itself as a real competitor in this market.

They were competitors in every respect, from the finish of their respective models to their sportiness. While Peugeot presented its legendary 205 GTI in 1984, Renault entered this sector the following year.

To compensate for the lack of dynamism of the old Cléon-fonte engine fitted in the new GT Turbo, a Garrett turbocharger enabled the little city car to develop 115 and then 120 bhp, depending on the year.

Lighter than its competitor, the Super 5 is much more likely to earn the nickname 'little go-kart'. Agile and well-balanced, it was characteristic of the early days of turbocharging, and its kick effect, which glues the driver to his seat, is distinctive. The car we are presenting is a Super 5 GT Turbo phase 2, first registered in November 1987. We've been able to trace its history back to 1991. That year, it was registered by a woman living in the Ain region under number 9841 TH 01. She kept it until 2012. At that point, the car had just over 50,000 km on the clock.

In 2019, it came into the possession of its current owner, an enthusiast of the marque. During his ownership, he will replace the steering rack, the fuel pump relay and the 4 tyres with Michelin tyres. He will also carry out regular maintenance.

A fine example with low mileage, this is an opportunity not to be missed, as fine examples of the Gt Turbo are becoming rare.



Châssis n°WDB1400501A216783
Moteur : 11997012053740
Titre de circulation Emirati
Dédouanée, certificat 846 A
Attestation FFVE
Version AMG Japan
AMG Pre Merger
Livrée neuve au Japon
Seulement 65 000 km
Seulement 32 exemplaires produits
Equippé du fabuleux moteur 6.0 AMG



33.

1994 MERCEDES-BENZ S500 6.0 AMG

80 000 - 120 000 €

À l'époque de la Classe S W140, les modèles AMG étaient commercialisés indépendamment du système de vente Mercedes-Benz. Ils n'étaient pas des modèles officiels de la marque et ne bénéficiaient même pas d'une garantie de la part de Mercedes-Benz.

C'est au salon de Francfort en septembre 1991 que les AMG sont apparues pour la première fois sur le stand Mercedes-Benz. En janvier 1991, Mercedes-Benz et AMG ont débuté une coopération. Le premier nouveau projet fut l'AMG S-Klasse. Le programme AMG 140 commença juste après la présentation du modèle de série. Rapidement des préparations mécaniques seront disponibles avec des moteurs spécifiquement développés par AMG. Les plus populaires seront le V8 6.0 et les V12 7.0, 7.2 et 7.3.

L'exemplaire que nous vous proposons est une S500 6.0 AMG de 1994, préparée par AMG Japan. Elle présente la spécificité d'avoir reçu la préparation complète AMG : habitacle, carrosserie et mécanique. En effet elle est équipée du fabuleux V8 6.0 M119 du préparateur qui a fait sa renommée, celui-ci développe ici 380 chevaux.

C'est un rarissime modèle de transition. En effet en 1994, la gamme est restylée et les noms changent pour S 500 au lieu

de 500SE. Les premières S 500 AMG de 1994 conserveront pendant quelques mois l'ancien kit carrosserie mais disposent du nouvel aménagement intérieur et des améliorations techniques des nouveaux millésimes.

Les spécialistes de la marque estiment à environ 32, le nombre d'exemplaires produits, tous millésimes confondus. En effet le v8 6.0 disparaît définitivement du catalogue AMG pour le millésime 1996.

Après avoir passé de nombreuses années de sa vie au Japon, son pays d'origine, il fut importé aux émirats arabes unis. Il passe alors en vente aux enchères et n'affiche alors que 60 500 km. Il est acquis par son propriétaire actuel, un amateur de la marque. C'est lui qui l'importera en France.

Véritable rareté, cette 6.0 se présente bien. Les boiseries spécifiques sont en bon état tout comme les cuirs. L'essai routier a révélé une automobile plaisante, débordant de couple. La cote des AMG produites avant la fusion avec Mercedes-Benz (pre-merger) ne fait qu'augmenter. Alors n'hésitez pas !



Back in the days of the S-Class W140, AMG models were marketed independently of the Mercedes Benz sales system. They were not official models of the brand and did not even benefit from a warranty from Mercedes Benz.

AMGs first appeared on the Mercedes-Benz stand at the Frankfurt Motor Show in September 1991. In January 1991, Mercedes-Benz and AMG began working together. The first new project was the AMG S-Klasse. The AMG 140 programme began immediately after the presentation of the production model. Mechanical preparations were soon available with engines specifically developed by AMG. The most popular were the V8 6.0 and the V12 7.0, 7.2 and 7.3. This example is a 1994 S500 6.0 AMG, prepared by AMG Japan. It is unique in that it has received the full AMG preparation: interior, bodywork and powertrain. In fact, it is equipped with the fabulous 6.0 M119 V8 from the tuner that made its reputation, which develops 380 horsepower here.

This is a rare transitional model. In 1994, the range was restyled and the name changed from 500SE to S 500. The first 1994 S 500 AMGs kept the old body kit for a few months, but had the new interior layout and technical improvements of the new vintages.

Brand specialists estimate that around 32 cars were produced, all vintages combined. The 6.0 v8 disappeared for good from the AMG catalogue for the 1996 model year.

After spending many years of its life in Japan, its country of origin, it was imported to the United Arab Emirates. It was then put up for auction with just 60,500 km on the clock. It was acquired by its current owner, a fan of the brand. It was he who imported it to France. A true rarity, this 6.0 presents itself well. The special woodwork is in good condition, as is the leather. The road test revealed a pleasant car, bursting with torque. The value of AMGs produced before the merger with Mercedes-Benz (pre-merger) is only increasing. So don't hesitate!





N° de série : WUAZZZ4B83N902144
Carte grise française
Moins de 120 000 kms

34.

2003 AUDI RS6 4.2L

25 000 - 35 000 €

L'Audi RS6, lancée en 2002, représente la quintessence de la berline sportive moderne. Basée sur l'Audi A6, la RS6 a été développée par Audi Sport pour offrir des performances exceptionnelles sans compromettre le confort quotidien. Son moteur V8 biturbo de 4,2 litres délivre une puissance impressionnante de 450 chevaux, propulsant cette voiture de 0 à 100 km/h en seulement 4,6 secondes.

Cette génération a été conçue avec une attention méticuleuse aux détails, intégrant des technologies avancées comme la transmission intégrale quattro, qui garantit une adhérence optimale, et un système de gestion dynamique qui adapte la puissance aux conditions de conduite. Son design distinctif, avec des éléments aérodynamiques et des jantes spécifiques, renforce son caractère sportif tout en conservant l'élégance d'une berline familiale.

En 2003, l'Audi RS6 a continué de recevoir des éloges, consolidant sa réputation en tant que référence dans le segment des berlines sportives. Grâce à son équilibre parfait entre puissance, luxe et praticité, elle a su séduire les passionnés d'automobiles et les conducteurs à la recherche d'une expérience de conduite unique.

L'Audi RS6 de 2003 que nous vous présentons a été immatriculée neuve en mars 2003 à l'étranger avant d'arriver en France en 2014. Avec son moteur V8 de 4.2L et sa teinte gris clair, caractéristiques des modèles RS6, elle incarne la puissance et le confort.

Acquise par son propriétaire actuel en 2016, cette Audi semble avoir été bien entretenue et affiche aujourd'hui moins de 120 000 km. Dans un bon état général, cette RS6 de première génération est une occasion rare, offrant une combinaison de performances et de style pour les passionnés d'automobiles.



The Audi RS6, launched in 2002, represents the quintessence of the modern sports saloon. Based on the Audi A6, the RS6 was developed by Audi Sport to offer exceptional performance without compromising everyday comfort. Its 4.2-litre twin-turbo V8 engine delivers an impressive 450 horsepower, propelling the car from 0 to 100 km/h in just 4.6 seconds.

This generation has been designed with meticulous attention to detail, incorporating advanced technologies such as quattro all-wheel drive, which guarantees optimum grip, and a dynamic management system that adapts power to driving conditions. Its distinctive design, with aerodynamic elements and special wheels, reinforces its sporty character while retaining the elegance of a family saloon.

In 2003, the Audi RS6 continued to receive rave reviews, consolidating its reputation as a benchmark in the sports saloon segment. With its perfect balance of power, luxury and practicality, it appealed to car enthusiasts and drivers looking for a unique driving experience.

The 2003 Audi RS6 we are presenting was registered new abroad in March 2003 before arriving in France in 2014. With its 4.2-litre V8 engine and light grey colour, typical of RS6 models, it embodies power and comfort.

Acquired by its current owner in 2016, this Audi appears to have been well maintained and now has less than 120,000 km. In generally good condition, this first generation RS6 is a rare opportunity, offering a combination of performance and style for the motoring enthusiast.



Châssis ZFFXR48B000112996
Carte grise française
Origine française, livrée neuve à Monaco
Désirable configuration
Carnet d'entretien



35.

1998 FERRARI F355 F1 SPIDER

80 000 - 100 000 €

Présentée au Salon de Genève en 1994, la Ferrari F355 a rapidement su s'imposer comme l'une des grandes réussites de la marque, surpassant les attentes suscitées par la 348 dont elle est issue. La version Spider, introduite en 1995, incarne parfaitement l'esprit de la F355 avec son design signé Pininfarina, offrant des lignes plus fines et arrondies qui correspondent à l'esthétique Ferrari de la fin des années 90. Sous le capot, la F355 Spider est propulsée par le légendaire V8 de 3 496 cm³, développant 380 chevaux. La Spider offre une expérience de conduite unique, combinant l'adrénaline d'une voiture de sport avec le plaisir d'une conduite à ciel ouvert. Équipée d'une boîte manuelle à 6 rapports, la F355 Spider est également dotée d'un confort de conduite qui a évolué au fil des années, notamment avec l'arrivée de la boîte robotisée F1 en 1997.

La Ferrari F355 F1 Spider que nous présentons est un modèle d'origine française, livrée neuve à Monaco le 17 juillet 1998 par le concessionnaire Ferrari «Monaco Motors». Arborant sa teinte d'origine «bleu Tour de France», elle est accompagnée

d'un intérieur bi-ton élégant avec des sièges en cuir blanc et un tableau de bord en cuir noir. Cette voiture a bénéficié d'un entretien chez Monaco Motors jusqu'en 2003, année où elle change de propriétaire pour rejoindre la Côte d'Azur. Là, elle est confiée aux mains de Juan Auto Cannes, spécialiste Ferrari, pour son suivi.

En 2013, un nouveau propriétaire assure son entretien chez Maserati, en Suisse, à Romanel-sur-Lausanne. Puis, en 2016, elle est acquise par un autre passionné, avant de rejoindre son propriétaire actuel en 2022, qui l'achète auprès d'un spécialiste Ferrari à Reims. Aujourd'hui, cette Ferrari F355 F1 Spider se présente dans un bon état général. Le propriétaire nous indique que la voiture est suivie par son mécanicien privé.





Unveiled at the 1994 Geneva Motor Show, the Ferrari F355 quickly established itself as one of the brand's most successful models, exceeding the expectations set by its predecessor, the 348. The Spider version, introduced in 1995, perfectly embodies the F355's spirit, with a sleek Pininfarina design, featuring refined, curvaceous lines that epitomize Ferrari's late 90s aesthetic.

Under the hood, the F355 Spider is powered by the iconic 3.5-liter V8 engine, producing 380 horsepower. This model delivers a unique driving experience, combining the thrill of a high-performance sports car with the pleasure of open-top motoring. Equipped with a 6-speed manual gearbox, the F355 Spider offers a balance of exhilarating performance and refined comfort, a quality further enhanced by the introduction of the F1 automated transmission in 1997.

The Ferrari F355 F1 Spider we are presenting is a French-delivered model, originally sold new in Monaco on July 17, 1998, by Monaco Motors Ferrari dealership. Finished in its original «Tour de France Blue», it boasts an elegant two-tone interior with white leather seats and a black leather dashboard. The car was serviced at Monaco Motors until 2003, when it changed hands and moved to the French Riviera, where it was entrusted to Juan Auto Cannes, a Ferrari specialist, for regular maintenance.

In 2013, a new owner continued its care at Maserati in Romanel-sur-Lausanne, Switzerland. The car was then acquired by another enthusiast in 2016, before reaching its current owner in 2022, purchased from a Ferrari specialist in Reims. Today, this Ferrari F355 F1 Spider is in good overall condition, with the current owner noting that it is regularly maintained by a private mechanic.







Châssis n°VF1CM2H8637668944
Carte grise française
Voiture mythique
Epoque révolue
Série numérotée F1 Team R26
118 000 km
Performances exceptionnelles



36.

2008 RENAULT MEGANE RS F1 TEAM R26

20 000 - 25 000 €

Evolution de la Mégane RS, la R26 F1 team apparait au Mondial de Paris 2006. Plus puissante que la version standard, elle est surtout équipée d'un différentiel avant à glissement limité. Niveau esthétique, une livrée spécifique distingue cette version radicale. Produite à Dieppe, c'est elle qui fera vivre l'usine historique d'Alpine depuis longtemps à l'arrêt. De plus, chaque exemplaire est numéroté, garantissant une certaine exclusivité à la voiture.

L'exemplaire que nous vous présentons fut mis en circulation le 11 septembre 2008. Il se présente dans la teinte optionnelle noir métallisée, peu diffusée sur cette génération.

Il affiche aujourd'hui un peu moins de 118 000 km au compteur, ce qui est relativement faible pour une Mégane R26.

Aujourd'hui depuis l'arrêt de Renault Sport, plus aucune Mégane RS n'est produite. Rareté aux performances exceptionnelles, la R26 est appelée comme son illustre sœur la R26R à devenir un véritable collector surtout avec un faible kilométrage comme ici.

An evolution of the Mégane RS, the R26 F1 Team appeared at the 2006 Paris Motor Show. More powerful than the standard version, it features a limited-slip front differential. A special livery distinguishes this radical version. Produced in Dieppe, it will keep Alpine's historic factory alive during the brand's long hiatus.

What's more, each model is numbered, guaranteeing a certain exclusivity to the car.

The car we're presenting here was launched on 11 September 2008. It comes in the optional metallic black colour, which was not widely available for this generation.

It now has just under 118,000 km on the clock, which is relatively low for a Mégane R26.

No more Mégane RSs have been produced since Renault Sport ceased production. A rarity with exceptional performance, the R26, like its illustrious sister the R26R, is destined to become a true collector's item, especially with the low mileage it achieves.





☐ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

☐ TÉLÉPHONES

SALON ÉPOQU'AUTO 45e édition

8, 9 et 10 novembre 2024

Hall 6, sortie Eurexpo,
boulevard de l'Europe
69686 Chassieu Cedex France

Formulaire à retourner à :

automobiles@osenat.com

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

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

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

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

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

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

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

NOM / NAME

ADRESSE / ADDRESS

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TELEPHONE / TELEPHONE

N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT /
LOT NUMBER

TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € /
TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €

(hors frais de vente et hors TVA) /

(excluding buyer's premium and VAT)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE

DATE / DATE

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

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

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de **Osenat** en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 900 000 euros et de 11% HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 900 001 euros. Automobili : L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 euros. Interenchères Live : majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule). Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.

Interenchères Live :

- Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 EUR HT par véhicule (soit +42 EUR TTC par véhicule).

- Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3% HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La maison Osenat ne peut garantir l'efficacité de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère LIVE simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.

- Drouot Live : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.

- Invaluable : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. sera ajoutée à cette commission TVA

TVA

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

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

L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

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

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

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

L'état des lots

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

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le 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.

Les descriptions des lots résultent du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par OSENAT de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer un fait.

Les indications données par OSENAT sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmissions verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement, la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue, et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société des ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger peuvent être présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

Exposition avant la vente

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

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

2. LES ENCHÈRES

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

Comment enchérir en personne

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

Mandat à un tiers enchérisseur

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

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. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

Accès aux lots pendant la vente

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

Déroulement de la vente

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

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;

- En espèces en euro dans les limites suivantes :

- 1 000 € pour les commerçants

- 1 000 € pour les particuliers français

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

- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard

- Par virement en euro sur le compte :

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

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

Enlèvement des achats - Frais de stockage

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

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente. Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble

- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

- 65 € par jour pour une moto ou un véhicule

Exportation des biens culturels.

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

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

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

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

Droit de préemption

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

Indications du catalogue

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

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

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

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

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

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 900,000 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 900,001 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes) Interencheres Live: an additional buyer commission of 3% excl. Tax (3,59% inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 EUR HT per vehicle (i.e. +42 EUR TTC per vehicle). **Drouot Live: an additional buyer fees of 1.5% excl tax per lot will be charged (1.8 %inc tax).**

VAT RULES

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

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

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

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

Condition of lots

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

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

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

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

The descriptions of lots resulting from the catalog, reports, labels and verbal indications or announcements are only the expression by OSENAT of its perception of the lot, but cannot constitute a fact. Indications given by OSENAT on the existence of a restoration, an accident or an incident affecting the lot, are expressed to facilitate its inspection by the potential buyer and remain subject to his personal appreciation or that of his expert. The absence of any indication of restoration, accident or incident in the catalog, on reports, labels or verbally transmitted, in no way implies that an item is free of any present, past or repaired defect. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of all other defects.

Vehicles are sold as is. The information given in the catalog is for guidance only. The condition of a vehicle may vary between the time it is described in the catalog and the time it is presented for sale. As the pre-sale viewing takes place over several days, and enables the condition of the vehicles to be assessed, no claims will be accepted once the sale has been announced.

Purchasers are deemed to have familiarized themselves with the documents relating to each vehicle, in particular the technical inspections, which are available from the sales company. However, vehicles may be sold without having undergone a technical inspection due to their age, their non-running condition or their competitive nature. Vehicles from abroad may be presented without French roadworthiness tests. The public must be informed of this at the time of the show and sale.

Sale preview

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

2 - BIDDING IN THE SALE

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

Bidding in Person

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

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

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

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

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

Bidding as principal

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

Absentee bids

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

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

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

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

Bidding by telephone

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

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

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

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

Access to the lots during the sale

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

Auctioning

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

4 - AFTER THE AUCTION

Results

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

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

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

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

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

Collection of Purchases - Storage fees

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

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

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

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

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. **Osenat** can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submit any necessary export licence applications on request. However, **Osenat** cannot ensure that a licence will be obtained.

Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «*certificat pour un bien culturel*» (also known as «*passport*») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brackets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

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

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

Preemption right

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

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

Catalogue descriptions

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





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