



LECLERE

MAISON DE VENTES

PARIS

21, rue Drouot 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00

F. +33 (0)4 91 67 36 59

E. contact@leclere-mdv.com

Catalogues / résultats / live / actualités sur www.leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 25 mars 2018 à 13h30
Avignon Sud / Parc des Expositions / Hall H

Expositions
Vendredi 23 mars de 10h00 à 19h00 - Samedi 24 mars de 10h00 à 19h00

téléphone pendant l'exposition : 06 17 69 84 46

Commissaires-priseurs
Damien Leclere & Delphine Martin-Orts

Directeur du Département
Pierre Delagneau
tél. +33 (0)6 60 52 23 64 / delagneau@leclere-mdv.com

Administrateur
Maxime Lépiessier
tél. +33 (0)6 17 69 84 46 / maxime@leclere-mdv.com

Experts
Alexis Artus
(Lots : 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29)

Daniel Thill
(Lots : 20, 39, 45, 69, 78, 79, 110)

Drouot LIVE.COM







Damien Leclere
Commissaire-priseur



Delphine Orts
Commissaire-priseur



Pierre Delagneau
Directeur du département
+33 (0)6 60 52 23 64
delagneau@leclere-mdv.com



Maxime Lépissier
Spécialiste
+33 (0)6 17 69 84 46
maxime@leclere-mdv.com



Erwan de Belleville
Spécialiste junior
+33 (0)6 65 72 25 38
belleville@leclere-mdv.com



Marie-Laurence de Rochefort
Attachée de presse
Dédiée et spécialisée dans l'automobile.

Photographes : Erwan de Belleville, Timothé Leszczynski, Romain Mathieu

Rédacteur : Christian Descombes

Graphiste : Juan Carlos Vega

LECLERE MOTORCARS
+33 (0)4 91 50 00 00 - www.leclere-mdv.com



ÉDITO

Chers amis collectionneurs passionnés,

Quel bonheur de vous retrouver à nouveau pour cette édition de l'AMF 2018. Cela représente pour nous un honneur de pouvoir participer activement à cet événement majeur dans le monde automobile en France.

En Avignon, nous nous sentons maintenant comme chez nous, et tenons à remercier sincèrement les organisateurs de cette grande manifestation pour leur confiance accordée, et pour leur coopération sans faille.

Cette année encore, ce qui constitue la singularité de notre département se confirme : la diversité du plateau exposé. Ainsi, sur les plus de 100 modèles proposés, vous pourrez découvrir des «*youngtimers*», des avant-guerres, des populaires, des sportives, des grandes classiques et des modèles de compétition exceptionnels.

En parcourant ces pages vous pourrez remarquer des points particuliers qui font l'intérêt de nombreux lots, tels que la rareté, le faible kilométrage ou encore la provenance.

Pour résumer la variété de ce plateau, nous pourrions vous dire «*pour tous les goûts, pour tous les budgets*» ! Il ne reste qu'à vous faire plaisir...

Sur un autre registre, nous n'oublions pas notre philosophie du partage de la passion qui nous anime, en conservant le sens de l'écoute et de la proximité avec nos interlocuteurs.

Je me réjouis de pouvoir vous croiser à nouveau, ou tout simplement d'avoir la chance, comme chaque année, de faire la connaissance de nouveaux passionnés en tissant des liens durables !

Automobilement vôtre,

Pierre Delagneau

SOMMAIRE

LOT

- 99 • ALFA ROMEO 2000 SPIDER 1992 // P. 215
- 97 • ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR 1973 // P. 212
- 74 • ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 VELOCE 1960 // P. 158
- 07 • ALFA ROMEO MONTREAL 1974 // P. 20
- 69 • ALPINA B12 1994 // P. 149
- 08 • ALPINE A 110 1300 1976 // P. 22
- 82 • ASTON MARTIN CYGNET 2011 // P. 180
- 85 • AUDI QUATTRO 1982 // P. 184
- 60 • AUDI QUATTRO S1 REPLICA 1982 // P. 129
- 19 • AUSTIN-HEALEY 3000 MK III 1967 // P. 44
- 41 • AUTOBIANCHI EDEN ROC 1965 // P. 86
- 61 • BEACHAM V8 (JAGUAR MK2) 1962 // P. 132
- 11 • BENTLEY BROOKLANDS 1993 // P. 28
- 45 • BENTLEY MK VI CABRIOLET PARK WARD SPECIAL 1949 // P. 94
- 43 • BMW 2002 TI ALPINA 1971 // P. 90
- 57 • BMW 633 CSI 1977 // P. 124
- 79 • BMW 840 CI 1994 // P. 172
- 56 • BMW M3 CSL 2002 // P. 122
- 05 • BMW R75-5 1972 // P. 17
- 83 • BMW Z3 3.0 M CABRIOLET 1990 // P. 181
- 01 • BSA A10 ROAD ROCKET 1954 // P. 10
- 102 • CHEVROLET CORVETTE Z06 2010 // P. 221
- 77 • CHEVRON B21 1972 // P. 164
- 51 • CITROËN 2 CV6 CLUB 1990 // P. 113
- 71 • CITROËN AMI 6 BREAK 1967 // P. 154
- 49 • CITROËN AX PROTOTYPE COMPÉTITION 1994 // P. 106
- 55 • CITROËN DS 19 CABRIOLET IVANOFF 1967 // P. 120
- 15 • CITROËN DS 20 DÉCOUVRABLE (AEAT) 1973 // P. 36
- 110 • CITROËN DS 23ie PALLAS 1973 // P. 232
- 35 • CITROËN DS MAJESTY CHAPRON 1966 // P. 70
- 12 • CITROËN VISA 1000 PISTES 1986 // P. 30
- 62 • CITROËN XM V6 24 S 1980 // P. 134
- 46 • DE TOMASO DEAUVILLE 1977 // P. 98
- 86 • DE TOMASO LONGCHAMP 1975 // P. 186
- 95 • FERRARI 308 GTB GROUPE 4 1979 // P. 206
- 32 • FERRARI 308 GTB POLYESTER 1975 // P. 64
- 52 • FERRARI 328 GTB 1987 // P. 115
- 16 • FERRARI 348 TB 1990 // P. 38
- 109 • FERVES RANGER 1971 // P. 231
- 70 • FIAT 131 ABARTH RALLY 1976 // P. 151
- 54 • FIAT 500 L 1969 // P. 119
- 100 • FORD FOCUS RS WRC 2002 // P. 216
- 93 • FORD MUSTANG BOSS 351 1971 // P. 202
- 50 • FORD RS 200 (GROUPE B) 1986 // P. 108
- 34 • FORD T 1920 // P. 69
- 06 • HONDA DAX 1972 // P. 18
- 84 • HONDA Z 600 1970 // P. 183

LOT

- 59 • HOTCHKISS 686 PN MONTE-CARLO 1938 // P. 126
- 104 • INNOCENTI DE TOMASO 1990 // P. 225
- 10 • JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER 1974 // P. 26
- 18 • JAGUAR XJ6 1977 // P. 43
- 63 • JAGUAR XK8 COUPÉ 2005 // P. 135
- 04 • LAMBRETTA 125 1957 // P. 16
- 14 • LANCIA DELTA EVO 2 1993 // P. 34
- 44 • LANCIA DELTA EVO 2 « EDIZIONE FINALE » 1995 // P. 92
- 87 • LANCIA FULVIA SPORT 1600 1972 // P. 188
- 108 • LAND ROVER 109 PICK UP 1982 // P. 230
- 27 • LÉON BOLLÉE TYPE M 1923 // P. 57
- 96 • LINCOLN CONTINENTAL DIPLOMATIQUE 1976 // P. 211
- 38 • LINCOLN K V12 1936 // P. 76
- 40 • LOLA T290 1972 // P. 82
- 101 • MARLIN ROADSTER 1985 // P. 220
- 80 • MASERATI 3500 GT TOURING 1961 // P. 174
- 20 • MASERATI BORA 1978 // P. 46
- 67 • MASERATI Ghibli 4.7 1972 // P. 145
- 39 • MASERATI INDY 4200 1971 // P. 79
- 47 • MASERATI SPIDER CAMBIOCORSA 2002 // P. 100
- 81 • MERCEDES-BENZ 190 SL 1960 // P. 178
- 78 • MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET 1961 // P. 169
- 21 • MERCEDES-BENZ 250 SE 1965 // P. 50
- 90 • MERCEDES-BENZ 300 S COUPÉ 1953 // P. 196
- 66 • MERCEDES-BENZ 350 SL 1972 // P. 143
- 73 • MERCEDES-BENZ 450 SLC 1979 // P. 156
- 98 • MERCEDES-BENZ SLK 200 KOMPRESSOR 2002 // P. 214
- 75 • MG METRO 6R4 (GROUPE B) 1985 // P. 160
- 09 • MG TF 1954 // P. 24
- 64 • MINI 1000 MK III 1974 // P. 137
- 88 • OPEL GT6 1900 GROUPE 4 1973 // P. 190
- 48 • PACKARD SUPER EIGHT 1936 // P. 103
- 92 • PEUGEOT 205 GTI 1.6 1987 // P. 201
- 23 • PEUGEOT 403 1963 // P. 53
- 65 • PORSCHE 3.0 GROUPE 4 1982 // P. 138
- 37 • PORSCHE 911 (TYPE 930) TURBO 1983 // P. 74
- 13 • PORSCHE 911 CARRERA (3.2 L) 1987 // P. 32



LOT

- 103 • PORSCHE 912 1968 // P. 222
- 89 • PORSCHE 993 TURBO ÉDITION CARTIER 1995 // P. 193
- 31 • PORSCHE 997 TURBO CABRIOLET 50th ANNIVERSAIRE 2015 // P. 62
- 76 • RENAULT 4 CV 1952 // P. 163
- 28 • RENAULT 4 CV DÉCOUVRABLE 1951 // P. 58
- 17 • RENAULT 5 TURBO 2 1985 // P. 40
- 105 • RENAULT 8 GORDINI 1967 // P. 226
- 53 • RENAULT 8 S 1969 // P. 118
- 30 • RENAULT AVANTIME 2002 // P. 61
- 58 • RENAULT CLIO RS 2.0 16 V 2001 // P. 125
- 29 • RENAULT MONASIX 1929 // P. 59
- 25 • RENAULT SAFRANE BITURBO 1994 // P. 55
- 36 • RENAULT SUPERCINQ GT TURBO 1987 // P. 73
- 91 • RILEY ELF MKIII 1969 // P. 200
- 33 • ROSENGART LR 49 CABRIOLET 1934 // P. 68
- 106 • ROVER MINI WOODBURY CABRIOLET 1993 // P. 228
- 68 • SAAB 96 V4 1980 // P. 148
- 22 • SIMCA 6 DÉCOUVRABLE 1949 // P. 52
- 26 • SIMCA ARIANE 4 1958 // P. 56
- 24 • SIMCA ARONDE 1300 1957 // P. 54
- 107 • TALBOT SUNBEAM LOTUS 1980 // P. 229
- 02 • TERROT 500 RL AVEC SIDE-CAR BERNARDET 1931 // P. 12
- 42 • VOLKSWAGEN COMBI 1970 // P. 88
- 72 • VOLKSWAGEN GOLF GTI 1981 // P. 155
- 94 • VOLKSWAGEN GOLF RALLYE 1989 // P. 204
- 03 • YAMAHA "DÉDICACÉE" 1000 FZR EXUP 1989 // P. 14



01

BSA A10 ROAD ROCKET #1954



La société Birmingham Small Arms (BSA), fondée en 1861, était, comme son nom l'indique un fabricant d'armes légères (pistolets, pistolets-mitrailleurs, fusils et fusils-mitrailleurs) et se lança dans la fabrication de motos à partir de 1911. En 1919, BSA commercialise la Model E, sa première moto à moteur en V. Pendant la seconde guerre mondiale des 500 cm³ BSA M20 à soupapes latérales équiperont l'armée britannique. Haut de gamme de BSA lancée en 1954, la Road Rocket était équipée du bicylindre 650 cm³ A10 à culasse en alliage, dérivé

de celui de la Golden Flash, réputé pour sa robustesse et sa fiabilité. Il développait 40 ch et permettait à la Rocket d'atteindre les 175 km/h. Cette grande classique britannique devrait trouver facilement un amateur qui saura apprécier ses qualités.

Estimation : 8 500 – 11 000 €



TERROT 500 RL AVEC SIDE-CAR BERNARDET #1931



Terrot fut fondée en 1887 par Charles Terrot à Dijon. Après les bicyclettes et de nombreuses autres constructions mécaniques, la marque devint l'un des leaders de la motocyclette en France. Ses 250 et 350 cm³ furent très populaires durant l'entre-deux-guerres et la marque fut le plus important constructeur français de deux-roues motorisés de moyenne et grosse cylindrée. Terrot remporta le Bol d'or en 1934. La 500 RL, équipée d'un monocylindre 4 temps de 499 cm³ à soupapes latérales, est dévoilée au Salon d'octobre 1930 et sera construite jusqu'en 1936. Sa boîte « semi-encastree » dans le moteur, mais qui reste détachable est caractéristique. Terrot sera absorbée par Peugeot en 1959. Quant aux frères Bernardet, ils commencèrent à construire des side-cars en 1922 à Bourg-la-Reine et se firent plus tard connaître pour leurs scooters dont ils furent des pionniers dès 1948.

Georges Feuillère (1910-2004), le père du propriétaire, fut apprenti chez Durrand, agent Terrot à Toulon en 1927. C'est de

là qu'est née sa passion pour la célèbre marque Dijonnaise. Il fut l'ami des frères Nougier, de Jackie Bœuf, de Pierre Berlie, grandes célébrités dans le monde de la moto dans le midi et en France. Il a découvert cet attelage d'une Terrot 500 RL équipée d'un side Bernardet en janvier 1974 dans le petit village de Mazaugue, au pied de la Sainte-Baume. Une révision complète de la mécanique a été effectuée, re-segmentation, rodage des soupapes, chaîne primaire et lièges d'embrayage changés, renforcement de l'attelage, chromage de qualité, sellerie et peinture (10 couches de peinture cellulodique). Avec cette moto, il a participé à de nombreuses rencontres (Charnay-les-Mâcon, Marseille, circuit Paul Ricard, Avignon). Il est malheureusement décédé en 2004 et sa moto, hormis un pneu neuf à l'arrière et le résinage du réservoir, est restée silencieuse jusqu'à ce jour...

Estimation : 9 000 - 14 000 €



YAMAHA “DÉDICACÉE” 1000 FZR EXUP

#1989



La Yamaha 1000 FZR, dévoilée en 1987, sera produite jusqu'en 1995. La version Exup (3LF), dotée d'une valve sur l'échappement qui améliore ses performances d'une dizaine de chevaux, apparaît en 1989. La moto proposée à la vente est exceptionnelle à plus d'un titre. En 1990, le propriétaire, photographe amateur passionné de moto, l'a fait peindre d'après des photos qu'il avait prises lors de Grands Prix du Championnat du monde vitesse. Au Grand Prix de France, le 20 juillet 1990 au Mans, il réussit à la faire dédicacer par les champions du Monde représentés sur la moto, à l'exception de Sito Pons, absent, qui la dédicacera en 1991.

Randy Mamola, le plus populaire des pilotes de l'époque, fut le premier à dédicacer la Yamaha. Enthousiasmé, il part prévenir les autres pilotes présents pour venir admirer cette incroyable œuvre d'art sur roue. Kevin Schantz qui venait de signer la pole position arriva, suivi par les télévisions japonaise, américaine et française, stupéfaites d'avoir été abandonnées en pleine interview. Elles le filmeront durant sa dédicace et suivront le propriétaire à la recherche des autres pilotes dans le parc des coureurs. La télévision japonaise diffusera 7 minutes sur le sujet et les Américains 4 minutes. La chaîne française n'en passera que 20 secondes... dont il n'a malheureusement jamais pu obtenir une copie, mal-



gré plusieurs relances. Jacky Germain de l'écurie Yamaha Motor France, le team manager de Christian Sarron, effrayé à l'idée que la moto passe deux nuits sur le parking de l'hôtel, la fera parquer avec les motos de course dans le stand de l'écurie. Le salon de la moto l'invita à l'exposer en lui offrant gracieusement un stand. Par souci d'authenticité, le propriétaire a photographié chaque pilote en train de signer. Dès lors sa moto suscite l'engouement partout où elle passe, y compris auprès des plus grands pilotes. Giacomo Agostini et Freddie Spencer qui ne sont pas représentés ont ainsi tenu à dédicacer la moto exposée au circuit Paul Ricard lors de la Sunday Ride Classic en 2017.

Tous les champions représentés ont signé : Wayne Gardner, John Kosinsky, Eddy Lawson, Randy Mamola, Sito Pons, Wayne Rainey, Kenny Roberts, Jean-Philippe Ruggia, Christian Sarron et Kevin Schantz. Cette moto historique et unique, dédicacée il y a maintenant 27 ans, est aujourd'hui à vendre. Elle sera accompagnée de l'album photo des pilotes en train de la signer, d'une photo de la moto exposée au salon de la moto et de deux coupures de presse parues dans Moto Journal à l'époque. Un véritable bijou, témoin historique d'une époque de légende.

Estimation : 9 000 - 14 000 €

LAMBRETTA

125

#1957



La marque de scooter Lambretta a été fondée en 1947 par Ferdinando Innocenti à Lambrate, près de Milan, d'où son nom. Piaggio avait été le précurseur dans le domaine du scooter avec sa Vespa en 1946. Ferdinando Innocenti, une fois fortune faite avec ses scooters Lambretta, se lancera dans la construction automobile sous son propre nom en 1965, en fabriquant l'Austin A40 et la Mini sous licence en Italie. La Lambretta A de 1947 est un scooter biplace doté d'un moteur de 125 cm³ avec transmission par arbre, via une boîte à 3 rapports. Il atteint 70 km/h. Le B de 1948 apporte une suspension arrière au modèle et une commande de boîte par poignée tournante. Le fameux LD, doté d'une vraie carrosserie, apparaît en 1951 et sera produit jusqu'en 1959 en 125 et 150 cm³. La version

française sera produite près de Troyes et une version espagnole sera produite par la société Serveta à partir de 1951. D'autres Lambretta seront produites en Allemagne, en Inde et en Amérique du Sud, notamment au Brésil, en Argentine et au Chili.

Ce scooter Lambretta 125 cm³ (n° 6A-1718) d'origine espagnole a été immatriculé le 13 mars 1957. Il a été restauré il y a plusieurs années et arbore une magnifique couleur vert saule typique avec tous ses accessoires en aluminium poli, sa selle et son tansad en bon état.

Estimation : 3 500 – 5 000 €

05

BMW R75-5 #1972



Les motos BMW de la série -5 - *Strich Fünfer* (tiret 5) en allemand -, construites de 1969 à 1973, se caractérisaient par le recours au moteur quatre temps bicylindres à plat opposés refroidi par air, par leur fourche avant télescopique et leur démarrage électrique. La transmission se faisait par un arbre et non pas par chaîne. Ce sont les premières BMW construites à Berlin et non plus à Munich qui était désormais entièrement voué à l'automobile. La série 5 est déclinée en trois cylindrées, les R75-5 de 750 cm³, les R60-5 de 600 cm³ et les R50-5 de 500 cm³. La 750 pouvait atteindre 177 km/h. Il en fut construites 68956 jusqu'en 1973. Les séries -5 furent remplacées par les séries -6, équipées de freins à disque et d'une transmission à 5 rapports, en 1974.

Cette belle R75-5 bleue (N° 2992403 5) d'origine espagnole a été mise en circulation en août 1972. Elle est dans un bon état, complète et conforme à l'origine et devrait séduire un amateur de grand tourisme.

Estimation : 8 000 – 10 000 €

06

HONDA DAX #1972



C'est probablement l'une des petites motos les plus originales en tout cas les plus insolites. Lancée en 1969 par le constructeur japonais, elle connaîtra un succès commercial planétaire et fut construite jusqu'en 1999 en trois séries, ST50 et ST70 de 1969 à 1981, ST70A de 1982 à 1989 et AB23 de 1989 à 1999. Sa compacité et son guidon repliable facilitaient son transport sans remorque. La première série est équipée d'un monocylindre horizontal quatre temps incliné à 10° de 49 cm³ (ST50) ou 72 cm³ (ST70) et d'une boîte à trois vitesses.

Ce Dax a été acheté il y a six mois par son propriétaire. Il est réputé avoir peu de kilomètres à son actif et se présente dans un bon état général. Ces séduisants petits engins n'en finissent pas de voir leur cote monter, il faut en profiter lorsque l'on en voit passer un dans cet état.

Estimation : 2 500 – 4 500 €



07

ALFA ROMEO MONTREAL

#1974

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle Montreal
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 2593 cm³
Puissance 200 ch
Vitesse maximale 220 km/h
Production 3925 exemplaires
Kilométrage 103000 km
Numéro de série AR1427913

CÔTE À LA HAUSSE !



En 1967, à l'exposition universelle « Montréal Expo » au Canada, l'Italie expose sa vision du futur automobile dans son pavillon. Ce sont deux études de style réalisées par Bertone sur base d'Alfa Romeo Giulia selon un dessin de Marcello Gandini. Les deux voitures sont identiques. Leur ligne moderne et leurs dimensions compactes ne laissent pas deviner leur implantation mécanique. Moteur avant ou moteur arrière ? D'autant que Gandini brouille les pistes avec une série d'ouïes qui ornent le panneau de custode, laissant éventuellement présager l'alimentation en air frais d'un moteur arrière. Les deux voitures sont en fait dotées d'un 4 cylindres Giulia à l'avant pour faciliter leurs déplacements. L'affaire aurait pu en rester

là, mais lorsqu'Alfa Romeo lance l'étude d'un modèle à opposer aux Fiat Dino, Porsche 911, Jaguar Type E et Dino 206 GT, on décide de reprendre cette base stylistique pour élaborer le nouveau modèle. Celui-ci fera ses débuts à Genève en mars 1970, sous le nom de Montreal (il n'y a pas d'accent en italien). Les choses n'ont pas été simples, car la compacité de la Montreal n'était visiblement pas étudiée pour loger un aussi gros moteur. En effet, contrairement aux deux prototypes canadiens, la Montreal de série reçoit un V8 à quatre arbres à cames en tête dérivé de la Sport-Prototype T33 que McLaren utilisera plus tard, porté à 3 litres, en Formule 1. Le V8 2593 cm³ à carter sec de la Montreal, fiabilisé pour la route, développe 200 ch et



entraîne les roues arrière via une boîte ZF à cinq rapports autorisant un bon 220 km/h. Le train roulant reprend la suspension avant indépendante et l'essieu arrière rigide avec freins à disque aux quatre roues de la Giulia 1750 GTV contemporaine. Peu de voitures peuvent se prévaloir d'un moteur ayant des antécédents à la fois en endurance et en Formule 1, mais l'Alfa Romeo Montreal est l'une d'elles. Elle sera produite jusqu'en 1977 à près de 4000 unités.

Ce magnifique coupé Alfa Romeo Montreal entièrement restaurée a été acheté il y a deux ans à Bordeaux par son propriétaire qui l'a ramené par la route, gage de son bon fonctionnement.

Depuis il n'a guère parcouru que 1000 km par an et affiche un bon état tant en ce qui concerne sa présentation que sa mécanique. Aucun travaux n'est à prévoir, il a été entretenu régulièrement (tous les entretiens sont à jour) et ce modèle peut partir par la route toute distance le jour de son achat. La cote de cette Alfa Romeo flatteuse n'a pas encore explosé, il faut en profiter.

Estimation : 43000 - 58000 €

ALPINE

A 110 1300

#1976

Caractéristiques techniques

Marque Alpine

Modèle A 110 1300

Carrosserie berlinette, 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne

Cylindrée 1289 cm³

Puissance 81 ch

Vitesse maximale 175 km/h

Production 908 exemplaires

Kilométrage 48410 km

Numéro de série BAO276



Il y eut plusieurs versions 1300 de la berlinette Alpine. La première apparaît en juin 1965. C'est une version destinée à la compétition, équipée d'un moteur de 1296 cm³ de 115 ch, extrapolée du 1100 des premières R8 Gordini. En 1967, lorsqu'une nouvelle berlinette 1300 dotée du 1255 cm³/105 ch de la nouvelle R8 Gordini 1300, apparaît, la première 1300 (1296 cm³) prend 5 ch supplémentaires pour mieux marquer sa différence et devient 1300 Super. La 1300 Super prendra le nom de 1300 S en 1969, mais ce n'est qu'en 1970 que la 1300 équipée du moteur Gordini deviendra 1300 G, pour Gordini. Le 1255 cm³ Gordini restera au catalogue sans changement jusqu'en 1971 inclus. La 1300 S et la 1300 G ne seront aban-

données qu'en 1972, deux ans après la disparition de la Renault 8 Gordini 1300. Mais lorsque la dernière berlinette 1100, la «70», avait disparu en 1969, une troisième version 1300 de la berlinette, baptisée 1300 «85», était venue s'ajouter aux 1300 G et 1300 S. Elle était équipée du 1289 cm³/68 ch de la Renault 12 TS (type 810) et de sa boîte à quatre vitesses. À partir de 1974, la «85» prendra le nom de 1300, les 1300 G et S, ayant disparu depuis 1972. C'est cette dernière qui est fabriquée sous licence à Valladolid en Espagne par la FASA, la filiale de Renault, créée en 1951. La production des berlinettes fabriquées en Espagne à partir de septembre 1963, s'élèvera à plus de 1700 exemplaires, la plus importante de toutes les Alpine construites à l'étranger.



FASA a obligation de se servir dans la banque d'organes fabriqués en Espagne. L'A 110 espagnole apparaît en janvier 1967 et reçoit le 1108 cm³ (51 ch, puis 58 ch) comme son équivalente française l'A 110 1100 «70». L'A 110 1300 lui succède en avril 1971, identique à quelques détails près à la version française A 110 1300 «85», équipée du 1289 cm³ (68 ch, puis 71 ch). Il en sera construit 908 exemplaires (contre 2890 en France) à l'usine FASA, jusqu'en octobre 1976.

Cette exceptionnelle berlinette Alpine A 110 1300 construite en Espagne n'a connu qu'un propriétaire. C'est une voiture authentique dans sa couleur d'origine avec son volant d'origine

neuf. L'intérieur est en excellent état avec un tableau de bord impeccable et des sièges en skaï sans déchirure. Son compartiment moteur d'origine est très propre avec son bouchon de culasse siglé Alpine. Elle est équipée de jantes Gotti et possède tous ses accessoires en bon état, ainsi que son petit réservoir en tôle, typique des modèles espagnoles qui n'ont jamais reçu le grand réservoir en plastique. Elle est vendue avec de nombreuses pièces détachées, son manuel et son catalogue d'époque. Titre de circulation européen.

Estimation : 55 000 – 70 000 €

09

MG TF #1954

Caractéristiques techniques

Marque MG

Modèle TF

Carrosserie roadster, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1466 cm³

Puissance 63 ch

Vitesse maximale 140 km/h

Production 3400 exemplaires

Kilométrage 06 595 km

Numéro de série HDP36/6500

KILOMÈTRAGE SURPRENANT



C'est à la suite du rachat du groupe Nuffield (MG, Morris, Riley, Wolseley) par Austin Motor en 1952 – pour constituer un ensemble qui allait devenir la British Motor corporation (BMC) – que MG conçut à la hâte un nouveau modèle pour enrayer la chute des ventes de sa TD aux États-Unis, son principal marché. La TD remontait à la lignée inaugurée par la TA (1292 cm³/52 ch) en 1936. Celle-ci avait évolué en TB (moteur XPAG d'origine Morris 1250 cm³/54 ch) présentée en 1939 et à l'éphémère existence. En 1945 était apparue la TC, en fait une TB à peine retouchée. La TD, plus large et plus basse, avec le même moteur lui succéda en 1949. La TF remplaça donc

la TD en 1953. Faute de temps et de moyens, la TF reprend en fait l'essentiel de la TD, et notamment son moteur, sur un registre plus moderne. Le capot moteur est légèrement plus bas et la calandre inclinée vers l'arrière et, surtout, les phares sont noyés dans les ailes désormais mieux intégrées aux flancs du capot. À l'intérieur, les sièges sont enfin réglables en longueur, mais le dossier reste fixe. Pour faire face à la concurrence des TR3 et Austin-Healey 100, en 1954, la TF se voit dotée d'un moteur de 1466 cm³ (obtenus par réalésage) qui délivre 63 ch. Plus que la puissance, c'est la souplesse qui fait la différence. Ce sera la dernière année de fabrication pour cette classique, née



TA en 1936. Il sera produit 3400 unités de cette dernière mouture. Mal appréciée « de son vivant », c'est aujourd'hui une MG particulièrement recherchée par les amateurs.

Cette magnifique MG TF de 1954 a été entièrement restaurée. Elle est dans un état exceptionnel avec une peinture blanc cassée irréprochable. Sa sellerie de cuir rouge contrastant est elle aussi magnifique avec une légère patine d'usage, les contre-portes avec leur vide-poche sont comme neuves. Le tableau de bord est soigné dans ses moindres détails avec ses trois compteurs octogonaux et son volant « guitare ». Tous les accessoires de bord

sont comme neufs. La capote a été refaite et la voiture possède son couvre-tonneau, ainsi qu'un porte-bagages de tubes chromés. Les chromes et l'accastillage sont dans le même état irréprochable. La voiture possède ses déflecteurs. Le compartiment moteur est parfaitement propre. Toutes les parties mécaniques, moteur, boîte, trains roulants ont été révisées et sont parfaitement fonctionnelles. La voiture a des pneus neufs montés sur ses roues fils chromées.

Estimation : 27000 - 34000 €

JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER #1974

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle Type E V12
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 5343 litres cm³
Puissance 276 ch
Vitesse maximale 241 km/h
Production 7990 exemplaires
Kilométrage 60809 km
Numéro de série 1S26032



La Jaguar Type E fait sensation lors de sa présentation en 1961, avec ses lignes suggestives, ses 240 km/h et surtout son prix incroyablement bas par rapport à la concurrence. En octobre 1964, la cylindrée passe à 4,2 litres, sans changement extérieur. En 1966, apparaît une version 2+2 à empattement allongé de 23 cm dont la silhouette est altérée par le pare-brise trop vertical et l'habitacle trop volumineux. En 1968, la Type E subit une refonte complète pour répondre aux normes américaines en matière d'environnement et de sécurité. Cette série 2 abandonne les carénages de phares et reçoit une entrée d'air avant agrandie, ainsi que des feux arrière de plus grandes dimensions, moins bien intégrés. Les trois types de carrosseries reçoivent ces modifications, la 2+2 se voyant dotée d'un pare-brise plus incliné. Le six cylindres 4,2 litres conserve ses 265 ch, mais aux États-Unis, les 3 carburateurs SU HD8 sont remplacés par 2 Zenith-Stromberg qui font chuter la puissance à 175 ch !

En 1971, la Type E a vieilli, mais Jaguar n'a pas de remplaçante plus moderne pour accueillir le nouveau moteur V12. La série 3 est basée sur la version 2+2, dotée de voies plus larges. Pour loger les pneus de plus grande dimension, les passages de roues présentent une découpe différente avec des rebords. Pour alimenter le nouveau radiateur, on a encore agrandi l'ouverture de la calandre, ornée d'une grille coupe-frites. Le nouveau moteur

V12 en alliage, très moderne pour l'époque, rompt avec le traditionnel 6 cylindres en fonte à longue course. Avec ses 5,3 litres et ses 276 ch, il ne pèse que 36 kg de plus et s'avérera aussi plus fiable et, bien sûr, plus onctueux avec des reprises fulgurantes, grâce au couple de 46 mkg !

Ce magnifique cabriolet à numéros concordants est l'une des dernières Type E. Cette voiture de deuxième main a appartenu pendant plus de 25 ans à un ancien président du French Jaguar Drivers Club et a toujours été soignée avec passion par son second propriétaire. Elle possède des papiers français et un carnet d'entretien qui atteste de son suivi méticuleux. De nombreux travaux ont été entrepris durant les 6 derniers mois, comme en attestent les factures au dossier. La voiture offre une très belle présentation avec de nombreux éléments neufs, les pneus, la capote, les carburateurs, la pompe à eau... le moteur a été révisé et tous les réglages effectués, ainsi que sur les trains roulants. Les chromes ont été refaits et l'intérieur, en très bon état, a été nettoyé. La voiture roule parfaitement et permet de profiter de toute la vitalité de son V12, grâce à sa boîte manuelle. Un rapport prix/performance imbattable pour cette grande classique britannique à moteur V12.

60 000 - 80 000 €



BENTLEY BROOKLANDS

#1993

Caractéristiques techniques

Marque Bentley
Modèle Brooklands
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 6 750 cm³
Puissance environ 245 ch
Vitesse maximale 215 km/h
Production 1 208 exemplaires
Kilométrage 40 000 km
Numéro de série SCB2E02D6PCX46294



Bentley a toujours joué le rôle de division « sportive » de Rolls-Royce, parfois avec des modèles exclusifs qui n'étaient pas proposés sous la marque Rolls-Royce. Il est vrai que Bentley remporta les 24 heures du Mans à cinq reprises, en 1924, 1927, 1928, 1929 et 1930, avec les fameux « Bentley Boys ». La Bentley Brooklands, une berline élitiste lancée en septembre 1992 succédait à la Mulsanne qui avait été présentée à Paris 1989 et avait elle-même succédé à la Bentley Eight lancée en juillet 1984. En fait la Brooklands était une version modifiée de la Mulsanne. Elle partageait sa carrosserie et toute sa partie mécanique avec les Rolls-Royce Silver Spirit et Silver Spur contemporaines. On retrouvait les mêmes soubassements et le même moteur V8 de 6 750 cm³ en alliage léger, mais sans le turbocompresseur du modèle le plus puissant, la Bentley Turbo R. Elle recevait la boîte automatique GM Turbo-Hydramatic à 4 rapports. La suspension faisait appel à 4 roues indépendantes à doubles trapèzes à l'avant et triangles obliques à l'arrière, elle était dotée d'un réglage automatique de niveau et d'un système électronique d'amortissement (automatic ride control), ainsi que de freins à disque aux 4 roues, ventilés à l'avant. Très impressionnante avec ses 5,27 m de long et ses 2 430 kg à vide, elle atteignait avec une incroyable aisance les

215 km/h. La Brooklands bénéficiait de tout un arsenal électronique qui contrôlait les suspensions, les instruments de bord et l'air conditionné. Les Bentley reprenaient des noms de circuit, comme Brooklands du nom du circuit du Surrey dans le sud de l'Angleterre où Bentley s'illustra dans les années 1920 et 1930, ou encore Mulsanne et Arnage, deux virages du circuit du Mans. Il existait une version à empattement long de la Brooklands dont il ne fut construit que 172 exemplaires. La Brooklands fut remplacée par l'Arnage en 1998.

Cette Bentley Brooklands de 1993 (numéro de série SCB2E02 D6PCX46294) est une troisième main. Elle affiche un kilométrage d'origine de 40 000 km, a toujours été bien entretenue et fonctionne parfaitement. Son propriétaire l'a achetée dans le nord et l'a ramenée par la route dans le sud de la France. L'injection a été refaite et son contrôle technique est parfait. Sa livrée gris clair avec cuir beige est particulièrement élégante. Le cuir, en parfait état, affiche une très légère patine, la carrosserie est impeccable. Les moquettes en laine sont impressionnantes par leur épaisseur. Ces majestueuses sportives encore sous-coûtées sont de véritables affaires.

Estimation : 22 000 – 26 000 €



CITROËN VISA 1000 PISTES

#1986

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle Visa 1000 pistes
Carrosserie berline 4 portes, 4/5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1360 cm³
Puissance 112 ch
Vitesse maximale 170 km/h
Production 2500 exemplaires
Kilométrage 2654 km
Numéro de série VF7VDVR0000VR9873

JAMAIS VU : 2654 KM !



La Citroën Visa, dévoilée en septembre 1978, est dotée d'un bicylindre 650 cm³ de 34 ch, emprunté aux Dyane et 2 CV ou d'un 4 cylindres Peugeot 1100 cm³ de 50 ch. La présentation est sommaire du fait de la vocation populaire de la voiture. Rien ne laisse présager que cette modeste berline familiale puisse se transformer en une sportive débridée. Pourtant, en 1980 apparaît une Visa Super X, équipée d'un 1200 cm³ affûté, doté de deux carburateurs développant 64 ch. Pour relancer les ventes de la Visa, Citroën décide d'organiser un trophée monotype et élabore la version Visa Trophée sur la base de cette Super X. Avec plus de 100 ch la Super X est homologuée en Groupe B. En 1982, la Visa GT équipée d'un 1400 cm³ de 80 ch succède à la Super X et une version Chrono de 93 ch qui reprend l'aspect de la Trophée est dévoilée. En juillet 1981, au rallye des 1000 pistes, apparaît le premier prototype d'une Visa de compétition à 4 roues motrices, préparé par Citroën, Politecnic et Danielson. Une version de série, baptisée Visa 1000 Pistes, en hommage à la victoire de 1981, apparaît en 1984. Elle sera produite à 200 exemplaires en version routière client pour l'homologation en groupe B. 20 exemplaires supplémentaires seront construits pour la compétition (version Évolution). C'est la première 4 roues motrices française commercialisée pour la route. La Visa

1000 Pistes est construite sur une base de Visa GT Tonic, dérivée de la Chrono. Elle n'est donc proposée qu'en blanc avec bandes latérales bleu et rouge et l'inscription « 4 roues motrices » sur les flancs. Son moteur est le 1360 cm³ qui équipait déjà la Peugeot 104 ZS, mais il est ici alimenté par 2 carburateurs double corps Weber, qui lui offrent 112 ch à 6800 tr/mn (145 ch sur les 20 Visa Évolution). Avec un poids de seulement 850 kg, malgré la transmission intégrale, la Visa 1000 pistes est une vraie bombe qui tient bien la route.

La voiture proposée à la vente est exceptionnelle, elle affiche seulement 2654 km certifiés au compteur. C'est aussi une rareté par son incroyable état d'origine, la plupart des Visa 1000 pistes ayant généralement été maltraitées en rallye et subi de nombreuses avaries au cours de leur carrière. Achetée il y a 2 ans par le propriétaire, l'historique de celle-ci est limpide. La voiture est complète sans le moindre accroc et marche comme au premier jour, grâce à un entretien sans faille. Ce modèle rarissime est éligible pour les rallyes terre et les compétitions historiques. Un modèle à acheter aujourd'hui avant que le prix des Groupe B ne s'envole.

Estimation : 35 000 – 45 000 €



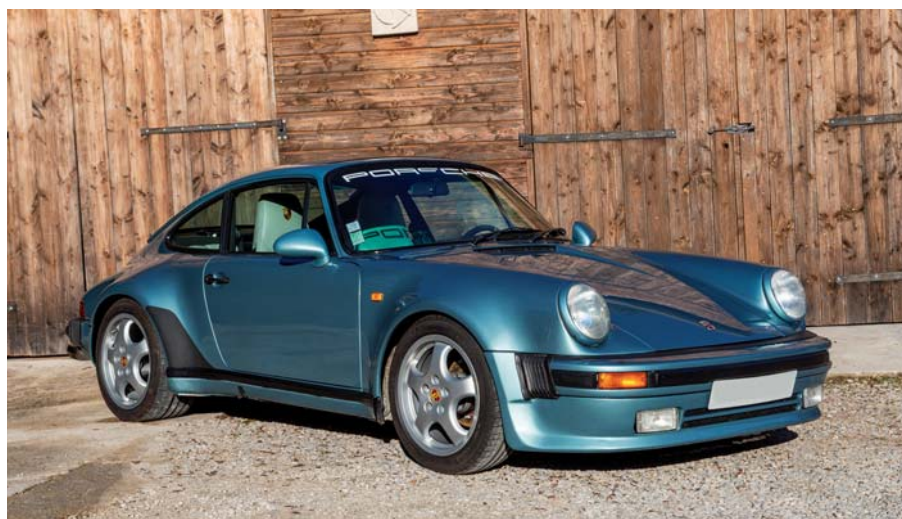
PORSCHE

911 CARRERA (3.2 L)

#1987

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 Carrera
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3164 cm³
Puissance 231 ch
Vitesse maximale 245 km/h
Production 16581 exemplaires
Kilométrage 180000 km
Numéro de série WPOZZ91HS122522



Depuis la 901 dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort, la 911 a fait du chemin. Son six cylindres à plat refroidi par air est passé de 2 litres et 130 ch à 3 litres et 204 ch sur la SC. La version SC qui succède à la version 911 de base est apparue en 1978 avec la série K. La 911 n'est plus proposé qu'en deux versions, 911 Turbo et 911 SC atmosphérique. Cette dernière voit sa cylindrée passer de 2,7 litres à 3 litres (comme la version Carrera depuis 1976) et sa puissance de 165 ch à 180 ch. Avec la série N de 1981 ce sont 16 ch supplémentaires qui viennent s'ajouter aux 188 pour offrir 204 ch, grâce à un taux de compression relevé de 8,6:1 à 9,8:1, en conséquence de quoi la 911 abandonne l'essence ordinaire pour s'abreuver au Super. Un cabriolet viendra rejoindre le coupé et la Targa au Salon de Genève en mars en 1982. En 1984 la 911 Carrera prend la succession de la 911 SC et sa cylindrée passe à 3,2 litres pour une puissance de 231 ch. Bien qu'il soit toujours refroidi par air, le six cylindres à plat de 3,2 litres est, selon Porsche, nouveau à 80%. Porsche proposait en option le « Turbo look » qui consistait en un ensemble de modifications à la carrosserie pour donner l'aspect de la Turbo aux modèles atmosphériques. L'aérodynamique n'était pas améliorée, mais l'aspect était bien plus flatteur. Cette 911 Carrera 3,2 litres de 1987 a reçu l'option Turbo look

G50. Elle est dans sa teinte bleue d'origine. Elle a reçu des barres anti-rapprochement à l'avant et à l'arrière. Sa sellerie de cuir blanc arbore des écussons Porsche sur les appuie-tête. Les rétroviseurs, le toit ouvrant et les sièges sont à commande électrique. Elle est en parfait état avec un contrôle technique vierge. Elle a subi une mise à jour mécanique complète avec un moteur neuf (factures fournies) et tous les autres éléments mécaniques neufs n'ont pas plus de 3000 km. Elle est ainsi chaussée de quatre pneus Michelin pilote. Ses étriers de freins à 4 pistons (des freins de Turbo) sont dotés de durites aviation à l'avant et à l'arrière et de plaquettes neuves sur les disques perforés et ventilés. Les quatre amortisseurs Bilstein sont eux aussi neufs, ainsi que les roulements de roues arrière. Toutes les vidanges boîte, moteur et pont ont été faites. Elle est dotée d'une double sortie d'échappement en inox et d'un autoradio Alpine. Le dossier de suivi est complet avec de nombreuses factures attestant du travail effectué sur cette 911 exceptionnelle. Les Carrera 3.2 litres sont aujourd'hui très recherchées pour un tas d'excellentes raisons et il n'est pas si facile d'en dénicher une. Qui plus est avec l'option Turbo look.

Estimation : 42 000 – 50 000 €



LANCIA DELTA EVO 2 #1993

Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle Delta Evo 2

Carrosserie berline 5 portes, 5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1995 cm³

Puissance 120 ch

Vitesse maximale 195 km/h

Production 5794 ex toutes versions confondues

Kilométrage 150000 km

Numéro de série ZLA831AB000583643



La Lancia Delta, dévoilée en 1979, est une traction à quatre roues indépendantes équipée d'un moteur transversal à l'avant dérivé de la Fiat Ritmo - 1301 cm³/75 ch (puis 78 ch) ou 1498 cm³/85 ch - avec distribution par arbre à cames en tête. Cette berline 5 portes anguleuse dont la ligne est due à Italdesign, sera élue voiture de l'année en 1980. Après une Lancia Delta GT, équipée d'un moteur de 1585 cm³ de 105 ch, dévoilée fin 1982, au Salon de Turin, Lancia présente une version à transmission intégrale à moteur turbocompressé de 130 ch, baptisée Delta HF. En 1986 apparaît la HF 4WD à traction intégrale permanente à 3 différentiels avec répartition avant/arrière de 56/44. Son moteur turbocompressé de 1995 cm³ à double arbre à cames qui développe 165 ch est dérivé de celui de la Lancia Thema. C'est la première Lancia intégrale à gagner le Championnat du monde des rallyes en 1987, puis à nouveau en 1988. Elle évoluera en Delta HF Integrale de 181 ch avec de nombreuses modifications extérieures et mécaniques, au Salon de Francfort en septembre 1987. Avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le 4 cylindres 2 litres en 1989, la puissance passe à 200 ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Les premières Evoluzione seront construites à la fin de 1991, avec des voies plus larges, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartog-

raphié pour atteindre 210 ch. Le capot a été redessiné, les ailes sont encore élargies et le hayon arrière est doté d'un aileron. Elle remportera le Championnat du monde 1992, bien que la marque ait officiellement arrêté la compétition. Une version de série avec catalyseur de 177 ch en sera dérivée. La Delta Evoluzione 2 voit le jour en 1993 avec un moteur doté d'un catalyseur à sonde Lambda développant 215 ch. Entre 1987 et 1992, l'Integrale va dominer sa catégorie, remportant 46 rallyes et six titres de champion du monde des constructeurs consécutifs. Au total 42069 Integrale toutes versions confondues, seront construites, les dernières dans les ateliers du carrossier Maggiore.

Appartenant à un collectionneur passionné et méticuleux, cette Lancia Evo 2 d'origine française se présente en état concours. Elle affiche 150000 km d'origine au compteur et a été entièrement reconditionnée dans le respect de l'origine. La peinture Bleu est neuve et sa sellerie noire a été restaurée. Les jantes ont été reconditionnées. Ce très bel exemplaire qui n'a jamais connu d'accident marche très fort. Une occasion unique d'acquérir une Evo très saine, issue de la collection d'un amateur passionné qui a toujours choyé ses voitures. À ne pas laisser passer.

Estimation : 50 000 – 60 000 €



CITROËN DS 20 DÉCOUVRABLE (AEAT) #1973

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle DS 20 découvrable
Carrosserie berline découvrable, 4/5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2347 cm³ (DS 23)
Puissance 163 ch
Vitesse maximale 179 km/h
Production 7 exemplaires référencés
Kilométrage 63575 km
Numéro de série 4715948

7 EXEMPLAIRES RÉFÉRENCÉS !



Citroën avait étonné le monde avec sa DS à la ligne futuriste en 1955. Mais au-delà de sa spectaculaire carrosserie aux allures de fusée, la technologie utilisée était tout simplement inédite et peut-être plus futuriste encore. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Elle offrait une tenue de route et un confort qui allait en faire un modèle du genre. Il est étonnant de constater qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à la suspension hydraulique Citroën, la DS ne fit aucune émule et ne fut jamais copiée. Elle reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1911 cm³ à soupapes en tête à course longue qui céda la place à un moteur à course courte de 1985 cm³ (DS 20) en 1966 qui sera plus tard proposé avec des cylindrées de 2175 cm³ (DS 21) et 2347 cm³ (DS 23). En septembre 1967, l'avant de la DS est remodelé et doté de phares orientables. Outre la berline, d'autres modèles de DS étaient proposés, notamment l'ID, une version simplifiée, l'immense break Safari et le cabriolet, créé par le carrossier Henri Chapron, et repris plus tard à son compte par la marque. Quelques transformations

artisanales virent le jour, comme cette rarissime DS découvrable. Cette DS 20 dont la date de première mise en circulation du 25 octobre 1972 indique un modèle 1973 est une berline qui a été transformée par AEAT (Anciens Établissements Ansare & Teisseire) en découvrable avec toit en Alpage noir repliable sur toute sa longueur. Seulement sept exemplaires de ces transformations sont actuellement référencés.

Achetée à la fin des années 1990, elle a fait l'objet de tout un ensemble de travaux de restauration, extérieur et mécanique à partir de 2013. Elle a une carrosserie rouge Masséna en excellent état. Les chromes sont en bon état et sans trace d'oxydation. L'intérieur en cuir brun avec moquette beige en très bel état de présentation est d'époque et n'a pas été restauré (il faudra remonter les panneaux de portes et la moquette du coffre). La planche de bord et toute son instrumentation en très bon état sont conformes au modèle d'origine. Le moteur a été remplacé par un moteur de DS23 qui a vu sa chaîne de distribution remplacée et l'ensemble mécanique présente un bel aspect dans un compartiment moteur très propre. La voiture est équipée de pneus Vredenstein neufs. Un modèle rare dans cette configuration.

Estimation : 55 000 – 75 000 €



FERRARI

348 TB

#1990

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 348 TB
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3405 cm³
Puissance 163 ch
Vitesse maximale 275 km/h
Production 2894 exemplaires
Kilométrage 68000 km
Numéro de série 84310



La lignée des modèles à moteur V8 central de Ferrari débuta avec la Dino 308 GT4 de 1973. Censée remplacer la Dino 246 GT à moteur V6, une stricte deux places, la nouvelle venue ne fut pas bien accueillie avec sa carrosserie 2+2, signée Bertone qui manquait de panache. Les performances du V8 3 litres à double arbre à cames n'étaient pas en cause, bien au contraire. C'est lui qu'on allait retrouver sur la superbe berlinette 308 GTB, seconde Ferrari de route à moteur V8 central, présentée au Salon de Paris 1975. Abandonnant l'écusson Dino pour le cavallino Ferrari, elle marquait aussi le retour de Pininfarina au style et revenait à la formule berlinette deux places avec une interprétation moderne aux lignes acérées de la Dino 206/246 GT. Elle reprenait les trains roulants et le V8 3 litres transversal de la 2+2, équipé d'une lubrification par carter sec qui développait 255 ch. En 1985, équipée d'un moteur 3,2 litres *quattrovalvole* de 270 ch, elle devint 328 GTB, sans grand changement. En revanche, la 348 TB, qui lui succéda en septembre 1989, marquait une rupture technique et esthétique. D'une part, c'était la première Ferrari monocoque et d'autre part, son V8 de 3,4 litres était désormais longitudinale et développait 300 ch au lieu de 270. La boîte de vitesses placée derrière le moteur et non plus dessous, avait permis de réduire la hauteur du capot arrière et d'abaisser le centre de gravité. Ses

lignes dues à Pininfarina qui en assurait aussi la construction cachaient un empattement de 2,45 m (10 cm de plus que la 328), ses porte-à-faux réduits la faisant paraître plus courte. Les lamelles horizontales sur les flancs évoquaient la Testarossa et canalisait l'air aux deux radiateurs arrière qui avaient dicté des voies plus larges. La 348 connaîtra trois versions, berlinette (TB), spider «targa» (TS à partir de l'automne 1989) et Spider (à partir de 1993). Il a été construit 2894 berlinettes 348 TB, 4 228 Targa 348 TS, 1 146 Spider et 56 versions *competizione*.

Cette très belle Ferrari 348 TB de 1990 à numéros concordants est dans un état exceptionnel d'origine, tant esthétiquement que mécaniquement. Cette deuxième main, achetée d'occasion en 1992 chez Charles Pozzi est depuis aux mains de son deuxième propriétaire qui a donc parcouru la presque totalité des 68000 km d'origine qu'elle affiche au compteur. Toujours rigoureusement entretenue, son carnet dûment tamponné est complet et, compte tenu de son faible kilométrage, elle devra être soumise à l'entretien normal d'une Ferrari au 70000 km. Une occasion inespérée d'acquiescer une séduisante berlinette Ferrari authentique dans son état d'origine. À saisir sans attendre.

Estimation : 35 000 - 45 000 €



RENAULT 5 TURBO 2

#1985

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle Turbo

Carrosserie berline 2 portes, deux places

Moteur central, 4 cyl. en ligne turbocompressé

Cylindrée 1397 cm³

Puissance 160 ch

Production 3 167 exemplaires

Kilométrage 40 000 km

Numéro de série VF1822000F0000334



La Renault Turbo reprend la carrosserie de la R5, mais on ne risque pas de la confondre, avec son bouclier avant, ses jantes Alpine en alliage et ses passages de roues arrière surdimensionnés, vu qu'elle est équipée d'un moteur turbocompressé, en position centrale longitudinale, à la place de la banquette arrière. De plus, ce n'est pas une traction, puisque son moteur entraîne les roues arrière. Le 4 cylindres de 1397 cm³ (76x77) est celui de la Renault 5 Alpine, coiffé d'une culasse remaniée et dotée d'arbre à cames et d'un vilebrequin retravaillés. Le taux de compression est ramené à 7:1 et le turbo Garrett T3 est entraîné par les gaz d'échappement, refroidis par un échangeur air-air. L'injection est confiée à un système Bosch K-Jetronic et la puissance atteint 160 ch à 6000 tr/mn. Elle fait appel à un embrayage bidisque couplé à une boîte à 5 rapports empruntée à la Renault 30 TS. L'empattement est de 2,43 m et la voie arrière de 1,47 m pour 1,35 à l'avant. Les pneus sont des Michelin TRX 135x340 à l'avant et 195x365 à l'arrière. Le toit, les portes et le hayon sont en aluminium et le poids total atteint 970 kg (seulement 810 kg pour la Groupe 4).

Sa spectaculaire carrosserie a été dessinée au Centre de style de Rueil-Malmaison, sous la direction de Robert Opron. L'intérieur aux garnitures très colorées, peut-être plus spectaculaires que l'extérieur, est dû à Martine Villain du département couleurs et matières. La première mondiale a lieu à Bruxelles, au

mois de janvier 1980. En juin 1981, Renault décline une version compétition client, baptisée Cévennes, en souvenir de la seconde place de Jean Ragnotti dans cette épreuve en 1980. C'est une Groupe 4 de 200 ch. Le couple grimpe à 28 mkg au lieu de 21,4. Un kit Cévennes de 185 chevaux à monter sur la version de série sera commercialisé par Renault Sport. La Turbo 2, présentée au salon de Paris en 1982, mécaniquement identique mais moins clinquante que la première Turbo est aussi 25 % moins chère, ce qui lui vaudra un beau succès commercial. La fin des Groupe B en 1987 mit un terme à la production. On compte un total de 4861 Renault 5 Turbo, réparties entre 1690 exemplaires pour la Turbo et 3167 exemplaires pour la Turbo 2.

De couleur crème avec un intérieur en velours marron, typique des deuxièmes versions, cette Turbo 2 française à numéros concordants a fait partie de la collection d'un amateur maniaque qui l'a maintenu dans un état aussi irréprochable que possible. Le fait qu'elle n'ait jamais couru et que les 40 000 km d'origine sont authentiques explique son état. La mécanique a été restaurée, moteur et boîte sortis, et les trains roulants ont été refaits. Elle est dotée d'un pot d'échappement en inox. Un très bel exemplaire.

Estimation : 65 000 – 80 000 €





JAGUAR XJ6 #1977

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XJ6
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 4235 cm³
Puissance 167 ch
Vitesse maximale 187 km/h
Production 12370 exemplaires série 2
Kilométrage 53942 km
Numéro de série 2T630115W

COUP DE CŒUR ABORDABLE



Pas facile de succéder à la MkII. En 1968, celle-ci a pourtant pris quelques rides et son classicisme lui donne une allure vieillotte peu flatteuse à une époque où la plupart des autres marques de prestige ont pris le virage de la modernité. Le cuir Connolly et les boiseries ne suffisent plus à assurer le prestige, il doit aussi reposer sur une allure et une technique plus modernes. L'arrivée de la XJ6 au Salon de Genève en mars 1968 est une révélation. La nouvelle berline sportive de Jaguar est à la hauteur de sa devancière dont elle ne reprend pourtant aucun trait. Elle est délibérément moderne avec une ligne élégante et effilée. Le bon vieux 6 cylindres en ligne XK portée à 4,2 litres développe 170 ch et propulse la berline à 200 km/h. La série 2 avec un pare-chocs rehaussé pour mieux protéger la calandre et un moteur répondant aux nouvelles réglementations sur les émissions fut dévoilée en 1973.

Cette Jaguar XJ6 série 2 dont la date de première mise en circulation remonte au 18 février 1977 se présente dans une très

belle livrée beige foncé. Le précédent propriétaire a effectué les travaux de restauration suivants : ciel de toit, joints de portes, éléments de carrosserie changés par un professionnel de la restauration, traitement des corps creux. Plusieurs factures attestent de ces travaux. Elle a parcouru peu de kilomètres avec son ancien propriétaire. Ses contrôles techniques successifs attestent qu'elle a peu roulé. Son intérieur en cuir assorti à la carrosserie, en bon état, affiche une superbe patine et ses boiseries présentent quelques traces d'usage. La mécanique a toujours été entretenue et fonctionne normalement. Équipée de jantes plus modernes, la voiture est vendue avec ses jantes d'origine.

Estimation : 8 000 – 12 000 €

AUSTIN-HEALEY

3000 MK III

#1967

Caractéristiques techniques

Marque Austin-Healey
Modèle 3000 Mk III (BJ8)
Carrosserie cabriolet 2+2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2912 cm³
Puissance 148 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 17 712 versions MkIII
Kilométrage 18456 miles
Numéro de série 41123



La Healey 100, équipée d'un moteur 4 cylindres 2,6 litres de 90 ch d'Austin A90 avait été présentée par Donald Healey au Salon de Londres de 1952 après avoir dépassé les 100 miles à l'heure à Jabbeke en Belgique. Son succès fut tel qu'un accord fut rapidement trouvé avec Austin pour la produire en série. Le modèle fut dévoilé en 1953 sous le nom d'Austin-Healey 100-4. Elle reposait sur un châssis échelle à croisillons et sa suspension avant triangulée avec ressorts hélicoïdaux était empruntée à Austin, complétée par un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Les freins et la boîte de vitesses à trois rapports (overdrive Laycock de Normanville sur les deux rapports supérieurs) provenaient de l'Austin A 40. La 100-6 à moteur six cylindres succéda à la 100-4 en 1956. Elle se

distinguait par sa calandre plus large à la place de la calandre en éventail de la 100-4. Deux versions étaient proposées, une 2+2 (BN4) et une 2 places (BN6). Le 6 cylindres 2639 cm³ (79,4 x 89 mm) développait 117 ch à 4 600 tr/min et les freins à disque étaient proposés en option.

La 3000 qui succéda à la 100-6 en 1959 était pratiquement identique, mais sous le capot, le 6 cylindres 2,6 litres cédait la place à un 6 cylindres de 2912 cm³ alimenté par deux carburateurs SU et elle recevait des freins à disque Girling à l'avant et une boîte de vitesses avec overdrive. Elle était proposée en 2+2 places (BT7) ou en 2 places (BN7). Cette première série, produite à 13 650 exemplaires jusqu'en 1961, fut suivie d'une



version 3000 Mk II dévoilée la même année. Elle se distinguait par ses 3 carburateurs SU, sa puissance de 132 ch et sa calandre à barres verticales. Elle ne fut proposée qu'en version 2+2 (BJ7). En 1962, le cabriolet reçut des vitres latérales descendantes à la place des écrans en plastique et une capote plus facile à manœuvrer. La 3000 Mark III lui succéda en octobre 1963 et resta en production jusqu'à la fin de 1967. C'était la plus puissante des 3000 avec son moteur doté d'un nouvel arbre à cames et de carburateurs SU qui lui permettaient de développer 148 ch. C'était aussi la plus luxueuse. Seule la version 2+2 (BJ8) est proposée avec des sièges en cuir en option. Comme toutes les 3000, la Mk III était construite chez Jensen.

Cette Austin-Healey affiche une très belle présentation et ne présente absolument aucune trace de corrosion. Typique, dans sa livrée bicolore, elle est dotée d'une capote neuve. C'est une voiture très saine qui marche parfaitement et démarre au quart de tour avec des carburateurs bien réglés. Régulièrement entretenue, elle a participé à de nombreux rallyes de régularité. Cette version BJ8 est la plus aboutie et la plus luxueuse de la série et mérite une attention particulière.

Estimation : 55 000 – 65 000 €

MASERATI BORA #1978

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle Bora
Carrosserie coupé 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 4930 cm³
Puissance 320 ch
Vitesse maximale 280 km/h
Production 275 exemplaires 4,9 litres
Kilométrage 49610 km
Numéro de série AM117/49US1040

SEULEMENT 275 EXEMPLAIRES PRODUITS EN 4,9 L

Adopté en compétition dès le début des années 1960, le moteur central mit quelques années à s'imposer sur les sportives de série. Après les marginales René Bonnet Djet et 2500 ATS de 1963, Lamborghini avait donné le ton avec éclat en dévoilant sa sublime Miura à Genève, en mars 1966. De Tomaso présentait la Mangusta en novembre de la même année à Turin, mais Ferrari et Maserati furent plus longs à réagir. La Bora fut dévoilée à Genève en mars 1971 et la Ferrari 365 GT4 BB à Turin en novembre 1971, mais ne fut mise en vente que deux ans plus tard. La Bora fit sensation à Genève. Sa ligne due à Giorgetto Giugiaro et à son tout jeune bureau de style Italdesign faisait preuve d'un modernisme très chic, loin des extravagances d'une Lamborghini Countach, de la brutalité d'une De Tomaso Pantera ou du classicisme trop retenu de la Ferrari BB. Elle affichait une personnalité propre, sans référence à la Mangusta qu'avait déjà dessinée Giugiaro pour Ghia trois ans auparavant, en dehors de son architecture générale. Techniquement elle affichait un raffinement inconnu de ses concurrentes les plus directes, mentionnées plus haut. La Maserati Tipo 117 commercialisée sous le nom de Bora pouvait en effet se prévaloir techniquement de deux philosophies bien différentes. D'abord celle de Maserati, longtemps spécialiste exclusif des voitures de compétition qui valait son pedigree sportif à la Bora et celle de son nouveau propriétaire, Citroën, qui avait repris la marque modénaise en 1968 et avait transféré une partie de sa technique hydraulique sur la nouvelle gamme Maserati. Moderne, la Bora

abandonnait le châssis tubulaire pour une structure monocoque offrant une bien meilleure rigidité et faisait appel à un pont autobloquant. Pour la première fois, une Maserati était dotée d'une suspension indépendante aux quatre roues. Le V8 de la Bora remontait au moteur des 450 S de 1956, via la 5000 GT, la Ghibli et la Mexico. Ses antécédents en compétition étaient certes lointains mais ils valaient au V8 Maserati un prestige et une filiation directe dont ne pouvaient se targuer la Lamborghini Countach ou la De Tomaso Pantera, ni même la Ferrari BB. Les 4719 cm³ (93,9 x 85 mm) du V8, monté longitudinalement au centre et alimenté par 4 carburateurs Weber 42 DCNF, donnaient 310 ch à 6000 tr/min et emmenaient les 1620 kg de la Bora à 280 km/h grâce à une boîte ZF à cinq rapports. La Bora était bien plus civilisée que ses rivales Lamborghini Countach ou Ferrari BB. Le système hydraulique Citroën contrôlait le freinage, les phares rétractables et le pédalier mobile, grâce à un simple bouton au tableau de bord. Elle était aussi dotée d'un volant réglable en inclinaison et en longueur qui facilitait grandement l'accès à bord et d'un double vitrage entre la cabine et le compartiment moteur qui offrait une bonne insonorisation. Elle proposait également un vrai coffre à bagages à l'avant, au volume plus important que ceux de ses concurrentes. En 1976, le V8 passait à 4,9 litres avec un couple plus généreux. Lorsque la production prit fin en 1978, 495 exemplaires avaient été construits en sept années.

Ce spectaculaire coupé à moteur central à numéro concur- ●●●





... dant (châssis AM1174US1040-moteur AM107/11/49-1040) présente une carrosserie qui a été restaurée il y a quelques années et se trouve en très bon état avec une peinture sans impact ni rayure. L'intérieur offre un aspect satisfaisant, la sellerie et les garnitures de cuir noir sont d'un bel aspect, tout comme la moquette. Le tableau de bord et le volant d'origine sont également en bon état, tant dans leur présentation que dans leur fonctionnement. Le V8 4,9 litres, dans son jus, fonctionne bien, de même que la boîte à 5 rapports d'origine. Les pneus, mon-

tés sur les jantes Campagnolo d'origine, sont en bon état. Cette voiture authentique et conforme à son origine est une excellente opportunité pour une restauration encore plus en profondeur, compte tenu de la valeur du modèle sur le marché international, surtout dans sa version 4,9 litres.

Estimation : 150 000 - 180 000 €



MERCEDES-BENZ

250 SE

#1965

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 250 SE
Carrosserie coupé, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2496 cm³
Puissance 130 ch
Vitesse maximale 172 km/h
Production 14 173 exemplaires
Kilométrage 69000km
Numéro de série 111021108365



Le modèle W111 qui englobe les 220, 230 et 250 dans leurs différentes déclinaisons – puis plus tard les 280 SE coupés et cabriolets – fut dévoilé au Salon de Francfort en septembre 1959 sous forme de berline, coupé et cabriolet. Tous partageaient la même structure monocoque sur un empattement plus long que la précédente gamme. Les lignes tendues et raffinées, sans maniérisme, plaçaient d'emblée cette nouvelle gamme dans un registre de modernité et d'élégance. Les doubles phares verticaux de chaque côté de la large calandre donnaient le ton. Les coupés et cabriolets 220/250 SE (W111.021), plus bas que la berline, étaient particulièrement élégants. Leur ligne sobre, étirée en longueur pour dégager cinq vraies places se terminait

par un arrière plat, débarrassé des petits embryons d'ailerons de la berline. Le coupé recevait un élégant pavillon sans montant de vitre latérale et la capote du cabriolet s'escamotait complètement. Une véritable réussite esthétique qui n'a pas pris une ride au fil des ans. Les 220 SE (E pour *Einspritzung*, injection) recevaient un 6 cylindres en ligne de 2195 cm³ de 120 ch (contre 95 sur le modèle de base et 110 sur les S) qui autorisait une vitesse de pointe de 172 km/h. Les coupés et cabriolets évoluèrent en 250 SE en 1965 en recevant le 6 cylindres 2496 cm³ de 130 ch. Les très luxueux coupé et cabriolet 280 SE qui leur succédèrent en 1968 inauguraient le nouveau V8 3,5 litres de 200 ch. Alors que la berline SEL équipée du même



V8 faisait appel à une nouvelle génération de carrosserie, les coupé et le cabriolet 280 SE conservaient l'élégante carrosserie qui avait fait ses débuts sur les 220/250 SE en 1959. Son prix était prohibitif, justifié par la qualité de construction et des matériaux exclusifs. Inutile de dire que les 220/250 SE, bien moins chères, profitaient déjà de la même exigence de qualité. La 280 SE fut le dernier modèle à recevoir cette élégante carrosserie très appréciée. Ces grandes classiques sont très recherchées par les amateurs éclairés de Mercedes-Benz dans toutes leurs versions.

Cette coupé 250 SE dont la date de première mise en circulation remonte au 23 novembre 1965 est une magnifique auto-

mobile, raffinée, élégante et confortable à la mécanique robuste et fiable. Elle est aujourd'hui très recherchée depuis que les 280 SE sont intouchables. Le coupé 250 SE qui était déjà construit avec la même exigence que les dernières versions 280. La voiture proposée a été bien entretenue avec soin et mérite une attention particulière, compte tenu de son élégance et de son appartenance à la lignée W111.

Estimation : 60 000 - 80 000 €

SIMCA 6 DÉCOUVRABLE #1949

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Simca
Modèle 6 découvrable
Carrosserie berline 2 portes découvrable, 3 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 569 cm³
Puissance 16,5 ch
Vitesse maximale 90 km/h
Production 16 501 exemplaires
Kilométrage 40 531 km
Numéro de série 607634



Simca avait été fondé en 1935 pour construire les Fiat sous licence en France, afin d'échapper aux droits de douane. Après le rachat de la filiale française de Ford, Simca se hissa au deuxième rang des constructeurs français en 1955. La Simca 6, dévoilée au Salon de Paris en octobre 1947, reprend la cellule de la Simca 5 (version française de la Fiat 500 Topolino) avec un avant à large calandre, des ailes semi-intégrées et un arrière allongé qui la rendent plus moderne. Malgré une bonne année 1949 avec plus de 10 000 unités, la construction de la Simca 6 s'arrête au cours de l'été 1950. La Renault 4 CV, moins chère, dotée de quatre portes et d'un habitacle plus spacieux, sans parler d'une motorisation plus dynamique, lui a été fatale. La découvrable, apparue en octobre 1949, aura donc eu une carrière très courte et s'avère un modèle particulièrement rare. Cette jolie Simca 6 découvrable dont le compteur affiche 40 531 km a été restaurée, son châssis sablé puis phosphaté, ainsi que sa carrosserie qui a reçu une peinture glycérophtalique. À

l'intérieur, moquettes et habillages de portes ont été remplacés. Son moteur a été refait à 39 000 km (paliers de vilebrequin, coussinets de bielles, chaîne de distribution, segments, disque d'embrayage et volant moteur (resurfacé). La transmission a été révisée (roulements de boîte, joints spis, flector...) et les amortisseurs avant et arrière ont été remplacés. Les bagues de train avant sont neuves, le boîtier et les biellettes de direction ont été contrôlés, le maître-cylindre reconditionné, ainsi que le faisceau électrique. Les flèches de direction, si typiques, sont fonctionnelles. Une populaire rare à ne pas manquer.

Estimation : 8 000 – 10 000 €

PEUGEOT

403

#1963

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 403
Carrosserie berline 4 portes, 6 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 468 cm³
Puissance 58 ch
Vitesse maximale 130 km/h
Production 1 214 126 exemplaires
Kilométrage 44 055 km
Numéro de série 3293768



Au printemps 1955, Peugeot dévoile son nouveau modèle, la 403. Dessinée par Pinin Farina dont c'est la première collaboration avec la marque de Sochaux, elle devra affronter la soucoupe volante de Citroën, la DS, présentée en octobre de la même année. Comme on le disait à l'époque, la DS est la voiture dont on rêve, la 403 est celle que l'on achète. Cette berline bien construite, fiable et robuste, va s'avérer l'une des familiales françaises les plus populaires et sa carrière va s'étaler au-delà du million d'exemplaires. La 403 est en fait une évolution de la 203 qu'elle remplace et dont elle reprend nombre de composants mécaniques, à commencer par le moteur en Alpax dont la cylindrée a été portée 1 468 cm³ et la puissance à 58 ch. Loin d'être un handicap cette filiation lui permet de profiter d'une bonne fiabilité et d'une grande longévité, grâce à une mécanique bien conçue et bien rodée. La 403 disparaîtra du catalogue avec le millésime 1965.

Cette intéressante berline 403 dont la date de première mise en

circulation remonte au 12 mars 1963 présente quelques défauts cosmétiques mineurs. Sa peinture et ses joints sont récents avec des passages de roues recouverts d'anti-gravillon. Sa sellerie est en très bon état général. Malgré sa pompe à essence récente, sa mécanique demandera une mise au point et une révision avant de repartir. Silencieux d'échappement, frein de stationnement et freinage demanderont aussi quelques soins. Les pneus avant et arrière ne présentent que 20 % d'usure. Un modèle populaire typique qui ne demande qu'à reprendre la route.

Estimation: 6 500 – 8 500 €

SIMCA ARONDE 1300

#1957

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Simca
Modèle Aronde 1300
Carrosserie berline 4 portes, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1290 cm³
Puissance 48 ch
Vitesse maximale 130 km/h
Production 414711 exemplaires 1300
Kilométrage 07 728 km
Numéro de série 538495



La Simca Aronde, dévoilée en mai 1951, est la première Simca spécifiquement française qui ne soit reprise d'un modèle Fiat. Grâce à elle, la marque se hissera au deuxième rang des constructeurs français en 1955, après le rachat de Ford SAF, la filiale française du constructeur américain. Moderne et bien dessiné (c'est la première berline française de série à ailes intégrées) l'Aronde se fait facilement une place face aux Peugeot 203 vieillissantes et aux Panhard Dyna. La gamme s'élargit avec un break et une fourgonnette auxquels s'ajoute un coach Grand large, une berline deux portes, au Salon de Paris 1952. Après une nouvelle calandre arrondie en 1954 et l'adoption de roues de 14 pouces à la place des 15 pouces en 1955 - Simca avait abusivement baptisé le modèle « surbaissée 55 »! - une nouvelle Aronde 1300 à calandre en V et dotée d'embryon d'aile à l'arrière est présentée en 1956. Elle est équipée du moteur Flash (1 290 cm³/48 ch). Les Aronde seront remplacées par le nouveau modèle P 60 au Salon de septembre 1958.

La première mise en circulation de cette Simca Aronde 1300 remonte au 3 avril 1957. Sa peinture a été refaite il y a quelques années et ne présente que quelques défauts cosmétiques mineurs et ses soubassements sont recouverts d'anti-gravillon. À l'intérieur, la sellerie est bien conservée et la banquette a été réparée. La boîte de vitesses offre des passages de rapports sans difficulté, mais il serait bon de prévoir une révision de la mécanique. Les pneumatiques à flancs blancs rapportés datent de 2007 et présentent une usure de 50 % à l'avant, comme à l'arrière. Ces jolies berlines populaires, fiables et d'un entretien facile, ne demandent qu'à rouler et sont idéales pour la balade.

Estimation : 6 000 - 8 000 €

RENAULT SAFRANE BITURBO

#1994

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle Safrane Biturbo
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en V
Cylindrée 2963 cm³
Puissance 268 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 806 exemplaires
Kilométrage 281 221 km
Numéro de série VF1B5450811170261



En 1992, la Safrane succède à la R25. Pour remplacer la R25 V6 Turbo, Renault fait appel à Hartge le préparateur de BMW. Il choisit le V6 3 litres de l'Alpine A610 dont la puissance, grâce à l'adoption de deux turbos, est portée à 268 ch. Pour faire passer cette puissance à la route, la Biturbo reprend la transmission intégrale permanente de la Safrane V6i Quadra. Irmscher, un autre spécialiste allemand, est chargé des modifications à la carrosserie et de l'assemblage. Plus lisse et agrémentée de divers accessoires – boucliers, bas de caisse, aileron de coffre, sortie d'échappement ovale et jantes de 17 pouces – la Biturbo a une allure plus agressive et offre une tenue de route extraordinaire tout en maintenant un excellent niveau de confort. Mais son prix, plus élevé que celui de certaines Allemandes équipées de motorisations plus flatteuses (et pas forcément plus performantes) limitera sa diffusion à 806 exemplaires entre novembre 1993 et 1996.

Cette Safrane Biturbo dont la date de première mise en cir-

culatation remonte au 24 mars 1994 affiche 281 221 km. Elle a toujours été bien entretenue, mais son aspect correspond à son kilométrage avec quelques traces de rayures et d'impacts sur sa peinture. Ses soubassements sont dans un état correct. L'intérieur en cuir est marqué mais devrait retrouver son lustre avec un traitement approprié. Sa mécanique demandera une révision (vidanges, courroies, réglages...). La boîte montre des passages de rapports sans difficulté. Les pneumatiques, changés en 2006, montrent une usure de 50 % à l'avant, comme à l'arrière. Il faut profiter aujourd'hui de ces modèles haut de gamme français sous-estimés qui sont très rares et offrent des prestations de très haut niveau au rapport prix/performances imbattable. Une affaire !

Estimation : 10 000 – 13 000 €

SIMCA ARIANE 4 #1958

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Simca
Modèle Ariane 4
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1290 cm³
Puissance 48 ch
Vitesse maximale 120 km/h
Production 159325 exemplaires
Kilométrage 46128 km
Numéro de série 221837



Simca avait été fondé par le représentant de Fiat en France, Henri Théodore Pigozzi, en 1935 pour construire les modèles Fiat sous licence, afin d'échapper aux exorbitants droits de douane. On l'a complètement oublié aujourd'hui, pourtant la marque Simca se hissa au deuxième rang des constructeurs français derrière Renault en 1955, après le rachat de Ford SAF, la filiale française du constructeur américain en juillet 1954. De ce fait, Simca avait hérité de la gamme des berlines Vedette de Ford, composée de trois modèles identiques, singularisés par leur finition bicolore et leur moteur V8, les Trianon, Versailles et Régence. Fortement inspirés des automobiles américaines de l'époque ces imposantes berlines font figure de haut de gamme français. En 1957, apparaît l'Ariane, une Trianon – le modèle de base - dotée du moteur 4 cylindres Flash (1290 cm³/48 ch) de l'Aronde. Elle sera produite en diverses versions jusqu'en avril 1963, date à laquelle elle cédera la place à la très moderne Simca 1300.

Cette Ariane dont la date de première mise en circulation remonte au 20 février 1958, est en très bon état général avec une peinture refaite il y a quelques années. Sa mécanique devra être révisée avant de reprendre la route, ses trains roulants sont apparemment en bon état. Cette version populaire des berlines héritées de Ford commence à se faire rare par rapport aux versions haut de gamme bicolores à moteur V8 Trianon, Régence, Versailles et Chambord ou même les breaks Marly, souvent mieux conservées et entretenues.

Estimation : 6 000 – 8 000 €

LÉON BOLLÉE TYPE M #1923

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Léon Bollée
 Modèle type M
 Carrosserie torpédo 4 portes, 5 places
 Moteur avant, 4 cylindres
 Cylindrée NC
 Puissance NC
 Vitesse maximale NC
 Production NC
 Kilométrage 48980 km
 Numéro de série 2619



Les Bollée sont une vraie dynastie. Il y eut d'abord le père Amédée (1844-1917), fondateur de cloches au Mans et constructeur de voitures à vapeur entre 1873 et 1885. Le fils aîné, Amédée également (1867-1926), construira sa première automobile à pétrole, la type A, en 1896 et produira en petites quantités des voitures haut de gamme jusqu'en 1923. Son frère Léon, lui aussi constructeur de 1895 à 1931, se spécialisa d'abord dans les petites voitures – on lui doit le nom de voiturette qu'il déposa en 1896 – avant de passer à des modèles luxueux, financés par Vanderbilt et destinés au marché américain à partir de 1903. En 1910, la gamme, plus populaire, comprenait 9 modèles. Léon Bollée mourut en 1913, mais la société lui survécut et la construction automobile reprit en 1919. En 1924, William Morris qui n'avait pas réussi à pénétrer le marché français reprit l'usine Léon Bollée du Mans où il construisit des 4 cylindres proches des Morris Cowley et Oxford Bullnose, vendues sous la maque Morris-Léon Bollée. La production cessa en 1931.

La date de première mise en circulation de cette rarissime Léon Bollée remonte à 1923. Elle offre un aspect flatteur avec une capote en excellent état, mais sa peinture déjà ancienne montre quelques défauts cosmétiques et son pare-brise supérieur, fissuré, devra être remplacé. L'intérieur a une belle présentation avec de jolies boiseries et un tableau de bord de très bel aspect et la sellerie, elle aussi restaurée il y a plusieurs années, arbore une belle patine. Il sera judicieux de prévoir une révision de sa mécanique. La voiture a parcouru moins de 500 km depuis sa dernière vidange en 2008. Les passages de rapports de la boîte se font sans difficulté particulière pour ce type de véhicule.

Estimation : 25 000 – 30 000 €

RENAULT 4 CV DÉCOUVRABLE #1951

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle 4 CV

Carrosserie berline découvrable, 4 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cylindres

Cylindrée 747 cm³

Puissance 18 ch

Vitesse maximale 100 km/h

Production 9518 exemplaires

Kilométrage 03809 km

Numéro de série 1627636



La 4 CV Renault dévoilé en octobre 1946 voit son 100 000^e exemplaire sortir de chaîne en janvier 1950 et la millionième 4 CV arrivera en 1958. Au salon de 1948, une version Luxe et une Découvrable viennent compléter la gamme constituée de la Normale et de la Commerciale. La Découvrable a été conçue à l'usine sur la base d'une Luxe et dotée d'un maximum d'accessoires de la SAPRAR (acronyme de Société Anonyme Pièces Réparations Accessoires Renault), une filiale de Renault dont le siège était domicilié au 83, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr dans le 17^e arrondissement de Paris. Elle est d'abord réalisée à l'unité en très petite série, équipée du 4 cylindres type 662-1 de 760 cm³ et 17 ch. En 1949, la couleur crème, seule disponible jusque-là qui a valu son surnom de motte de beurre à la 4 CV, est complétée par cinq autres coloris, bleu, bleu de Provence, gris RAF, vert et noir pour la Commerciale. La Découvrable sera rapidement inscrite au catalogue et construite en grande série avec la finition et la motorisation de la 4 CV Luxe, puis,

à partir de 1951, elle aura droit à la nouvelle version 747 cm³ (pour pouvoir courir en catégorie moins de 750 cm³) du « Cléon fonte » de 21 ch. La production de la 4 CV découvrable prendra fin en 1956 après 9518 exemplaires produits.

Cette adorable 4 CV découvrable aura besoin qu'on s'occupe d'elle pour lui redonner l'aspect flatteur qu'elle mérite. Sa sellerie est en bon état général et sa mécanique aura besoin d'une révision. Les passages de rapports de la boîte de vitesse se font sans difficulté. Des modèles très prisés qui méritent d'être correctement restaurés et préservés.

Estimation : 13 000 – 18 000 €

RENAULT MONASIX #1929

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle Monasix

Carrosserie berline, 4 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 1476 cm³

Puissance 26 ch (puis 33 ch à partir de 1931)

Vitesse maximale 90 km/h

Production 40072 exemplaires

Kilométrage 40859 km

Numéro de série 404112



C'est au Salon de Paris, en septembre 1927 qu'apparaissent deux nouveaux modèles dans la gamme Renault, la Monasix et la Vivasix. Comme leur nom l'indique ce sont des modèles équipés d'un 6 cylindres en ligne. La Monasix est la plus petite 6 cylindres du marché à l'époque, puisque son moteur fait moins de 1500 cm³. Il est accouplé à une boîte de vitesses à 3 rapports avec un allumage par batterie. Elle fait appel à un système de freinage par segments autoserveur baptisé « servofrein » par le constructeur. Comme toutes les Renault de l'époque, son radiateur est bizarrement à l'arrière du moteur, juste devant l'habitacle. En 1930, il passera à l'avant et son gracieux capot « alligator » recevra des jalousies pour l'aérer. Au fil des saisons elle est proposée en torpédo 5 places, conduite intérieure 4 places ou 7 places à 2 ou 4 portes, en berlines 5 places luxe, roadster 3-4 places, faux cabriolet et commerciale. Sa carrière prend fin au millésime 1931.

La date de première mise en circulation de cette « conduite inté-

rieure » Monasix remonte au 14 février 1929. Sa restauration est ancienne, mais d'importants travaux ont été réalisés par l'ancien propriétaire. La sellerie, reconditionnée lors de la restauration, est très bien conservée. Pour sa mécanique, il sera judicieux de procéder à une révision et de revoir le carburateur Solex, avant de prendre la route. Les passages de rapports de la boîte se font cependant sans difficulté particulière compte tenu de ce type de véhicule et de son âge. Un étonnant modèle populaire à moteur 6 cylindres, cas unique dans la production automobile, qui mérite d'être regardé de plus près et sauvegardé.

Estimation : 15 000 – 20 000 €



RENAULT AVANTIME #2002

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle Avantime

Carrosserie monospace 2 portes, 4/5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne diesel

Cylindrée 2 188 cm³

Puissance 150 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Production 8557 exemplaires

Kilométrage 154 286 km

Numéro de série VF8DE010626871104



Une voiture anticonformiste doublement historique. Alors que Renault venait de reprendre la construction de l'Espace à Matra, la société de Romorantin essaya de trouver de nouveaux débouchés pour ses usines. L'Avantime, imaginée par Matra, résultait d'une réflexion sur les monospaces, afin de créer une nouvelle catégorie, le « coupéspace », une version sportive de l'Espace Renault dont elle reprenait la moitié des pièces. Historiquement, ce sera le dernier modèle conçu et construit par Matra. Le concept car a été dévoilé au Salon de Genève en mars 1999, mais la mise en production et la commercialisation ont été retardés, ce qui a notablement nui au succès du modèle dont le positionnement était incertain et qui s'est retrouvé en concurrence à la fois avec le nouvel Espace et la nouvelle berline haut de gamme VelSatis de Renault. Son design a été supervisé par Thierry Metroz du style Renault. Sa lunette arrière en demie-lune et surtout ses originales portes à double articulation en font une voiture très à part. On pouvait aussi

apprécier son toit ouvrant entièrement vitré et ses vitres latérales qui s'escamotaient complètement faisant de l'Avantime une voiture presque entièrement ouverte. Elle est proposée à partir de septembre 2001 avec un moteur à essence V6 2 946 cm³/210 ch (puis turbo en avril 2002 1 998 cm³/165 ch) et boîte manuelle 6 rapports (puis boîte auto en avril 2002), et un an plus tard avec une motorisation diesel turbo 2 188 cm³/150 ch. En février 2003, Matra annonce la fermeture de l'usine de Romorantin et la production s'arrête brutalement en mai.

Une voiture qui a été entretenue et a roulé régulièrement jusqu'à une date récente et se présente dans un état très correct. Cet original « youngtimer » devrait devenir un « collector ». À acquérir tant qu'ils sont encore en circulation et entretenus et n'ont pas encore eu le temps de connaître les affres du temps.

Estimation : 8 000 – 11 000 €

PORSCHE 997 TURBO CABRIOLET

50th ANNIVERSAIRE

2015

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 (997) 50^e anniversaire
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3800 cm³
Puissance 400 ch
Vitesse maximale 300 km/h
Production 1963 exemplaires originaux
Kilométrage 56460 km
Numéro de série WPOZZZ99Z9S770430



Depuis la 901, dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort, la 911 a fait du chemin. En quinze ans, son six cylindres à plat, refroidi par air placé en porte-à-faux arrière, passera de 2 litres et 130 ch à 3 litres et 204 ch sur la SC série K apparue en 1978. Avec la série N (204 ch), dévoilée en 1981, la 911 abandonne l'essence ordinaire pour le Super. Un cabriolet viendra rejoindre le coupé et la Targa au Salon de Genève en mars en 1982. En 1984 la cylindrée de la Carrera passe à 3,2 litres (231 ch). Selon Porsche ce moteur est nouveau à 80%. Lorsque Porsche annonce que la 911 sera bientôt remplacée par la type 964, les stocks des concessionnaires disparaissent dans la nuit. Les nouvelles Carrera 4 et Carrera 2 type 964 lancées en 1989 marquaient un tournant pour la 911, qui pour la première fois (hormis la 959) disposait de 4 roues motrices en série. Les 964 conservaient la cellule centrale, mais se reconnaissaient à leurs boucliers avant et arrière débarrassés des soufflets d'absorption et mieux intégrés. 87 % des pièces mécaniques étaient nouvelles. Les

deux 911 atmosphériques recevaient un 3,6 litres (247 ch), tandis que la Turbo conservait le 3,3 litres porté à 320 ch. Direction assistée (autre première pour la 911), antiblocage et boîte manuelle à 5 rapports étaient montés en série (la Tiptronic n'était proposée que sur la Carrera 2). En octobre 1992, la Turbo vit son moteur passer à 3,6 litres et 360 ch. La version 993, apparue en novembre 1993, sera la dernière 911 à faire appel à la cellule centrale d'origine et au moteur refroidi par air (272 ch puis 285) et restera pour beaucoup la dernière « vraie » 911. C'est en tout cas l'une des plus belles versions. La grande révolution arriva en 1997 avec la 996. Entièrement redessinée, elle était plus volumineuse et ne reprenait absolument aucun élément de la 1^{re} génération. Le 6 cylindres 3,4 litres était désormais refroidi par liquide et passera à 3,6 litres en septembre 2001. Le Type 997 apparaît en 2004 avec un 3,6 litres amélioré dont la puissance est de 345 ch (puis 365 et 375). La 997 cédera la place à la 991 en décembre 2011 avec un 6 cylindres de 3,4 litres ou une version portée à 3,8 litres sur les versions S.



Pour fêter les 50 ans de la 911, présenté en septembre 1963, Porsche dévoilait une série spéciale 50th Anniversary de la 991 au Salon de Francfort en septembre 2013. Cette série sera symboliquement limitée à 1963 exemplaires. Le modèle 50th Anniversary original était un coupé Carrera S de 400 ch à propulsion doté du 6 cylindres 3,8 litres. Le 0 à 100 km/h est atteint en 4,5 secondes (4,3 secondes avec la boîte PDK) et la vitesse de pointe est de 300 km/h (298 km/h avec la boîte PDK). La voiture profite de la gestion active de suspension spécialement adaptée à la largeur des voies et reçoit l'échappement sport reconnaissable à ses deux doubles sorties. On mesure tout le chemin parcouru depuis la 911 de 1964 avec son 6 cylindres refroidi par air de 2 litres et 130 ch qui donnait un 0 à 100 km/h en 9 secondes avec une vitesse de pointe de 210 km/h! L'étoile en métal poli au centre des jantes noir mat de 20 pouces est un clin d'œil aux jantes Fuchs à cinq branches. À l'intérieur l'hommage est assuré par les cadrans à chiffres verts avec aiguilles blanches et axes centraux recouverts d'un capuchon

argenté. La bande centrale en tissu de la sellerie rappelle les sièges «Pied-de-poule» des premières 911. Cette édition spéciale est proposée en trois coloris exclusifs, gris Graphite uni, gris Geyser métallisé et noir uni. L'intérieur est soit gris Quartz, soit noir, avec coupures contrastantes sur les sièges Sport à 14 positions (ou les sièges Sport Plus à 18 positions, en option). Le succès fut tel que Porsche déclina rapidement un pack «50th Anniversary» comprenant sièges chauffants, système Porsche Communication Management, GPS et pack Sport Chrono sur toutes les 911 pour 4911 euros.

Cette 911 Turbo moderne mise en circulation le 6 mars 2009 est équipée du pack 50^e anniversaire. De couleur beige avec jantes noires et intérieur noir, elle est équipée de la boîte PDK en option. Toutes les Turbo sont appelées à devenir des classiques et ces séries limitées s'avèrent toujours plus recherchées et devraient prendre de la valeur.

Estimation : 75 000 – 90 000 €

FERRARI

308 GTB POLYESTER

#1975

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 308 GTB
Carrosserie berlinette, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 2927 cm³
Puissance 255 ch
Vitesse maximale 252 km/h
Production 808 ex. à carrosserie polyester
Kilométrage 74972 km
Numéro de série F106AB*21231

RARE COULEUR POUR CE MODÈLE

On sait qu'Enzo Ferrari n'était pas un novateur et prit son temps pour passer au moteur central. Après les marginales René Bonnet Djet et 2500 ATS de 1963, Lamborghini avait sauté le pas avec éclat en dévoilant sa sublime Miura à Genève, en mars 1966, suivi par De Tomaso qui avait présenté sa Mangusta en novembre de la même année à Turin. Ferrari et Maserati avaient été plus lents. Maserati ne lança la Bora qu'en mars 1971 à Genève et Ferrari n'exposa la 365 GT4 BB qu'en novembre 1971 à Turin. Et encore ne fut-elle commercialisée que deux ans plus tard. En attendant, Ferrari avait recours à une filiale baptisée Dino pour tester le moteur central avec la berlinette 206 GT à moteur V6 transversal présentée à Turin en novembre 1967. La lignée des modèles à moteur V8 central débuta avec la 308 GT4 2+2 de 1973. À l'origine commercialisée sous la marque Dino, la toute nouvelle 308 GT4 remplaçait la Dino 246 à moteur V6, une berlinette strictement deux places. La nouvelle venue ne fut pas accueillie avec enthousiasme. D'une part elle arborait une carrosserie en coin, signée Bertone dont le style un peu banal ne faisait pas l'unanimité et d'autre part la formule 2+2, jugé familiale, manquait de panache face à la stricte deux places qu'elle était censée remplacer. Les performances de son V8 de 3 litres de cylindrée à double arbre à cames en tête, disposé transversalement en position centrale, n'étaient toutefois pas en cause. Ses 236 ch étaient largement suffisants pour emmener la 308 GT4 à plus de 240 km/h. La seconde Ferrari de route à disposer d'un

V8 en position centrale fut présentée au Salon de Paris en 1975. C'était une superbe berlinette, baptisée 308 GTB. Elle marquait le retour de Pininfarina pour le style et revenait à la formule berlinette à deux places. Il s'agissait d'une interprétation du thème stylistique de la Dino 206/246 GT sur un registre plus moderne avec des lignes tendues, plus agressives. Elle reprenait les petites ouïes latérales devant les passages de roue arrière et la lunette arrière vertical incurvée dégageant le capot moteur, mais tout le reste était nouveau, à commencer par les phares rétractables. De plus, elle portait enfin l'écusson Ferrari. Techniquement, en dehors du raccourcissement de l'empattement à 2,34 m (au lieu de 2,55 m sur la GT4) et de son moindre poids, la nouvelle venue changeait peu. Elle reprenait les trains roulants et le V8 3 litres monté transversalement de sa devancière. Ce dernier était équipé d'une lubrification par carter sec et développait 255 ch, comme sur la GT4. La 308 GTB n'était pas construite par Pininfarina, mais par Scaglietti, à Modène. Les premières voitures produites recevaient une carrosserie en résine et fibre de verre (qui leur valut le surnom de vetroresina en Italie), un matériau utilisé pour la première fois par Ferrari sur un modèle de série. Les modèles construits à partir d'avril 1977 faisaient, eux, appel à l'acier. Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982). La 308 GTB et ses dérivées, une voiture de ●●





••• conducteur enthousiasmante et un régal pour les puristes Ferrari, s'avéra un véritable succès commercial pour Maranello avec plus de 12 000 exemplaires vendus. La 308 GTB, pratiquement identique en dehors de son moteur 3,2 litres, la remplaça en 1985.

La Ferrari 308 GTB de 1975, proposée ici est une première main exceptionnelle. Il s'agit de l'une des toutes premières 308 GTB à carburateurs et simple échappement, dotées d'une

coque en polyester chez Scaglietti, les fameuses « vetroresina », comme disent nos amis italiens. Son propriétaire, un chirurgien, a toujours veillé à son entretien chez Ferrari avec sérieux et elle possède un carnet d'entretien dûment tamponné. Un exemplaire rare dans une élégante livrée bleu marine. Une version très recherchée de cette petite Ferrari vive et attachante.

Estimation : 80 000 - 100 000 €



ROSENGART LR 49 CABRIOLET #1934

Caractéristiques techniques

Marque Rosengart
Modèle LR 49
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 702 cm³
Puissance 16 ch
Vitesse maximale 70 km/h
Production NC
Kilométrage NC
Numéro de série 45666

COUP DE CŒUR



Lucien Rosengart, spécialisé dans la petite mécanique était un touche-à-tout qui a déposé plus de 120 brevets différents. On lui a souvent attribué l'invention du baby-foot, mais c'est à des automobiles, peu connues aujourd'hui, qu'il a laissé son nom. Longtemps associé à André Citroën, Lucien Rosengart ne viendra à l'automobile sous son propre nom qu'en 1928 avec son associé Jules Salomon. Ils construisent sous licence l'Austin Seven à Neuilly-sur-Seine, comme le fait BMW en Allemagne avec la Dixi. Commercialisée sous le nom de LR2, cette voiture très compacte (elle fait 1,35 m de large sur 3,36 m de long pour un empattement de 2,2 m) connaîtra un franc succès. Elle évoluera en LR4 en 1931 et sera commercialisée jusqu'en 1935. Lucien Rosengart fabriquera également une Adler Trumpf 1,6 litre allemande à traction avant sous licence à partir de 1933.

Cette jolie petite Rosengart se présente dans un superbe état. Le véhicule a été acheté en 1993 à l'état d'épave. Sa restauration a

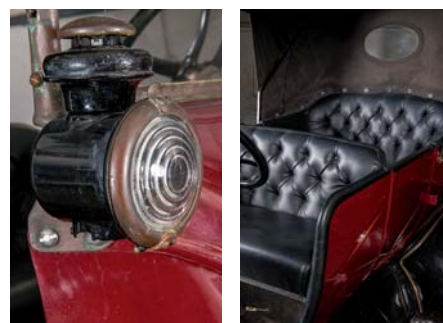
duré 7 ans et elle n'a été remise en circulation qu'en 2000. Son moteur à culasse en fonte, irrécupérable, a été remplacé par un moteur LR4N2 à culasse en aluminium qui a été refait aux cotes d'origine avec chemises sèches. Depuis cette date, la voiture a été méticuleusement entretenue et la dernière des nombreuses révisions en date, la plus importante, a été effectuée par Techni Tacot à Peyrolles, dans les Bouches-du-Rhône, en novembre 2016. Ce travail concernait le remplacement de l'embrayage et du joint de culasse. Un reportage photo de cette dernière intervention pourra être fourni. Une très sympathique avant-guerre faite pour rouler.

Estimation : 8 000 - 10 000 €

FORD T #1920

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle Model T
Carrosserie roadster, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en lignes
Cylindrée 2878 cm³
Puissance 20 ch
Vitesse maximale 70 km/h.
Production 16 482 040
Kilométrage pas de compteur
Numéro de série 9 776 267



Elle fut la voiture la plus produite au monde, avec plus de 16 millions d'exemplaires construits entre 1908 et 1927, jusqu'à ce que la VW « Coccinelle » ne la dépasse en 1972. Elle fut aussi la première à dépasser le million d'unités et la première à être construite à la chaîne. L'idée d'Henry Ford était de créer une voiture populaire accessible au plus grand nombre. Pour y parvenir, il repense entièrement tout le système de production, afin de réduire au maximum les coûts. Les différentes opérations de construction font appel à des gestes simples qui peuvent être effectués par des salariés non qualifiés, donc moins chères. La Ford T est assemblée en 93 minutes ! La première sort d'usine le 27 septembre 1908. À partir de 1912, le noir devient l'unique teinte proposée, afin de réduire les coûts, mais aussi parce que le noir tient mieux dans le temps et sèche plus vite, raccourcissant les délais de fabrication et limitant le stockage. Elle est équipée d'un quatre cylindres en ligne de 2878 cm³ développant 20 ch, associé à une boîte à deux rapports avec

transmission aux roues arrière et atteint un honorable 70 km/h. Sa silhouette haute sur pattes qui lui vaudra le surnom de saute-elle en France, lui permet de circuler sur les routes improbables de l'Amérique profonde.

Ce modèle mythique a été restauré il y a déjà quelques années, mais conserve une belle présentation avec sa carrosserie rouge foncé et sa capote noire, affichant une intéressante patine, loin du clinquant de certaines restaurations trop apprêtées. La voiture fonctionne et son propriétaire a très peu roulé avec. Idéale pour la balade et les réunions de clubs. Une allure inimitable.

Estimation : 12 000 – 15 000 €

CITROËN DS MAJESTY CHAPRON #1966

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle DS Majesty Chapron
Carrosserie berline, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 2175 cm³
Puissance 100 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 23 exemplaires
Kilométrage 70000 km
Numéro de série 4380339



Henri Chapron (1886-1978) fonde son atelier de carrosserie à Neuilly-sur-Seine en 1919, puis emménage dans de nouveaux locaux à Levallois-Perret en 1923. Contrairement à la majorité des carrossiers français de l'époque, il n'a aucune expérience du charronnage hippomobile ce qui lui donne une approche plus moderne, débarrassée de toute influence. Doué d'un sens inné des proportions qui convient parfaitement aux châssis prestigieux, ses créations affichent une certaine fraîcheur dans ce microcosme souvent conservateur. Après la Seconde Guerre, lorsque tous les grands noms de la carrosserie française ferment leurs portes les uns après les autres, Chapron parvient à maintenir son activité. Il commence par réaliser des aménagements spécifiques sur les DS notamment des séparations chauffeur pour le compte de Citroën. En 1964, Chapron va plus loin et dote les berlines de Citroën d'un arrière plus carré, afin de leur donner un aspect plus statutaire. Il baptise cette véritable création DS Majesty. L'espace aux places arrière est nettement amélioré grâce à des sièges avant avancés et un toit nettement rehaussé. Les portes avant raccourcies permettent d'agrandir les portes arrière ouvrant à contresens, afin d'offrir un accès à bord plus facile aux vénérables propriétaires de cette étonnante DS. L'automobile dispose également d'une séparation chauffeur à vitre abaissable par à une manivelle. En

1968, la face avant des DS est remodelée avec des phares carénés sous vitre et Chapron propose la DS Lorraine, basée sur le nouveau modèle, pour remplacer la Majesty, avec une poupe encore plus carrée. Malgré ses qualités, la DS Majesty n'a pas connu un grand succès. Parmi seulement 23 clients, on trouve Jacques Chaban-Delmas ou l'homme d'affaires Louis-Dreyfus. En 1978, la mort d'Henri Chapron laisse son entreprise sans héritier. Elle fermera ses portes en 1985 après quelques années très difficiles.

Cette DS 21, exposée au salon de l'automobile de 1964, a été achetée par un visiteur américain qui l'a confiée à Henri Chapron pour la doter de sa carrosserie Majesty. Il l'a ensuite emmenée en Arizona où elle a été utilisée puis remise lorsqu'elle fut jugée inapte. C'est là que le propriétaire actuel l'a trouvée et ramenée en France. Elle a été intégralement restaurée, sellerie, peinture et mécanique. Son moteur a été remplacé par un modèle conforme à celui d'origine. Elle possède son certificat d'époque de la carrosserie Chapron. Une très belle voiture, rarissime, signée d'un grand nom de la carrosserie française qui mérite une attention toute particulière.

Titre de circulation européen.

Estiamtion : 70 000 - 90 000 €





RENAULT SUPERCINQ GT TURBO

#1987

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle Supercinq GT Turbo
Carrosserie berline 2 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 397 cm³
Puissance 115 puis 120 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production 160 000 exemplaires
Kilométrage 000 107 km
Numéro de série CIJC782000046

YOUNGTIMER MOTEUR À 107 KM !



Les Peugeot 205 et Volkswagen Golf GTi ne pouvait laisser indifférent Renault, face au succès de ces petites bombes survitaminées. La Super 5 GT Turbo était censée relever le défi. Commercialisée à partir de mars 1985 en remplacement de la Renault 5 Alpine Turbo, la Supercinq GT Turbo reprend le 4 cylindres «Cléon fonte» 1 397 cm³ qui a largement fait ses preuves, associé à un turbocompresseur Garrett T2 refroidi par air soufflant à 0,7 bar qui lui permet de développer 115 ch. En juillet 1987, apparaît la «phase 2» restylée et légèrement modifiée techniquement, avec un turbo désormais refroidi par eau, le moteur gagnant 5 ch supplémentaires pour atteindre 120 ch. Des versions compétition Groupe N furent engagées dans le championnat du monde des rallyes où Alain Oreille remporta deux titres dans cette catégorie en 1989 et 1990. Prouvant son efficacité et ses capacités sportives, la Supercinq GT Turbo est la seule Groupe N à avoir remporté une manche du Championnat du monde des rallyes, c'était au Rallye de Côte d'Ivoire en

1989. Descendantes directes des Renault 5 Alpine Turbo, une partie des Supercinq GT Turbo est fabriquées à Dieppe aux côtés des Alpine, en parallèle avec l'usine de Flins. Celles-ci se distinguaient par leur couleur blanc nacré dont Alpine s'était fait une spécialité.

Digne héritière des Alpine, cette Supercinq GT Turbo a adopté la livrée bleu métallisé des berlinettes de Dieppe. Entièrement restaurée, elle affiche une belle présentation. À l'intérieur, les sièges en tissu sont en excellent état, de même que son tableau de bord. Sa mécanique a été entièrement restaurée et présente un très bel aspect visuel. La voiture est dotée de jantes en alliage. Moins cotées que les GTi, c'est pourtant une vraie sportive. Titre de circulation européen.

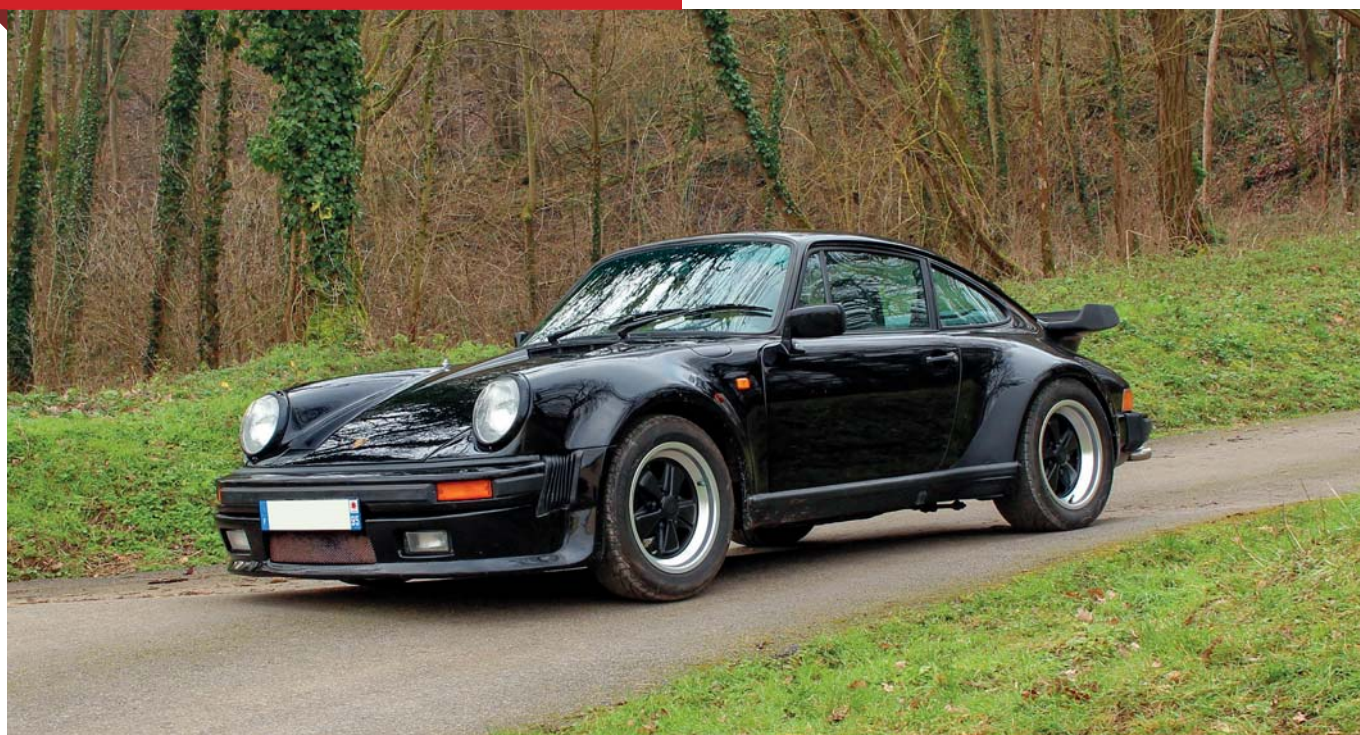
Estimation : 9 000 – 12 000 €

PORSCHE 911 (TYPE 930) TURBO #1983

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 (type 930) Turbo
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3299 cm³
Puissance 300 ch
Vitesse maximale 260 km/h
Production 8986 exemplaires
Kilométrage 137 000 km
Numéro de série WPOZZ93ZDS000656

TRÈS SPÉCIALE, À ETUDIER DE PRÈS !



On ne présente plus la Porsche 911, bien sûr. Mais il est important de préciser à quel modèle on a affaire, tant la famille 911 a offert de versions, et dans chaque version de variantes, en cinquante années d'existence. Nous sommes ici en présence d'une turbo de deuxième génération. La première génération de Turbo (type 930, 3 litres/260 ch) était apparue au Salon de Paris, en septembre 1974, et sa fabrication avait débuté en avril 1975. Chez Porsche, les modifications apportées aux modèles de série venaient de l'expérience acquise en compétition. Avec la Turbo le modèle a précédé l'expérience. En effet, ce sont les clauses d'homologation du Groupe 4, qui exigeaient la production de 400 exemplaires, qui furent à l'origine du projet 930, qui allait déboucher sur la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, dans une version routière

de 260 ch pour une vitesse maximale de 250 km/h. Mais la Turbo n'offrait pas seulement une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et la plus souple, ce qui avait permis de la doter d'une boîte à quatre rapports. Elle était capable de réaliser le 0 à 160 km/h en 14 secondes. Les ailes gonflées et l'aileron style « plateau télé », typiques de la Turbo, avaient été empruntés au modèle Carrera, alors que l'intérieur était de loin le plus luxueux jamais vu sur une 911. Elle était équipée d'une sellerie cuir, de l'air conditionné et de vitres électriques. Elle avait rapidement été suivie d'une deuxième génération en 1978 (série K) qui voyait sa cylindrée portée à 3,3 litres et sa puissance à 300 ch. Le moteur de la Turbo avait reçu un échangeur dans le processus. La vitesse de pointe de la sportive la plus rapide à l'accélération à l'époque, s'élevait désormais à 275 km/h. Les freins à disque ventilé de la 917 de compétition furent adoptés



par la même occasion. La plus raffinée des 911 maintenait des performances de premier ordre. La 911 Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque.

Cette Porsche 911 Turbo très spéciale à numéros concordants est sortie de chaîne le 28 avril 1983 pour être immatriculée le 6 mai 1983. Elle est en parfait état, intérieur, extérieur et sous-bassement. Elle est noire (référence 700) avec intérieur en cuir noir et boîte manuelle à 4 rapports. Il s'agit d'une commande spéciale passée auprès de Porsche. La voiture a en effet été dotée d'un volant, du carter et de l'échappement à quatre sorties de la Turbo S, avant la présentation de celle-ci. Elle est sortie d'usine avec un bouclier avant spécifique pour alimenter en air le radiateur d'huile supplémentaire. Après avoir été arrêtée durant presque 15 ans, la voiture a vu sa mécanique intégralement

refaite (moteur, boîte, freins, trains roulants, etc...) en 2015 à 128 000 km. Plus récemment, l'intégralité de la carrosserie a été reprise (toutes les pièces, y compris les marques de corrosion et joints caoutchouc), ainsi que l'intérieur en cuir noir avec assises de sièges perforées. Cependant le véhicule n'est pas en état concours (climatisation absente, radiocassette d'origine Symphony RDS changé par Porsche Classic et jantes rayées). C'est une voiture qui roule et présente donc des traces d'usage et qui à ce jour affiche 137 000 km. Elle est vendue avec le compresseur, la caisse à outils, un carnet d'entretien tamponné et de nombreuses factures d'entretien et de restauration. Une Turbo très spéciale entièrement conforme à l'origine.

Estimation : 85 000 - 110 000 €

LINCOLN K V12 #1936

Caractéristiques techniques

Marque Lincoln

Modèle K V12

Carrosserie limousine six places, 5/6 places

Moteur avant, 12 cylindres en V

Cylindrée 6784 cm³

Puissance NC

Vitesse maximale NC

Production NC

Kilométrage 8500 km

Numéro de série K655b



La Lincoln K fut produite de 1930 à 1940. Elle fait partie de ces prestigieuses lignées de grandes voitures de luxe américaines à moteurs V12 et V16, commercialisées par Packard, Franklin, Pierce-Arrow, Cadillac, Peerless, qui fleurirent étrangement pendant la grande dépression consécutive au krach boursier de 1929. Ces grandes aristocrates faisaient le bonheur du monde de la finance, de l'industrie et du cinéma (et aussi de la mafia) face aux Rolls-Royce, Maybach, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz et Isotta-Fraschini. Présentée avec un V8 385 ci (6,3 litres), la K sera également proposée avec un V12 à partir de 1932. Dès lors, les KA à moteur V8 seront proposées en parallèle avec les KB à moteur V12, puis les KA disparai-

tront en 1933, remplacées par une version équipée d'un V12 382 ci (6,3 litres). En 1934, les deux V12 sont remplacés par un seul moteur de 414 ci (6,8 litres) dérivé du V12 6,3 litres KA, toujours associés à une transmission manuelle à trois rapports. Les références KA et KB désigneront alors les deux emplacements proposés de 3,45 m pour la KA et 3,68 pour la KB. Ces deux appellations disparaîtront en 1935 pour une unique appellation K. Mais la grande dépression continue de faire des ravages, la concurrence est rude parmi les « multicylinders » et les rangs s'éclaircissent. La K continue à être produite avec parcimonie jusqu'à la fin de 1939 et la dernière sera livrée en janvier 1940. Contrairement à l'Europe et en particulier à la France, ces



luxueuses voitures recevaient la plupart du temps des carrosseries « usines ». En fait, chaque constructeur proposait un volumineux catalogue de carrosseries dont certaines ne dépassaient souvent pas la dizaine. La voiture proposée est une limousine six places typique avec ses deux roues de secours latérales intégrées dans les ailes et son porte-bagage chromé à l'arrière.

Cette Lincoln KV12 de 1936, originaire de Pennsylvanie, a été restaurée il y a déjà quelques années et son aspect reste tout à fait présentable, même si quelques rayures et petits défauts apparaissent çà et là sur sa carrosserie. L'intérieur, tendu de tissu gris clair à l'avant et à l'arrière, est globalement bien conservé et propre, mais présente lui aussi quelques menus défauts. La

banquette arrière tient plus du sofa que du siège automobile avec ses accoudoirs à l'élégante courbure et son repose-pied repliable. Le tableau de bord art-déco avec ses deux compteurs ronds et son épais bandeau supérieur en bois est en bon état, de même que les boiseries qui soulignent les hauts de garnitures de portières. La mécanique démarre et tourne, mais nécessitera quelques soins suite à une longue immobilisation. Rien que son V12 mérite amplement l'intérêt et devrait séduire les amoureux de belle mécanique.

Titre de circulation européen.

Estimation : 55 000 – 70 000 €



MASERATI INDY 4200

#1971

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle Indy 4200
Carrosserie coupé 2+2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4 136 cm³
Puissance 260 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 1 104 exemplaires
Kilométrage 65 604 km
Numéro de série AM116*948

PRIX / ÉTAT IMBATTABLE !

Maserati avait abandonné la compétition en 1957 pour se lancer dans la construction de voitures de Grand Tourisme en série, sous l'égide de la famille Orsi qui avait repris la marque aux frères Maserati partis fonder Osca et en assurait désormais la direction. Les coupés et cabriolets 3500 GT avaient d'emblée connu un bon succès et la gamme Grand Tourisme s'était étoffée avec les très exclusives 5000 GT équipés d'une version « civilisée » du V8 de compétition de la 450 S. Encore édulcoré et raffiné, ce V8 à quatre arbres à cames en tête allait trouver place sous le capot des berlines Quattroporte en 1963 et des grands coupés quatre places Mexico en 1966. Parallèlement, la famille des modèles à moteurs six cylindres s'était elle aussi agrandie avec le coupé 2+2 Sebring de Vignale (construit sur l'empattement court du cabriolet 3500 GT Vignale) en 1962 et le coupé 2 places Mistral de Frua en 1963.

Le magnifique coupé deux places Ghibli à moteur V8, dessiné par Giugiaro et dévoilé en 1966 pour reprendre le flambeau abandonné par la 5000 GT, avait besoin d'être épaulé par une version 2+2 plus moderne que la Mexico, déjà datée. Ce fut la Maserati Indy, dévoilée sur le stand de la *carrozzeria* Vignale à Turin en octobre 1968. Le design et la construction de la Maserati Indy sont assurés par Vignale à partir de 1969. L'Indy arbore un profil caractéristique avec son haut volume arrière et son large capot avant plat doté, comme la Ghibli, de doubles

phares escamotables. On retrouve aussi le pare-choc au-dessus de la double calandre, comme sur la Mistral. Son intérieur et son tableau de bord sportifs se veulent également luxueux, comme en témoigne la présence de boiseries et son volant à jante en bois, ajustable en hauteur. La large console centrale reçoit l'autoradio et les commandes de vitres électriques. L'habitacle et la planche de bord subiront plusieurs modifications au fil des générations.

L'Indy reçoit, comme la Mexico, le V8 à quatre arbres à cames en tête alimentés par quatre carburateurs Weber double corps. Il peut être associé à une transmission automatique à trois rapports d'origine Borg-Warner en option, mais c'est la boîte manuelle à cinq vitesses qui sera bien sûr la plus vendue, les boîtes automatiques de l'époque étant loin d'être aussi efficaces que les boîtes manuelles. Fin 1969, sa cylindrée de 4,2 litres et ses 260 chevaux sont jugées un peu justes pour son poids élevé et, dès l'année suivante, elle adopte le 4,7 litres de 290 ch de la Quattroporte qui lui permet enfin de dépasser la barre fatidique des 250 km/h. Une version encore plus puissante, l'Indy 4900, verra le jour en 1972, équipée du V8 4,9 litres emprunté à la Ghibli SS. Ses 320 ch offrent à l'Indy des performances de premier ordre. À partir de 1973, seule cette version 4900 figurera au catalogue. La production totale sera de 1 104 exemplaires entre 1969 et 1975. Moins connue du grand public que la Ghibli, l'Indy n'en demeure pas moins une voiture à la ...

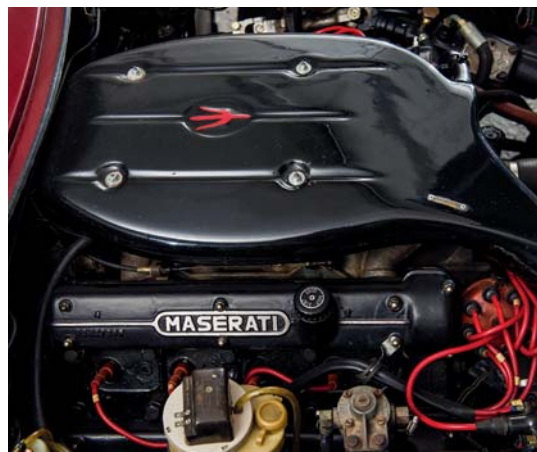


••• forte personnalité et tout aussi typique de cette époque avec sa carrosserie signée d'un grand nom du style italien. Sa faible diffusion en France et son style caractéristique lui confèrent une originalité et une exclusivité certaine pour un prix bien plus modique que certaines de ses contemporaines.

Cette Maserati Indy à numéro concordant qui possède son certificat Maserati Classiche a été restauré et affiche un bon état général de présentation, sans impact ni rayure dans sa livrée bordeaux métallisé. L'intérieur en cuir beige est d'origine et se

trouve en bon état, sans déchirure ni décoloration. Le tableau de bord est fonctionnel. Le V8 4,2 litres marche parfaitement, de même que la boîte ZF à 5 rapports. La voiture est équipée d'un collecteur d'échappement en inox. Les disques de freins et les pneus sont en bon état. Une belle occasion d'acquérir cette originale et luxueuse Maserati, conforme à l'origine et authentique dont il fut produit à peine plus d'un millier d'exemplaires.

Estimation : 90 000 - 120 000 €



LOLA T290 #1972

COLLECTION JEAN-CLAUDE ANDRUET

Caractéristiques techniques

Marque Lola

Modèle T290

Carrosserie barquette

Moteur central, 4 cyl. en ligne (Ford Cosworth)

Cylindrée 1994 cm³

Puissance 305 ch

Vitesse maximale selon rapport de pont

Production 34 exemplaires

Kilométrage NC

Numéro de série NC



C'est peu de dire que l'Angleterre fut et reste le pays du sport automobile – une majorité des concepteurs et préparateurs de Formule 1 y sont encore implantés autour de Londres – mais cet état de choses était peut-être encore plus vrai dans la dernière moitié du XX^e siècle avec des Brabham, BRM, Connaught, Cooper, Lola, Lotus, McLaren, March, Vanwall et tous les sous-traitants spécialisés qui les fournissaient, fabricants de carburateurs, de freins, d'équipements électriques, accessoires, sans parler des moteurs et de leurs préparateurs et notamment Cosworth qui domina pendant des années la scène sportive. En dehors du talent et de la passion d'Eric Broadley, Lola doit tout à Ford. Eric Broadley avait fondé Lola Cars (en hommage à son épouse Lola, dit-on) à Huntingdon, près de Cambridge, en 1958 pour vendre des spéciales de compétition, simples et légères, concurrentes des Lotus Eleven. Il avait aussi conçu une Formule 1 que John Surtees avait amenée à la quatrième place du Championnat du monde en 1962. En janvier 1963, Broadley faisait sensation en dévoilant son étonnante Sport-Prototype Mk VI – parfois appelée Lola GT – à moteur central au Racing Car Show de Londres. Ford qui avait voulu racheter Ferrari pour se lancer dans la compétition et venait d'être humilié par le Commendatore, cherchait un spécialiste anglais, les plus réputés, pour concevoir un prototype à moteur central. Après avoir écarté Chapman le patron de Lotus jugé trop ambitieux et trop mercantile, on avait éliminé John Cooper dont les Formule 1 à moteur central étaient en perte

de vitesse, pour se tourner vers le petit atelier de Bromley, au sud de Londres, où officiait alors Eric Broadley. Ford embaucha Broadley, acheta les deux Lola GT existantes pour les tester et lui offrit 1 700 000 dollars pour la construction de quatre voitures de compétition. Il fut à l'origine des premières GT 40 dont les premiers résultats furent assez désastreux. Le choc des cultures mit rapidement fin à l'aventure, Broadley ne supportant pas l'étouffante bureaucratie de la Ford Motor Company et le géant américain ne pouvant se contenter des tâtonnements et des bricolages de Broadley. L'éviction de Broadley eut lieu après les 24 Heures du Mans 1964. Il signa un contrat antidaté d'un an, qui le dégageait de toute obligation vis-à-vis de Ford. La rupture fut amicale et Broadley appliqua les leçons apprises sur la Ford GT 40 à la conception de sa très admirée Lola T70. Se rendant compte que ses prototypes du Groupe 5 n'étaient pas assez compétitifs face à Porsche et Ferrari, Broadley se tourna vers le Groupe 6 et les 2 litres. Pour la saison 1972, quand le règlement bannit les Prototype de plus de 5 litres du Groupe 5, Lola conçut une voiture entièrement nouvelle qui pouvait aussi bien courir en 2 litres (T290) qu'en 3 litres (T280). Elle avait été conçue par Bob Marston, assisté de Patrick Head et John Barnard qui allaient devenir des figures dominantes du sport automobile au plus haut niveau. La T290 faisait appel à un 4 cylindres Ford Cosworth de 1994 cm³ de 265 ch (132 ch/litres!), monté au centre en position longitudinale dans un châssis monocoque en aluminium habillé d'une carrosserie en •••



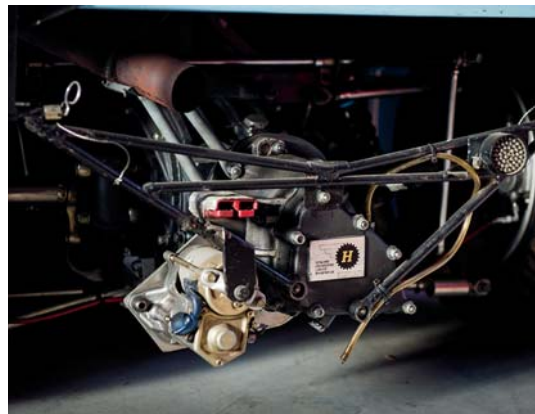


••• résine. L'ensemble ne pesait que 610 kg. Lola terminait la saison 1972 en troisième position du Championnat du monde avec 105 points, derrière Abarth (112 points) et Chevron (109 points), ses deux grands rivaux dans la catégorie. La Lola T290 restera compétitive sous diverses formes jusqu'aux années 1980. Cette Lola T290 entièrement restaurée appartient à Jean-Claude Andruet qui est passionné par ces modèles. Le célèbre pilote de rallye, champion de France des rallyes en 1968, champion d'Europe et de France des rallyes en 1970, a connu ses plus belles heures de gloire avec les «mouquetaires» (Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier) sur berlinette Alpine au début des années 1970. Avec eux, il apporta le premier titre de

champion du monde des rallyes (WRC) à Alpine en 1973. La liste de ses prestigieuses victoires en rallye serait trop longue à énumérer. Il participa aussi aux 24 Heures du Mans de 1967 à 1989 et reste très actif en compétition historique aujourd'hui.

La voiture est parfaitement documentée. Dossier sur demande auprès de la Maison de vente.

Estimation : 180 000 - 220 000 €



AUTOBIANCHI EDEN ROC

#1965

Caractéristiques techniques

Marque Autobianchi

Modèle Eden Roc

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 2 cylindres à plat

Cylindrée 479,5 cm³

Puissance 21 ch

Vitesse maximale 110 km/h

Production 3 150 Eden Roc

Kilométrage NC

Numéro de série NC



La société Autobianchi, issue de Bianchi, l'un des plus anciens constructeurs italiens, avait été constituée en 1955 avec la participation de FIAT et de Pirelli. La nouvelle marque devait se charger des modèles marginaux, innovants ou originaux que Fiat répugnait à commercialiser sous son propre nom de peur d'écorner son image. C'est ainsi qu'apparut la Bianchina en 1957, une Fiat 500 très chic, puis le cabriolet Stellina. Autobianchi, dotée de moyens importants, devient peu à peu le laboratoire technique de Fiat pour tester les innovations. La «Trasformabile», une découvrable disposait d'une large capote de toile et était équipée du nouveau moteur de la Fiat 500D porté à 499 cm³ dont la puissance passait à 21 ch sur la version sport. Alors que tout le monde s'attendait à voir apparaître une version berline pour compléter la gamme, c'est un cabriolet, baptisé «Eden Roc» en France par son importateur, le réseau Chardonnet, qui est présenté en mars 1960. Comme la trasformabile, il est équipé de la version de 21 chevaux (479 cm³) de

la 500 D. Grâce à son poids plume (515 kg), l'Eden Roc atteint les 110 km/h en pointe. Le cabriolet Autobianchi sera construit à 9 300 exemplaires entre 1960 et 1968, sur lesquels 3 150 sont des modèles Eden Roc, distribués en France à partir de 1964.

Cette jolie petite Eden Roc a été entièrement restaurée et se trouve dans un superbe état. Sa peinture verte neuve est assortie au cuir fauve de sa sellerie elle aussi complètement refaite, tout comme sa capote en toile noire. Tous ses chromes sont en parfait état, sans impact ni rayure. Le compartiment moteur est propre et sa mécanique révisée fonctionne parfaitement.

Estimation : 16 000 – 20 000 €



VOLKSWAGEN COMBI #1970

Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen

Modèle Combi

Carrosserie monospace, 9 places

Moteur arrière, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1 584 cm³

Puissance 47 ch

Vitesse maximale 110 km/h

Production 2 400 000 exemplaires

Kilométrage 65 583 km (Moteur 2 000 km)

Numéro de série B199927



Aussi mythique que la « Coccinelle » dont il reprend la plate-forme mécanique, le Volkswagen type 2 (le type 1 étant la berline), plus populaire sous le nom de Combi, a connu une période de production plus longue que celle-ci. La première refonte s'est faite en 1968, après 2 millions d'exemplaires. Le remplaçant, également baptisé type 2, entièrement nouveau est plus long de 12,5 cm et perd ses rondeurs. Plus confortable et plus habitable, sa principale différence réside dans son pare-brise courbé d'une seule pièce. Son moteur refroidi par air toujours monté à l'arrière sous le plancher est désormais un 1 584 cm³ de 47 ch. Son succès dépassera celui du premier, puisque sa production atteindra 2 400 000 exemplaires jusqu'en 1979 (et jusqu'en 2013 au Brésil).

Ce Combi 9 places de 1970, d'origine brésilienne, sera immatriculé par le vendeur (dossier FFVE et contrôle technique à jour). Il était dans un excellent état d'origine avant une restauration étalée sur 12 mois, prise en charge par trois spécialistes, un sellier, un carrossier et un mécanicien. Pour la sécurité, il a été doté de ceintures 3 et 2 points et de suspensions à roulement qui améliorent la direction et le confort. Ses pare-chocs types américains et sa galerie lui confèrent un aspect robuste et authentique. Le système électrique et l'éclairage sont conformes aux normes les plus récentes, sans fil apparent. Le faisceau

électrique a été refait à neuf. Des LED ont été montées pour l'éclairage de la cabine ainsi qu'un nouveau système d'éclairage extérieur avec couvre-phares spéciaux et casquettes Volkswagen. Les sept fenêtres « safari », estampillées du logotype VW, rendent les voyages en été plus agréables et sont équipées de joints neufs pour une parfaite étanchéité. Rétroviseurs, poignées de porte et logo VW sont plus épais que les originaux, afin de garantir une meilleure longévité. La sellerie a été refaite sur mesure avec des tissus de haute qualité, assortis à la teinte extérieure, sans aucune vis apparente. Les tapis de sol de 6 mm ont également été taillés sur mesure dans un matériau spécial pour revêtement de plancher. Des vide-poches ont été installés dans les deux portières avant dont l'intérieur a été isolé pour une fermeture sans bruit ni résonance. Le moteur a été entièrement révisé et un allumage électronique a été installé afin de faciliter le démarrage et de le rendre plus performant. On a utilisé un maximum de pièces neuves d'origine Volkswagen pour assurer son parfait fonctionnement. Le système de freinage a également été révisé et le Combi est équipé de pneus Goodyear 185x70 neufs. Sa conduite est un vrai plaisir, il est prêt à parcourir des kilomètres en toute sérénité.

Estimation : 47 000 – 55 000 €



BMW 2002 TI ALPINA

#1971

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle 2002 Ti Alpina

Carrosserie berline 2 portes

Moteur avant, 4 cylindres

Cylindrée 1990 cm³

Puissance 195 ch

Vitesse maximale 210 km/h

Production NC

Kilométrage NC

Numéro de série 2609308

INCROYABLE ! DEMANDER LE DOSSIER



La série 02, dévoilée au salon de Genève en mars 1966, fut la première étape de BMW vers sa notoriété actuelle de constructeur de berlines sportives de qualité. La série a débuté avec la 1602 (1,6 litre/85 ch), lointaine dérivée de la 1500 dévoilée en septembre 1961 et habillée d'une carrosserie berline deux portes. Une grande part du succès des 02 tient probablement à cet astucieux compromis, à mi-chemin entre la berline et le coupé qui permet de concilier passion automobile et vie de famille. La 1602 Ti, équipée de 2 carburateurs Solex double-corps, de plus gros freins, d'une barre antiroulis et de jantes plus larges apparaît au Salon de Francfort, en octobre 1967. La puissance de son moteur passe à 105 ch à 6000 tr/min et elle fait

l'unanimité dans de la presse de l'époque. En janvier 1968, la 1602 est remplacée par la 2002 qui a troqué le 1600 contre un bloc 2 litres emprunté à la BMW 2000. Le moteur a largement fait ses preuves sur la 2000 et offre une consommation moins élevée et un couple plus intéressant qui apporte un indéniable confort de conduite. En septembre 1968, la 2002 Ti reçoit deux carburateurs double corps qui font passer la puissance à 120 ch et font du même coup remonter la consommation de carburant. Les performances sont dignes d'une vraie sportive et font de la 2002 Ti l'une des berlines les plus convoitées des sportifs à l'époque aux côtés des Alfa Romeo Giulia. En 1971, les carburateurs remplacés par une injection mécanique Kugelfischer et la



2002 devient 2002 Tii (pour *Touring International Injected*) avec une puissance qui grimpe à 130 ch, son poids restant au-dessous d'une tonne. Il en sera vendu 40000 exemplaires. À partir de 1973, la 2002 Turbo viendra compléter la famille 2002. De 1972 à 1975, le préparateur Alpina va développer sa propre gamme à partir des 2002 Ti, Tii et Turbo. Elles ont été engagées en compétitions dans la catégorie Tourisme.

Cette BMW 2002 Ti Alpina, avec mention Alpine sur CG dont la date de première mise en circulation remonte au 19 janvier 1971 est dans un état exceptionnel. Elle a été engagée en course historique à Spa Classic en 2014, avant d'être restaurée depuis le châs-

sis. La restauration a duré plus de 2 ans avec des travaux de fond sur la carrosserie (démontage, sablage, phosphatage et peinture époxy intégrale...) et une restauration complète de la mécanique (réfection moteur, boîte, pont, faisceau électrique, remplacement des trains avant et arrière, création de renforts de l'arceau...). La voiture pèse moins de 950 kg et le moteur approche les 200 ch. Ses papiers pour les épreuves historiques (PTH) sont en cours de validité. Un modèle déjà rare mais encore plus dans cet état.

Estimation : 48 000 - 58 000 €

LANCIA DELTA EVO 2

« EDIZIONE FINALE »

#1995

Caractéristiques techniques

Marque Lancia
Modèle Delta Evo 2 « edizione finale »
Carrosserie berline 4 portes, 5 places
Moteur central, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1995 cm³
Puissance 215 ch
Vitesse maximale 195 km/h
Production 250 exemplaires
Kilométrage 80 000 km
Numéro de série ZLA831AB000586246

SÉRIE À 250 EXEMPLAIRES !



La Delta, nouvelle berline compacte moyenne gamme de Lancia est dévoilée en 1979. Cette traction avant à suspension à quatre roues indépendantes est équipée d'un moteur transversal à l'avant - 1301 cm³/75 ch, puis 78 ch ou 1498 cm³/85 ch - avec distribution par arbre à cames en tête entraîné par courroie dentée et allumage électronique, des mécaniques dérivées de celles de la Fiat Ritmo contemporaine. Cette berline 5 portes avec hayon, anguleuse, doit sa ligne à Italdesign, le studio de style de Giorgetto Giugiaro. Elle remportera le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. Après une Lancia Delta GT, équipée d'un moteur de 1585 cm³ à double arbre à cames en tête de 105 ch, lancée fin 1982, au Salon de Turin, Lancia présente sur la même base une version à transmission intégrale à moteur turbocompressé de 130 ch, baptisée Delta HF. Elle revendique une vitesse maximale de 190 km/h. En 1986 apparaît la HF 4WD à traction intégrale permanente dotée de trois différentiels avec répartition du couple de 56 % sur l'essieu avant et 44 %

sur l'essieu arrière. Son moteur turbocompressé d'une cylindrée de 1995 cm³ à double arbre à cames en tête et 8 soupapes par cylindre qui développe 165 ch est dérivé de celui de la berline Lancia Thema. C'est la première Lancia intégrale à gagner le Championnat du monde des rallyes en 1987 qu'elle remportera à nouveau en 1988. Elle évoluera en Delta HF Integrale de 181 ch avec de nombreuses modifications tant esthétiques que mécaniques, au Salon de Francfort, en septembre 1987. Avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989, la puissance maximale passera à 200 ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Les premières *Evoluzione* seront construites à la fin de l'année 1991, avec des voies plus larges de 54 mm à l'avant et 60 mm à l'arrière, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartographié pour atteindre 210 ch, afin de maintenir les voitures d'usine à niveau dans le championnat. Le capot a été redessiné, les ailes sont encore élargies et le hayon arrière est doté d'un spoiler. Elle remportera le Championnat du monde



1992, bien que la marque ait déjà officiellement arrêté la compétition. Une version de série avec catalyseur dont la puissance descend à seulement 177 ch en sera dérivée. La Delta *Evoluzione 2* voit le jour en 1993 avec un moteur doté d'un catalyseur à sonde Lambda développant cette fois 215 ch avec un énorme couple de 32 mkg disponible à partir de 2500 tr/min. Entre 1987 et 1992, l'Integrale va dominer sa catégorie, remportant 46 rallyes et six titres de champion du monde des constructeurs consécutifs. Au total 483 162 exemplaires de la Delta, toutes versions confondues, seront construits, dont 42069 sont des Integrale. Les dernières Integrale seront construites dans les ateliers du carrossier Maggiora. La version «*edizione finale*» a été construite à la demande de l'importateur japonais qui avait élaboré une liste de souhaits de ses clients. Parmi les caractéristiques retenues figurent la couleur Rosso Amaranto (rouge amarante) associée aux bandes médianes colorées HF, de nombreux accessoires de carrosserie noir mat, des pièces de carbone, un intérieur noir, des plaques numérotées

à l'intérieur et sur la grille de calandre, diverses modifications effectuées par OMP, comme les renforts de jambes de suspension à l'arrière, des repose-pieds, un bouton-poussoir de démarrage, des amortisseurs surbaissés Eibach et des jantes anthracite. Les 250 exemplaires «*edizione finale*» furent tous livrés en 1995.

Cette Delta Evo 2 «*edizione finale*» de 1995 est entièrement d'origine et affiche un kilométrage de seulement 80 000 km. Cette Lancia très spéciale et particulièrement rare a été parfaitement entretenue. Elle reçoit toutes les modifications propres aux modèles «*edizione finale*», la sellerie typique du modèle, la peinture rouge amarante à bandes jaunes, le démarreur-poussoir de compétition ainsi qu'un volant Momo spécifique. On voit rarement passer un de ces très exclusifs modèles en vente, surtout dans un tel état d'origine. C'est déjà une grande classique, témoin d'une époque exceptionnelle.

Estimation: 80 000 - 90 000 €

BENTLEY MK VI CABRIOLET PARK WARD SPECIAL #1949

Caractéristiques techniques

Marque Bentley
Modèle Mk VI
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 4257 cm³
Puissance 137 ch
Vitesse maximale NC
Production NC
Kilométrage 59314 km
Numéro de série 375DZ

VIVE LE ROI !

Walter Owen «W. O.» Bentley, importateur de la marque française DFP (Doriot Flandrin Parent) avant la Première Guerre mondiale, fonda sa propre marque en 1919. Remarquable technicien, pionnier des moteurs à pistons en aluminium, ses modèles sportifs étaient avant tout destinés à la compétition. Ils s'illustrèrent rapidement aux 24 heures du Mans qu'ils remportèrent à cinq reprises, en 1924, 1927, 1928, 1929 et 1930, pilotés par les fameux «Bentley Boys». Mais «W. O.» était meilleur technicien que gestionnaire et la société Bentley Motors Ltd de Cricklewood, malgré le soutien de ses riches pilotes, fit faillite en 1931. Rolls-Royce qui tentait alors de mettre au point un modèle sportif moins cher que ses grandes berlines de luxe sauta sur l'occasion et racheta la firme dont le modèle à moteur 6 cylindres correspondait à ses objectifs. Rolls-Royce créa une filiale baptisée Bentley Motors Ltd installée à Derby, le siège social de Rolls-Royce. En 1933, apparaissait la première Bentley construite par Rolls-Royce, la 3 ½ litre équipée d'un 6 cylindres en ligne de 3669 cm³ et 105 ch. Elle était remplacée par la 4 ¼ Litre en 1936 dont le 6 cylindres réalésé faisait 4257 cm³ et 120 ch. Plusieurs modèles baptisés Mk V circulèrent avant la seconde guerre mais ne furent pas produits en série. Ce n'est qu'en 1946 qu'apparut la nouvelle Bentley baptisée Mk VI. Elle reprenait le châssis à croisillon en tubes carrés de la Mk V sur un empattement de 3,05 m avec une suspension avant indépendante, des amortisseurs réglables et un servo-frein mécanique. Sous le capot on trouvait le 6 cylindres

en ligne à soupapes opposées de 4257 cm³ et 137 ch, commun aux Rolls-Royce Silver Wraith et Silver Dawn et aux Bentley Mk VI. La transmission était assurée par une boîte à 4 rapports tous synchronisés, sauf le premier, et son rapport supérieur était en prise directe. La puissance et l'onctuosité du 6 cylindres Bentley ne sont pas une légende et il offrait un confort de conduite encore jugé exceptionnel aujourd'hui.

La production des Rolls-Royce et Bentley avait été déménagée à Crewe où un atelier de carrosserie fut réservé à Bentley. La Mk VI était en effet proposée avec une carrosserie d'usine dont les panneaux étaient emboutis par Pressed Steel Co. Ltd de Birmingham et assemblés à Crewe. À côté de ces modèles de série on pouvait toujours acheter un châssis nu et le faire habiller chez un artisan spécialisé. Tous les carrossiers britanniques s'y essayèrent, Abbott, Freestone & Webb, Hooper, James Young, Mulliner, Parkward, Vanden Plas. Ces modèles carrossés sur mesure, comme le cabriolet de cette vente, sont bien sûr les plus rares et les plus recherchés et affichent en général une qualité de construction remarquable, ainsi que des équipements souvent absents des modèles de série.

Cet exceptionnel cabriolet Bentley MkVI a été construit à la demande du roi des Belges Baudouin 1^{er} en 1948. Il est équipé de nombreux accessoires d'origine, à commencer par une impressionnante batterie de phares et sa construction est ●●

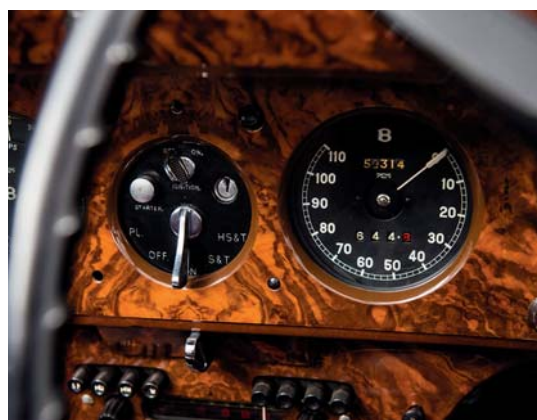




... particulièrement soignée dans les moindres détails. La carrosserie a fait l'objet d'une restauration complète et se trouve dans un excellent état. Sa peinture bicolore ivoire et noire est impeccable, tout comme sa capote qui est neuve. Les nombreux accessoires nickelés sont comme neufs. À l'intérieur, tableau de bord et volant d'origine sont en excellent état. La sellerie de cuir bordeaux présente un aspect correct avec une belle patine ne montrant ni accroc ni déchirure, les garnitures de portes et la moquette sont en excellent état et les boiseries affichent un

très bel aspect. Le moteur 6 cylindres en ligne (BB268), entièrement restauré, fonctionne à merveille, de même que la boîte de vitesses à 4 rapports. Les trains roulants d'origine ont été entièrement restaurés à neuf. Ce magnifique cabriolet construit sur mesure, complètement authentique, à numéros concordants représente une opportunité unique d'acquérir une grande classique, dotée d'une carrosserie particulière, au passé prestigieux.

Estimation : 150 000 – 200 000 €



DE TOMASO DEAUVILLE

#1977

Caractéristiques techniques

Marque De Tomaso
Modèle Deauville
Carrosserie berline 4 portes
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5763 cm³
Puissance 270 ch
Vitesse maximale 232 km/h
Production 244 exemplaires
Kilométrage environ 60000 km
Numéro de série THDVSA01464



Après avoir créé la Mangusta, puis la Pantera, des Grand Tourisme concurrentes directes des Ferrari, Maserati et Lamborghini, Alessandro de Tomaso décida d'élargir sa gamme et se tourna vers d'autres cibles, Jaguar et Mercedes-Benz, au début des années 1970. La Deauville, une magnifique berline, voit ainsi le jour en 1971. Pour certains, c'est un simple clone de la Jaguar XJ6 dont elle reprend habilement les lignes fluides et élégantes. Elle a pourtant sa propre personnalité, avec des détails plus léchés que la berline britannique. Elle est bien sûr carrossée par Ghia – propriété de De Tomaso à l'époque – où officie le talentueux et regretté Tom Tjaarda. Comme toutes les De Tomaso, elle fait appel à une mécanique américaine, en l'occurrence le V8 Ford de 5763 cm³ et 300 ch alimenté par un carburateur quadruple corps Holley qui lui permet de dépasser les 230 km/h avec une excellente tenue de route, grâce à ses quatre roues indépendantes. La transmission est confiée à une boîte ZF à 5 rapports ou une boîte automatique à trois rapports en option. Malheureusement, Ford ne respectera pas ses engagements et ne distribuera pas la Deauville aux États-Unis. Cantonné au marché européen où elle doit faire face à une concurrence bien moins chère (elle vaut une fois et demi le prix d'une Jaguar XJ6 ou d'une Mercedes SE équiva-

lente) elle ne sera produite qu'à 244 unités en près de dix-huit années de production. Une véritable rareté qui jouit d'un luxe et d'une finition de haut niveau.

La date de première mise en circulation de cette De Tomaso Deauville remonte au 17 mars 1977. Elle a été vendue neuve à Bolsano en Italie où elle a connu trois propriétaires, avant de passer aux mains d'un journaliste automobile allemand spécialiste de la voiture ancienne. Elle a été achetée à celui-ci en décembre 2011 par le propriétaire actuel qui est donc le cinquième de la liste. Elle possède un dossier historique très complet et une carte grise de collection française. Sa peinture présente une jolie patine de même que son intérieur cuir dans son jus. Le tableau de bord présente un bel aspect. Il s'agit d'un modèle à boîte automatique mécaniquement propre. Son carburateur holley et son radiateur sont neufs et ses pneus sont en état d'usage. Il reste très peu de ces modèles déjà rarissimes lorsqu'ils étaient neufs et tous n'ont pas été entretenus comme celle qui est proposée ici. La voiture est vendue avec son manuel d'utilisation et les pièces d'origine qui ont été changées. Un modèle élégant et rarissime qui ne demande qu'à rouler.

Estimation 38 000 – 45 000 €



MASERATI SPIDER CAMBIOCORSA #2002

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle GranSport Spyder
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4244 cm³
Puissance 400 ch
Vitesse maximale 285 km/h
Production 472 exemplaires
Kilométrage 79710 km
Numéro de série ZAMBB18B000006681



La 3200 GT, présentée au Salon de Paris en septembre 1998, marquait le renouveau de Maserati après la reprise par Fiat en 1987. Son V8 biturbo délivrait 370 ch et la transmission faisait appel à une boîte à six vitesses Getrag ou à une boîte automatique à quatre rapports BTR, plus facile. Le style de la 3200 GT adoptait une ligne fastback signée ItalDesign avec des feux arrière en forme de boomerang. L'intérieur, dans la meilleure tradition de la marque, recevait l'inévitable montre en amande sur la planche de bord. La version Spyder est dérivée de la Maserati Coupé qui a succédé à la 3200 en juillet 2001. Son empattement, raccourci de 22 cm, n'est plus que de 2,44 m. La version Gransport sera lancée au Salon de Genève en mars 2004. Elle dispose du V8 4,2 litres du Coupé développant 400 ch au lieu de 390. La boîte robotisée «Cambiocorsa» est désormais la seule disponible, avec un 6^e rapport allongé qui porte la vitesse maximale à 290 km/h. La GranSport Spyder est lancée au Salon de Francfort en septembre 2005. Elle reprend

le V8 à carter sec à doubles arbres à cames en tête de 4244 cm³ de 400 ch du Coupé et reçoit des freins Brembo ventilés avec étriers à quatre pistons.

Cette Maserati Spider Cambiocorsa dont la date de première mise en circulation remonte au 23 mai 2002 affiche un kilométrage de moins de 80 000 km. Elle se présente dans une superbe livrée noire avec intérieur en cuir rouge, le tout en parfait état. C'est un modèle rare et séduisant dont le prix ne pourra qu'augmenter avec le temps, surtout dans cette rare configuration de couleurs.

Estimation : 34 000 – 40 000 €





PACKARD SUPER EIGHT #1936

Caractéristiques techniques

Marque Packard
Modèle Super Eight
Carrosserie limousine, 5/7 places
Moteur avant, 8 cylindres en ligne
Cylindrée 6292 cm³
Puissance 150 ch
Vitesse maximale NC
Production 1330 exemplaires
Kilométrage 17 miles (moteur refait)
Numéro de série 4TH939218

LE RÊVE AMÉRICAIN C'EST AUSSI ICI !

Packard faisait partie de l'élite clan des trois P (Packard, Pierce-Arrow et Peerless) qui représentait le summum du luxe américain de l'entre-deux-guerres, bien avant Cadillac, Lincoln ou même Duesenberg. Le premier moteur 8 cylindres en ligne de Packard, apparu sur les modèles Eight (8) en 1924, marquait le début d'une nouvelle ère pour l'automobile de luxe américaine. Avec ce huit cylindres en ligne, l'équipe technique de Packard, dirigée par le légendaire colonel Jesse Vincent, avait créé un moteur puissant, silencieux, souple, fiable et endurant et complètement exempt de vibrations. La Eight était dotée de freins aux quatre roues et son moteur 8 cylindres de 5,9 litres à soupapes latérales et vilebrequin à neuf paliers développait 85 ch. La gamme comprenait à l'origine dix modèles, construits avec un soin extrême, sur deux empattements, 3,45 m et 3,63 m. La boîte manuelle à quatre rapports était dotée en série d'un rapport spécial très long pour rouler dans la boue ou sur la neige. À partir de 1929, Packard ne construisit plus que des 8 cylindres avant de mettre un V12 à son catalogue en 1932. Pour la Eight, les séries s'échelonnèrent des 600 de 1924 jusqu'aux séries 1900 de 1941. Notre modèle fait partie de la série 1400 de 1936.

En ce milieu des années 1930, en pleine crise économique, les Packard à moteurs V8 ou V12 était incontestablement les plus prestigieuses automobiles américaines et surtout les plus vendues, loin devant Pierce-Arrow, Peerless et bien sûr

Cadillac - qui avait encore du mal à s'imposer à l'époque. 1936 est l'année de la 14e série des Packard 8 cylindres. Comme chez tous les constructeurs de luxe américains de l'époque, la marque propose un catalogue de carrosseries pléthorique avec le choix entre plusieurs empattements (3,43 m, 3,60 m et 3,73 m) et plusieurs carrossiers, dont Dietrich et Le Baron en plus des carrosseries usine. Cette 14e série de 8 cylindres se compose de trois modèles, la 120 B Eight (282 ci/120 ch) avec 8 choix de carrosseries, la Eight (320 ci/130 ch) déclinée en 1400 (berline 5 places), 1401 avec 9 choix de carrosseries, et 1402 avec 7 choix de carrosseries, et la Super Eight (384,4 ci/150 ch) déclinée en 1403 (berline 5 places), 1404 avec 9 choix de carrosseries et 1405 - notre modèle - avec 7 choix de carrosseries. Notre Super Eight est donc une Limousine 1405/955, équipée d'un 8 cylindres en ligne de 6292 cm³ développant 150 ch à 3200 tr/min. Les prix des modèles 1405 allaient de 3390 \$ pour la berline 5/7 places à 5815 \$ pour le coupé de ville 5/7 places LeBaron. Les modèles 1403, 1404 et 1405 furent construites à 1330 exemplaires. Cette superbe américaine, emblématique des années 1930, est représentative du meilleur de ce que pouvait produire l'industrie automobile américaine en matière de luxe.

Cette voiture (châssis n° 4TH939218) dont la date de première mise en circulation remonte à 1936 est une limousine qui officiait à l'ambassade des États-Unis à Nice pendant la ...



••• Deuxième Guerre mondiale. Les tampons de police militaire officiels pour circuler en zone libre étaient encore visibles sur la feuillure du montant de la porte conducteur lorsque le vendeur l'a achetée. La voiture, dans un état exceptionnel, a été entièrement restaurée à l'américaine dans ses moindres détails. La carrosserie a été désolidarisée du châssis qui a été sablé, les boiseries de portes avant et du pied avant ont été refaites par des spécialistes. Sa teinte noire d'origine a fait place à une couleur crème (conforme à une teinte Packard de 1937), appliquée dans les règles de l'art par un professionnel de la restauration. Sa car-

rosserie est une des nombreuses carrosserie usine proposées au riche catalogue de l'époque. Sa mécanique, démontée jusqu'au dernier boulon, a subi une réfection intégrale avec une exigence de qualité à la hauteur de celle de Packard à l'époque. Son intérieur en drap est superbe, comme aux premiers jours. Ce genre de modèle, pratiquement inconnu en Europe, représente tout ce que l'Amérique faisait de mieux à l'époque en matière d'automobiles de prestige.

Estimation : 75 000 – 95 000 €



CITROËN AX PROTOTYPE COMPÉTITION #1994

JEAN-MARIE BIGARD
TROPHÉE ANDROS

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle AX prototype compétition
Carrosserie berline 2 portes, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 2 litres
Puissance 260 ch
Vitesse maximale NC
Production unique
Kilométrage NC
Numéro de série NC



Présentée au Salon de Paris en septembre 1986 et produite jusqu'en 1999, la Citroën AX remplace à la fois la Visa et la LN, deux mal aimées. Plus moderne, mieux dessinée, équipée de moteurs 4 cylindres essence de 45,55 et 65 ch et proposée en de multiples finitions, elle sera construite à plus de 2 500 000 exemplaires. De nombreuses versions en seront commercialisées au fil des millésimes et elle connaîtra même des versions Sport et GT en 1987. Étrangement, cette petite populaire légère et aérodynamique saura tirer son épingle du jeu et fera une intéressante carrière sportive. Les Citroën de compétition ont toujours fait figure d'outsider avec parfois des

choix surprenants. Après la mésaventure de l'étrange BX 4TC des années 1980 et pour succéder aux Visa 1000 pistes et continuer d'être présent en compétition, Citroën décide de concevoir un nouveau véhicule pour le championnat. C'est le préparateur Danielson qui est chargé de l'étude et du développement de ce nouveau bolide sur base AX. La voiture sera engagée par le réseau Citroën France qui en garantit le financement. Beaucoup de difficultés ont été rencontrées lors de sa conception, notamment pour la transmission et la direction. La Citroën AX Turbo Superproduction conçue par Danielson avec son moteur disposé transversalement à l'avant est un monstre qui délivre 300 ch



pour un poids de seulement 870 kg. Elle est dotée d'une injection K-Jetronic et gavée par un turbocompresseur Garrett. La boîte de vitesses provient de la BX et la direction de la CX GTI avec système Diravi. En 1989, le championnat ne fut pas reconduit et ce fut la fin de la Superproduction. Mais cette aventure avait donné des idées à d'autres, notamment pour le trophée Andros.

Cette AX de compétition, construite par Denis Mathiot, est équipée d'un moteur 2 litres de 260 ch associé à une boîte de vitesses 5 rapports à crabot avec embrayage bidisque. **Elle est dotée de roues arrière directrices**, d'amortisseurs à bombonne

et d'une injection à guillotine électronique. Son coût de fabrication s'est élevé à 200 000 €. Elle a participé aux 24 Heures de Chamonix et a fait tout le Trophée Andros 2012 avec l'humoriste Jean-Marie Bigard sous couleurs Flymo. La voiture, en parfait état dans son jus d'époque, a été entièrement révisée, moteur, boîte, pont, trains roulants, démarreur, alternateur, plaquettes de frein, câble d'embrayage, bougies, etc... Elle est vendue avec son lot de bord, 18 roues glaces et un moteur de secours révisé.

Estimation : 50 000 - 60 000 €

FORD RS 200 (GROUPE B) #1986

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle RS 200 (Groupe B)
Carrosserie berline 2 portes, 2 places
Moteur central, 4 cylindres
Cylindrée 1803 cm³
Puissance 450 ch
Vitesse maximale NC
Production 200 exemplaires
Kilométrage NC
Numéro de série SABTVR03224023068

RARISSIME !



Le projet de Ford Escort RS 1700T Groupe B destiné au championnat du monde des rallyes 1982 s'avéra une impasse, si bien que Ford décida de changer son fusil d'épaule en créant un modèle entièrement nouveau. Il serait doté d'un moteur central et plutôt que de conserver les deux roues motrices, il fut décidé de recourir à une transmission intégrale. Le système choisi était original et sophistiqué. Un arbre partait du moteur central vers l'essieu avant, puis retournait vers l'essieu arrière. La carrosserie en résine et fibre de verre, conçue par Ghia, alors propriété de Ford, était, elle aussi, entièrement nouvelle, sans aucune référence à l'Escort. La construction des voitures était confiée à Reliant, spécialiste des coques en résine. Pour le moteur, on choisit le Ford Cosworth BDT 1,8 litres turbocompressé. Il délivrait 250 ch sur la version commerciale, destinée à l'homologation, et de 350 à 450 ch sur la version de rallye. La voiture baptisée RS 200 fut prête pour la saison 1986. Malgré son excellent équilibre et

sa puissance, la RS200 était handicapée par son poids, dû en partie à sa transmission intégrale. Elle obtint néanmoins une troisième place en championnat de monde des rallyes en Suède en 1986, pilotée par Kalle Grundle. Le pilote suédois, champion du Monde 1984 Stig Blomqvist, remporta 2 victoires avec la RS 200 en 1986 dont une en championnat d'Europe. Un autre Suédois, Stig Andervang, remporta le championnat des Pays-Bas en 1986 avec 4 victoires dont une en Belgique, et la West Euro Rally Cup la même année. Le pilote belge Robert Droogmans s'imposa, lui, au championnat de Belgique en 1986, avec 6 victoires sur les 9 épreuves du championnat et 4 victoires en championnat d'Europe (3 en Belgique et le Rallye International du Valais Suisse). Mais la disparition du groupe B à la fin de la saison 1986 mit fin prématurément à la carrière de la RS200, alors que Ford travaillait sur une évolution qui l'aurait rendue plus compétitive. Elle fut construite à seulement 200 exemplaires juste nécessaires pour l'homologation en Groupe B. ●●●



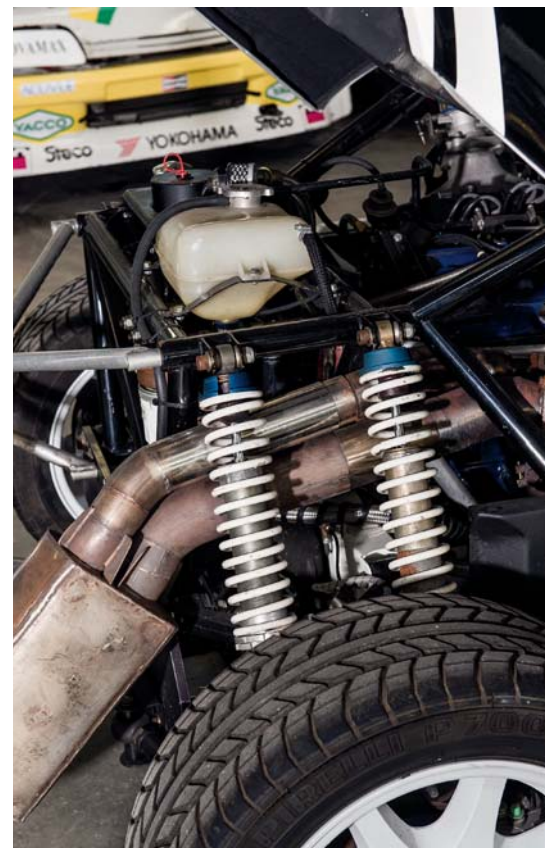


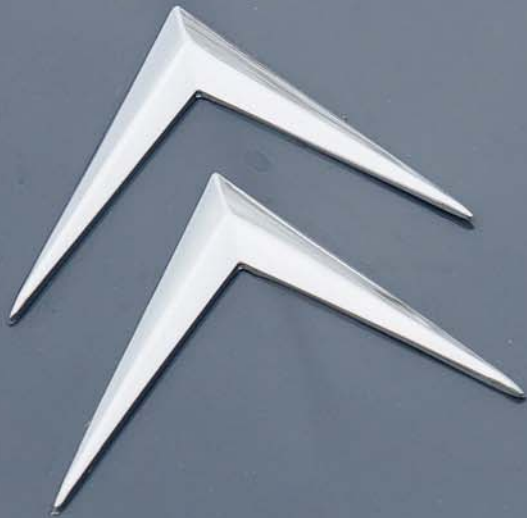
••• Des kits de modification existaient pour faire passer la puissance des versions de série de 250 à 300 chevaux. 24 des 200 exemplaires furent modifiés et baptisés RS200 Evolution.

Cette Groupe B à la carrosserie spécifique, très recherchée, a participé à des épreuves de rallycross et à des courses de côte. Elle a été entièrement reconditionnée en 2004. Tout a été refait à neuf dans le respect du modèle original. Mécanique, carrosserie, intérieur, tout est dans un excellent état et paraît neuf. La mécanique, parfaitement entretenue et elle aussi recondi-

tionnée fonctionne parfaitement. La voiture a des papiers anglais. La plupart des Groupes B mises en vente sont dans un état peu reluisant ou ont été hâtivement « replâtrées », il est rare de trouver de telles occasions dans cette catégorie.

Estimation : 180 000 - 220 000 €





CITROËN

2 CV6 CLUB

#1990

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle 2 CV6 Club
Carrosserie berline, 4 places
Moteur avant, deux cylindres à plat
Cylindrée 602 cm³
Puissance 36 ch
Vitesse maximale 120 km/h
Production 1 197 916 exemplaires (2 CV6)
Kilométrage moteur 2 000 km
Numéro de série VF7AZKA 00KA 05925



Elle fait partie des grandes classiques populaires de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen «Coccinelle», de la Mini, de la Fiat 600 et de la 4 CV. L'économique 2 CV, conçue pour offrir un transport basique dans la période d'austérité de l'après-guerre, a fait ses débuts en septembre 1948. Réduite à l'essentiel, débarrassée de tout superflu, elle dépassera largement ses objectifs de départ. Bien que son deux cylindres à plat refroidi par air soit passé de 375 cm³ à 602 cm³, les performances de la 2 CV sont toujours restées modestes, à peine plus de 100 km/h à fond dans sa dernière mouture. La Club fut proposée à partir de juillet 1979. Elle se singularisait par ses phares rectangulaires, un bandeau de plastique sur l'intérieur des portes servant de poignée, son compteur de vitesse large avec ampère-mètre, son ouverture de capote intérieure et son monogramme 2 CV 6 Club sur la malle arrière. La dernière 2 CV fabriquée en France quitta l'usine de Levallois en 1988, mais la production continua encore pendant deux années au Portugal.

Cette 2CV6 Club fait partie des ultimes modèles construits au Portugal. Elle a connu une vie riche et agitée. Elle a traversé les États-Unis par la voie nord en hiver, une épopée immortalisée sur le blog de son actuel propriétaire. Après le départ du «Zero Mile Stone» de Washington, des fuites de boîte de vitesses imposèrent l'arrêt du Tour d'Amérique à Los Angeles. Une boîte neuve a été montée à son retour en France. La voiture est proposée dans sa décoration de l'expédition nord-américaine. L'acquéreur se verra remettre le dossier avec un reportage photographique du voyage. Un des derniers exemplaires de cette voiture emblématique avec un historique passionnant.

Estimation : 4 000 - 5 000 €



FERRARI

328 GTB

#1987

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 328 GTB
Carrosserie berlinette, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3 186 cm³
Puissance 270 ch
Vitesse maximale 253 km/h
Production 7 500 exemplaires
Kilométrage 16 000 km
Numéro de série ZFFWA19800075572

16000 KM, QUI DIT MIEUX ?

On sait qu'Enzo Ferrari n'était pas un novateur et prit son temps pour passer au moteur central. Après les marginales René Bonnet Djet et 2500 ATS de 1963, Lamborghini avait sauté le pas avec éclat en dévoilant sa sublime Miura à Genève, en mars 1966, suivi par De Tomaso qui avait présenté sa Mangusta en novembre de la même année à Turin. Ferrari et Maserati avaient été plus lents. Maserati ne lança la Bora qu'en mars 1971 à Genève et Ferrari n'exposa la 365 GT4 BB qu'en novembre 1971 à Turin. Et encore ne fut-elle commercialisée que deux ans plus tard. En attendant, Ferrari testa le moteur central avec la berlinette 206 GT à moteur V6 transversal présentée à Turin en novembre 1967 sous la marque Dino. La lignée des modèles à moteur V8 central débuta avec la 308 GT4 2+2 de 1973. Elle aussi commercialisée sous la marque Dino, la toute nouvelle 308 GT4 une 2+2, était censé remplacer la 246 à moteur V6, une stricte deux places. La nouvelle venue ne fut pas accueillie avec enthousiasme. D'une part à cause de carrosserie signée Bertone au style un peu banal et d'autre part en raison de la formule 2+2 qui n'avait pas le panache d'une deux places. Les performances de son V8 de 3 litres de cylindrée à doubles arbres à cames en tête n'étaient toutefois pas en cause. Ses 236 ch étaient largement suffisants pour emmener la 308 GT4 à plus de 240 km/h. C'est d'ailleurs celui-ci que l'on retrouvera sur la seconde Ferrari de route à V8 en position centrale, la berlinette 308 GTB présentée au Salon de Paris en 1975. Techniquement, en dehors du raccourcisse-

ment de l'empattement à 2,34 m (au lieu de 2,55 m sur la GT4) et de son moindre poids, la nouvelle venue reprend les trains roulants et le V8 3 litres de sa devancière. Ce dernier est équipé d'une lubrification par carter sec et développe 255 ch, comme sur la GT4. Elle marque le retour à la formule berlinette à deux places et à Pininfarina pour son style. C'est une interprétation du thème de la Dino 206/246 GT sur un registre plus moderne avec des lignes tendues, plus agressives. On retrouve les petites ouïes latérales devant les passages de roue arrière et la lunette arrière verticale incurvée dégageant le capot moteur, mais tout le reste est nouveau, à commencer par les phares rétractables. De plus, elle porte enfin l'écusson Ferrari. La 308 GTB n'était pas construite par Pininfarina mais par Scaglietti, à Modène. Les premières voitures produites recevaient une carrosserie en résine et fibre de verre, un matériau utilisé pour la première fois par Ferrari sur un modèle de série. Les modèles construits à partir d'avril 1977 feront, eux, appel à l'acier. Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (GTBi de 1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (Quattrovalvole de 1982). La 308 GTB s'avéra un véritable succès commercial pour Maranello avec plus de 12 000 exemplaires vendus. La 328 GTB, équipée du moteur 3 186 cm³ (83 x 73,6 mm) *Quattrovalvole* (4 soupapes par cylindre) de 270 ch, hérité des dernières 308, fut dévoilée au Salon de ...



••• Francfort en septembre 1985. Extérieurement, on reconnaît la 328 à ses pare-chocs et son avant légèrement redessiné, de même que l'arrière. La production des 328 prit fin en 1989.

Cette Ferrari 328 GTB de 1987 est exceptionnelle à plus d'un titre. D'abord par son très faible kilométrage d'origine de 16 000 km et ensuite par son authenticité. Elle a été achetée par le propriétaire actuel à Marseille où il réside, il y a 30 ans et a été depuis parfaitement entretenue. Elle est entièrement d'origine

dans tous ses aspects, intérieur et extérieur. Son historique la fait remonter à son premier propriétaire, lui aussi marseillais, dont l'origine de la fortune était un peu opaque. Il s'en est en tout cas séparé rapidement. Il est rare de trouver ces Ferrari encore abordables dans un tel état d'origine avec un si faible kilométrage et un entretien aussi sérieux.

Estimation : 100 000 – 120 000 €



RENAULT

8 S

#1969

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle 8 S

Carrosserie berline, 4 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne

Cylindrée 1 108 cm³

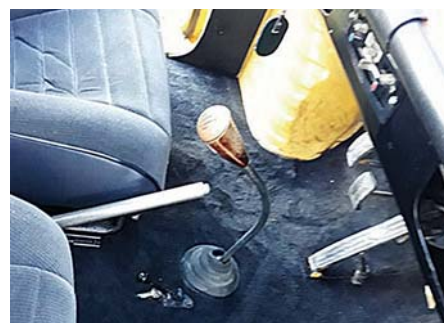
Puissance 60 ch

Vitesse maximale 146 km/h

Production NC

Kilométrage 24 220 km

Numéro de série NC



Avec ses lignes « carrées » qui lui vaudront le surnom de « kilo de sucre », la Renault 8 apparue en cours d'année 1962 tranche délibérément avec la Dauphine qu'elle est censée remplacer. Elle en reprend l'architecture avec son moteur en porte-à-faux arrière, mais en position inversée avec le radiateur à l'arrière plutôt que contre l'habitacle. Le 4 cylindres 956 cm³ (65 x 72 mm) repose désormais sur 5 paliers et développe 48 ch. La voiture est dotée de quatre freins à disque, une rareté à l'époque sur ce type de voiture. Une version, Major équipée du 1 100 cm³ de l'Estafette porté à 50 ch - qui équipe également les cabriolets Floride et Caravelle - et à la finition un peu plus flatteuse est proposée en 1964. Après les versions Gordini 1100 de 1965 et 1300 de 1967, Renault décline une version S de la R8 qui reprend le moteur 1 100 cm³ de 60 ch qui lui permet d'atteindre 146 km/h, 15 de plus que la version de base mais 30 de moins que la Gordini. Elle est proposée uniquement en jaune vif avec les doubles phares et les compteurs

Jaeger de la Gordini. Bien moins sportive, elle est toutefois une alternative intéressante pour les jeunes conducteurs. La R8 S disparaîtra en 1972, un peu avant les dernières R8.

Cette R8 S de 1969 est dans sa typique livrée jaune, comme à l'époque, avec ses doubles phares qui la font ressembler à une Gordini. Elle est complète et conforme au modèle d'origine. Restaurée, elle est en bon état avec un bel aspect extérieur. Son intérieur, lui aussi restauré, a une belle présentation. Ses chromes sont en bon état. Son moteur et sa mécanique en général ont été révisés et fonctionnent parfaitement. Un modèle intéressant à l'heure où les Gordini sont intouchables et leurs pièces mécaniques difficiles à trouver.

Estimation : 12 000 – 15 000 €

FIAT 500 L #1969

Caractéristiques techniques

Marque Fiat

Modèle 500 L

Carrosserie berline 2 portes, 4 places

Moteur 2 cylindres, en porte-à-faux arrière

Cylindrée 499,5 cm³

Puissance 17,5 ch

Vitesse maximale 95 km/h

Production 3432226 exemplaires

Kilométrage 88709 km

Numéro de série 1959367



Avec 3432226 exemplaires produits entre 1957 et 1973, auxquels s'ajoutent 161131 versions utilitaires Giardinetta entre 1960 et 1965, aucun Italien des trente glorieuses n'a échappé à la Fiat 500. La 500 évolua peu au cours de sa longue carrière qui se décompose en 5 séries. L'originale, la Nuova 500 (Type 110) produite de juillet 1957 à octobre 1959, avec moteur 479 cm³ de 15 ch puis 16,5 ch à partir de mars 1958. Suivra la 500 D (Type 110 D), produite d'octobre 1960 à mars 1965 disposant d'un nouveau moteur 499,5 cm³ de 17,5 ch. Elle fut suivie par la 500 F (Type 500 F) produite de mars 1965 à novembre 1972. La F se reconnaissait à ses portières ouvrant dans le bon sens, ses feux arrière rectangulaires et à l'absence de jonc latéral chromé. La 500 L produite de septembre 1968 à décembre 1972 était une version luxe de la 500 F qui se distinguait par ses pare-chocs tubulaires et son tableau de bord de 850. La 500 R, produite de mai 1972 à décembre 1973; sera la dernière version de la 500, en principe réservée aux marchés ita-

lien, belge et allemand, elle héritait du moteur (594 cm³/18 ch) et des jantes de la nouvelle 126 qui la remplaçait.

Cette Fiat 500L dont la date de première mise en circulation remonte à janvier 1969 est donc l'une des première L. Elle a subi une restauration complète pour un montant de 4500 euros. Le moteur et la boîte ont été refaits, les amortisseurs, les freins, le maître cylindre, les pneus et les chambres à air sont neufs. La peinture blanc verni est en très bel état.

Estimation : 7500 – 10 000 €

CITROËN DS 19 CABRIOLET IVANOFF

#1967

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle DS 19 cabriolet Ivanoff
Carrosserie cabriolet, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1911 cm³
Puissance 75 ch
Vitesse maximale 140 km/h
Production 1365 exemplaires usine de l'original
Kilométrage 19605 km
Numéro de série 3680422



Depuis quelques années, les cabriolets DS, qu'ils soient d'usine ou construits par Henri Chapron, ne cessent de prendre de la valeur. Bien sûr, une hiérarchie s'est installée et les plus rares, comme les premiers exemplaires construits par Chapron, dominent nettement, mais leur prix a suscité des vocations et certains amateurs n'ont pas hésité à bricoler leur propre cabriolet à partir d'une berline. En revanche, certaines initiatives plus professionnelles, ont vu le jour. C'est notamment le cas d'Ivanoff. Le 1^{er} juillet 1993, Ivanoff achète les restes d'un cabriolet usine (n° 4-272-08, un modèle export pour les États-Unis de 1964). En août 1995, la première DS cabriolet Ivanoff est présentée à l'International Citroën Cars Club Rally (ICCCR) de Clermont-Ferrand et en mars 1998, après plus de quatre années de bataille, Ivanoff obtient un accord de principe de la direction nationale des mines (DRIRE) pour la transformation de DS en cabriolet. L'accord est basé sur les procès-verbaux existants obtenus par Citroën à l'époque pour l'atelier d'Henri Chapron. Malheureusement pour la France seuls 8 modèles sont agréés, les DS 19 BH et BM et ID 19 (jusqu'au 31 août 65), les DS 21 BH à carburateur, les ID et DS 21 BM à carburateur et les DS 21 IE BM et BH (jusqu'à la fin de la production). Faute de document d'époque (descriptif du type mine, barré de rouge), ID et DS 20, DS 23 et

DS 23 IE, pourtant construites par Chapron n'ont pas pu être homologuées. Ivanoff refabrique en Pologne les nombreuses pièces spécifiques qui permettent de reconstruire les cabriolets DS dans les moindres détails. La construction d'un cabriolet Ivanoff de A à Z avec toutes ses finitions nécessite actuellement 1 500 heures de travail et l'intervention de 6 corps de métiers différents, bien sûr sans compter le transport, le temps de fabrication des accessoires et la restauration de la berline donneuse. Le délai de fabrication, de la commande à la livraison, est maintenu à 14 mois, dont trois mois consacrés à la recherche de la base berline au millésime que souhaite le client. Le kit complet est l'ensemble des pièces nécessaires à la construction d'un cabriolet ID/DS est vendu entre 45 et 50 000 euros selon le modèle. Mais la construction d'un cabriolet n'est pas à la portée d'un amateur.

Ce magnifique cabriolet gris à capote rouge est tout simplement neuf, comme à sa sortie d'usine. Tout est identique au véritable cabriolet DS. La carrosserie est superbe, tout comme l'intérieur en cuir fauve où rien n'a été laissé au hasard. La capote rouge est neuve et tous les chromes et l'accastillage également. Le plaisir exclusif d'avoir un cabriolet DS neuf.

Estimation : 75 000 - 90 000 €



BMW M3 CSL #2002

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle M3 CSL

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 3246 cm³

Puissance 360 ch

Vitesse maximale 250 km/h

Production 800 exemplaires

Kilométrage 40000 km

Numéro de série WBSBL95070SB98224



Les versions M (pour Motorsport) sont le sommet de la sportivité chez BMW. Chaque modèle M de la série 3 avait sa version spéciale comme la Sport Evo des M3 E30 (1982-1994) ou la version GT de la M3 E36 (1990-2000). Pour la M3 E46 (1998-2007) qui lui succéda c'est la CSL qui joue le rôle de modèle exclusif. Présentée au Salon de Francfort en 2001 sous le nom de M3 CSL Concept, la production de la CSL (pour Coupé Sport Leicht en hommage aux BMW 3.0 CSL qui remportèrent six titres de champion d'Europe GT, entre 1973 et 1979) ne débutera qu'en février 2003. Pour boucler la mythique Nordschleife du Nürburgring en moins de 8 minutes, le record pour une voiture de série à l'époque,

ce ne sont pas simplement quelques chevaux supplémentaires qui sont proposés avec la CSL mais surtout quelques kilos en moins et un freinage encore amélioré. Extérieurement, elle se distingue de la M3 par de nombreux détails, comme les petites touches de carbone sur le bouclier avant avec des «flaps» et une écope inédite, la grille d'aération exclusive sur le capot en aluminium et les logos CSL sur les ailes avant à la place des logos M3. À l'arrière, on retrouve le carbone sur le bas du bouclier qui surplombe les quatre sorties d'échappement et la malle redessinée reçoit un aileron type «queue de canard». Plusieurs panneaux en fibre de carbone ont été spécialement modelés pour la CSL, notamment le toit qui pèse 6 kg de moins que



celui en acier. La CSL est dotée de jantes en alliage forgé de 19 pouces inédites. À l'intérieur on trouve deux véritables baquets à l'avant, une banquette modifiée à l'arrière et les habillages de portes reçoivent une partie centrale en carbone avec des poignées exclusives. Le petit volant M, gainé d'Alcantara, ne présente que le bouton du mode MTrack exclusif à l'ESP de la CSL, à la place des commandes du régulateur de vitesse. Le reste de la planche de bord est identique à la M3 classique. Le gain de poids annoncé de 200 kg (1 295 kg contre 1 495) n'est en fait que de 150 kg et même parfois de seulement 100 kg si l'on prend en compte les nombreuses options dont sont souvent dotées les CSL. Quant au 6 cylindres en ligne 3,2 litres

il développe 360 ch au lieu de 343 sur la M3 normale. Il ne fut construit que 800 versions CSL.

Cette authentique CSL d'origine française n'affiche de 40 000 km d'origine possède bien son toit en carbone et comporte tous les éléments spécifiques au modèle, jantes en alliage et boîte à commande par palettes séquentielle. Elle est chaussée de pneus neufs et tous les entretiens moteur et les vidanges sont à jour. Ces modèles sont souvent tombés dans des mains peu soigneuses en occasion et il est rare d'en trouver des exemplaires sains et bien entretenus.

Estimation : 78 000 – 88 000 €

BMW 633 CSI

#1977

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle 633 CSI
Carrosserie coupé, 2 +2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3205 cm³
Puissance 200 ch
Vitesse maximale 215 km/h
Production 86216 exemplaires
Kilométrage 2495 km
Numéro de série 4385913



La série 6 (E24), équipée de moteurs 6 cylindres en ligne, apparaît en 1976 en version 633 CSi (3,2 litres à injection/200 ch), secondée par la 630 CS (3 litres à carburateur Solex/185 ch) dès 1976. La production de la série est assurée par le carrossier Karmann, mais, à partir d'août 1977, les carrosseries sont envoyées à l'usine de Dingolfing qui assure l'assemblage final. En décembre 1977 une 635 CSi (3,5 litres/218 ch), reconnaissable à sa jupe avant, son becquet de coffre et ses jantes BBS, vient compléter l'offre. Elle restera au catalogue jusqu'en 1981. Suivra une 628 CSi (2,8 litres/184 ch) en 1979 qui vient remplacer la 630 CSi et qui sera construite jusqu'en 1987. En 1982, la 635 CSi reçoit un 6 cylindres 3,4 litres qui conserve la même puissance de 218 ch que le 3,5 litres. Enfin en 1984, Motorsport, filiale sportive de BMW, fait entrer la M635 CSi (3,5 litres 24 soupapes/286 ch de la M1) au catalogue. Elle perdurera jusqu'en 1989.

Cette BMW 633 CSI Automatic (N° 4385913) du 19 août 1977

affiche 2495 km au compteur et a fait l'objet d'une restauration carrosserie et mécanique en 2000, après mise à nu. Elle offre une bonne présentation générale avec un intérieur en tissu en bon état d'origine et dispose de vitres teintées. La mécanique, entretenue, est en bon état de fonctionnement et a fait l'objet d'une remise à neuf. Les trains roulants, la suspension et la direction ont également été refaits et la boîte de vitesse automatique a été révisée par ZF. Elle est équipée d'une radio-cassette Alpine avec chargeur et les pneus avant et arrière présente une usure de seulement 5 %.

Estimation: 14 000 – 17 000 €

RENAULT CLIO RS 2.0 16 V #2001

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle Clio RS 2.0 16 V
Carrosserie berline 2 portes, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1998 cm³
Puissance 172 ch
Vitesse maximale 216 km/h
Production 200 exemplaires
Kilométrage 205 000 km
Numéro de série VF1CB1COF24347311



La gamme RS (Renault Sport) ne se distingue pas seulement par son allure sportive, mais aussi par ses performances et ses équipements (ou parfois son absence d'équipements). Le premier véhicule de série à recevoir le label « Renault Sport » fut le Spider, dévoilé au Salon de Genève, en mars 1995. Le message était clair : des sensations avant tout ! Que de l'efficacité, pas de superflu, pas d'ABS, ni de chauffage ou de direction assistée. Le Spider ne recevait même pas de pare-brise à ses débuts. Produite en série jusqu'en 1999, cette petite merveille d'agilité et de sportivité s'adressait à un public restreint de passionnés. Renault décida de mettre à la portée d'un plus grand nombre le sigle et la philosophie Renault Sport en déclinant des modèles RS de ses modèles de grande diffusion. C'est ainsi qu'apparut la Clio RS en 2000 avec son moteur 2 litres (la Clio III de 2006 dépassera les 100 ch/litre !). Suivront les Mégane II RS en 2004 (qui renouent avec la suralimentation) et Twingo RS en 2008. Toutes jouissent d'un apport technolo-

gique qui met le plaisir de conduite au premier plan, sans pour autant oublier la fonctionnalité. RS, un sigle qui rime avant tout avec plaisir de conduite.

Cette Clio RS 2.0 16 V de 2001 (n° VF1CB1COF24347311) est une édition limitée à 200 exemplaires, judicieusement intitulée « Limited ». Mécaniquement, elle est en tout point identique à la RS, mais se distingue par son équipement et sa finition. Elle est en superbe état avec sa peinture vert foncé et est équipée d'un intérieur en cuir beige en excellent état. Sa mécanique est très propre et fonctionne parfaitement, les jantes en alliage sont impeccables. Elle dispose d'un titre de circulation européen.

Estimation : 8 000 – 12 000 €

HOTCHKISS

686 PN MONTE-CARLO

#1938

Caractéristiques techniques

Marque Hotchkiss

Modèle 686 PN Monte-Carlo

Carrosserie coach découvrable, 4/5 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 3485 cm³

Puissance 115 ch

Vitesse maximale 155 km/h

Production 20 exemplaires 686 PN

Kilométrage 16639 km

Numéro de série 80330

MODÈLE HISTORIQUE - 9 EX. RECENSÉS



Hotchkiss est la seule marque française à avoir inscrit son nom six fois au palmarès du Rallye de Monte-Carlo. Un exploit totalement oublié pour une marque bien injustement méconnue et sous estimée, réputée pour ses mécaniques fiables et durantes. En 1932 une AM s'illustre au rallye de Monte-Carlo, première victoire d'une longue série. En 1933 une AM 80 S 20 CV à moteur 6 cylindres dévoilée en 1928 termine à nouveau première, puis nouvelle victoire en 1934. Après quelques années creuses, Hotchkiss revient en 1939 avec trois voitures. Fait unique dans les annales du rallye monégasque, Hotchkiss et Delahaye seront classés ex æquo et se partageront la prime de 70 000 francs. La coupe sera scindée en deux, chaque marque emportant sa moitié. Dès 1936, Hotchkiss avait inscrit à son catalogue la 620, le modèle équipé du 6 cylindres de 20 CV fiscaux victorieux du Critérium Paris-Nice, en version Paris-Nice ou PN. C'était la plus puissante, identique à la Grand Sport de rallye, équipée d'une boîte de vitesses à 4 rapports, monté en option sur tous les châssis 20 CV. Une 686 PN à un seul carburateur double corps et bénéficiant d'une préparation et d'un équilibrage plus soigné (115 ch à 4000 tr/min) sera aussi inscrite au catalogue pour les modèles de tourisme plus lourds, notamment pour les châssis longs carrossés en limousine. Hotchkiss développera une version plus sportive sur cette base, la GS (Grand Sport) et d'autres mo-

dèles dits «de luxe» seront proposés comme le cabriolet Biarritz, la conduite intérieure Chantilly, la Vichy, le coupé Modane, le coach Côte d'Azur et bien sûr le coach Monte-Carlo. Monte-Carlo est le code de carrosserie correspondant au coach découvrable sur châssis 4 et 6 cylindres.

Cette rare version 686 PN (Paris-Nice) Monte-Carlo découvrable n'aurait été construite qu'à environ 20 unités dont il ne reste que 9 exemplaires recensés. Le véhicule, acheté neuf au Salon de 1938 par une Mme Meyer, a un historique absolument limpide avec 6 propriétaires jusqu'à ce jour. Son propriétaire actuel, qui possède la voiture depuis 20 ans, est une figure réputée du monde de l'automobile de collection. La voiture affiche 16 639 km au compteur et se trouve en bon état général avec une peinture bleu marine et crème refaite il y a une trentaine d'années. Sa sellerie cuir de couleur beige clair est de belle facture. La voiture a participé à de nombreux rallyes et concours d'élégance (elle possède Carte d'identité FIVA). Une belle opportunité d'acquérir un modèle soigné de cette marque encore sous-évaluée et notamment de ce modèle rare et prestigieux qui représente un fort potentiel dans les années à venir. À ne pas laisser passer!

Estimation : 47 000 – 60 000 €





AUDI QUATTRO S1 REPLICA #1982

Caractéristiques techniques

Marque Audi

Modèle Quattro S1 réplique

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 5 cylindres

Cylindrée 2094 cm³

Puissance 475 ch

Vitesse maximale NC

Production unique

Kilométrage NC

Numéro de série NC

POUR LE PLAISIR, NOSTALGIE ET SENSATIONS

Audi se forgea une réputation de constructeur haut de gamme, en partie grâce à ses Quattro. Ce concept, l'un des plus novateurs de ces dernières décennies, était dû à Ferdinand Piech, neveu de Ferry Porsche et concepteur des 917 avant de passer chez Audi. Il mettait la transmission intégrale à l'ordre du jour dans le monde automobile. L'Audi Quattro, dévoilée en 1980, prenait pour base la carrosserie de l'Audi Coupé, extérieurement identique, mais avec une plate-forme modifiée pour recevoir la transmission à quatre roues motrices et des suspensions indépendantes. Le moteur était extrapolé de celui de la berline 200, un cinq cylindres 2,1 litres à simple arbre à cames en tête. Dotée d'un turbocompresseur KKK, il développait 200 ch en version route, mais offrait bien davantage en version compétition. Extraordinairement rapide avec une tenue de route exceptionnelle, la Quattro excellait en rallye international et remporta le championnat des constructeurs pour Audi en 1982 et 1984 et le championnat des conducteurs en 1983 et 1984. Mais son plus bel héritage est d'avoir prouvé les avantages de la transmission intégrale pour les véhicules particuliers. Depuis, Audi a mis en pratique son système Quattro à quatre roues motrices sur de nombreux autres modèles qui ont largement contribué à imposer

la marque sur le marché international. Une version Sport de la Quattro fut lancée à l'automne 1983, trois ans après que la version originale ait fait sensation au Salon de Genève. Conçue comme une version d'homologation pour le Groupe B en rallye, la Sport reposait sur une plate-forme raccourcie et recevait une nouvelle version tout alliage, plus légère du cinq cylindres, équipée d'une culasse double arbre à 20 soupapes. Alimentée par une injection Bosch HI-Jetronic, ce moteur profondément remanié revendiquait 306 ch et offrait à cette remarquable version routière une vitesse maximale de 250 km/h. En plus de l'empattement raccourci, la Sport se distinguait immédiatement par son pare-brise moins incliné (réclamé par les pilotes pour réduire les reflets des instruments de bord à l'intérieur), ses passages de roue élargis et sa monte plus large. Avec la Sport, l'antiblocage des freins faisait aussi sa première apparition sur une Audi à transmission Quattro. En rallye, la puissance grimpa à 475 ch et monta rapidement à plus de 550 ch en fin de carrière, ce qui faisait de la S1 la voiture la plus puissante jamais engagée au championnat du monde des rallyes. Alors que la Quattro Sport rencontrait un succès mitigé en rallye international (toutes ses concurrentes avaient désormais quatre roues motrices), elle ...



••• remporta un succès notable en 1985 quand la pilote d'usine Michèle Mouton remporta la course de côte de Pikes Peak en battant le record de l'épreuve. Audi construisit 214 exemplaires de la Sport, dont seulement 164 furent vendus à des clients pour un usage routier, les autres étant réservés à la compétition.

Cette Audi Quattro S1 à la présentation exceptionnelle est une réplique construite sur la base d'un coupé. Elle a été réalisée pour être le plus proche possible de la vraie. Son intérieur en particulier a reçu tous les éléments et accessoires d'une véritable Quattro S1. La mécanique a également fait l'objet d'une attention toute particulière pour se rapprocher au maximum de l'authentique. Son moteur 5 cylindres à carter sec a subi une

préparation spécifique avec de grosses bielles, un arbre à cames et des soupapes modifiées (ressort et coupelles) et a été doté du gros turbo, géré par un boîtier Motec. La transmission par boîte de vitesses à 6 rapports est également dotée d'un embrayage surdimensionné. La voiture est équipée d'amortisseurs neufs de 50 mm de diamètre modernes et de freins à disque de grandes dimensions. C'est une voiture parfaitement fiable faite pour rouler. Elle est en carte grise anglaise. Le lot de bord comprend 4 roues, un alternateur, un démarreur, des bougies et un boîtier de direction.

Estimation : 135 000 – 170 000 €



BEACHAM V8 (JAGUAR MK2)

#1962

Caractéristiques techniques

Marque Beacham
Modèle V8 (Jaguar Mk2 1962)
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 8 cylindres en V turbocompressé
Cylindrée 3996 cm³
Puissance 375 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Productions NC
Kilométrage 9500 km
Numéro de série 218898



La berline sportive Mk2 de Jaguar, présentée en 1959, a marqué toute une génération. Proposée en trois cylindrées, 2,4 litres, 3,4 litres et 3,8 litres, elle devint la référence de sa catégorie sous cette dernière forme pendant toute sa carrière et reste encore aujourd'hui très appréciée des passionnés. Pour la première fois, la version 3,8 litres du six cylindres XK était proposée sur une berline moyenne de la marque. Cette version 3,8 litres à boîte manuelle (avec overdrive) de la Mk2 était capable d'un vrai 200 km/h et pouvait atteindre les 100 à l'heure en 9 secondes, un temps extraordinaire pour une berline de cette taille, à l'époque et encore très appréciable aujourd'hui. Bien que les performances aient été en léger retrait avec la boîte automatique Borg-Warner proposée en option, la Mk2 3,8 litres était plus facile à utiliser avec cette transmission qui devint un choix très populaire sur le marché nord-américain.

Le Néo-Zélandais Greg Beacham est un passionné d'automobiles classiques et tout particulièrement de Jaguar. Alors qu'il était encore étudiant en médecine, il commença à restaurer des Jaguar et des Rolls-Royce avec un niveau d'exigence très élevé. En 1988 le hobby de Beacham était devenu une occupation parallèle à ses activités médicales et il proposait la restauration de Jaguar, – essentiellement des Mk2, dont il connaissait bien les problèmes – oxydation de la carrosserie, moteur exigeant un entretien très sui-

vi, intérieur demandant des soins réguliers. Son travail de grande qualité acquit une réputation internationale. Il commença à exporter ses Mk2 restaurées au Royaume-Uni en 1989, puis peu après au Japon et sur tout le continent européen. Depuis 2012, il a consacré toute son énergie à la mise au point d'une Mk2 à moteur V8. La Beacham V8 est « tout simplement » une carrosserie Mk2 posée sur un soubassement mécanique de Jaguar XJR à moteur V8 turbocompressé. Un cocktail exceptionnel.

La voiture proposée est superbe. Une Jaguar Mk2 comme on aurait aimé en avoir une dans les années 1960. Tout est conforme à l'original, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, avec une qualité de réalisation que n'offrait probablement pas la voiture à l'époque. La carrosserie et tout son accastillage sont superbes. L'intérieur tendu de cuir rouge est somptueux avec son tableau de bord en ronce de noyer. La mécanique XJR entièrement reconditionnée est en parfait état et procure des performances que n'a jamais connues la Mk2 originale. Cette superbe interprétation de la Mk2 offre le plaisir de rouler à bord d'une Mk2 neuve avec tous les avantages d'une mécanique et des équipements d'une voiture moderne. Exceptionnel!

Estimation : 70 000 - 90 000 €



CITROËN XM V6 24 S #1980

PROVENANCE
EX-PRÉFET ÉRIGNAC

Caractéristiques techniques

Marque Citroën

Modèle XM V6 24 S

Carrosserie berline, 4 places

Moteur avant, 6 cylindres en V

Cylindrée 2963 cm³

Puissance 200 ch

Vitesse maximale 235 km/h

Production 333 405 exemplaires

Kilométrage 218 532 km (moteur 80 000 km)

Numéro de série VF7Y3L0000AL0564



Étendue de la voiture de l'année 1990, la XM avait la difficile tâche de succéder à la CX dont certaines versions avaient leurs inconditionnels. Si son esthétique moins spectaculaire pouvait laisser certains indifférents, sa technologie ne pouvait que séduire les plus exigeants. Comme pour la BX, Citroën s'est rapproché de Bertone pour sa ligne anguleuse. Quant à la technologie, tout le savoir-faire Citroën était au rendez-vous avec au premier rang la fameuse suspension hydraulique devenue Hydractive grâce à l'électronique. Depuis le rachat par Peugeot en 1976, Citroën a également accès à la banque d'organes de Sochaux ce qui va permettre à la XM de recevoir le V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo) sous sa forme 3 litres d'abord dans sa version 2975 cm³/175 ch puis, à partir de juillet 1990, dans sa version 2963 cm³ 24 soupapes à injection électronique de 200 ch qui lui permet de dépasser les 235 km/h. Après l'arrêt des breaks en 1999, juin 2000 marque l'arrêt de la production pour les berlines XM.

Cette XM dont la date de première mise en circulation remonte à 1980 a été intégralement refaite par la succursale Citroën d'Aurillac en 1986, y compris sa peinture, avec un échange standard du moteur. La voiture est en bon état intérieur et extérieur depuis cette date. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique ainsi que d'une sellerie de cuir noir, deux équipements exclusifs. Cette voiture est l'ancienne voiture du préfet Érignac lorsqu'il était en poste en Corse. Pour cette raison, le vendeur a souhaité la conserver dans son état de réfection de 1986.

Estimation : 8 000 – 11 000 €

JAGUAR XK8 COUPÉ #2005

COLLECTION
LOUIS NICOLLIN

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XK8
Carrosserie coupé, 2+2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 3996 cm³
Puissance 281 ch
Vitesse maximale 251 km/h
Production 19 748 exemplaires
Kilométrage 125 823 km
Numéro de série SAJAA41P552A44466



Trente-cinq ans après la Type E, la sensuelle Jaguar XK8 était dévoilée, comme elle, au salon de Genève, en 1996 sous forme de coupé. Le tout nouveau moteur AJ-V8 à double arbre à cames en tête et 32 soupapes en alliage léger développait 290 ch à 4250 tr/mn et offrait un couple de 54,3 mkg au même régime. Pour transmettre cette puissance aux roues arrière, Jaguar fait appel à une transmission automatique ZF à cinq rapports, un choix dicté par le marketing, la nouvelle Jaguar étant principalement destinée au marché américain. Environ 60 % de la production traversera l'Atlantique ! Signalons que le moteur des XK8 est fabriqué à l'usine Ford de Bridgend, au Pays de Galles, Jaguar appartenant à Ford à l'époque, tout comme Aston Martin. En matière de style, pour la XK8 Ian Callum a repris les lignes fluides entrevues sur le prototype Jaguar F, assez proches de celles de l'Aston Martin DB7, en plus élancées. L'empattement est le même à 3 mm près, mais la Jaguar affiche une longueur de 4,76 m contre seu-

lement 4,63 m pour l'Aston Martin. Le châssis fait appel à des suspensions triangulées à l'avant et à l'arrière et peut être doté en option de la suspension électronique CATS (*Computer Active Technology Suspension*) qui permet de faire varier l'amortissement en fonction des mouvements de la voiture. L'intérieur de la XK8 a également été l'objet de soins attentifs. La tradition britannique a été respectée dans tous ses détails, cuir Connolly, ronce de noyer et moquette sont à la hauteur de la réputation de la marque de Coventry. On a oublié que les XK 120 et Jaguar Type E étaient dotées de tableaux de bord en... tôle. Cette Jaguar XK8 de 2005 est en parfait état. Sa livrée gris métal avec intérieur en cuir gris clair assorti est superbe. Sa mécanique entretenue régulièrement est en parfait état de fonctionnement. Une future classique.

Estimation : 17 000 – 22 000 €



MINI

1000 MK III

#1974

Caractéristiques techniques

Marque Mini
Modèle 1000 Mk III
Carrosserie berline 2 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 998 cm³
Puissance 36 ch
Vitesse maximale 120 km/h
Production NC
Kilométrage 80712 km
Numéro de série 007886-Z



La Mini, dévoilée en 1959 (commercialisée sous les noms de Morris Mini Minor et d'Austin Seven), fait partie des icônes de l'automobile avec sa géniale architecture traction avant à moteur transversal en avant de l'essieu et boîte de vitesses accolée, imaginée par sir Alec Issigonis. Outre cette architecture qui dégage un espace optimal pour les passagers, elle fera appel à une originale suspension hydroélastique à partir de 1964. Elle marque un tournant en matière de voiture populaire et citadine, mais aussi bien au-delà, puisque son architecture a été reprise par tous les constructeurs au fil des décennies et prévaut encore aujourd'hui dans la production internationale, jusque sur des berlines haut de gamme. Indémoudable, la Mini fut commercialisée sous sa forme initiale jusqu'en 2000. D'abord déclinée en 850 cm³ à ses débuts, elle sera également proposée dans une version 1000 cm³ sur la Mk II, apparue en 1967. Les versions développées par John Cooper, notamment les 1300, ne feront que renforcer sa popularité après leurs multiples victoires en

rallye. Avec la Mk III dévoilée en 1969, Mini devient une marque à part entière et non plus seulement le nom du modèle, Austin et Morris disparaissant. Les évolutions les plus marquantes de cette version MkIII concernent les vitres qui ne sont plus coulissantes mais descendantes et les charnières de portes désormais invisibles. La Mini continuera son bonhomme de chemin avec de multiples petites améliorations, parmi lesquelles les jantes de 12 pouces adoptées à partir de 1984 à la place des roues de 10 pouces.

Cette Mini MkIII d'origine espagnole est entièrement restaurée. Les photos ont été réalisées avant la fin de cette restauration qui aura été achevée après l'impression du catalogue. La voiture sera donc dans un état irréprochable lors de la vente, entièrement remise à neuf.

Titre de circulation européen.

Estimation : 6 000 – 8 000 €

PORSCHE 3.0 GROUPE 4 #1982

PILOTE :
CARLOS SAINZ

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 Goupe 4
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 2994 cm³
Puissance 320 ch
Vitesse maximale NC
Production NC
Kilométrage NC
Numéro de série WPOZZZ91ZCS101461

DU VRAI !

En 1982, la 911 a fait du chemin depuis la première 901, dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort. Son six cylindres à plat refroidi par air monté en porte-à-faux arrière est passé de 2 litres et 130 ch à 3 litres et 204 ch sur la 911 SC de 1982. On ne parle pas de la Turbo qui, en 1982, affiche 300 ch pour une cylindrée de 3,3 litres. La version SC à moteur 3 litres qui succède aux versions 911 de base et Carrera de 2,7 litres/165 ch est apparue en 1978 avec la série K. Le catalogue de la 911 ne comprend plus alors que deux versions de la 911, la Turbo et la SC atmosphérique. Cette dernière voit sa cylindrée passer de 2,7 litres à 3 litres, une cylindrée qu'avait adoptée la version Carrera depuis 1976. Sa puissance passe, elle, de 165 ch à 180 ch à 5500 tr/min. En 1980, grâce à un nouveau système d'allumage, la puissance gagne 8 ch, puis avec la série N de 1981 ce sont encore 8 ch supplémentaires qui viennent s'ajouter aux 196 ch pour offrir 204 ch, grâce à un taux de compression relevé de 8,6:1 à 9,8:1. Avec ce changement, la 911 abandonne l'essence ordinaire qu'elle était la seule sportive à préconiser pour s'abreuver désormais au Super. Un cabriolet viendra rejoindre le coupé et la Targa au Salon de Genève en mars en 1982.

Cette Porsche 911 Groupe 4 de 1982 a été construite à neuf par SMG en 2012 sur base d'une 911 3 litres de 1982 aux tolérances maximales de la fiche d'homologation et entièrement montée avec des pièces neuves. SMG, fondé en 1997 par Philippe Gache, pilote professionnel depuis 1983, est une écu-

rie de course professionnelle et indépendante qui a remporté à 5 reprises le rallye Paris-Dakar en catégorie deux roues motrices. La construction de prototypes pour le Paris-Dakar lui a permis d'aborder tous les corps de métier. Que ce soit sur glace, asphalte ou gravier, SMG s'est adapté à toutes les disciplines, toujours pour gagner. De nombreuses participations attestent de cette polyvalence, cinq aux 24 Heures du Mans (sur R&S Ford et Courage), au Pike's Peak (première catégorie Open 1999-2001), aux courses sur glace (champion du monde IRSI en 2000 et vice-champion en 2001, Vainqueur du Trophée Andros en 1998, et troisième en 1999) et quatre victoires au championnat de supertourisme en 2002. La société, installée à Fréjus, emploie une quinzaine de salariés à l'année qui représentent de nombreux corps de métiers, mécanique, chaudronnerie, carrosserie, plasturgie ou encore ingénierie. SMG conçoit, développe et fabrique des prototypes dédiés au Rallye Raid. À cela s'ajoute la préparation, l'entretien et la restauration de tous types de véhicules de compétition, en particulier la Mazda RX7 Groupe B dont elle s'est fait une véritable spécialité. Le véhicule historique représente aujourd'hui une large part des activités de SMG, que ce soit pour le rallye ou le circuit. La construction, la reconstruction, l'entretien ou la mise au point de voitures de course anciennes est donc devenue une activité solide de la société.

Cette Porsche 911 Groupe 4 de 1982 est équipée d'un 6 cylindres à injection mécanique de 320 ch, associé à une ...





••• boîte de vitesses à 5 rapports à couple conique court et autobloquant type ZF. Elle dispose d'un arceau cage SMG, d'un faisceau électrique en fil d'argent, d'un réservoir type rallye de 65 litres, de jantes de 9 pouces à l'avant et de 11 pouces à l'arrière et de tous les accessoires nécessaires à l'homologation. Son palmarès est flatteur, puisqu'elle a remporté le Tour de corse historique 2012 avec Philippe Gache, le Rallye historico de Madrid en 2013 (Championnat d'Europe VHC) avec ni plus ni moins que Carlos Sainz et le Rallye Orange-Ventoux 2013 à nouveau avec Philippe Gache. Son moteur a été entièrement révisé et n'a parcouru que 150 km depuis cette intervention. Transmission,

boîte, freins, amortisseurs, démarreur ont également été révisés et remis à neuf. La voiture est magnifique et possède une carte grise française. Elle est vendue avec 12 jantes. Cette exceptionnelle Groupe 4 entièrement révisée et remise à neuf est prête à reprendre la piste et à... gagner!

Estimation : 140 000 – 170 000 €





MERCEDES-BENZ

350 SL

#1972

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 350 SL
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 3499 cm³
Puissance 200 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production NC
Kilométrage 176563 km
Numéro de série 10704412004311



Avec les modèles SL de la série R107, dévoilés en avril 1971, Mercedes-Benz rompait avec la sportivité normalement associée au sigle SL (Sport Leicht, autrement dit sportive légère). La nouvelle SL rompt aussi avec les SL de la précédente génération par son style, plus statuaire et plus sobre, et par ses dimensions bien plus imposantes. Un hardtop permet de transformer la SL en cabriolet, comme sa devancière. Elle est d'abord équipée du V8 3,5 litres de 200 ch (350 SL), puis recevra le V8 4,2 litres de 225 ch en 1973 (450 SL) et enfin le V8 5 litres de 245 ch en 1980. Les 450 SL étaient extérieurement identiques aux 350, mais offraient des performances supérieures, grâce à leur V8 4,5 litres. La vitesse maximale de ces modèles haut de gamme superbement équipés dépassait les 210 km/h. En juillet 1974 était apparue une version équipée du 6 cylindres en ligne 2746 cm³/185 baptisée 280 SL. En 1989, la production des 300, 420, 500 et 560 SL s'arrête et les R107 cèdent la place devant la nouvelle génération de SL R129.

La date de première mise en circulation de cette Mercedes-Benz 350 SL d'origine américaine remonte à avril 1972 en Arizona. La voiture est très présentable et complète, mais mériterait d'être reprise et de retrouver tout son lustre, d'autant qu'elle est particulièrement caractéristique avec ses doubles phares américains et ses butoirs de pare-chocs inconnus sous nos longitudes. Ces coupés/cabriolets plus typés confort et luxe que sportifs sont des valeurs sûres encore mésestimées et pourraient bien voir leur cote monter dans les années qui viennent. Titre de circulation européen.

Estimation : 15 000 - 20 000 €



MASERATI GHIBLI 4.7

#1972

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle Ghibli
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4718 cm³
Puissance 340 ch
Vitesse maximale 280 km/h
Production 1 149 exemplaires
Kilométrage 27 806 km
Numéro de série AM115*388

L'année 1966 fut indéniablement une année faste pour le style italien. Plusieurs créations majeures dans le domaine des Grand Tourisme de série virent le jour au cours de cette année-là, à commencer par la Lamborghini Miura au Salon de Genève en mars (oublions la trop classique Ferrari 330 GTC), suivi de la De Tomaso Mangusta et de la Maserati Ghibli au salon de Turin en novembre. Dessinée par Giorgetto Giugiaro pour la *Carrozzeria* Ghia et baptisé du nom d'un vent du Sahara, la Maserati Ghibli fait incontestablement partie des plus belles voitures du monde. Les incondtionnels ont encore en mémoire l'extraordinaire (et longue) scène du film *La Piscine* (Jacques Deray, 1969) où Maurice Ronet fait les honneurs de sa magnifique Ghibli bordeaux à Alain Delon. Elle a fait ses débuts au Salon de Turin en novembre 1966. Avec une vitesse maximale en ligne droite qui frôle les 275 km/h, c'est une concurrente directe de la Ferrari Daytona qui partage son architecture à moteur avant. La Ghibli affiche cependant une apparence plus cosue et la dépasse en termes de prix et, pour beaucoup aussi, en termes de beauté. En revanche, la Miura, dessinée par Marcello Gandini, avec laquelle elle se disputait justement le prix de plus belle voiture de l'année à l'époque, ne pouvait pas lui être opposée avec son architecture à moteur central et son confort bien plus spartiate. Pour une stricte deux places, la Ghibli avec plus

de 4,50 m de long et 1,80 m de large occupait une importante surface au sol, mais sa dimension la plus frappante était sa hauteur de seulement 1,16 m. On avait opté pour une lubrification par carter sec qui avait permis d'installer le moteur très bas dans le châssis et d'abaisser ainsi le centre de gravité, ce qui avait également permis une ligne de capot particulièrement plate. La ligne fastback descendait depuis le haut du pare-brise jusqu'à l'arrière tronqué. La découpe de la vitre de custode reprise par une échancrure abritant une trappe de remplissage dans le panneau de custode, soulignant le passage de roue arrière était un trait de génie. Comme sa contemporaine Mexico 2 +2, la Ghibli reposait sur le châssis tubulaire de la berline Quattroporte raccourci (2,55 m au lieu de 2,75 m) à essieu arrière rigide. Son V8 à quatre arbres à cames en tête remontait au bloc des 450 S de compétition, qui avait été civilisé pour la 5000 GT à la fin des années 1950. Il affichait une cylindrée de 4718 cm³ (93,9 x 89 mm) pour une puissance de 340 ch qui donnait une vitesse de pointe de près de 280 km/h! Le couple phénoménal du V8 faisait de la Ghibli une des GT les plus dociles et les plus faciles à conduire de son époque. En octobre 1968, un magnifique spider en fut dérivé dont il ne fut construit que 125 exemplaires. En 1970, le V8 fut porté à 4,9 litres sur les Ghibli SS, afin de répondre aux exigences des nouvelles réglementations sur ●●●



••• les émissions de plus en plus contraignantes, notamment aux États-Unis, sans perdre trop de puissance. La production prit fin en 1973 après un total de 1 149 exemplaires du coupé toutes versions confondues.

Cette Maserati Ghibli de 1972 d'origine française à numéros concordants (AM115*388) a été restaurée il y a environ une dizaine d'années. De couleur gris métal avec intérieur en cuir rouge (une livrée qui n'est pas d'origine), la carrosserie présente un aspect encore flatteur, mais avec des traces d'usage. Son mo-

teur a été restauré très récemment et se trouve encore en rodage, à tel point qu'il faudra prévoir le resserrement des culasses dans 2 000 km, comme préconisé par le constructeur. La voiture possède son certificat d'origine Maserati classique daté de 2017. Ce modèle qui n'en finit pas de voir sa cote monter mériterait une nouvelle peinture dont on pourrait profiter pour remettre la voiture dans sa livrée d'origine bleu à sellerie de cuir blanc.

Estimation : 210 000 – 250 000 €



SAAB 96 V4 #1980

Caractéristiques techniques

Marque Saab
Modèle 96 V4
Carrosserie berline 2 portes, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en V
Cylindrée 1498 cm³
Puissance 65 ch
Vitesse maximale 155 km/h
Production 527 241 exemplaires
Kilométrage 20 000 km
Numéro de série 96806001928



Saab, le constructeur aéronautique suédois, avait dévoilé un prototype d'automobile influencé par la technique aéronautique, en 1947. Son designer, Sixten Sason, avait tracé des lignes aérodynamiques, caractérisées par une forme en goutte d'eau avec un arrière très pincé. La production de la Saab 92 débuta en 1949. Elle faisait appel à un moteur bicylindre 2 temps DKW de 764 cm³ et 25 ch qui lui permettaient tout juste de dépasser les 100 km/h. Elle fut remplacée par la Saab 93, équipée d'une batterie 12 volts et d'un moteur 3 cylindres 2 temps DKW de 748 cm³ et 33 ch, au mois d'août 1955. La nouvelle boîte de vitesses n'avait toujours que 3 rapports. Les portes « suicide » furent remplacées par des portes articulées à l'avant en 1960. La 96, dévoilée la même année, avec un 3 cylindres de 740 cm³ et 38 ch puis, à partir de 1963, de 841 cm³ et 40 ch, adoptera le moteur 4 cylindres en V 1498 cm³ de la Ford Taunus 12 M en 1967. Ses 65 ch lui permettait de dépasser les 155 km/h. L'usine conseillait de ne pas dépasser les

140 km/h. La 96 sera dotée de phares rectangulaires et d'une grille noire en 1969. Le pilote Erik Carlsson s'illustrera au volant de ces Saab si particulières en Rallye de 1960 à 1977.

Ces voitures complètement atypiques sont encore imprégnées des concepts aérodynamiques d'avant-guerre qui leur confèrent un charme indéniable. Efficaces et fonctionnelles elles se sont illustrées en rallye, notamment au Monte-Carlo, ce qui les rend éligibles pour tous les rallyes historiques. Celle-ci, jaune mimosa, se présente dans un intéressant jus avec une mécanique parfaite et devrait faire le bonheur d'un amateur éclairé.

Estimation : 9 000 - 11 000 €

ALPINA

B12

#1994

LE YOUNGTIMER À COLLECTIONNER



Caractéristiques techniques

Marque Alpina
Modèle B12 (sur BMW série 7)
Carrosserie berline, 4/5 places
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 4998 cm³
Puissance 350 ch
Vitesse maximale 270 km/h
Production 305 exemplaires
Kilométrage 204 413
Numéro de série WAPBC50002D100297

Burkard Bovensiepen fonde Alpina en 1965 à Buchloe, à une soixantaine de kilomètres au sud-ouest de Munich. C'est le garage du Bac qui importait les Alpina en France. Gage de sa rigueur et de son sérieux, Alpina fut reconnu comme constructeur à part entière par la fédération allemande de véhicules automobiles en 1983. L'Alpina B12 désigne un modèle équipé du moteur BMW à 12 cylindres en V. 97 exemplaires furent fabriqués par le célèbre préparateur sur base de l'élégant coupé série 8 et une autre série sur la berline série 7 équipée du même moteur. Le V12 5 litres retravaillé par Alpina délivre 350 ch et 470 Nm de couple, contre respectivement 300 ch et 450 Nm sur le modèle de série. Le 0 à 100 km/h est atteint en moins de 7 secondes et la vitesse maximale est supérieure à 270 km/h. La transmission de l'Alpina B12 faisait appel à une boîte automatique à quatre rapports modifiée pour encaisser le surcroît de puissance. Alpina s'attaqua également à la version équipée du V12 de 5,6 litres, dont il produisit 57 exemplaires.

Cette rarissime Alpina B12 sur base BMW série 7, en très bon état, arbore une peinture mauve métallisée refaite il y a quelques années au très bel aspect. Elle est équipée d'un toit ouvrant d'origine et sa sellerie de cuir noir est elle aussi d'origine avec une belle apparence, sans accroc ni décoloration. Ciel de toit et moquettes sont en très bon état, ainsi que le tableau de bord en parfait état de fonctionnement. Son V12 marche parfaitement et sa boîte automatique également. Les trains roulants ne présentent aucun jeu. La voiture dispose de son attestation de conformité Alpina et d'une carte grise allemande. Un rarissime modèle à saisir dans cet état d'origine inhabituel.

Estimation : 20 000 – 30 000 €



FIAT 131 ABARTH RALLY #1976

Caractéristiques techniques

Marque Fiat
Modèle 131 Abarth Rally
Carrosserie berline 2 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1995 cm³
Puissance 261 ch
Vitesse maximale 230 km/h
Production 500 exemplaires (route)
Kilométrage moteur refait à neuf
Numéro de série 131AR*2030884

IRRÉPROCHABLE, INDISPUTABLE ! UNE STAR...

Dévoilée en octobre 1974 au Salon de Turin, la Fiat 131 Mirafiori (du nom de l'usine où elle était produite, au sud-ouest de Turin) succédait à la Fiat 124. Elle était entièrement nouvelle, mais reprenait la même architecture à moteur avant et transmission aux roues arrière, sur un empattement allongé pour améliorer l'habitabilité. Son moteur 4 cylindres à simple arbre à cames était décliné en version 1 297 cm³ de 65 ch et 1 585 cm³ de 75 ch. Trois carrosseries étaient proposées, berline deux portes, berline quatre portes et break. Les versions haut de gamme, mieux finies et mieux équipées, étaient dotées de doubles phares à la place des phares rectangulaires des versions populaires de grande série. Une version sportive, baptisée Fiat 131 Abarth Rally, destinée au rallye fit son apparition publique au Salon de Genève en mars 1976, pour remplacer la Fiat 124 Abarth Rally. Elle prenait pour base la berline deux portes Mirafiori dans sa version haut de gamme « Special ». La version commercialisée, destinée à l'homologation en Groupe 4, qui devait être produite à 500 exemplaires différait par de nombreux détails tant à l'extérieur que dans sa partie mécanique. Elle était allégée, débarrassée de ses pare-chocs, de son isolation et de nombreux autres éléments de confort, et ne pesait que 980 kg. Elle recevait des élargisseurs de passages de roue, des ouïes d'aération devant les roues arrière pour refroidir les freins, un becquet avant et un spoiler sur le coffre arrière, ainsi qu'un aileron sur le toit. Le moteur était préparé par Abarth. C'est la version 1995 cm³ qui avait été choisie, dotée de deux arbres à

comes en tête, de 16 soupapes et d'un carburateur double corps. Ainsi grées, le moteur développait 140 ch et assurait une vitesse de pointe de 190 km/h à la berline deux portes. La version compétition était équipée d'une boîte de vitesses à 5 rapports et d'une suspension arrière indépendante à semi-axes oscillants à la place de l'essieu rigide de la version civile. Elle recevait le même moteur à deux arbres à cames en tête, mais son taux de compression était porté de 10 à 10,7 à 1 et elle recevait une alimentation par injection mécanique Kugelfisher à la place du carburateur Weber 34 ADF. À 7000 tr/min le 2 litres de compétition atteignait 215 ch et la vitesse de pointe de la voiture passait à 230 km/h. La réalisation de la carrosserie était confiée à Bertone. On gardait la coque autoporteuse en acier, mais le coffre, le becquet, le spoiler, l'aileron et les passages de roues étaient en résine, tandis que les portières et le toit faisaient appel à l'aluminium. La Fiat 131 Abarth Rally remporta 18 victoires en championnat du monde des rallyes constructeurs en 5 saisons et fut championne du monde des rallyes en 1977, 1978 et 1980 et championne du monde des pilotes avec Makku Alen en 1978 et Walter Rörl en 1980. Elle remporta le titre européen en 1981 avec Adartico Vudafieri, déjà champion d'Italie en 1980. Sur la même base mécanique et avec la même carrosserie, Abarth prépara également deux autres prototypes, la 031 avec le moteur V6 de la Fiat 130 et la 035 avec un moteur 2 litres 16 soupapes suralimentées par un compresseur volumétrique que l'on retrouvera plus tard sur la Lancia Rally 037. En 1982, ...



••• la FISA mit un terme au Groupe 4 qui fut remplacé par le Groupe B où allait s'illustrer la Lancia Rally 037 pour le groupe Fiat.

Cette Fiat 131 Abarth Rally (n° 131AR2030884) dont la date de première mise en circulation remonte au 7 juillet 1976 est tout simplement magnifique, entièrement restaurée dans sa configuration d'origine avec tous les éléments et les accessoires caractéristiques d'une Groupe 4. Elle est vendue avec tous ses papiers officiels, passeport technique italien, fiche d'homologation,

ancien certificat de propriété et homologation. Elle dispose aussi de sa feuille de passage au banc qui atteste de la bonne santé de son moteur (261 ch à 7591 tr/min et 257 Nm à 6593 tr/min). Une voiture splendide, rarissime dans cette configuration compétition et encore plus dans cet état.

Estimation : 180 000 - 220 000 €



CITROËN

AMI 6 BREAK

#1967

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle Ami 6
Carrosserie break
Moteur avant, 2 cylindres à plat refroidis par air
Cylindrée 602 cm³
Puissance 26 ch
Vitesse maximale 110 km/h
Production 551 880 exemplaires
Kilométrage 29 600 km
Numéro de série 9846484



Pour combler l'écart entre la DS et la 2 CV, Citroën dévoile une petite berline populaire originale en avril 1961, l'Ami 6. Elle est équipée d'un moteur dérivé de celui de la 2 CV avec une boîte à 4 vitesses. Sa carrosserie très originale avec une lunette arrière inversée est due à Flaminio Bertoni, déjà auteur de la Traction, de la 2 CV et de la DS. De ses 4 créations, il affirmait que l'Ami 6 était sa préférée. En septembre 1964, apparaît une version break proposée en trois finitions, tourisme, confort et commerciale. Si le modèle perd en originalité, il y gagne en habitabilité et en fonctionnalité. En 1967, elle recevra un équipement 12 volts au lieu de 6 volts précédemment. Une évolution de carrosserie du break avec une vitre arrière plus inclinée, baptisé Ami 8, apparaît en 1969 et se substituera à la gamme Ami 6 l'année suivante. Les Ami disparaîtront à leur tour en 1978 après 405 804 exemplaires.

La voiture est entrée dans la famille dans les années 1990. Découverte dans une grange, le moteur a été refait et totalise

depuis environ 20 000 km. La peinture a été refaite en dehors du compartiment moteur. Elle porte quelques traces de choc. Le propriétaire l'a récupérée en 2012, après plusieurs années d'abandon et a effectué une révision classique (rupteurs, condensateur, bougies et câbles neufs, vidange des fluides) avant de s'en servir au quotidien avec un entretien régulier. En 2017 son maître-cylindre a été changé et elle a reçu quatre pneus neufs. Une petite populaire sans prétention qui mérite un peu d'attention.

Estimation : 2 000 – 3 000 €

VOLKSWAGEN GOLF GTI

#1981

Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen

Modèle Golf GTI

Carrosserie berline 2 portes, 4/5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1588 cm³

Puissance 110 ch

Vitesse maximale 180 km/h

Production 461 690 exemplaires jusqu'en 1984

Kilométrage 155 509 km

Numéro de série NC



La Golf GTI fut dévoilée à Francfort en septembre 1975. Cette sportive déguisée en familiale allait devenir un véritable phénomène de société. Sa carrosserie - uniquement trois portes jusqu'à l'automne 1981- est signée ItalDesign et se distingue de la Golf de série par ses parements rouges, ses extensions d'ailes en plastique noir et son becquet avant. Elle reçoit un 4 cylindres en ligne de 1588 cm³ (79,5 x 80 mm) à arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, doté d'une injection Bosch K-Jetronic, développant 110 ch à 6 100 tr/min. C'est une traction, à boîte de vitesses à 4 rapports qui dépasse les 180 km/h. Ses accélérations et ses reprises, dues à sa légèreté (elle ne pèse que 846 kg) associées à une excellente tenue de route, en font une petite bombe de plaisir. La GTI subit ses premières retouches en 1979 avec de nouveaux pare-chocs plus enveloppants et une boîte à cinq rapports. La Golf première série a été produite à 6 780 000 unités, tous modèles confondus, jusqu'en 1984.

La GTI 1.6 proposée ici date du 17 juin 1981 et affiche 155 509 km au compteur. Elle est en bon état général avec une peinture noire vernie refaite il y a quelques années et les bandes latérales de couleur grise, conformes à la GTI d'époque, sont neuves. Les accastillages de carrosserie en plastique sont en très bon état et le véhicule est équipé d'un toit ouvrant tôle à commande manuelle, ainsi que d'un essuie-glace de lunette arrière. La sellerie en tissu noir à bandes grises et la moquette de couleur noire sont en bon état d'origine. Le véhicule est équipé de son volant à quatre branches et de ses jantes en tôle d'origine avec des pneumatiques en bon état. Le groupe motopropulseur a été révisé et présente un bon fonctionnement. Le véhicule est vendu avec son passeport FIA.

Estimation: 14 000 – 17 000 €

MERCEDES-BENZ

450 SLC

#1979

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 450 SLC
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4973 cm³
Puissance 245 ch
Vitesse maximale 210 km/h
Production 62 888 exemplaires
Kilométrage 316 457 km
Numéro de série 10702612001314



Avec les modèles SL (R107) dévoilés en avril 1971, Mercedes-Benz rompait avec la sportivité normalement associée au sigle SL (Sport Leicht, autrement dit sportive légère). La nouvelle SL est d'abord équipée du V8 3,5 litres de 200 ch (350 SL), elle recevra le V8 4,2 litres de 225 ch en 1973 (450 SL) puis le V8 5 litres de 245 ch en 1980. Un hardtop permet de transformer la SL en cabriolet. Pour élargir la clientèle, la SLC (C107), un coupé 4 place à empattement allongé à 2,82 m (au lieu de 2,46 m pour la SL) est dévoilé en octobre 1971. C'est la première fois que Mercedes propose une version 4 places de la SL. Ce genre de coupé familial était auparavant basé sur la plate-forme de la berline moyenne. Les SL et SLC recevaient les mêmes mécaniques V8, puis V6 à partir de juillet 1974. Les 450 étaient extérieurement identiques aux 350, mais offraient des performances supérieures, grâce à leur V8 4,5 litres. La vitesse maximale de ces modèles haut de gamme superbement équipés dépassait les 210 km/h. Le poids plus élevé de la SLC et son empattement allongé handicapaient ses performances en regard de celles de la SL, mais le confort et l'agrément de conduite restaient les mêmes. La 450 SLC reçut le V8 5 litres de 245 ch en septembre 1977. La production de

la SLC prendra fin en 1981, tandis que celle des SL continuera jusqu'en 1989.

La SLC proposée ici est la 1314^e construite. La peinture est en bon état dans son coloris Astral Silver (735) d'origine avec capot anti-reflets noir mat et la carrosserie présente de bons alignements des ouvrants. Le véhicule a été préparé pour une utilisation en compétition (rallye et rallye-raid) et est équipé de phares longues portées et d'un coupe-circuit/coupe-batterie. À l'intérieur, moquettes, tableau de bord et panneaux de portes bleus sont en bon état. La voiture est équipée de sièges baquets Recaro noirs avec harnais, d'un arceau, d'un repose-pied en aluminium et d'un extincteur. La boîte automatique est d'origine (n° 1072700601722.006 02 001446). Les ressorts d'amortisseurs ont été remplacés et la voiture est équipée d'une protection de carter sous le moteur. Les jantes en alliage sont en bon état, chaussées de pneumatiques Nakang CX668 (205/70R14). C'est une voiture que l'on voit rarement passer dans cette configuration qui marche très fort et est éligible dans la plupart des grandes épreuves classiques historiques.

Estimation : 33 000 – 38 000 €



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 VELOCE

#1960

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle Giulietta Spider 1300 Veloce
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1 290 cm³
Puissance 80 ch
Vitesse maximale 165 km/h
Production 2 794 exemplaires Veloce
Kilométrage 12 300 km
Numéro de série AR 1495 F 10080



Au lendemain la Seconde Guerre, Alfa Romeo, comme Renault, fut nationalisé. Mais l'Italie avait déjà son constructeur de modèles populaires, Fiat, et il était hors de question d'entrer en concurrence directe. La marque milanaise lança donc une berline monocoque, la 1900. Alfa Romeo l'avait dotée d'un moteur à double arbre à cames en tête particulièrement bien conçu. Ce modèle mal positionné ne connut pas le succès escompté qui allait arriver seulement avec la Giulietta, dévoilée en 1954. Le coupé Giulietta Sprint et sa version découverte, le Spider, construits respectivement à 29 042 et 17 096 unités, ont véritablement forgé l'image d'Alfa Romeo. Leur moteur 1 300 cm³ tout aluminium à double arbre à cames

en tête, d'abord présentée sur le coupé construit par Bertone, se retrouvait sur le Spider et la berline en 1955. Le Spider, dessiné et construit par Pininfarina, fut le premier modèle construit en grande série par le carrossier. Il apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécanique qui faisait passer ses concurrentes pour archaïques et il connut un succès international, devenant la sportive la plus vendue sur le continent européen. Décliné, comme le coupé Sprint, en version Veloce (type 750 F) en 1956, il reçut le moteur 1600 des Giulia en 1962, avant d'être remplacé en mars 1966 par le fameux Spider Duetto *osso di seppia* (os de seiche) également dessiné par Pininfarina (désormais en un seul mot).



Ce spider Alfa Romeo 1300 Veloce authentique (attestation FCA) à la belle présentation, a été livré à la Régie Renault, son importateur à l'époque, le 11 juillet 1960 et a été immatriculé le 29 juillet de la même année. Son suivi historique est parfaitement limpide. Il a été entièrement restauré il y a 20 ans (mécaniques, chromes, sellerie, capote, accastillage, amortisseurs) et se présente toujours dans un très bel état. Il a apparemment passé la majeure partie de sa vie dans le sud de la France. Son moteur d'origine a été remplacé il y a une trentaine d'années, à la suite d'une casse, par un authentique moteur Veloce (n° AR 00102 * 20082), conforme à celui qu'il remplace. La voiture a appartenu à un grand collectionneur d'Alfa Romeo,

président d'un club régional de la marque qui l'a toujours soignée. Cette petite merveille, à l'origine blanche est aujourd'hui bleu céleste – un des coloris d'époque les plus emblématiques du modèle – depuis 1996. Ce symbole de la *dolce vita* italienne ne demande qu'à prendre la route pour distiller tout le plaisir que peut offrir son délicieux moteur à double arbre à cames merveilleusement entretenu.

Estimation : 80 000 – 90 000 €

MG METRO 6R4 (GROUPE B) #1985

Caractéristiques techniques

Marque MG
Modèle Metro 6R4 (Groupe B)
Carrosserie berline 2 portes, 2 places
Moteur central, 6 cylindres en V
Cylindrée 2991 cm³
Puissance 410 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 200 exemplaires
Kilométrage NC
Numéro de série SABTVR03224023068



Lorsque British Leyland retire ses Triumph TR7 de la compétition en novembre 1980, il lui faut un modèle à quatre roues motrices pour faire face aux Audi Quattro. On confie le soin de développer la nouvelle monture au département Motorsport, dirigé par le pilote John Davenport et l'ingénieur Patrick Head. Ils partent de l'Austin Metro. Cette banale berline va se transformer en une redoutable concurrente entre leurs mains. Ils prennent pour base la petite MG Metro turbo. La voiture définitive, baptisée Metro 6R4 pour 6 cylindres et 4 roues motrices, conforme au Groupe B, est présentée en février 1984. Les 200 exemplaires de route nécessaires à l'homologation en Groupe B, baptisés eux Clubman, assemblés en 12 mois à l'usine de Longbridge, sont achevés le 1^{er} novembre 1985. Les Clubmans sont vendues 40 000 livres, l'équivalent de 400 000 Francs de l'époque, ce qui représente une somme ron-

delette. La Metro 6R4, la Groupe B de compétition, comme la Clubman n'ont plus rien à voir avec le modèle de série dont elles sont issues. Extérieurement, elles sont méconnaissables, avec leurs nombreux accessoires aérodynamiques et les énormes entrées d'air en avant des roues arrière. L'empattement est allongé de 90 mm et les voies de 70 mm. Le moteur n'est plus à l'avant mais en position central. C'est un V6 élaboré à partir du V8 Rover en aluminium amputé de 2 cylindres. Il conserve donc l'ouverture de 90° typique des 8 cylindres au lieu des 60° généralement de mise sur un V6. Il fait 2991 cm³ de cylindrée et reçoit une culasse à 4 soupapes par cylindre avec une distribution par double arbre à cames en tête entraîné par courroie. L'alimentation est assurée par une injection électronique multipoint Lucas Micos. Avec un taux de compression est de 12:1, le V6 développe 250 ch à 7 000 tr/min dans sa version Clubman, et 410 ch



à 9000 tr/min dans sa version groupe B. Pour la transmission un système compact et simple composé d'un différentiel central à visco-coupleur FF et d'une boîte de transfert disposés devant la boîte de vitesses, commandent des arbres de transmission entraînant eux-mêmes les ponts à denture hélicoïdale à l'avant et à l'arrière (avec une répartition 35/65 entre l'avant et l'arrière). La boîte de vitesses elle-même est une boîte synchronisée à 5 rapports sur la Clubman, mais le modèle de compétition reçoit une boîte à crabots Ferguson. La structure n'a elle non plus aucun rapport avec la carrosserie monocoque de la Metro puisqu'elle fait appel à une structure tubulaire avec un arceau-cage et repose sur des jantes en alliage de 16 pouces. La Metro 6R4 est la plus compacte du plateau Groupe B à l'époque, ce qui lui confère une maniabilité et une agilité au-dessus de la moyenne. Les suspensions avant et arrière triangulées (inversés à l'arrière)

font appel à des ressorts et amortisseurs à gaz Bilstein. Côté pneumatiques, la Metro 6R4 utilise des 225/45 R16. En 1986, Didier Auriol remportera le Championnat de France des rallyes au volant d'une 6R4.

Cette MG Metro entièrement restaurée et reconditionnée est dans un état superbe. Son intérieur est complet avec tous les accessoires nécessaires et homologués. Sa boîte de vitesses à 5 rapports à crabot a été révisée, ainsi que ses ponts et elle est équipée de freins avec étrier à 4 pistons. Son moteur 2, 8 litres à carter sec est malheureusement hors d'usage. Un devis d'un spécialiste est fourni afin que l'acquéreur puisse faire refaire ce moteur. La voiture est en papiers anglais et elle est vendue avec un lot de bord de 4 roues.

Estimation : 90 000 – 120 000 €



RENAULT

4 CV

#1952

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle 4 CV

Carrosserie berline, 4 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne

Cylindrée 760 cm³

Puissance 17 ch

Vitesse maximale 100 km/h

Production 1 105 147 exemplaires

Kilométrage 2000 km

Numéro de série 1738839



Le nouveau modèle de Renault dévoilé en octobre 1946 fut d'emblée plébiscité par le public à tel point que dès 1947, Renault peut fêter la 300^e 4 CV, un véritable exploit dans les conditions de pénurie de l'après-guerre. Un mois plus tard c'est la 400^e unité qui sort de chaîne. Les cadences montent à un tel rythme que le 100 000^e exemplaire est atteint dès janvier 1950. La millionième 4 CV arrivera en 1958. La 4 CV est équipée d'un quatre cylindres en ligne type 662-1, surnommé «Cléon-fonte», pour la bonne raison qu'il est fabriqué à Cléon et qu'il est en fonte, de 760 cm³ pour une puissance de 17 ch à 4000 tr/min. La transmission aux roues arrière se fait toujours via une boîte de vitesses à trois rapports – dont la première n'est pas synchronisée – et un embrayage monodisque à sec. Ses trains roulants à quatre roues indépendantes lui confèrent une incroyable agilité qu'il faut savoir maîtriser. À partir de l'année modèle 1949, cinq couleurs sont proposées, bleu, bleu de Provence, gris RAF, vert et noir pour la Commerciale. Le crème

ivoire «Afrika Korps» des débuts qui lui avait valu le surnom de motte de beurre a disparu. La 4 CV sera la première voiture française à dépasser le million d'exemplaires avec 1 105 547 unités produites entre le 12 août 1947 et le 6 juillet 1961.

Ces petites 4 CV ont toujours suscité la sympathie, surtout lorsqu'elles sont mises en valeur par une belle restauration et une peinture flatteuse. Celle-ci date de 1952 et sa restauration est complète, mais devra être parachevée par le remontage de quelques accessoires non remis en place (cabochons de feux arrière). La voiture fonctionne parfaitement et ne demande qu'à reprendre la route.

Estimation : 5 000 – 7 000 €

CHEVRON

B21

#1972

COLLECTION JEAN-CLAUDE ANDRUET

Caractéristiques techniques

Marque Chevron
Modèle B21
Carrosserie barquette
Moteur central, 4 cylindres en ligne (BMW M12)
Cylindrée 1998 cm³
Puissance 275 ch
Vitesse maximale selon rapport de pont
Production 28 exemplaires tous moteurs confondus
Kilométrage NC
Numéro de série NC



C'est peu de dire que l'Angleterre fut et reste le pays du sport automobile – une majorité des concepteurs et préparateurs de Formule 1 y sont encore implantés autour de Londres – mais cet état de choses était encore peut-être plus vrai dans la dernière moitié du XX^e siècle avec des Brabham, BRM, Connaught, Cooper, Lola, Lotus, McLaren, March, Vanwall et tous les sous-traitants spécialisés qui les fournissaient, fabricants de carburateurs, de freins, d'équipements électriques, accessoires, sans parler des moteurs et de leurs préparateurs et notamment Cosworth qui domina pendant des années la scène sportive. Moins connu que ceux cités plus haut, Chevron fait partie depuis de longues années de cette galaxie britannique du sport automobile. Derek Bennett était un pilote amateur. Parfait autodidacte, il se lance dans la fabrication de voitures de course en 1965 sous le nom de Chevron. L'entreprise, basée à Bolton, dans le Lancashire, conçoit des monoplaces de Formules 2, Formule 3 et Formule 5000, aussi bien que des Grand Tourisme et des Sport. Les plus grands pilotes prendront le volant des Chevron, à commencer par Niki Lauda – qui remportera la course du Salzburgring en 1971 sur l'une d'elles – mais aussi Ricardo Patrese, Alain Prost, Kéké Rosberg ou Jody Scheckter... L'histoire de Chevron aurait pu se terminer brutalement lorsque Derek Bennett perdit la vie dans un accident de deltaplane en 1978, mais l'entreprise continua à produire ses anciens modèles. Chevron n'était pas un inventeur ou un ingénieur qui remettait tout en cause pour repartir d'une feuille

blanche, comme Colin Chapman chez Lotus. Il se contentait d'améliorer et de peaufiner ses créations d'une année sur l'autre. Ses modèles Sport, depuis la B6 de 1967, font appel à un châssis tubulaire renforcé avec un sous-châssis à l'avant pour faciliter les réparations en cas d'accident. Les suspensions se font par double triangulation à l'avant et à l'arrière. Le client avait le choix du moteur, mais dans ces années-là le choix était bien vite fait tant la domination du Ford Cosworth FVC était hégémonique, bien que sa cylindrée ait été en dessous de la limite réglementaire des 2 litres. Brian Redman avait demandé à Bennett de lui construire un modèle ouvert pour gagner du poids. Un véritable défi pour Bennett qui avait l'habitude de reconduire ses modèles d'une année sur l'autre. Il s'inspira de la Porsche 908 en l'adaptant à ses habitudes pour créer la B19 dont il dérivait la B21 pour la saison 1972. La nouvelle Chevron ne pesait que 490 kg et affichait 10 ch de plus que la Lola T290. Dieter Quester mena sa B21 à moteur BMW à la victoire au Salzburgring dans le championnat européen et John Hine/John Bridges finirent à une remarquable troisième place au classement général, premier de leur classe, au 1000 km de Spa, le meilleur résultat de Chevron en Championnat du monde. Mais la Chevron B21 avait fort à faire face à la toute nouvelle Lola T290. Pour contrer cette concurrence, Bennett redessina la suspension avant de la B21 pour monter des pneus taille basse dernier cri. Les B21 dotées de cette nouvelle monte en fin de saison 1972 furent rebaptisées B21/23. Toutefois le châssis tubulaire des Chevron ...





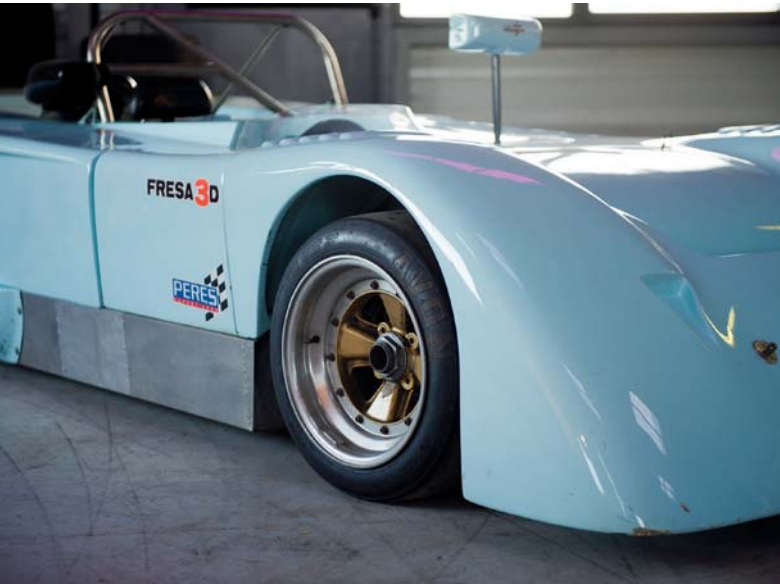
... commençait à montrer ses limites face aux Lola et autres monocoques.

Cette Chevron B21 entièrement restaurée appartient à Jean-Claude Andruet qui est passionné par ces modèles. Le célèbre pilote de rallye, champion de France des rallyes en 1968, champion d'Europe et de France des rallyes en 1970, a connu ses plus belles heures de gloire avec les « mousquetaires » (Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier) sur berlinette Alpine au début des années 1970. Avec eux, il apporta le premier titre de champion du monde des rallyes (WRC) à Alpine en

1973. La liste de ses prestigieuses victoires en rallye serait trop longue à énumérer. Il participa aussi aux 24 Heures du Mans de 1967 à 1989 et reste très actif en compétition historique aujourd'hui.

La voiture est parfaitement documentée. Dossier sur demande auprès de la Maison de vente.

Estimation : 180 000 – 220 000 €





MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET #1961

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 220 SE
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2 195 cm³
Puissance 106 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Production 2 178 exemplaires
Kilométrage 42 918 km
Numéro de série 128030-10-003889

EXCEPTIONNEL ! LE PLUS BEL EXEMPLAIRE SUR LE MARCHÉ

Après la Seconde Guerre mondiale, une fois la reconstruction mise en place et les restrictions levées, l'Allemagne voit son économie se redresser pour ce qui va être connu sous le nom de « miracle allemand ». Pour répondre à la demande, Mercedes-Benz lança la berline 180 en 1953 afin de remplacer la 170 V d'avant-guerre. Cette berline de base, équipée d'un 4 cylindres, adoptait une structure monocoque et une carrosserie à ailes intégrées qui lui valut de surnom de « ponton ». Elle allait connaître un gros succès et devenir le fer de lance des compagnies de taxis. Encouragé par la reprise, Mercedes-Benz décida de greffer le 6 cylindres en ligne de l'ancienne berline 220 (W187) de 1951 sur la 180 et dévoila la nouvelle 220 en mars 1954. Celle-ci n'avait plus rien à voir avec la bourgeoise 180. Il s'agissait d'une berline de luxe. Son empattement avait été allongé de presque 18 cm pour loger les 6 cm supplémentaires du bloc moteur et améliorer l'habitabilité aux places arrière. Cet allongement avait également entraîné l'adoption d'une vitre latérale supplémentaire rendant l'habitacle plus lumineux. Le nouveau moteur 6 cylindres à soupapes en tête de 2 195 cm³, alimenté par un seul carburateur développe 85 ch. En mars 1956 la 220 S succédait à la 220, avec une version plus puissante du 6 cylindres. D'une cylindrée de 2 195 cm³ (80 x 72,8 mm) et doté de 2 carburateurs Solex, le 6 cylindres en ligne développait désormais 100 ch. La transmission était assurée par une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec levier au volant. Un embrayage automatique Hydrak était proposé en option.

La plupart des voitures dotées de cette option furent converties à la transmission normale en raison du coût d'entretien très élevé du système Hydrak. Extérieurement, cette nouvelle version de la 220 se distingue au premier coup d'œil par son jonc chromé courant sur les flancs. En juillet 1956 un cabriolet deux portes quatre places fut dévoilé, rejoint en octobre de la même année par une version coupé. Tous deux reprennent la plateforme et la partie avant de la berline 220 S avec sa superbe calandre. Toutefois, le pare-brise est légèrement plus incurvé et les épais joncs chromés latéraux servent souvent de limite aux deux tons des carrosseries bicolores. Les ailes arrière, plus tendues reçoivent des feux empruntés à la Mercedes-Benz 300d limousine. Mais en ce qui concerne le cabriolet, l'absence de toit sur une structure monocoque exigeait le recours à de robustes renforts qui l'alourdisaient considérablement. Les versions coupé et cabriolet étaient assemblées à la main à l'usine de Sindelfingen. En conséquence de quoi leur prix grimpaient allègrement de 75 % par rapport à celui de la berline 220 S. La lourde capote doublée du cabriolet se manœuvre facilement et s'escamote complètement, ce qui confère une ligne particulièrement élégante une fois la voiture décapotée. Malgré ses qualités indéniables, la cabriolet n'a été produit qu'en 3 290 exemplaires au cours de ses cinq ans de production, un chiffre qu'explique son prix de vente prohibitif à l'époque et qui en fait aujourd'hui un modèle rare et recherché.

Ce somptueux cabriolet Mercedes-Benz 220 SE (numéro ...



••• de série : 128030-10-003889) de 1961 affiche un kilométrage de 42 918 km. Il a été l'objet d'une splendide restauration intégrale. Tout est neuf à commencer par sa carrosserie blanc cassé dotée de tout son accastillage entièrement rechromé et absolument superbe. Sa capote beige est elle aussi neuve et reçoit un couvre-capote rouge assorti à la carrosserie lorsqu'elle est repliée. À l'intérieur, la sellerie en cuir rouge perforée typique a retrouvé toute sa fraîcheur, ainsi que les boiseries du tableau de bord. Le volant en bakélite blanche est assorti à la teinte exté-

rieure et la voiture a conservé sa radio Becker Mexico d'époque. Le moteur très propre et toute la mécanique ont été refaits et parfaitement entretenus. La voiture est équipée de pneus à flanc blanc et sera vendue avec tous ses carnets, livrets d'entretien et catalogues d'époque.

Estimation : 140 000 - 180 000 €



BMW 840 CI #1994

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle 840 CI
Carrosserie coupé 2 +2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 3982 cm³
Puissance 286 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 4 728 exemplaires
Kilométrage 156 656 km
Numéro de série WBAEF61040CC84334

PUISSANCE ET FIABILITÉ EN TRÈS BEL ÉTAT



Coup de tonnerre au Salon de Francfort en septembre 1989, BMW dévoile un coupé 2+2 haut de gamme, équipé d'un V12 de 5988 cm³ et 300 ch qui inaugure une nouvelle série, la série 8. Ce luxueux coupé au style raffiné reprend la plate-forme et la mécanique de la berline la plus puissante de la série 7, la 750i. La 850i (E31) remplace le coupé de la série 6 qui remonte à... 1976 dont la production vient de prendre fin. La 850i se positionne tout en haut de la hiérarchie et avec un prix de 135 000 DM est la plus chère des BMW. Les premières livraisons ont lieu en mai 1990 et, malgré ses performances, ses équipements et sa qualité de construction, elle peine à trouver son marché. Certains reprochent à sa ligne son manque de caractère. Elle est pourtant magnifiquement proportionnée, toute en finesse, avec juste ce qu'il faut de muscle pour souligner son caractère et ses performances. Au Salon de Paris, en 1992, la série 8 est déclinée en version 840 CI équipée d'un V8 32 soupapes à double arbre à cames en tête de 3982 cm³

et 286 ch, une version plus réaliste et bien moins chère. On la trouve plus agréable à conduire que la V12 et elle profite de la qualité de construction et de pratiquement tous les équipements de la V12 tout en étant 25 % moins chère.

Ce magnifique coupé noir métallisé (sa couleur d'origine) à toit ouvrant d'origine est dans un très bel état, sa peinture ayant été refaite. À cette occasion, elle a été dotée de bouclier avant et arrière ainsi que de jantes du modèle haut de gamme CSi. À l'intérieur, la sellerie de cuir noir dans son état d'origine offre un très bel aspect, de même que le ciel de toit et les moquettes. Les éléments du tableau de bord sont en parfait état de fonctionnement et le pédalier est de type sport. Les pneus sont comme neufs à l'avant et à l'arrière.

Estimation : 19 000 – 28 000 €



MASERATI

3500 GT TOURING

#1961

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle 3500 GT
Carrosserie coupé (Touring)
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3485 cm³
Puissance 220 ch
Vitesse maximale 215 km/h
Production 1978 exemplaires
Kilométrage 91 000 km
Numéro de série AM101.1632

UN MUST !

Entièrement vouée à la compétition depuis son origine en 1926, Maserati accumule les difficultés financières au milieu des années 1950. La société fait face à un avenir bien sombre et se voit obligée de se retirer de la compétition en 1957. Les frères Maserati qui n'étaient plus que consultants techniques ne souhaitant pas prolonger l'expérience avec la famille Orsi qui est propriétaire de la marque, celle-ci en prend le contrôle total. La survie de Maserati passera par la production en série de modèle de grand tourisme, une activité qui jusque-là n'avait été qu'artisanale. Avec le lancement de la 3500 GT, sa première voiture de route construite en quantité significative à partir de 1957, une nouvelle ère commence pour la marque modénaise. La 3500 GT était une luxueuse 2+2. Sa magnifique carrosserie en aluminium était due au carrossier milanais Touring qui appliquait son brevet Superleggera, un fin treillis de tube supportant les panneaux de carrosserie en aluminium, un système qu'il avait fait breveter dans les années 1930 et qu'il avait notamment appliqué à l'Aston Marti DB4 en 1954. Techniquement, la 3500 GT s'inspire en grande partie de l'expérience de Maserati en compétition. Son concepteur n'est autre que Giulio Alfieri, père de l'immortelle Tipo 60/61 «Birdcage» de compétition, celui qui a fait de la 250 F une championne du monde et le créateur de nombreux autres modèles sportifs ornés du trident. La 3500 GT a recours à un châssis tubulaire avec une suspension avant indépendante à double triangulation et ressorts hélicoïdaux. À l'arrière on trouve un plus tradition-

nel essieu rigide à ressorts semi-elliptiques. Le six cylindres à double arbre à cames en tête est dérivé du bloc de la 250 F et développe à l'origine environ 220 ch. Il sera porté à 235 ch sur les derniers exemplaires, grâce à une injection mécanique Lucas. D'abord proposée avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT sera progressivement modernisée passant à un boîte dotée d'un cinquième rapport, puis recevant des freins à disque à l'avant et, en fin de carrière, à des disques aux quatre roues. La 3500 GTI – un sigle utilisé pour la première fois par un constructeur - représente l'aboutissement ultime du modèle, qui sort d'usine avec une boîte ZF à cinq rapports, le double allumage et l'injection mécanique Lucas. Lorsque la construction de la 3500 GT s'arrêtera à la fin de 1964, il en avait été construit un peu plus 2200 unités, tous modèles confondus, dont 1978 coupé Touring.

Ce magnifique coupé Maserati 3500 GT d'origine suisse à numéros concordants (numéro de série : AM101.1632) a été livré neuf à Genève où il a été immatriculé le 20 juillet 1961. Il affiche aujourd'hui au compteur un kilométrage de 91 000 km. Il est dans la famille du propriétaire depuis la fin des années 1990, toujours immatriculé en Suisse. Il a été entièrement restauré. Sa carrosserie Touring (n° 12058) est toujours dans sa couleur d'origine, un superbe bleu Sera (bleu nuit) et présente l'aspect du neuf. Son intérieur est à l'avenant, refait lui aussi il y a quelques années avec une sellerie en cuir Connolly bordeaux, comme à l'origine, qui montre une très légère patine. ●●●





••• Superbe! La restauration a été menée dans les moindres détails. Le coffre à bagage a ainsi été partiellement refait en conservant le maximum de matériaux d'origine, complétés avec un matériau identique dans les parties qui n'ont pu être conservées. Le moteur déposé a lui aussi entièrement été reconditionné lors de cette restauration. La voiture n'a pas fait plus de 20 000 km depuis sa restauration. Plus récemment, le moteur a été redéposé pour remédier à quelques suintements d'huile et a subi une révision complète avec remplacement des joints et a été parfaitement réglé, il y a un an. La voiture est immatriculée

en suisse et aura son certificat Maserati classique avec une copie du bon de commande spécifiant toutes ses caractéristiques d'origine et son bon de livraison. Une grande classique dans une livrée bleu Sera et rouge particulièrement séduisante.

Ce lot est placé sous le régime de l'importation temporaire. Si ce lot reste sur le territoire de l'Union Européenne, une TVA à l'importation de 5.5 % sera ajoutée sur le base du prix d'adjudication en sus des frais acheteurs.

Estimation : 240 000 - 300 000 €



MERCEDES-BENZ

190 SL

#1960

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 190 SL
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1897 cm³
Puissance 105 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 25 881 exemplaires
Kilométrage 60 000 km
Numéro de série 12104010018290

RARE TEINTE QUI LUI VA PARFAITEMENT



Le cabriolet 190 SL (W121 B2), présentée en 1954 était construite sur la plate-forme de la berline 180, dotée d'une suspension indépendante aux quatre roues. Sa carrosserie évoquait les modèles sportifs à moteur 6 cylindres qui s'étaient illustrés en compétition et dont une spectaculaire version routière à portière en aile de mouette avait été dévoilée simultanément au même Salon de New York en 1954. Ce qui fit dire à beaucoup que la 190 SL était la 300 SL du pauvre. Elle valait mieux que ça. Certes, pour ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir la très onéreuse « papillon », cette sportive moins spectaculaire, qui valait le tiers d'une 300 SL (un prix encore très élevé par rapport aux autres sportives de la catégorie), était une alternative

séduisante et raisonnable, mais elle ne manquait pas d'atouts ni de qualités pour autant. La 190 SL n'entra en production qu'en janvier 1955. Pour s'assurer d'une bonne tenue de route et toutes les qualités attendues d'une Mercedes, on avait dû renforcer la plate-forme raccourcie de la berline, affaiblie par l'absence de toit. Le moteur de 1897 cm³ était un quatre cylindres à arbre à cames en tête – une première sur une Mercedes-Benz – monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports. Il était alimenté par deux carburateurs inversés Solex et développait 105 ch à 5700 tr/min, permettant à la 190 SL d'abattre le 0 à 100 km/h en 13 secondes et d'atteindre la vitesse maximale de



172 km/h. Le fait que la 190 SL se montre plus confortable que sportive et que de nombreuses sportives de l'époque souvent bien moins chères la surpassent ne nuit en rien à son succès. Le modèle connut une carrière prodigieuse aux États-Unis où un grand nombre des 25 881 exemplaires produits entre 1955 et 1963 trouvèrent preneur. La carrière de la 190 SL prit fin en 1963 sans qu'elle ait connu de modification majeure.

Cette magnifique Mercedes-Benz 190 SL de 1960 est dans un superbe état. Elle a longtemps fait partie d'une collection privée à Marseille où elle a été parfaitement entretenue et toujours remise à l'abri. Sa peinture vert pistache est magnifique avec

tout son accastillage en parfait état. Sa sellerie cuir, entièrement restaurée elle aussi, est à l'avenant. La mécanique n'est pas en reste et a toujours été méticuleusement soignée après sa restauration. Ces modèles, longtemps boudés, sont de plus en plus appréciés. Celle-ci devrait susciter de gros coups de cœur chez les amateurs.

Estimation : 75 000 – 95 000 €

ASTON MARTIN CYGNET #2011

Caractéristiques techniques

Marque Aston Martin
Modèle Cygnet
Carrosserie citadine 2 portes, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1 329 cm³
Puissance 98 ch
Vitesse maximale 170 km/h
Production 300 exemplaires
Kilométrage 34 000 km
Numéro de série SCFMH110XOJ006544



Le lundi 29 juin à Gaydon, Aston Martin annonçait que chaque acheteur d'une DBS, d'une DB9 ou d'une Vantage, se verrait remettre une luxueuse citadine baptisée Cygnet (en français cygneau, cygnet ou cygnon qui désigne le petit du cygne) portant le badge Aston Martin. En fait il s'agit d'une Toyota iQ dont les cinq étoiles aux tests de sécurité Euro NCAP ont séduit Aston Martin. C'est une alternative qui se combine avec les modèles plus sportifs et plus luxueux de la marque, peu efficaces en ville. Ce modèle exclusif entièrement retravaillé par Aston Martin pour être au même niveau d'exigence et de luxe que les autres modèles de la marque a connu une diffusion aussi restreinte que les modèles avec lesquels il était offert. De fait, la sellerie, les boiseries et les nombreux équipements, inconnus de la Toyota iQ, de même que la peinture, recevaient la même attention que les GT de la marque britannique. Elle avait également une calandre à la découpe typique et les ouïes latérales caractéristiques de la marque ainsi que des phares et feux arrière

à LED. À moins que vous n'avez acheté une DBS, une DB9 ou une Vantage à l'époque, voilà une occasion unique d'acquérir ce modèle sans équivalent.

Cette rarissime Aston Martin Cygnet de couleur grise en très bel état, sans corrosion, sans choc ni trace d'impact est dotée d'un intérieur en cuir rouge et noir. Elle est équipée de quatre jantes racing en option. N'affichant que 34 000 km d'origine, toujours bien soignée et sérieusement entretenue, elle fonctionne parfaitement. Peu de citadines peuvent se vanter d'un tel blason et la finition est tout à fait à la hauteur de ses grandes sœurs. Une Aston Martin introuvable, à ne pas manquer.

Estimation : 35 000 – 45 000 €

BMW Z3 3.0 M CABRIOLET #1990

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle Z3 M

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 3201 cm³

Puissance 321 ch

Vitesse maximale 218 km/h

Production 10051 exemplaires

Kilométrage 40000 km

Numéro de série WBSC91030LD21552



La lignée des BMW Z avait été inaugurée par l'intéressante Z1 avec ses originales portières escamotables dans les bas de caisse, dévoilé au Salon de Francfort en septembre 1987 et construite de juillet 1988 à juin 1991. La Z3 ne prit la relève qu'en octobre 1995. Moins originale, mais avec un style plus flatteur, un brin rétro, elle connaîtra un énorme succès, notamment aux États-Unis où elle est construite à Spartanburg, en Caroline du Sud. La Z3 est la première BMW construite hors d'Allemagne. James Bond lui-même la choisira comme monture dans le film Goldeneye. Elle débute pourtant avec un modeste 4 cylindres 1,8 litres de 115 ch rapidement secondé par une version 1,9 litres plus puissante, de 140 ch. C'est au Salon de Genève en mars 1996, que la Z3 est enfin proposée avec le fameux 6 cylindres en ligne 2,8 litres de 192 ch. Elle trouve là sa véritable identité. La Z3 M équipé du 6 cylindres 3201 cm³ de 321 ch présentée en mars 1997 offre des performances époustouflantes avec un 0 à 100 km/h en 5,4 s et une

vitesse maximale de 250 km/h, mais montre les limites de son châssis en version roadster. La version coupé, style break de chasse, commercialisée en octobre 1998 règlera ce problème avec élégance. La dernière Z3 a été construite le 28 juin 2002 après une production de presque 300 000 exemplaires. Elle cède la place à la Z4 en avril 2003.

Cette BMW Z3 M d'origine française est une authentique version M à boîte manuelle et affiche une très belle présentation sous tous ses aspects. Ces petites BMW concoctées par Motorsport, la filiale sportive du constructeur bavarois, sont de véritables dragsters. Pour le plaisir et les sensations.

Estimation : 28 000 – 32 000 €



HONDA

Z 600

#1970

Caractéristiques techniques

Marque Honda
Modèle Z 600
Carrosserie berline 2 portes, 4 places
Moteur Avant, 2 cylindres en ligne
Cylindrée 598 cm³
Puissance 45 ch
Vitesse maximale 120 km/h
Production 40 586 exemplaires
Kilométrage NC
Numéro de série 1020728



Lorsque Honda commença à importer ses modèles en Europe, il le fit avec des voitures atypiques, comme les petites citadines N 600 et les coupé et cabriolet S 800, qui surprisent la clientèle occidentale. La Honda Z qui succéda à la N 600 était encore plus surprenante avec sa ligne originale ponctuée par une lunette arrière cernée de noir en forme d'écran de télévision formant un hayon et qui lui vaudra le surnom de Honda «télévision». Produite de 1970 à 1974, elle était commercialisée sous le nom de Z 600 en référence à la cylindrée de 598 cm³ de son moteur bicylindre développant 45 ch. Il existait une version Z 360 à moteur 354 cm³ de 31 ch, mais elle ne fut pas importée. Cette jolie et originale petite citadine à traction avant devait son charme à son style très personnel, mais surtout à sa mécanique, issue de la moto, particulièrement vive, presque aussi vive que le nuancier qui offrait une gamme de couleurs très «flashy», bien dans le style de l'époque. Si sa diffusion resta limitée chez nous, le nom de Honda commençait

à devenir populaire en Europe et des quotas furent instaurés à l'époque devant la menace pour limiter l'«invasion» des petites japonaises.

Cette Z 600 avec sa couleur orange caractéristique témoigne de l'arrivée des voitures japonaises sur nos marchés. Cette adorable boule de nerfs très typée, amusante à conduire avec son moteur réactif, ne demande qu'à reprendre la route après quelques soins. Elle fait une belle alternative aux Fiat 500 et Mini bien souvent surcotées et moins rares. À collectionner d'urgence. Titre de circulation européen.

Estimation : 8 500 – 10 000 €

AUDI QUATTRO

#1982

Caractéristiques techniques

Marque Audi
Modèle Quattro
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 5 cylindres
Cylindrée 2 144 cm³
Puissance 200 ch
Vitesse maximale 222 km/h
Production NC
Kilométrage NC
Numéro de série WAUZZZ85CA900902



Aujourd'hui reconnue comme une marque majeure aux côtés de Mercedes-Benz et BMW, Audi n'était encore dans les années 1970 qu'un petit constructeur qui avait été ressuscité depuis peu des cendres du groupe Auto-Union qu'avait racheté Volkswagen en 1964. La nouvelle marque proposait des modèles bien finis et fiables, mais sans véritable savoir. Les Audi 80 et 100 jouissaient d'une bonne réputation mais peinaient à s'imposer sur un marché très concurrentiel. C'est en partie grâce à ses modèles à 4 roues motrices Quattro et à leurs exploits en rallye que la marque commença à se forger une image enviable. Grâce à cette technologie, Audi se forgea peu à peu une réputation de constructeur haut de gamme.

Ce concept, l'un des plus novateurs de ces dernières décennies, était dû à Ferdinand Piëch, neveu de Ferry Porsche et concepteur des 917 avant de passer chez Audi. Il mettait la transmission intégrale à l'ordre du jour dans le monde automobile et surtout dans l'univers sportif. L'Audi Quattro, dévoilée en 1980, prenait pour base la carrosserie de l'Audi Coupé. Elle était extérieurement identique, mais sa plate-forme avait été modifiée pour recevoir la transmission à quatre roues motrices et des suspensions indépendantes. Le moteur était extrapolé de celui-là berline 200, un cinq cylindres 2,1 litres à simple arbre à cames en tête. Dotée d'un turbocompresseur KKK, il développait 200 ch en version route, mais offrait bien davantage en version compétitive.



tion. Extraordinairement rapide avec une tenue de route exceptionnelle, la Quattro excellait en rallye international et remporta le championnat des constructeurs pour Audi en 1982 et 1984 et le championnat des conducteurs en 1983 et 1984. Mais son plus bel héritage est d'avoir prouvé les avantages de la transmission intégrale pour les véhicules particuliers. Depuis, Audi a mis en pratique son système Quattro à quatre roues motrices sur de nombreux autres modèles qui ont largement contribué à imposer la marque sur le marché international grâce à leur technologie.

Cette Audi Quattro d'origine espagnole dont la date de première mise en circulation remonte au 5 mai 1982 a été

« kitée » en 2016 par l'installation d'un kit carrosserie en ABS Ker Innovatec. Elle a été dotée de pare-chocs avant et arrière, d'un capot, d'un aileron arrière qui lui donnent l'aspect d'une Quattro Sport. La voiture, en bon état général est vendue avec son carnet d'entretien tamponné, son manuel d'origine et divers papiers et factures.

Titre de circulation européen.

Estimation : 50 000 – 60 000 €

DE TOMASO LONGCHAMP

#1975

Caractéristiques techniques

Marque De Tomaso
Modèle Longchamp
Carrosserie berline 4 portes
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5763 cm³
Puissance 300 ch
Vitesse maximale 240 km/h
Production 395 exemplaires
Kilométrage environ 52000 km
Numéro de série THLCNG02197

AU GALOP LE PUR SANG !



Après ses Mangusta et Pantera, concurrentes directes des Ferrari, Maserati et Lamborghini, De Tomaso se tourna vers d'autres cibles, Jaguar et Mercedes-Benz, au début des années 1970. La berline Deauville voit le jour en 1971, puis un an plus tard, apparaît la Longchamp, un coupé 4 places censé rivaliser avec la Mercedes-Benz 450 SLC. Deauville et Longchamp partagent tout leur soubassement mécanique avec une suspension à quatre roues indépendantes et des freins à disques ventilés aux quatre roues. La Jaguar XJ6 avait également inspiré la suspension arrière avec des freins inboard et le recours à deux réservoirs d'essence, un de chaque côté du coffre arrière. Le moteur est un V8 Ford Cleveland de 5763 cm³ (101,6 x 88,9 mm) qui délivrait sans rechigner 270 ch sur la Deauville et 300 ch sur la Longchamp. Si le gros V8 américain manquait de sophistication, il avait d'autres arguments, notamment sa fiabilité et son coût d'entretien et il offrait un couple phénoménal qui procurait un agrément de conduite bien supérieur aux mécaniques anglaises ou italiennes, plus pointues. La transmission automatique, plus adaptée à la clientèle visée, était installée en série, tandis qu'une boîte manuelle ZF à 5 rapports était proposée en option. Le style très classique de la Longchamp, plus anguleux que celui de la berline Beauville, était dû à Tom Tjaarda qui officiait chez Ghia dont Alessandro de Tomaso

était également propriétaire. L'intérieur reflétait le même souci de luxe, mais adoptait une ambiance légèrement plus sportive avec un superbe tableau de bord matelassé de cuir.

La date de première mise en circulation de ce coupé De Tomaso Longchamp remonte au 14 novembre 1975. Il a été exposé une quinzaine d'années dans un musée du sud de la France et a très peu roulé, puisqu'il n'affiche qu'environ 52000 km authentiques. D'origine monégasque, il n'a jamais été immatriculé en France, mais possède une attestation FFVE. Il a été acheté par son propriétaire actuel en 2015 à un professionnel. Il est très propre, mais sa peinture pourrait retrouver tout son lustre avec un minimum de soins. La voiture paraît saine et tout fonctionne normalement et elle démarre au quart de tour. Son intérieur, en dehors d'une craquelure sur le siège passager, est propre, mais son cuir demanderait un peu d'attention, tandis que sa moquette est en bon état. Elle est dotée d'une radio Blaupunkt d'origine. Il s'agit d'un modèle à boîte automatique. Les amortisseurs arrière sont neufs (les ressorts d'origine sont dans le coffre), ainsi que son carburateur et l'une de ses deux pompes à essence. Ses pneus sont en état d'usage. Elle possède encore son manuel d'utilisation.

Estimation : 50 000 – 70 000 €



LANCIA FULVIA SPORT 1600

#1972

Caractéristiques techniques

Marque Lancia
Modèle Fulvia Sport 1600
Carrosserie Zagato coupé, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en V
Cylindrée 1584 cm³
Puissance 114 ch
Vitesse maximale 190 km/h
Production 800 exemplaires
Kilométrage 30000 km après restauration
Numéro de série 818650002442

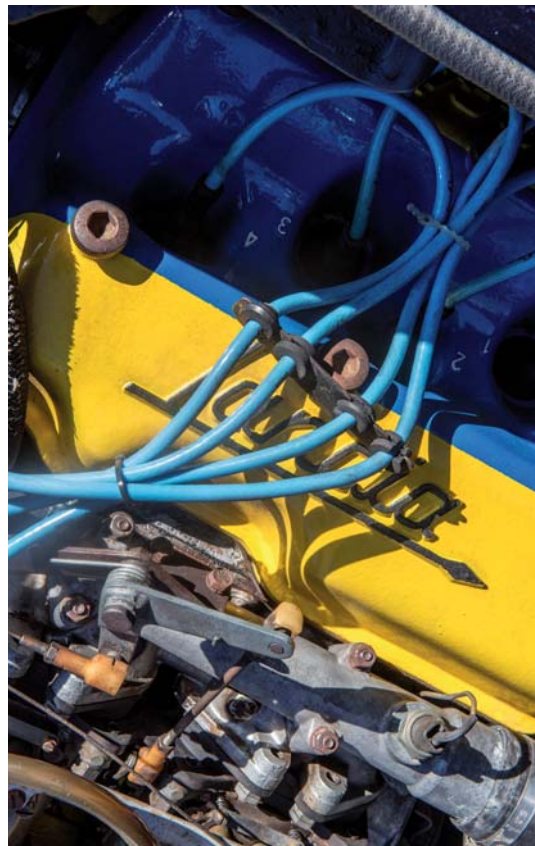


Remplaçante de l'Appia, la berline Fulvia fut dévoilée en 1963. Son tout nouveau moteur V4 ouvert à 13° à arbre à cames en tête, sa traction avant, sa suspension avant indépendante par double triangulation et ses freins à disque aux quatre roues respectent la tradition d'innovation de la marque. En mars 1965, au Salon de Genève, un coupé à l'habitacle lumineux et à l'aspect flatteur, loin des lourdeurs de la berline, fut lancé avec un moteur de 1216 cm³ développant 80 ch, sur un empattement plus court de 2,33 m. Une version à carrosserie Zagato allégée, tout en aluminium, la Fulvia Sport, fut dévoilée au Salon de Turin en novembre 1965, équipé du même moteur. Elle avait été dessinée par Ercole Spada, le styliste attiré de Zagato, dans un style original et un peu brutal, comme à son habitude. Son gros museau avec sa calandre en dièdre et ses phares globuleux, contrastant avec son arrière fuyant, lui donnait une forte personnalité. Plus basse et plus aérodynamique, elle offrait des performances supérieures avec une vitesse de

pointe de 170 km/h, améliorées de 10 km/h par rapport au coupé. Ces premières versions sont les plus recherchées, car les trois évolutions suivantes de la Zagato, la Sport 1.3, la Sport 1.3 S et la 1600 abandonnaient l'aluminium pour l'acier et voyaient leur poids augmenté en conséquence. La version 1600 (82 x 75) développait 114 ch (c'était la moteur du coupé Fulvia HF) et donnait une vitesse de pointe de 190 km/h. La production cessa en 1972, après un peu plus de 3700 Fulvia Zagato produites, dont seulement 800 exemplaires de la 1600.

Restaurée il y a plusieurs années, cette jolie Fulvia Zagato rouge est en bon état ainsi que son bel intérieur en cuir noir, avec un tableau de bord à l'excellente présentation. Elle est dotée d'ailes élargies qui lui confèrent une allure plus sportive. Son contrôle technique est parfait. Un modèle original, signé de l'un des carrossiers les plus impliqués dans le monde sportif de l'époque. Rare dans cet état.

Estimation : 28 000 – 32 000 €



OPEL GT6 1900 GROUPE 4 #1973

Caractéristiques techniques

Marque Opel
 Modèle GT6 1900 Groupe 4
 Carrosserie coupé 2 places
 Moteur avant, 4 cylindres en ligne
 Cylindrée 1897 cm³
 Puissance 180 ch
 Vitesse maximale 185 km/h
 Production 103463 exemplaires
 Kilométrage 70142
 Numéro de série 793290764

UNE RESTAURATION HORS NORMES



Lorsqu'il est dévoilé au Salon de Francfort 1965 sous forme d'un prototype baptisé Expérimental GT, le petit coupé Opel n'est rien d'autre qu'un exercice de style que bien peu pensent voir un jour sur la route. Opel n'a pas la réputation de se laisser aller à la gaudriole en matière de modèles de série. Pourtant, en septembre 1968, le coupé de série est bel et bien dévoilé sur le stand de la marque de Rüsselsheim. Et qui plus est, il respecte au plus près les lignes flatteuses du concept car de 1965 et en garde toute la saveur, jusqu'aux phares escamotables. Clare McKigan élève du directeur du style de la General Motors, Bill Mitchell, et Chuck Jordan, qui le remplacera quelques années plus tard, sont à l'origine de ses lignes. C'est une sorte de Chevrolet Corvette (C3) à l'européenne. Le modèle repose sur une plate-forme technique de Kadett et emprunte de nombreuses pièces à la Rekord. Il est proposé en deux versions, 1100/60 ch et 1,9 litre/90 ch. Les Opel GT étaient fabriquées en France, par le carrossier industriel Chausson, la peinture et le garnissage intérieur, y compris la sellerie, étaient assurés par Brissonneau & Lotz à Creil, les voitures recevant leur mécanique chez Opel en Allemagne. La production prendra fin en 1973. En compétition l'Opel GT, préparée par Conrero pour le Groupe 4 fit de remarquables apparitions à la Targa Florio en 1971, 1972 et 1973, entre autres aux mains de Michèle Mouton.

Cette Opel GT dont la date de première mise en circulation remonte au 12 octobre 1973 a été préparée pour les rallyes historiques. La peinture de sa carrosserie de couleur rouge, déjà ancienne, a conservé une belle présentation, elle est en très bon état et ne présente ni choc ni corrosion. L'intérieur en skaï noir d'origine offre des sièges en excellent état, tout comme les panneaux de portes et les garnitures. On trouve tous les accessoires propres à une voiture de rallye, un arceau, des harnais, un volant OMP et un trip master. Les chromes et les accessoires sont eux aussi en très bon état d'origine. La voiture est équipée d'une boîte manuelle à 4 rapports courts type Mille Milles, de phares longue portée, de jantes en alliage Gotti d'époque et d'un coupe-batterie. Ses vitres sont gravées. Le moteur a été préparé par Conrero (culasse à grosses soupapes; pistons, bielles et vilebrequin équilibrés; arbre à cames et collecteur d'échappement). Son entretien a toujours été suivi avec soin. Elle est en excellent état de fonctionnement. depuis 4 ans cette auto a été restaurée de A à Z avec plus de 60 000 € de factures. Possède son PTH.

Estimation : 50 000 - 60 000 €





PORSCHE 993 TURBO ÉDITION CARTIER #1995

Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 911 Turbo (993)

Carrosserie coupé

Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat (refroidi par air)

Cylindrée 3600 cm³

Puissance 408 ch

Vitesse maximale 290 km/h

Production NC

Kilométrage 117 000 km

Numéro de série WPOZZZ99zWS370177

Pour beaucoup de « Porschistes », c'est la dernière vraie 911. Comme sa devancière 964, elle conserve la cellule centrale de 1963 - quoique remaniée dans ses moindres détails - et surtout, elle conserve le six cylindres à plat refroidi par air qui sera remplacé par un six cylindres à refroidissement par liquide avec la série 996 en 1997. La 993 est apparue au Salon de Francfort en septembre 1993 et sa commercialisation commencera avec la version Carrera 2 coupé. C'est sans conteste une réussite esthétique, un exercice fort difficile que n'avaient pas vraiment réussi les séries précédentes qui n'avaient jamais fait oublier la pureté des premières 911 (1963-1973). Sans trahir sa modernité, la 993 parvient à retrouver cette pureté initiale avec des volumes adoucis et des ailes élargies mieux intégrées. Ce travail de styliste a été mené sous la direction d'Harm Lagaay, le designer des 924. Revenu chez Porsche comme directeur du style en 1989, après un passage chez Ford et BMW, il connaît bien la 911 sur laquelle il avait déjà travaillé entre 1971 et 1977. Il sera aussi responsable de la refonte totale de la 911 qui débouchera sur la 996 en 1997. À l'intérieur, pas de surprise, on retrouve le tableau de bord familier avec ses cinq cadrans - le gros compte-tours avec sa zone rouge à 7000 tr/min - et sa clé de contact à gauche du volant. Les versions de la 911 adoptant la nouvelle structure 993 vont s'enchaîner avec la Carrera 4 à transmission intégrale fin 1994, la Targa (à toit coulissant), la Carrera 2S et Carrera 4 S. La Turbo sera la dernière à faire son

apparition au Salon de Genève en mars 1995. Son six cylindres à plat de 3,6 litres développe 408 ch, grâce à deux turbocompresseurs KKK de 0,8 bars de pression, dotés chacun d'un échangeur, logé dans l'aileron arrière fixe. Et si cela ne suffisait pas, les clients pouvaient opter pour le kit performance X-50 - aussi appelé Powerkit - qui faisait monter la puissance à 430 ch. Grosse nouveauté, la nouvelle Turbo dispose enfin de la transmission intégrale. Elle est associée à une boîte mécanique désormais dotée de 6 rapports, tout comme la boîte Tiptronic. Les jantes « Technologie » en alliage d'aluminium à branches creuses (8Jx18 pouces à l'avant et 10Jx18 pouces à l'arrière) sont moulées sous pression ce qui diminue leur poids de 20 %. Chaussées de pneus 225/40ZR18 à l'avant et 285/30ZR18 pouces spécifiques à l'arrière et grâce à un Cx abaissé à 0,34 (contre 0,39 pour la 964 à moteur 3,3 litres), cette nouvelle mouture affiche une vitesse maximale de 290 km/h et accélère de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. Tout aussi impressionnant les freins avec antiblocage, Porsche revendiquant moins de 2,6 secondes pour passer de 100 km/h à 0 et 4,5 secondes pour passer de 200 à 0 km/h. À partir de juillet 1996 (millésime 1997), la boîte de vitesses des 993 sera modifiée avec des rapports allongés, afin de répondre aux nouvelles normes antibruit en vigueur. La 911 évoluera de façon plus radicale avec l'arrivée de la génération 996 qui abandonne la cellule centrale étriquée, héritée des modèles de 1963 et le refroidissement par air. Pour ●●●



••• les puristes, la 996 tourne la page des « vraies » 911, dont la 993 est la dernière représentante et plus particulièrement sa version Turbo, puisqu'elle sera la dernière 993 à rester en production jusqu'en 1998. Elle aura été produite à 5978 unités, auxquelles s'ajoutent 345 versions Turbo S.

Cette Porsche 911 Turbo 1995, de type 993 (WPOZZZ99z WS370177) est une série limitée Cartier. Elle est dotée de la plupart des options de la Turbo et dispose d'une sellerie spécifique de cuir bordeaux. Gris métal, elle est dotée de la banquette

arrière d'appoint avec les dossiers rabattables et de tapis de sol siglés de l'écusson Porsche. Régulièrement entretenue avec soin, elle est dans un état irréprochable, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Les Turbo sont des modèles recherchés parmi toutes les 911, les 993 sont encore plus recherchées et une série limitée Cartier qui ajoute l'exclusivité à cette rareté en fait un modèle exceptionnel.

Estimation : 150 000 – 170 000 €



MERCEDES-BENZ 300 S COUPÉ

#1953

Caractéristiques techniques

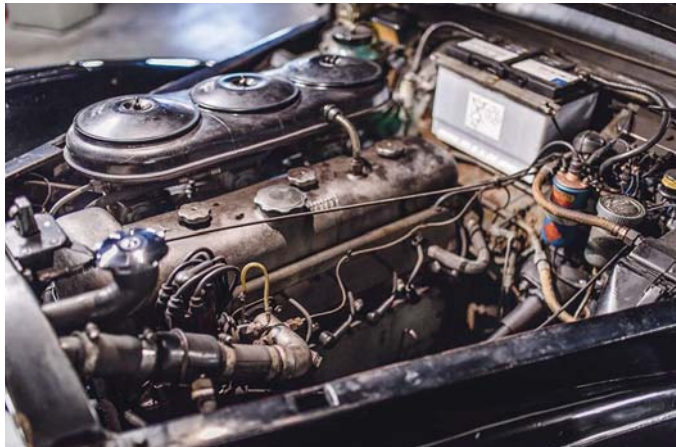
Marque Mercedes-Benz
Modèle 300 S
Carrosserie coupé, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2996 cm³
Puissance 150 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 760 ex. (coupés et cabriolets)
Kilométrage 05 033 km
Numéro de série 00083/52

INTROUVABLE !



La 300S, proposée en coupé et cabriolet, était construite sur une plate-forme raccourcie de berline 300, l'un des premiers modèles nouveaux dévoilés par Mercedes-Benz, après la seconde guerre au Salon de Francfort en 1951. Avec la luxueuse 300 S Mercedes-Benz se replaçait au premier rang des constructeurs de prestige et affirmait son savoir-faire en matière de voitures de luxe de haute performance de grande qualité. La 300 S était une aberration commerciale. Plus chère que la très sportive 300 SL, elle valait presque le double d'une Cadillac. Ce positionnement en faisait l'une des automobiles les plus exclusives du monde avec son style d'avant-guerre à ailes séparées. Techniquement, alors que Mercedes-Benz venait d'adopter la construction monocoque pour ses berlines de milieu de gamme, la 300 S faisait encore appel à un châssis séparé à croisillon constitué de tubes ovales qui reprenait le schéma des 170 et

220 à suspension indépendante et freins à tambour aux quatre roues. La 300 S apportait un raffinement avec son différentiel à pignons coniques, ses roues équilibrées et le réglage électrique à distance de la suspension arrière. Son moteur était le six cylindres à arbre à cames en tête qu'on retrouvait sur la 300 SL (avec une injection d'essence sur cette dernière). D'une cylindrée de 2996 cm³, il développait 150 ch à 5 000 tr/min et lui autorisait une vitesse de pointe de 175 km/h. Il est accouplé à une boîte de vitesse 4 rapports avec levier au volant. Les suspensions très sophistiquées s'inspirent des monoplaces de Grand Prix avec amortisseurs télescopiques et barres de torsion. Le freinage est assuré par des tambours sur les quatre roues. Non seulement la 300 S était plus légère que la berline, mais elle était aussi plus puissante. Son alimentation par trois carburateurs Solex au lieu de deux et un taux de compression plus élevé lui donnaient ●●●





••• une puissance maximale de 150 ch et lui permettaient d'atteindre les 176 km/h. Une seule évolution marqua le cours de la production lorsque la 300 Sc reçut l'injection d'essence en même temps que la nouvelle suspension arrière de la berline. La 300 S était éminemment luxueuse, habillée de matériaux de la meilleure qualité et construite selon les exigences sans compromis de la firme de Stuttgart dans son atelier de carrosserie de Sindelfingen. On pouvait bien évidemment spécifier quelques équipements ou particularismes pour personnaliser son modèle. Les plus grandes fortunes du monde ont possédé ce monument de l'automobile allemande, stars d'Hollywood, sportifs, industriels, têtes couronnées... Inévitablement, la production en fut limitée et seulement 760 unités de 300 S/Sc (560/200) quittèrent l'usine entre 1951 et 1958. La 300 S fait aujourd'hui partie des Mercedes-Benz d'après-guerre les plus recherchées, inégalée en luxe et en style.

Cette Mercedes-Benz 300 S coupé (numéro de série 00083/52)

d'origine espagnole dont la date de première mise en circulation remonte au 6 mars 1953 affiche 05 033 km à son compteur. C'est une magnifique automobile dont la restauration remonte à plusieurs années et dont la carrosserie (n° 181700015/52) qui a encore bel aspect porte cependant les traces d'usage, quelques éraflures et rayures, d'une voiture qui roule régulièrement. Son intérieur en cuir bordeaux montre une délicieuse patine à l'avant comme à l'arrière. Le tableau de bord et les boiseries sont en très bel état. Dans le coffre, les deux roues de secours chaussées de neuf, le cric et autres accessoires d'origine sont présents. Il faut peu de chose pour redonner tout son lustre à cette classique aujourd'hui très recherchée.

Titre de circulation européen.

Estimation : 380 000 – 450 000 €



RILEY ELF MKIII #1969

Caractéristiques techniques

Marque Riley

Modèle Elf MkIII

Carrosserie berline 2 portes, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres

Cylindrée 998 cm³

Puissance 38 ch

Vitesse maximale 123 km/h

Production 60 000 exemplaires (Riley Elf et Wolseley Hornet)

Kilométrage 45 691 km

Numéro de série 027589



La Mini, imaginée par sir Alec Issigonis et dévoilée en 1959 sous les marques Morris (Mini Minor) et Austin (Seven), fait partie des icônes de l'automobile avec sa géniale architecture traction avant à moteur transversal en avant de l'essieu qui dégage un espace optimal pour les passagers. La Mini connue de multiples variantes dont les plus intéressantes sont sans doute les modèles haut de gamme Riley Elf et Wolseley Hornet qui partagent la même carrosserie, affublée d'une calandre verticale à l'avant et d'un coffre formant un troisième volume à l'arrière. Les deux voitures sont apparues deux ans après la Mini de série, au Salon de Londres en 1961. Les Riley Elf prenaient pour base les versions Morris Mini Minor 850 et les Wolseley Hornet les versions Austin Mini 850. Complètement dévotées par rapport au concept d'origine uniquement soucieux de fonctionnalité, elles n'en dégagent pas moins un charme très particulier et surtout elles jouissent d'une finition digne d'une Rolls-Royce avec leur tableau de bord en ronce de noyer, leurs

sièges en cuir, leurs vitres descendantes plutôt que coulissantes et leurs équipements bien plus nombreux que sur les Mini de base. L'insonorisation de l'habitacle avait même été renforcée pour que le confort soit meilleur. La Riley Elf était un peu mieux équipée que la Wolseley Hornet.

Cette très rare et luxueuse version de la Mini complètement atypique n'en est pas moins britannique jusqu'au bout des pneus. Elle est dans son jus, entièrement d'origine et mérite une attention toute particulière avec sa sellerie en cuir bleu. Tout simplement superbe.

Estimation : 11 000 – 15 000 €

PEUGEOT 205 GTI 1.6 #1987

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot

Modèle 205 GTi 1.6

Carrosserie berline 3 portes, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1580 cm³

Puissance 115 ch

Vitesse maximale 196 km/h

Production 294514 exemplaires de 1984 à 1994

Kilométrage 202000 km

Numéro de série VF 320CB6201051098



La version GTi de la 205, dévoilée en 1984, se distingue par de magnifiques jantes en alliage, une épaisse baguette noire ornée d'un fin liseré rouge vif, une jupe avant logeant des longue portée et un discret sigle GTi. Le nuancier propose quatre teintes, noir, blanc, gris anthracite et rouge. Le meilleur est sous le capot, un 4 cylindres transversal de 1,6 litres délivrant 105 ch à 6250 tr/mn dont la puissance sera portée à 115 ch à partir de mars 1986. Il est associé à une transmission manuelle à cinq rapports. Les 200 km/h ne sont pas loin. Vive et précise, « terriblement efficace », la GTi procure un plaisir de conduite à l'état pur. Tous ceux qui ont conduit une 205 GTi en gardent un souvenir ému.

Cette Peugeot 205 GTi 115 ch de 1987 (n°VF320CB6201051098) affiche 202000 km au compteur. La voiture en parfait état se présente dans la livrée anthracite conforme à l'origine. À l'intérieur, tableau de bord et volant sont dans un bon état, les tapis

de sol rouge ont encore un bel aspect et la sellerie Quartet avec ceintures de sécurité noires a été refaite à neuf. Garnitures de portes et de toit sont en bon état. Le moteur d'origine avec distribution neuve, révisé et vidangé, fonctionne correctement avec de bonnes montées en régime. Pneus, amortisseurs, freins et pompe à eau sont neufs. La 205 GTi, surtout dans cette configuration – 1.6/115 ch - offre un plaisir de conduite qui n'existe plus aujourd'hui à ce niveau de gamme. Les GTi saines sont de plus en plus difficiles à trouver.

Estimation : 11000 – 15000 €

FORD MUSTANG BOSS 351

#1971

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle Mustang Boss 351
Carrosserie coupé, deux places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5 752 cm³
Puissance 334 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 1 806 exemplaires
Kilométrage 10 000 km après restauration
Numéro de série IS02R135694

5 EXEMPLAIRES EN FRANCE



La Ford Mustang, la première « Pony car », fait partie des icônes de l'automobile américaine à côté de la Chevrolet Corvette. Ce fut le plus grand succès commercial pour une voiture américaine depuis la fin de la Seconde Guerre, dépassant le record des ventes pour un modèle Ford sur la même durée, celui de la berline populaire Falcon. Elle fut dévoilée en avril 1964, en plein milieu d'un millésime. Le jour de sa présentation, le 17 avril 1964, elle enregistra 22 000 commandes fermes. Au mois de juillet, les 100 000 exemplaires étaient dépassés, en moins de six mois, elle avait atteint son seuil de rentabilité et il s'en vendit un million dans les 24 premiers mois. À l'époque, la majorité des premières Mustang de série était équipée du 6 cylindres 2,8 litres de 101 ch de la Falcon. Ce sont les V8 qui vont faire de la Mustang une légende, il faudra toutefois attendre la

Shelby pour avoir une Mustang vraiment sportive. Sa robuste structure allait lui permettre d'encaisser la puissance et le couple des plus gros V8 Ford. En novembre 1970, deux mois après la présentation des modèles du millésime 1971, Ford insérait discrètement la Boss 351 - probablement la meilleure des Mustang Boss - dans la gamme Mustang. Les Mustang Boss servaient à l'homologation des moteurs pour la compétition - la 302 pour la Trans-Am et la 429 pour la NASCAR, mais lorsque Ford abandonna la compétition à l'été 1970, il n'y avait plus nécessité de légaliser des petites cylindrées. Basée sur la nouvelle famille de V8 Cleveland 351, la Boss 351 (pour 5 752 cm³) égalait la Camaro Z28 en puissance avec ses 334 ch. Uniquement disponible avec la nouvelle carrosserie fastback de 1971, la Boss 351 était dotée d'équipements haute performance tels que la transmis-



sion manuelle à quatre rapports avec levier Hurst, l'essieu arrière de 9 pouces avec rapport de pont de 3,91 à 1, la suspension compétition avec amortisseurs réglables et l'entrée d'air forcé via des prises NACA sur le capot. Extérieurement, la Boss 351 se distinguait par son capot noir ou argent, ses bandes latérales en crosse de hockey, son becquet avant et les petits autocollants Boss 351 sur les ailes avant et le couvercle de coffre. Les jantes Magnum 500 et l'aile arrière étaient des options de choix. En 1971, après le durcissement des restrictions gouvernementales sur les émissions, comme les autres constructeurs, Ford réduisait ses taux de compression courant 1972, mettant fin à l'ère des muscle cars de grandes puissances comme la Mustang Boss 351.

Cette Ford Mustang Boss 351 d'origine américaine dont la date

de première mise en circulation remonte au 15 novembre 1971 dispose d'un énorme dossier historique qui remonte à son achat dont on trouvera la facture d'époque. L'historique est limpide et montre qu'elle n'a connu que trois propriétaires, un aux États-Unis et deux en France. Importée il y a quelques années en Alsace, elle a subi un important entretien mécanique, son moteur a été déposé et restauré. La voiture a son certificat d'authenticité de Ford. Elle est dans un état irréprochable. C'est un modèle rare aux États-Unis où les collectionneurs se l'arrachent – c'est la dernière muscle car de grosse cylindrée – mais elle est encore plus rare chez nous où l'on en compterait probablement pas plus de cinq exemplaires.

Estimation : 50 000 – 60 000 €

VOLKSWAGEN GOLF RALLYE

#1989

Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen
Modèle Golf Rallye
Carrosserie berline 2 portes, 4/5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 763 cm³
Puissance 160 ch
Vitesse maximale 209 km/h
Production 5 000 exemplaires
Kilométrage 66 000 km
Numéro de série WVV2221GZLB007389



En 1990, lorsque Volkswagen décide d'engager la Golf dans le Championnat du monde des rallyes, la marque lance la Golf Rallye qui devra être produite à 5 000 exemplaires afin d'être homologuée en Groupe A. Alors que la Golf était restée jusque-là assez discrète, même en version GTi, la Rallye fait appel à un kit carrosserie assez voyant, composé de boucliers avant et arrière proéminents, d'extensions d'ailes, d'une nouvelle calandre à phares rectangulaires et de bas de caisse et de rétroviseurs extérieurs de la couleur de la carrosserie. Sans parler de son nuancier clinquant. Elle reprend le 4 cylindres 1 763 cm³ en fonte déjà vu sous le capot de la Golf GTi. Toujours disposé transversalement à l'avant, il reçoit un compresseur volumétrique G qui avait déjà fait ses débuts sous le capot du coupé Corrado G60. Malgré cet apport, il ne développe que 160 ch (en version compétition avec une culasse à 16 soupapes, il passe à 270 ch). Avec sa boîte de vitesses manuelle à 5 rapports qui permet de bien profiter de la puissance disponible, la Rallye

frôle les 210 km/h. Mais l'atout principal de la Golf Rallye de série reste sa transmission intégrale semi-permanente à visco-coupleur central qui transfère l'excédent de puissance vers l'essieu arrière. Les quatre freins à disque (ventilés à l'avant) et les jantes en alliage de 15 pouces chaussées de pneus 205/50 VR15 lui confèrent une tenue de route spectaculaire.

Cette Golf Rallye entièrement restaurée, absolument conforme à l'origine, n'a pas été modifiée ni « tunée ». La voiture a simplement reçu des freins à disque et des amortisseurs « compétition » et une ligne d'échappement en inox. La Golf Rallye est un modèle très rare dans la famille Golf puisque Volkswagen ne dépassa pas le chiffre d'homologation du groupe A. Celle-ci est encore plus rare, puisqu'elle est intacte, contrairement à de nombreuses Golf Rallye.

Estimation : 15 000 – 19 000 €



FERRARI

308 GTB GROUPE 4

#1979

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 308 GTB Groupe 4
Carrosserie berlinette, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 2927 cm³
Puissance 320 ch
Vitesse maximale 270 km/h
Production 12000 exemplaires dont 15
 Groupe 4/Groupe B
Kilométrage 5267 km
Numéro de série F106AB-27441

CONFIGURATION À 15 EXEMPLAIRES, LACHEZ LES FAUVES...

La Dino 308 GT4 2+2, qui ne portait toujours pas la marque Ferrari, succéda aux berlinettes Dino 206 et 246 à moteur V6 en 1973. Mais sa vocation « familiale » et son style, signé Bertone au lieu de l'habituel Pininfarina, ne furent pas accueillis avec enthousiasme. Les performances de son V8 3 litres de 236 ch à double arbre à cames en position centrale étaient pourtant supérieures à celles du V6 et emmenaient la 308 GT4 à plus de 240 km/h. Le second modèle à moteur V8, la 308 GTB fut dévoilée au Salon de Paris en septembre 1975 et portait enfin l'écusson Ferrari. Pour son style, elle faisait à nouveau appel à Pininfarina et reprenait la veine des premières berlinettes Dino V6 en plus moderne. Côté technique, la nouvelle venue, en dehors d'un empattement plus court et de son poids réduit, changeait peu. Elle recevait le train roulant de la 308 GT4 et son V8 3 litres monté transversalement, mais équipé d'une lubrification par carter sec. Il développait désormais 255 ch, soit 19 ch de plus que la version à lubrification par carter humide et assurait des performances supérieures à la GT4. Les premières 308 GTB étaient dotées d'une carrosserie en résine et fibre de verre, une première pour Ferrari sur un modèle de série, mais après avril 1977, les 308 GTB construites chez Scaglietti faisaient appel à l'acier pour leur carrosserie et à l'aluminium pour leurs ouvrants.

Qui dit Ferrari dit compétition et la 308 GTB connut une version Groupe 4, élaborée par Michelotto, le préparateur de

Padoue qui la dévoila en mars 1978. Elle prenait pour base la première série à carrosserie en polyester. L'élargissement des voies avait dicté une modification des passages de roue et un spoiler avait été greffé à l'avant. Des phares d'appoints étaient installés entre les phares escamotables pour les épreuves de nuits en Groupe B. Elle recevait des étriers de freins AP Lockheed à 4 pistons, une barre anti-roulis renforcée, un double circuit de freinage, un échappement direct, des jantes de 15 pouces montées en pneus slick (205/50 VR15 à l'avant et 305/35 VR15 à l'arrière), des sièges baquets avec harnais 4 points, un extincteur et un coupe-circuit électrique. Elle ne pesait que 960 kg et le V8 de 2927 cm³ avec culasse en alliage alimenté par 4 carburateurs Weber 40 développait 320 ch à 8000 tr/min permettant d'atteindre une vitesse maximale de 270 km/h. Onze exemplaires Groupe 4 auraient été construits et quatre exemplaires de Groupe B. L'importateur en France Charles Pozzi en avait engagé une dans le Championnat d'Europe.

L'exemplaire proposé ici est une incroyable 308 GTB Groupe 4 (n° de châssis F106AB-27441) affichant un kilométrage de 5267 km qui a été soignée et parfaitement entretenue dans une grande collection marseillaise. La voiture n'est pas une Michelotto mais en a absolument toutes les particularités. La carrosserie est en très bon état avec une peinture brillante présentant une bonne planéité des éléments et un bon alignement des ouvrants. La baie de pare-brise, les bas de caisse, les bas de porte et ●●



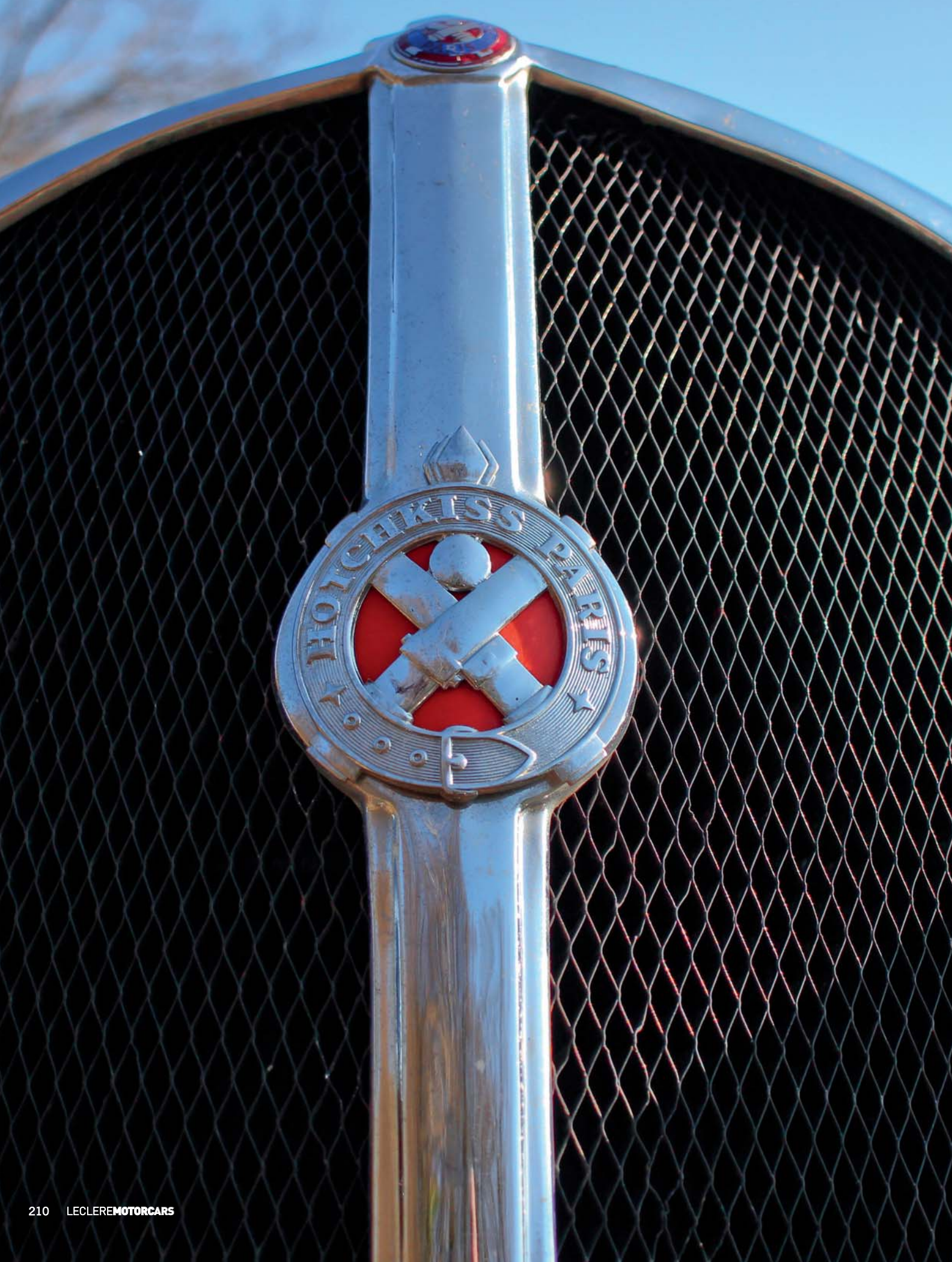


••• les ouvrants ne présentent aucune trace de corrosion. Les éléments rapportés sont en polyester. L'intérieur est en très bon état général. L'habitacle a été modifié pour la compétition avec sièges baquets, harnais, arceaux, extincteur sur réseau, etc... Côté mécanique le V8 (n° F106A021-00661) à 4 carburateurs Weber 42 DCNF qui vient d'être reconditionné est doté de pistons Wossner. Particulièrement puissant et toujours entretenu avec sérieux, il démarre sans difficulté avec des montées en régime sans à-coup et un ralenti stable. La boîte de vitesses (couple 17 x 63) à 5 rapports a été reconditionnée avec entretoise pour remplacement de la pignonnerie. Les passages des rapports se

font sans difficulté. L'embrayage est neuf et la direction ne présente pas de jeu. La voiture est équipée de gros freins AP Racing à double palonnier Chevalier. Les amortisseurs ont été reconditionnés par DA compétition (combinés filetés) avec paliers en bronze équipés de graisseurs. L'usure des pneumatiques est de 50 % à l'avant, comme à l'arrière. La voiture est immatriculée. Un modèle exceptionnel entretenu et préparé par un passionné. Rare occasion d'acquérir une vraie Ferrari de compétition dans cet état.

Estimation : 165 000 – 195 000 €





LINCOLN CONTINENTAL DIPLOMATIQUE #1976

Caractéristiques techniques

Marque Lincoln
Modèle Continental
Carrosserie Berline 4 portes, 6 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 7 536 cm³
Puissance 211 ch
Vitesse maximale 190 km/h
Production 46 000 exemplaires
Kilométrage 89 800 km
Numéro de série 6Y82A 83240 5



En produisant le très élégant coupé Lincoln Continental de 1939 à 1948, Ford avait semé les germes d'un engouement qui l'amena à renouveler l'expérience sous la pression des concessionnaires et de quelques propriétaires. Les coupés Continental de 1956 et 1957 furent suivis d'une troisième génération de 1958 à 1960 qui vit la gamme s'enrichir de versions berline et limousine. Une quatrième génération suivit de 1961 à 1969. La cinquième génération, produite de 1970 à 1979 est celle qui nous intéresse. Ses lignes relativement sobres subirent un important remodelage en 1975 avec une calandre verticale inspirée des Rolls-Royce et Mercedes-Benz. Lorsque Cadillac réduisit les dimensions de ses modèles, en 1977, la Continental devint la plus longue automobile de série au monde, seulement surpassée par quelques versions limousine de modèles bien plus exclusifs, comme les Mercedes-Benz 600 et Rolls-Royce Phantom VI.

Des quarante-six milles exemplaires produits en 1976, cette

Continental Chocolate Brown, Cruise Control entièrement d'origine, est la seule survivante de son type, une berline 4 portes six places et non pas la Town Car à 5 places plus diffusée. Modèle «Diplomatique», acheté il y a dix ans à Philadelphie, elle avait passé sa vie en Floride, un état où l'on ne sale pas les routes. Dernière représentante du concept «Big is Beautiful» par ses dimensions et son V8 de 7,5 litres, elle reste, même aux États-Unis, un «head turner», un modèle qui fait tourner les têtes. En achetant cette berline rarissime, vous entrez dans le club très fermé des propriétaires de modèles exceptionnels et devenez l'égal de Kim Jong Il, conduit à sa dernière demeure dans un corbillard identique, père de l'actuel dirigeant nord-coréen Kim Jong Un.

Estimation : 7 000 - 10 000 €

ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR #1973

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle Giulia GT 1300 Junior

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 290 cm³

Puissance 89 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Production 91 994 exemplaires jusqu'en 1973

Kilométrage 20 000 km

Numéro de série 266482



En septembre 1963, le coupé Giulia Sprint GT, dotée d'une séduisante carrosserie à quatre places dessinée par Giorgetto Giugiaro alors en poste chez Bertone - d'où le surnom habituel et inexact de « coupé Bertone » pour désigner le modèle - succède la Giulietta Sprint - qui est aussi un coupé carrossé par Bertone. Ce nouveau coupé, à la fois moderne et classique, reçoit le merveilleux petit 4 cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia TI. Il affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur est associé à une superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Le freinage est assuré par

4 freins à disque. En septembre 1966, le coupé Giulia Sprint se voit épauler par une version plus abordable, la GT 1300 Junior, destinée à un public plus jeune et moins fortuné. La carrosserie est identique à celle de la 1600, on la reconnaît seulement à sa calandre dotée d'une unique barrette chromée au lieu de trois sur la 1600 et bien sûr au monogramme GT 1300 Junior à l'arrière. Cette Junior est équipée du même moteur double arbre que la berline Giulia 1300 Ti d'une cylindrée de 1 290 cm³ (74 x 75 mm), mais d'une puissance de 89 ch au lieu de 82. Il est alimenté par deux carburateurs Weber de 32 mm au lieu d'un double corps unique sur la berline. La boîte à 5 rapports permet d'en tirer toute la saveur et la voiture peut se targuer d'une



vitesse de pointe de 170 km/h, tout à fait honorable pour cette cylindrée à l'époque. Quelques équipements ont disparu, le volant est celui de la berline et la moquette cède la place à un tapis de caoutchouc moins flatteur, mais «l'appauvrissement» reste très limité. En 1970, la GT 1300 Junior deuxième série reçoit la nouvelle face avant de la 1750 GTV, mais avec seulement deux phares au lieu de quatre. Elle sera construite jusqu'en 1976 et sera le modèle Giulia à la carrière la plus longue et qui connaîtra les ventes les plus élevées avec plus de 90 000 unités (43% de la production).

Ce joli coupé Bertone a été restauré il y a une dizaine d'années. Sa peinture rouge a été refaite et montre des traces d'usage nor-

males pour son âge. À cette occasion la voiture a reçu une sellerie cuir bien plus flatteuse que le simili cuir habituel. Son châssis est sain de même que les trains roulants. La mécanique est en bon état et son contrôle technique ne montre aucun élément défaillant. La voiture a toujours été bien entretenue et roule régulièrement, gage d'une bonne conservation.

Estimation : 25 000 – 30 000 €

MERCEDES-BENZ SLK 200 KOMPRESSOR #2002

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle SLK 200 Kompressor
Carrosserie coupé à toit escamotable, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1998 cm³
Puissance 163 ch
Vitesse maximale 223 km/h
Production 170 000 exemplaires
Kilométrage 10500 km
Numéro de série WDB1704441F2789017

ENCORE SOUS GARANTIE CONSTRUCTEUR !



En avril 1996, six mois après la version Vario à toit escamotable de son prototype SLK, Mercedes-Benz présentait la version de série. Jusqu'à l'arrivée de la Peugeot 206 cabriolet, la SLK sera la seule à proposer un toit escamotable, offrant le plaisir du cabriolet sans ses inconvénients. La gamme SLK comptait trois modèles, la SLK 200, la SLK 230 «Kompressor» et la SLK 320 toutes dotées d'une boîte manuelle à six vitesses avec boîte automatique à cinq rapports, en option. La 200 Kompressor plus puissante - 163 ch contre 136 - a rapidement remplacé la 200 atmosphérique. La SLK fut produite à 170 000 unités de septembre 1996 à mars 2000.

Cette magnifique «Kompressor» rouge Magma de 2002 a toujours été remise dans un garage chauffé, recouverte d'une housse. «*Quand on monte dedans, elle sent encore le neuf*» dit sa propriétaire qui l'avait reçu en cadeau de mariage. Elle est dotée de nombreuses options, toit ouvrant électrique, boise-

ries en Eucalyptus, y compris volant et pommeau de levier de vitesses, tapis, seuil de portes Inox SLK, sièges baquets en cuir bicolores, avec option sièges chauffants, climatisation, autoradio lecteur de CD 4 HP etc... Tous ses contrôles techniques ont été faits scrupuleusement, ainsi que l'entretien annuel, vidange et bougies. On l'a fait tourner régulièrement. Sa batterie était branchée en permanence grâce un chargeur spécial, installé par le concessionnaire Mercedes de Toulon, comme il le fait pour ses voitures de présentation. Les pneus sont restés neufs, elle n'a jamais connu le moindre accrochage, la peinture est comme neuve et elle est toujours sous garantie Mercedes. Un futur collector, surtout dans la version Kompressor!

Estimation : 15 000 - 19 000 €

ALFA ROMEO 2000 SPIDER #1992

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle 2000 Spider
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1962 cm³
Puissance 126 ch
Vitesse maximale 190 km/h
Production 18456 exemplaires
Kilométrage 97335 km
Numéro de série ZAR11500006013400



L'Alfa Romeo 1600 Spider Duetto (type 105), dévoilé au Salon de Genève en mars 1966, reprend le moteur 1600 cm³ et la boîte de vitesses à cinq rapports de la berline Giulia Ti de 106 ch. Sa carrosserie signée Pininfarina, entièrement nouvelle, est caractérisée par ses lignes tendues et ses flancs creusés, son avant à phares carénés et son arrière effilé qui lui vaut le surnom d'*osso di seppia* (os de seiche). Elle sera la vedette du film *Le Lauréat (The Graduate)* de Mike Nichols, aux mains du tout jeune Dustin Hoffman en 1967, qui contribuera à son immense succès aux États-Unis. Suite à un litige avec un fabricant de biscuit, il perd son nom de Duetto en 1967. En 1968, le Spider 1600 cède la place au 1750 de 118 ch, tandis qu'est présentée une version Junior 1300 cm³ plus abordable. En 1970, la voiture est dotée d'un arrière tronqué (*coda tronca*) et en 1971, le Spider 1750 cède la place à la 2000 équipée d'un 1962 cm³ de 132 ch, secondée par une 1600 Junior en 1972. En 1983, nouvelle mise à jour stylistique avec de disgra-

cieux boucliers à absorption en plastique. La quatrième série du Spider, celle qui nous intéresse, arrive en 1990. Cette fois, les boucliers avant et arrière s'intègrent parfaitement à la carrosserie. Le quatre cylindres en ligne double arbre 2 litres de 126 ch est désormais doté de l'injection électronique (Bosch Motronic ML4.1) et la direction assistée est montée en série. Cette dernière série a été produite à 18456 exemplaires.

Ce spider de 1992 (numéro de série ZAR11500006013400) à la belle présentation affiche 97335 km d'origine. Il fonctionne parfaitement et a été régulièrement entretenu. Ultime évolution du modèle, il dispose de toutes les caractéristiques et de toutes les améliorations apportées depuis son origine en 1966.

Estimation : 10 000 – 13 000 €

FORD FOCUS RS WRC #2002

PILOTE :
CARLOS SAINZ

Caractéristiques techniques

Marque Ford

Modèle Focus RS WRC

Carrosserie berline 3 portes, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres

Cylindrée 1998 cm³ turbocompressé

Puissance 300 ch

Vitesse maximale NC

Production 30 exemplaires

Kilométrage NC

Numéro de série WFOBXXBZAB1Z29417

La Ford Focus RS WRC (RS pour *Rallye Sport* et WRC pour World Rallye Championship), construite par Ford Europe et M-Sport sur base de la berline trois portes de série Focus Climate en 1999 était destinée à l'équipe de championnat du monde des rallyes de Ford où elle remplaçait la Ford Escort WRC. Comme toutes les versions vouées à la compétition en championnat du monde des rallyes, extérieurement, la Ford Focus de série était copieusement modifiée. Il ne restait bien souvent que la silhouette générale de la voiture et quelques éléments de carrosserie. La Focus RS WRC 2002 est dotée d'un capot complètement redessiné avec des prises d'air additionnelles et des extracteurs repositionnés pour améliorer la circulation de l'air sous le capot et réduire la température du moteur. Côté mécanique, plus grand-chose à voir avec la série non plus, à commencer par la transmission intégrale à la place de la traction avant de la voiture de série. Son moteur 2 litres Duratec à 4 soupapes par cylindre aux spécifications de la FIA, monté transversalement à l'avant, est doté d'un turbocompresseur Garrett et développe 300 ch à 6 500 tr/min. Il n'a aucune peine à emmener les 1 230 kg de la voiture. Le système électronique de la Focus RS WRC 2002 est entièrement nouveau. Il a été conçu en interne chez Ford qui possède désormais son propre département, la filiale Pi Research basée chez l'équipe Ford Rallye Sport en Angleterre. Les freins à disque ventilés Brembo de la version 2002 sont semblables à ceux de l'année précédente, mais construits dans un matériau plus léger tandis que

le système de freinage, entièrement mécanique, ne dispose pas de servoassistance. Il profite de l'expérience acquise en monoplace CART aux États-Unis. Les pneus Pirelli sont montés sur des jantes OZ de 18 pouces pour les rallyes sur asphalte et de 15 pouces pour les épreuves sur terre avec des jantes étroites spéciales pour les étapes neigeuses au Rallye de Monte-Carlo et en Suède. Les trois voitures d'usine sont construites et engagées par M-Sport, l'écurie britannique qui gère le programme de championnat du monde pour Ford depuis 1997. Les deux pilotes Ford pour la saison 2002 sont Colin McRae avec son copilote Nicky Grist (N° 5), Carlos Sainz avec son copilote Luis Moya (N° 4) et Markko Martin (N° 6) comme troisième pilote avec Michael Park comme copilote. Les Focus RS font leurs débuts au Rallye de Monte-Carlo 2002 et sont immédiatement dans le rythme, mais seront reléguées à la troisième et quatrième place pour usage d'une pompe à eau non réglementaire. Colin McRae offrira sa première victoire à la Focus à la troisième épreuve du championnat, au Safari Rally Kenya, devançant la Toyota de Didier Auriol de 15 minutes. La Focus RS WRC aura une riche carrière en compétition de 1999 à 2010. Elle a remporté 44 rallyes en championnat du monde et deux titres constructeur en 2006 et en 2007. Elle sera remplacée par la Ford Fiesta RS WRC.

Cette Ford Focus est celle qui a été pilotée par Carlo Sainz «El Matador», double champion du monde en 1990 et 1992, ●●●





... qui avait détenu le record de podium dans la discipline (97) avant d'être détrôné par Sébastien Loeb. Après le retrait de Toyota en 2000, Carlo Sainz était en effet revenu chez Ford et avait couru sur Focus WRC en 2002. Elle a été vendue par M-Sport, l'écurie de Ford. Elle est dans un état exceptionnelle, entièrement refaite jusqu'au dernier boulon, tout a été remis à neuf. Sa carrosserie a été mise à nu et intégralement restaurée. Elle est dotée de tous les équipements conformes à la réglementation du Groupe 4, arceaux, harnais et sera vendue avec

les deux ordinateurs PC autorisés par le règlement. Les sièges d'origine sont gravés au nom de Carlos Sainz. La mécanique a été refaite dans tous ses aspects et la voiture est prête à rouler. Cette Focus a un gros palmarès qui sera fourni dans un dossier relié avec reportage photo, factures originales de M-Sport et papiers divers.

Estimation : 210 000 - 260 000 €



MARLIN ROADSTER

#1985

Caractéristiques techniques

Marque Marlin
Modèle Roadster
Carrosserie roadster, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres (Morris)
Cylindrée 1275 cm³
Puissance 62 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Production NC
Kilométrage 12437 km
Numéro de série NC



Marlin Engineering, aujourd'hui installé à Crediton dans le Devon a été fondée en 1979 à Plymouth par Paul Moorhouse, un ancien ingénieur de Rolls-Royce. Après s'être construit quelques voitures de son cru pour son usage personnel, il décida de commercialiser un kit pour que d'autres puissent confectonner leur propre voiture. Marlin Engineering fut vendu à Yorkshire Kit Cars (YKC) en 1992 qui fut à son tour rachetée par Aquila Sports Cars Ltd en 2006. En 2016, Marlin a racheté Avatar Sports Cars. Après la disparition de TVR et Marcos, Marlin reste l'un des derniers constructeurs indépendants britanniques. Le premier modèle de Marlin fut le Roadster, un cabriolet rétro évoquant les Alfa Romeo 1750 de la fin des années 1920, basé sur des composants mécaniques de Triumph Herald. Équipée du 2 litres de la Triumph Vitesse, la voiture frôlait les 180 km/h. La carrosserie faisait appel à l'aluminium et la fibre de verre. En 1981 Marlin se tourna vers des composants empruntés à la Morris Marina, mais chacun pou-

vait choisir la mécanique qui lui convenait. Le roadster resta en production jusqu'en 2006.

Cette Marlin Roadster rouge de 1985 est en parfait. Elle est équipée d'un moteur Morris 1300 et de pneus neufs et sa construction a été soignée. Le plus intéressant concerne sa finition. Son propriétaire, une figure marseillaise, neveu du sculpteur César, a voulu faire de cette automobile une œuvre d'art et l'a entièrement décorée de bijoux Swarovski pour un montant de 30 000 euros. L'effet est saisissant et fait de ce modèle déjà rare une pièce unique.

Estimation : 12 000 – 15 000 €

CHEVROLET CORVETTE Z06 #2010

Caractéristiques techniques

Marque Chevrolet
Modèle Corvette Z06
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 7011 cm³
Puissance 512 ch
Vitesse maximale 320 km/h
Production 215 123 ex. (tous modèles C6)
Kilométrage 58 000 km
Numéro de série 1G1YY26E685111931



Aujourd'hui, après les C1 (1953-1962), C2 (1963-1967), C3 1968-1982), C4 (1984-1996), C5 (1997-2004) et C6 (2005-2013), on en est à la septième génération apparue en 2014. Les nouvelles Corvette, notamment depuis la suspension Magnetic Selective Ride Control adoptée en 2003 sur la C5 ont nettement amélioré leur tenue de route. La C6 dévoilée en 2005 ne reprend pas les phares escamotables des générations précédentes. Son style est très sobre par rapport à la C7 qui l'a suivie au style surchargé et un peu maniéré. Les cylindrées des V8 proposés sur la C6 allaient de 5967 cm³ à 7008 cm³ et les puissances s'échelonnaient de 404 ch à 647 ch sur la ZR1. La Z06 est dotée du gros V8 LS7 de 7 litres de cylindrée - la plus élevée proposée - de 512 ch, uniquement associé à une boîte manuelle ZF ce qui lui permet d'offrir un 0 à 100 km/h en 3,9 secondes et un kilomètre départ arrêté en 22,1 secondes, sans parler d'une vitesse de pointe de 320 km/h. Son châssis n'est pas en acier comme celui des

autres C6 mais entièrement en aluminium et quelques éléments de sa carrosserie sont en fibre de carbone, comme le toit, ou en magnésium. C'est la plus légère des C6.

Cette Chevrolet Corvette Z06 de 2010 affiche un kilométrage d'origine de 58 000 km. Son V8 7 litres associé à la boîte manuelle ZF est en parfait état de fonctionnement, a toujours été bien entretenu et sort de révision. Elle possède un affichage tête haute, un échappement sport parmi de multiples autres équipements. Véritable «muscle car» moderne, elle marque le retour aux grosses cylindrées et affiche un rapport prix/performances absolument imbattable.

Estimation : 48 000 - 58 000 €

PORSCHE

912

#1968

Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 912

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1582 cm³

Puissance 90 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Production 30300 exemplaires

Kilométrage 89635 km

Numéro de série 129020773

ÉTAT D'ORIGINE INCROYABLE !



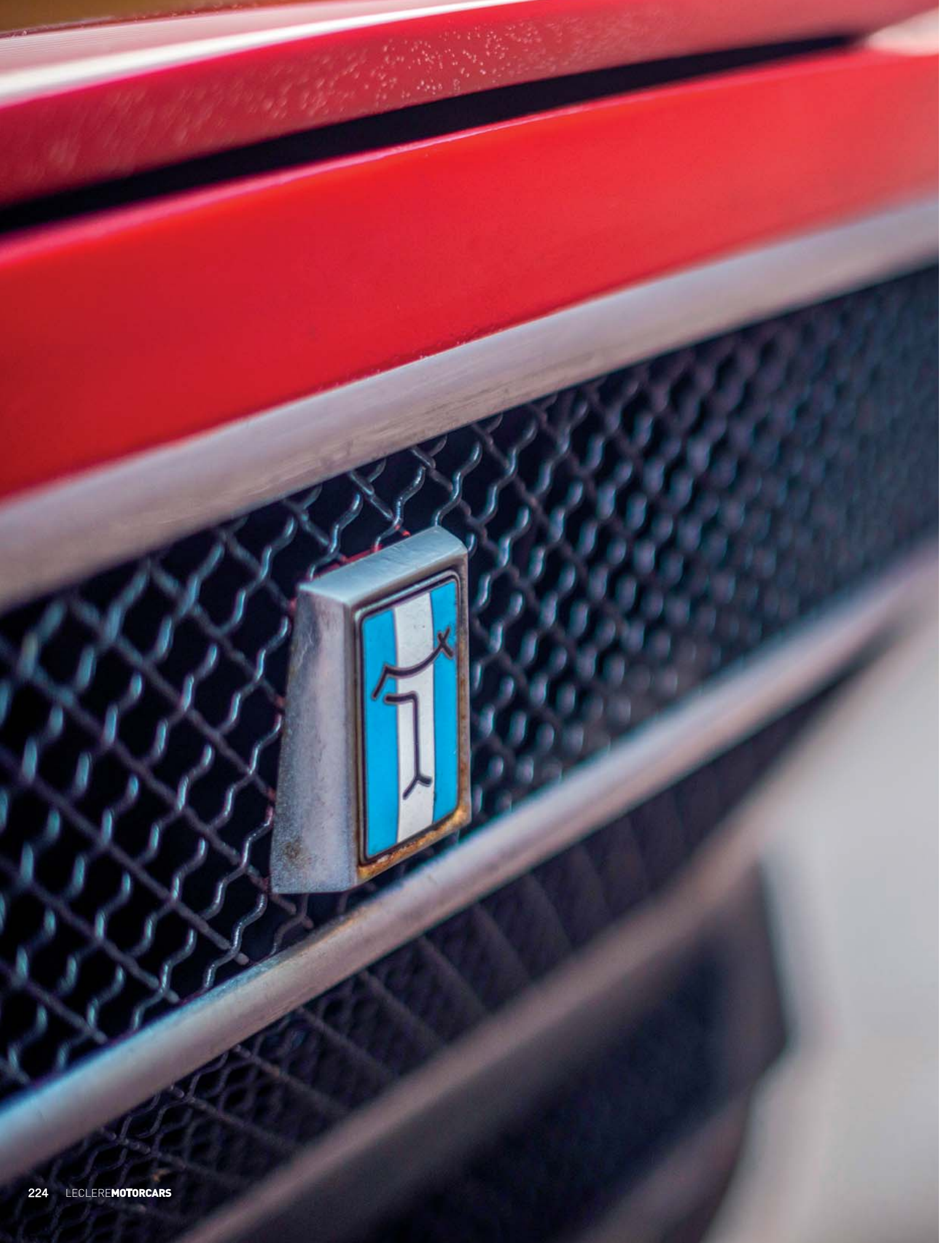
On ne présente pas la Porsche 911. En revanche la 912, souvent surnommé à tort la 911 du pauvre, est un modèle particulièrement intéressant qui mérite une meilleure attention. D'une part il prolonge la lignée des 356 et d'autre part il apporte quelques menus avantages par rapport à la 911. Dévoilée en avril 1965, six mois après la 911 et six mois avant la disparition de la 356, elle était destinée à conserver la clientèle de la 356, frustrée de ne pouvoir accéder à la 911 bien plus chère. Elle reprenait le 4 cylindres à plat de 1582 cm³ et 90 ch de la dernière 356, la C 1600 SC. Ses voies étaient légèrement moins larges (1,337/1,317 m contre 1,367/1,339 m). Extérieurement, seul le sigle le 912 (doré et non pas chromé) permet de la différencier de la 911. L'intérieur est moins bien équipé que celui de la 911, on pouvait toutefois faire jouer les options, notamment le tableau de bord à cinq compteurs (comme la voiture proposée ici). Le 4 cylindres, moins lourd que le 6 cylindres, lui donnait un comportement moins pointu, et son entretien était moins onéreux.

Cette exceptionnelle Porsche 912 (n° série 129020773) d'origine française à numéros concordants, entièrement d'origine, affiche 89635 km. Elle a toujours été remise à l'abri et n'a jamais été restaurée. Elle a été livrée en première main dans

le Gard, par Porsche Sonauto Levallois et sa date de première mise en circulation remonte au 23 décembre 1968. Le vendeur est son deuxième propriétaire. Elle est dotée de la boîte à 5 rapports et des 5 compteurs en option d'époque. Tous les consommables sont neufs, pneus, amortisseurs, freins, allumage, bougies, filtres, durites... Les jantes d'origines ont été thermolaquées. Aucun frais à prévoir, la révision a été effectuée, vidange, mise au point moteur (factures Porsche fournies). Elle est accompagnée de tous ses documents de bord, de son bon de livraison (barré rouge), du double des clés, de sa trousse à outils complète et de son cric d'origine. Il y a même le stylo de retouche peinture de l'époque. La voiture a été équipée de verres de phares blancs pour le confort d'utilisation, mais le propriétaire a conservé les verres jaunes d'origine. Il est rarissime de trouver ce type de voiture à numéros concordants, non modifiée, dans un tel état d'origine aujourd'hui. Moteur, châssis, boîte, couleur... tout est en parfait état, avec une rénovation complète des pièces d'usure uniquement (avec factures). Si vous souhaitez acquérir une 912, c'est absolument celle-ci !

Estimation : 55 000 – 65 000 €





INNOCENTI DE TOMASO

#1990

Caractéristiques techniques

Marque Innocenti
Modèle De Tomaso
Carrosserie berline 3 portes, 4 places
Moteur 3 cylindres turbocompressé (Daihatsu)
Cylindrée 1 588 cm³
Puissance 96 ch
Vitesse maximale 165 km/h
Productions NC exemplaires
Kilométrage 92 000 km
Numéro de série ZJNB5500000402574



Ferdinando Innocenti, fortune faite avec ses scooters Lambretta, décida de se lancer dans la construction automobile. En 1965, il avait conclu un accord avec la firme britannique BMC (Austin-Morris) pour fabriquer l'Austin A40 et la Mini en Italie. Il fera habiller celle-ci d'une jolie carrosserie dessinée par Marcello Gandini chez Bertone en 1974. En 1976, la crise pétrolière ayant durement touché le secteur des voitures sportives haut de gamme, Alessandro de Tomaso avait racheté Innocenti avec l'aide de l'état italien pour se diversifier vers le bas. En visant le marché des petites citadines, il ne renonçait pourtant pas à l'image sportive et élitiste de De Tomaso et après avoir doté l'Innocenti d'un moteur 3 cylindres Daihatsu et d'une nouvelle suspension en 1982, il en décline une version turbocompressée baptisé tout simplement De Tomso. Elle avait tout de la petite bombe italienne, à la manière des Fiat 500 revue par Abarth dans les années 1960 ou des Mini Cooper de la grande époque.

Cette jolie petite Innocenti De Tomaso, l'une des dernières avant la disparition de la marque, a été mise en circulation en septembre 1990. Entièrement refaite, elle possède un dossier complet détaillant tous les travaux de ces dernières années représentant plus de 15 000 euros de facture. Noire avec intérieur en cuir rouge, elle est dans son état d'usage, c'est une voiture dont on se sert et sur laquelle tout fonctionne. Elle est vendue avec son manuel d'atelier. Cette sympathique citadine à moteur turbo mérite peut-être plus que les Mini Cooper dont elle partage l'origine, le surnom de petite bombe.

Estimation : 8 000 – 10 000 €

RENAULT 8 GORDINI #1967

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle 8 Gordini 1977
Carrosserie berline 4 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 108 cm³
Puissance 96 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 11 607 exemplaires
Kilométrage moteur 500 km après restauration
Numéro de série 202899



La Renault 8, dévoilée en juin 1962, succède à la Dauphine (qui avait elle-même succédé à la 4 CV) en lui empruntant son architecture à moteur en porte-à-faux arrière. D'une cylindrée de 956 cm³ et d'une puissance de 48 ch, le 4 cylindres «Cléon-fonte» à 5 paliers est en position inversée avec son radiateur à l'arrière et non plus contre l'habitacle. La voiture est dotée d'une suspension à 4 roues indépendantes et de 4 freins à disque. Pierre Dreyfus, le PDG de Renault, convaincu du potentiel sportif de ses modèles à moteur arrière après les différents succès de la 4 CV, avait fait appel à Amédée Gordini pour décliner une version sportive de la Dauphine en 1958. Devancière des GTi des années 1970 et 1980, ces versions vitaminées connurent un beau succès, à la fois commercial et sportif. On décide de renouveler l'expérience avec la R8. Déclinée en 1 100 cm³ en 1965, puis 1 300 cm³ en 1967, la version Gordini de la Renault 8 allait connaître un succès encore plus important que la Dauphine et une remarquable carrière en compétition. Elle permit notamment à toute une génération de pilotes français de faire leurs premières armes en course dans les fameuses coupes Gordini. La première R8 Gordini (R 1134) apparaît au Salon de l'Auto à Paris en septembre 1964. Elle déclenche aussitôt la passion de toute une frange de jeunes sportifs en herbe.

La «Gord'» devient aussitôt la référence. Le 4 cylindres en ligne à arbre à cames latéral de la R8 Gordini possède des chambres de combustion hémisphériques, des soupapes en V à 50°, et, grâce à un taux de compression de 10,4 à 1 et à deux carburateurs Solex, il développe 96 ch à 6 500 tr/min. Extérieurement la Gordini se reconnaît à sa livrée uniquement bleu de France, soulignée de deux bandes blanches longitudinales parallèles côté conducteur. En 1967, la Gordini passe de 1 108 cm³ à 1 255 cm³ (R 1135) grâce à un réalésage de 70 à 74,5 mm et reçoit une boîte de vitesses à 5 rapports. La puissance grimpe à 110 ch à 6 750 tr/min, sa vitesse de pointe à 175 km/h et elle abat le 1 000 m départ arrêté en 31,9 secondes. On est loin de la petite berline familiale de série.

La voiture proposée est une véritable Gordini en état concours. Tout a été refait à neuf dans les moindres détails et conformément à l'origine par un collectionneur maniaque du respect de l'origine. La voiture n'a jamais couru. C'est une occasion unique d'acquérir une authentique Gord' surtout quand on sait que les pièces mécaniques d'origine sont aujourd'hui impossibles à trouver.

Estimation : 40 000 - 50 000 €



ROVER MINI WOODBURY CABRIOLET #1993

Caractéristiques techniques

Marque Mini
Modèle Woodbury
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1275 cm³
Puissance 50 ch
Vitesse maximale 116 km/h
Production 40 exemplaires
Kilométrage 40000 km
Numéro de série WMRA31080TA09340

40 EXEMPLAIRES !



Imaginée par Sir Alec Issigonis, la Mini dévoilée en 1959, fait partie des icônes de l'automobile. Sa géniale architecture associant la traction avant à un moteur transversal en avant de l'essieu permettait de dégager une habitabilité maximale et fut reprise par tous les constructeurs au fil des années, puis adaptées à des modèles de bien plus grandes dimensions. Elle connut un succès phénoménal et fut produite sous sa forme initiale jusqu'en 2000. Ses versions les plus emblématiques furent les Cooper et Cooper S qui gagnèrent le rallye de Monte-Carlo en 1964, 1965 et 1967. Au fil des années, de multiples versions et de nombreuses évolutions ont jalonné sa carrière. Les dernières vraies Mini, les Mk6 produites de 1992 à 2000, abandonnaient les jantes de 10 pouces pour des 12 pouces style Minilite et les carburateurs au profit de l'injection et du catalyseur. Au cours de sa longue vie commerciale, la Mini fut l'objet de multiples séries limitées et séries spéciales, commémoratives ou publicitaires. La Mini Woodbury produite à 500 exemplaires pour le marché

français - dont seulement 40 cabriolets - se caractérisaient par sa couleur noire, son tableau de bord en ronce de noyer, sa sellerie en cuir beige et ses roues de 12 pouces à enjoliveurs intégraux.

Ce magnifique cabriolet dont il ne fut commercialisé que 40 exemplaires de cette série spéciale réservée à la France est une authentique deuxième main entièrement d'origine qui possède son certificat woodbury. Son apparence et son état sont exceptionnels, sa capote d'origine est en très bel état elle aussi. Une Mini spéciale particulièrement désirable.

Estimation : 18 000 - 22 000 €

TALBOT SUNBEAM LOTUS

#1980

Caractéristiques techniques

Marque Talbot
Modèle Sunbeam Lotus
Carrosserie berline 3 portes, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2172 cm³
Puissance 155 ch
Vitesse maximale 204 km/h
Production 2308 exemplaires
Kilométrage 63000 km
Numéro de série R4DCYAL209340



La banale berline 3 portes Chrysler Sunbeam, dévoilée en 1977, avait la particularité d'être une propulsion à une époque où la majorité de ses concurrentes recouraient à la traction. La Simca-Chrysler Sunbeam Lotus (puis Talbot-Simca à partir de janvier 1980 et Talbot tout court en 1981), dévoilée au salon de Genève en mars 1979, est équipée du moteur Lotus 4 cylindres en ligne 2172 cm³ (95,2x76,2 mm) à 16 soupapes de 155 ch à 5400 tr/mn de la Jensen Healey, monté incliné à 45° à l'avant. Alimenté par 2 carburateurs double corps Dell'Orto DHLA 45E et associé à une boîte ZF à 5 rapports, il permet à la Sunbeam Lotus de dépasser les 200 km/h. Elle est disponible uniquement en Embassy Black à bandes gris argenté. En 1981, la Sunbeam série 2 reçoit une sellerie noire à bandes grises baptisée Piccadilly et un moteur porté à 155 ch. En 1982 le moonstone blue avec bandes argentées ou noires au choix devient la seule couleur proposée pour la Talbot Sunbeam Lotus. Elle va remporter le titre constructeur en Championnat

du monde des Rallyes en 1981 et le RAC Rallye en Groupe 2 à trois reprises, jusqu'en 1982, lorsqu'elle prend sa retraite.

Cette Talbot Sunbeam Lotus authentique complètement d'origine a vu ses trains roulants préparés par LE spécialiste Peugeot Sport, Ruggieri, et a reçu des durites aviation. La voiture est équipée d'un pont court et de freins et d'amortisseurs « compétition ». Le reste, entièrement d'origine, n'a pas été touché. Cette voiture à la forte personnalité est dotée d'un moteur Lotus particulièrement vigoureux qui équipait notamment les Lotus Esprit, Eclat et Elite et la Jensen-Healey. Sur un peu plus de 2300 exemplaires construits, seulement 388 ont été vendues en France. Une voiture de connaisseur aux performances exceptionnelles.

Estimation : 37000 – 45000 €

LAND ROVER 109 PICK UP #1982

Caractéristiques techniques

Marque Land Rover
Modèle 109
Carrosserie pick up, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 2286 cm³
Puissance 70 ch
Vitesse maximale 110 km/h
Production NC
Kilométrage NC
Numéro de série SALLBCAG2AA153351



Inspiré de la Jeep, le Land Rover était au départ un engin utilitaire basique destiné à satisfaire la demande en véhicules tous usages dans l'immédiat après-guerre. Sa carrosserie pratiquement sans emboutis en aluminium permettait d'éviter le recours à l'acier encore contingenté et s'avéra un atout. Le recours au quatre cylindres 1595 cm³ de la Rover P3 et à de nombreux autres éléments empruntés aux berlines Rover de série avait permis de réduire les coûts et le temps de développement. Le premier Land Rover de série (sur un empattement de 80 pouces, soit 2 m) fut présenté au Salon d'Amsterdam en avril 1948. Son succès instantané prit même ses concepteurs, les frères Wilks, au dépourvu. La première version diesel apparut en 1958. Amélioré et modifié, le Land Rover passa le cap du XXI^e siècle. À part son nom de Defender, pour le distinguer du Discovery en 1990, il est resté pratiquement le même jusqu'en 2016. Globalement, malgré d'innombrables changements, imperceptibles ou plus importants, pour s'adapter aux nouvelles normes, il a gardé sa

« gueule » de baroudeur. Bien sûr l'habitacle s'est enrichi d'un vrai tableau de bord en 2004, mais l'essentiel a été préservé, notamment sa position de conduite inconfortable - le conducteur doit s'aplatir l'épaule contre la vitre pour être à peu près en face du volant et du pédalier, tandis que son mollet est calé contre le levier du frein à main au plancher.

Ce Pick up Land Rover dont la date de première mise en circulation remonte au 26 juillet 1982 affiche une présentation impeccable pour un baroudeur. Il est d'origine et il a été entièrement remis en état, toutes les pièces d'usure ont été changées, ainsi que les freins, les roulements, les silentbloc, la batterie, l'allumage, etc...

Estimation : 6 000 - 8 000 €

FERVES RANGER

#1971

À DÉCOUVRIR



Caractéristiques techniques

Marque Ferves

Modèle Ranger

Carrosserie tourer 2 portes, 4 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 2 cylindres

Cylindrée 599 cm³

Puissance 18 ch

Vitesse maximale 80 km/h

Production 600 exemplaires

Kilométrage 22 500 km

Numéro de série NC

C'est en novembre 1966, au Salon de Turin, que la marque Ferves, fondée par Carlo Ferrari (Ferves signifie FERRARI VEhicoli Speciali) est apparue. Elle y exposait un drôle de petit véhicule tout terrain. Ce baroudeur à la bouille sympathique est construit sur la base mécanique et les trains roulants empruntés aux Fiat 500 et 600. Le moteur et la transmission proviennent la Fiat 500, les suspensions arrière et le freinage sont identiques à ceux de la Fiat 600. Deux empattements étaient proposés, 1,33 m pour la version deux roues motrices et 1,55 m pour la version 4 x 2 équipée d'un étrange système de blocage du différentiel par freinage manuel. Le pare-brise est escamotable comme sur la Jeep et l'engin pouvait être commandé avec une capote démontable qui recouvrait soit les seules places avant, soit les quatre places sur les versions quatre sièges. Les aptitudes tout terrain de ce petit engin étaient loin d'être anecdotiques. Aujourd'hui relégué aux usages de loisir, il était à l'époque un outil de travail apprécié en montagne, dans les

vignes et pour les activités en espace étroit ou difficile d'accès. Le Ferves Ranger fut produit de 1966 à 1971 à environ 600 exemplaires. Il n'en resterait qu'une cinquantaine en circulation. Ce joli Ferves Ranger de 1971 en excellent état affiche 22 500 km d'origine au compteur. Il a subi une grosse révision moteur en 2016 avec changement des pistons et il fonctionne aujourd'hui parfaitement bien. Tous les organes électriques sont en état de marche à l'exception du seul le compte-tours. Ces petits véhicules spécialisés, rares et attachants n'en finissent pas de voir leur cote grimper.

Estimation : 24 000 – 30 000 €

CITROËN

DS 23ie PALLAS

#1973

Caractéristiques techniques

Marque Citroën DS
Modèle 23ie Pallas
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2347 cm³
Puissance 124 ch
Vitesse maximale 179 km/h
Production 330 000 exemplaires
Kilométrage 20 277 km
Numéro de série 01FE5396



Au-delà de sa ligne spectaculaire, la DS, dévoilée en 1955, affichait une technologie peut-être plus futuriste encore. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistée, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Il est étonnant de constater qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à la suspension hydraulique Citroën, la DS ne fit aucune émule et ne fut jamais copiée. Elle reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1911 cm³ à soupapes en tête à course longue qui céda la place à un moteur à course courte de 1985 cm³ (DS 20) en 1966 qui sera plus tard proposé avec des cylindrées de 2175 cm³ (DS 21) et 2347 cm³ (DS 23). En septembre 1967, l'avant de la DS est remodelé et doté de phares orientables. La finition Pallas était la plus luxueuse du catalogue Citroën.

Cette DS 23ie Pallas à numéros concordants authentique et

conforme à l'origine présente une belle apparence avec sa peinture beige Tonolet en bon état refaite récemment par un professionnel. Chromes et accastillage sont en bon état, ni choc ni impact, avec un bel aspect. La sellerie est neuve, refaite avec les tissus conformes à ceux d'époque, volant et tableau de bord d'origine sont en bon état et le ciel de toit est neuf, mais les moquettes sont à revoir. Le moteur à injection fonctionne bien, sans bruit ni fumée anormale et les vitesses de la boîte manuelle à 5 rapports passent sans problème. La suspension hydraulique fonctionne normalement. Roues avec enjoliveurs d'origine chaussées de pneus Michelin 185/HR/15 neufs. Un modèle prestigieux qui demande qu'à prendre la route après quelques soins appropriés.

Estimation : 20 000 – 30 000 €



DIRECTION GÉNÉRALE

Damien Leclere
leclere@leclere-mdv.com

SECRETARIAT GÉNÉRAL

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

ADMINISTRATION DES VENTES

Camille Roque
roque@leclere-mdv.com

COMMUNICATION

Graphisme
Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

Photographe
Timothé Leszczynski
timothe@leclere-mdv.com

PRESSE

Patricia Joannides
patriciajpress@gmail.com

LOGISTIQUE

Sylvain Farnault
sylvain@leclere-mdv.com

Alexis Lacombe
lacombe@leclere-mdv.com

EXPERTISES - INVENTAIRES

Marie-Bénédicte Charreyre
charreyre@leclere-mdv.com

MÂÎTRES ANCIENS

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

POST WAR & CONTEMPORAIN

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com

Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

PEINTRES DU MIDI

Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

ORIENTALISME

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

BIJOUX & MONTRES

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

**AUTOMOBILES DE COLLECTION
MOTORCARS**

Maxime Lepissier
maxime@leclere-mdv.com

Pierre Delagneau
delagneau@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DECO

Justine Posalski
posalski@leclere-mdv.com

DESIGN

François Epin
epin@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Grégoire de Thoury
thoury@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissingier
gissingier@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

ESTAMPES

Ghizlaine Jahidi
jahidi@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

**ARMES ANCIENNES
ET SOUVENIRS HISTORIQUES**

Alban Degrave
degrave@leclere-mdv.com

LECLERE

MAISON DE VENTES

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - www.leclere-mdv.com





Tableaux et Mobilier du XIX^e siècle

MAI 2018- PARIS Drouot

Pour inclure
des lots dans cette vente,
veuillez contacter :

Tableaux

Grégoire Lacroix
+33 (0)6 26 52 20 85
glacroix@leclere-mdv.com

Alix Laurent-Bellue
+33 (0)6 59 39 54 57
a.laurentbellue@leclere-mdv.com

Mobilier

Grégoire de Thoury
+33 (0)6 48 93 29 45
thoury@leclere-mdv.com

DROUOT
PARIS

CONDITIONS GÉNÉRALES

LECLERE MDV, SARL dont le siège social est 5, rue Vincent Courdouan (13006) à Marseille, n° RCS 492914551, déclaration n°2006-602, TVA intracommunautaire FR05492914551. Damien Leclere, Delphine Orts et Yonathan Chamla, commissaires-priseurs de ventes volontaires.

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

Les ventes de véhicules intervenant par l'intermédiaire LECLERE MDV, ainsi que les présentes conditions générales de ventes qui les régissent à l'égard des enchérisseurs, sont soumises au droit français. Tout enchère portée par les enchérisseurs sous quelque forme que ce soit (téléphone, internet, ordre d'achat...) ou par le biais de tout intermédiaire implique l'acceptation des présentes conditions générales de vente. L'éventuelle nullité d'une clause n'entraînera pas la nullité des autres conditions, qui resteront par ailleurs applicables.

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

Les dates et spécifications avancées quant aux véhicules sont ceux ressortant des titres de circulation, et des indications données par le vendeur, LECLERE MDV agissant en qualité de mandataire de celui-ci. Un véhicule de collection s'identifie essentiellement par son modèle. Les désignations de modèle, de type et d'année indiquées sont celles figurant sur le titre de circulation. Les documents disponibles et qui seront remis avec le véhicule sont ceux mentionnés dans la fiche de présentation du véhicule, à l'exclusion de tout autre (ex : certificat d'immatriculation, fiche d'identification, contrôle technique, certificat de situation administrative, carnet d'entretien...). Il appartient à l'adjudicataire de faire le nécessaire pour procéder aux démarches administratives et douanières consécutives à son achat. Le kilométrage indiqué n'est pas garanti. Il a été relevé au compteur du véhicule. Les véhicules venant par la route peuvent présenter un kilométrage au compteur différent au jour de la vente. Les informations et reproductions communiquées ont pour but de faciliter l'inspection des véhicules par les enchérisseurs éventuels. Les enchérisseurs sont réputés avoir examiné les véhicules qui peuvent l'être librement durant l'exposition préalable à la vente. S'ils n'ont pas la possibilité d'examiner eux-mêmes les véhicules, il leur appartient d'y procéder par toute personne de leur choix. Les véhicules présentés sont des véhicules de collection dont l'état et le fonctionnement ne sont pas ceux des véhicules actuels : leurs performances et conditions de sécurité leurs sont inférieurs. Ils ont le plus souvent fait l'objet de restaurations. Leur état mécanique et les usures de leurs pièces varient en fonction de leur ancienneté. Les enchérisseurs acceptent de ce fait un aléa. Un véhicule est vendu dans l'état où il se trouve au moment de son adjudication et aucune réclamation ne sera admise sur ce point une fois l'adjudication prononcée. LECLERE MDV et les experts auxquels il est fait appel à cette fin ont établi les indications figurant au catalogue, étant précisé que celles-ci sont susceptibles de rectifications et amendements, seule la présentation du lot au jour de la vente telle que portée au procès-verbal de la vente aux enchères faisant foi des spécifications convenues. Les experts de la vacation se tiennent à leur disposition pour répondre à toute question.

ENCHÈRES

Le Commissaire-priseur de ventes volontaires dirigeant la vacation a seul qualité pour déterminer les mises à prix et paliers d'enchères.

MOYENS D'ENCHÉRIR

Il est possible d'enchérir lors de la vente en étant présent ou représenté au jour de la vente, par le biais de sites internet, ou en laissant un ordre d'achat écrit auprès de LECLERE-MDV au plus tard à la clôture de l'exposition.

Les éventuels coûts pour enchérir par tel ou tel moyen incombent à celui qui choisit d'y recourir. Pour être admis à enchérir, toute personne devra préalablement s'être fait enregistrer auprès de LECLERE MDV en lui communiquant ses nom et prénom et en lui remettant copie d'une pièce d'identité en cours de validité. Si l'enchérisseur porte son enchère pour le compte d'un tiers, il devra remettre copie de celle de ce tiers. Si ce tiers est une société, il devra en indiquer la dénomination sociale et justifier être habilité à la représenter en remettant copie de son extrait Kbis ou de tout document équivalent. Pour des raisons techniques ou autres, il est possible que LECLERE MDV ne soit pas en mesure de joindre l'enchérisseur en cas de demande d'enchère téléphonique, ce dont elle ne peut être tenue pour responsable. Les personnes s'étant inscrites disposent d'un droit d'accès et de rectification des informations les concernant, intégrées au fichier client de LECLERE MDV, destinataire de ces données.

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

Outre le prix d'adjudication constaté par le coup de marteau, des frais de vente seront dus en sus par l'adjudicataire. Ces frais sont de 20% ttc.

L'adjudicataire sera tenu indivisiblement de payer le prix d'adjudication augmenté des frais de vente calculés dans les conditions ci-dessus, outre s'il y a lieu tous autres frais particuliers.

EXPORTATION

Il appartient à tout enchérisseur de se renseigner préalablement à la vente s'il envisage d'exporter un véhicule. Le retard ou le refus par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera pas la remise en cause de la vente ni un quelconque dédommagement. La TVA collectée pourra être remboursée à l'adjudicataire à condition que celui-ci présente dans les délais et forme prévus par la réglementation en vigueur les documents justifiant de l'exportation du véhicule acheté.

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

La vente est réalisée au comptant et conduite en euros. L'adjudicataire est tenu d'en régler le prix sans délai, par virement, chèque de banque, ou carte bancaire. La délivrance à l'adjudicataire n'interviendra qu'après complet paiement des sommes dues sur le compte de LECLERE MDV et remise des copies de pièces justificatives d'identité des enchérisseurs et adjudicataire. L'enchérisseur ayant porté l'enchère menant à l'adjudication est personnellement responsable du paiement du prix du lot sur lequel il a enchéri, y compris s'il a désigné un tiers pour adjudicataire.

DÉFAUT DE PAIEMENT

À défaut de paiement par l'adjudicataire, le vendeur pourra opter soit pour la remise en vente du véhicule sur réitération d'enchères aux frais de l'adjudicataire après mise en demeure restée infructueuse adressée dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, soit pour la résolution de plein droit de la vente, soit pour l'action en paiement, sans préjudice des dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Dans l'hypothèse d'une résolution, outre le montant des frais de vente, LECLERE MDV sera en droit de demander à l'adjudicataire des intérêts au taux légal sur les frais de vente par jusqu'à complet paiement du prix, outre s'il y a lieu les autres frais engendrés par ce défaut de paiement. Dans l'hypothèse d'une action en paiement, LECLERE MDV sera en droit d'exiger de l'adjudicataire les sommes ci-dessus, outre le prix revenant au vendeur augmenté des intérêts au taux légal jusqu'à complet paiement du prix. Dans l'hypothèse d'une réitération des enchères, l'adjudicataire défaillant sera de plein droit redevable de l'intégralité des coûts supplémentaires résultant de sa défaillance, de la différence entre le premier prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu sur réitération d'enchères si celui-ci lui est inférieur, outre le montant des frais revenant à LECLERE MDV au titre de la première adjudication augmenté des intérêts au taux légal.

LITIGES

En cas de litige concernant l'état du véhicule, il appartient à l'adjudicataire d'agir sur le fondement des vices cachés dans les deux ans à compter de sa révélation, dans la limite de vingt ans à compter de la vente. La responsabilité de LECLERE-MDV se prescrit par cinq ans.

Les acheteurs passant via Proxibid devront payer 3% de frais en plus

Récupérations des lots

Les lots sont à récupérer à partir du lundi 26 mars au vendredi 30 mars directement au Hall H - Parc des Expositions d'Avignon. Horaires : 10h00 → 18h00

Contact sur place : Maxime Lépiessier +33 6 17 69 84 46

(Frais de gardiennage en sus à la charge de l'acheteur à partir du samedi 31 mars : 50 euros/jour)

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente dimanche 25 mars 2018 / Avignon Motor Festival

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

VILLE :

TEL. (DOMICILE) : TEL. (PORTABLE) :

E-MAIL : FAX :

ORDRE D'ACHAT

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Les limites ne comprenant pas les frais).

ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Je souhaite enchérir par téléphone le jour de la vente sur le(s) lot(s) ci-après.

Tél. :

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €

RÉFÉRENCES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

Carte d'identité

Permis de conduire

Passeport

N°

DATE D'ÉMISSION

EMIS PAR

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente. A renvoyer à :
LECLERE Maison de Ventes aux enchères / 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille - Fax: 04 91 67 36 59

Je confirme mes ordres ci-dessus et certifie l'exactitude des informations qui précèdent.

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement et/ou d'ordre d'achat sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication par Leclere MDV. Elles sont aussi destinées à vous présenter les autres offres de Leclere MDV ou, sauf si vous cochez les cases ci-dessous, de ses partenaires.

Je ne souhaite pas que la maison de vente aux enchères m'adresse ses offres.

Je ne souhaite pas que les partenaires de la maison de vente aux enchères m'adressent leurs offres.

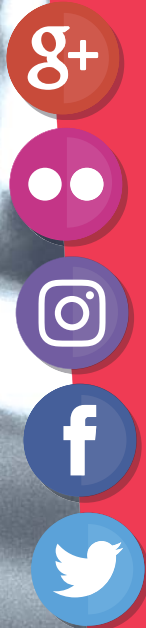
Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à la maison de ventes, 5 rue Vincent Courdouan 13006 Marseille ou par email à contact@leclere-mdv.com

Leclere MDV 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 motifs légitimes sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev, 15 rue Freycinet 75016 Paris.

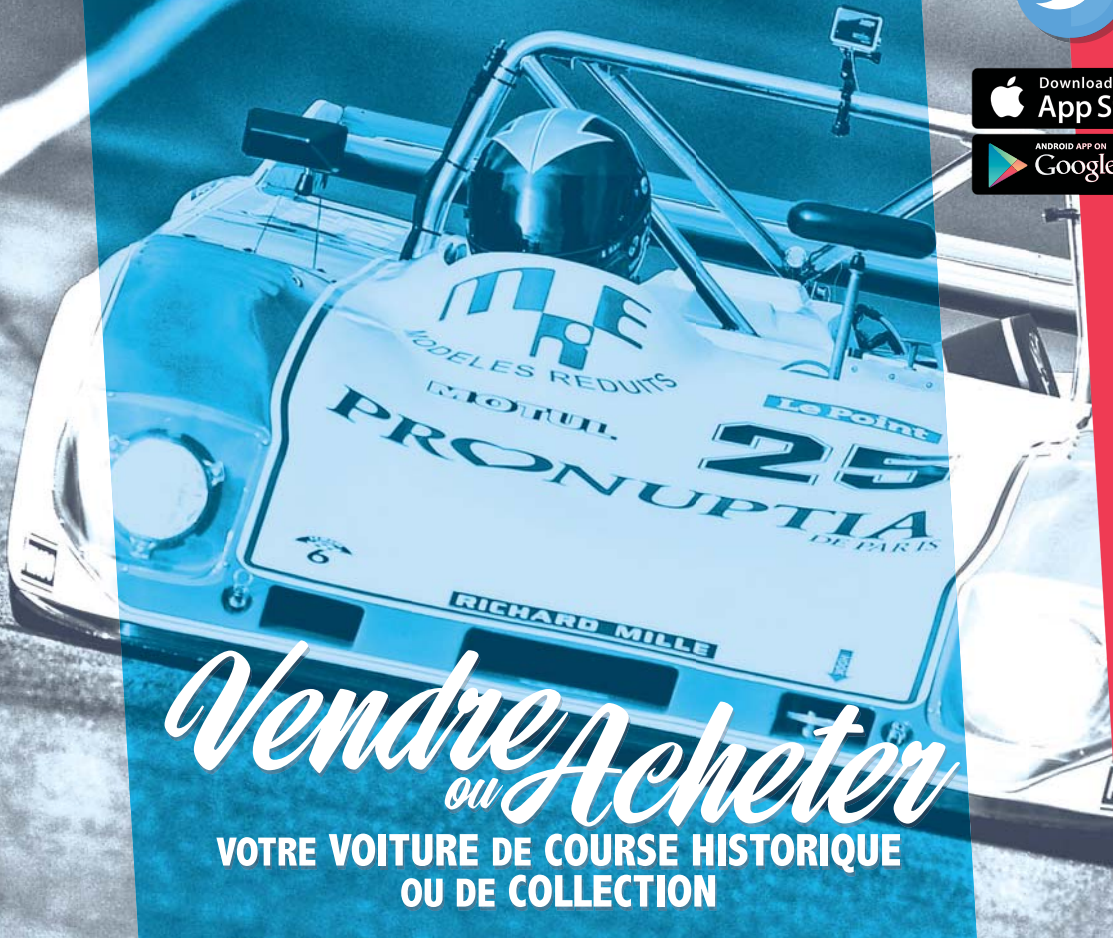
Classic

RACING
ANNONCES

www.classic-racing-annonces.fr



WWW.CLASSIC-RACING-ANNONCES.FR



Vendre ou Acheter

VOTRE VOITURE DE COURSE HISTORIQUE
OU DE COLLECTION



Hébergement OC3 Network et réalisation 121 Digital Media.

Créés par des passionnés pour des passionnés

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE



VENTE
EN LIGNE
SUR LE SITE
belgom.fr

Qu'il s'agisse de rendre toute leur beauté aux carrosseries, entretenir les chromes et aluminiums, nettoyer les jantes, ou rénover plastiques, cuirs et capotes, Belgom propose toujours le produit de soin exactement adapté à vos besoins.

Kit de gommage Belgom, concept 3-en-1 100% innovant. Un seul produit, 3 actions en 1 seul étape. Nettoyer, faire briller et protéger.

INFO CONSOMMATEURS ☎ 02 37 29 50 50

www.belgom.fr



FORMULE SPÉCIALE
moteurs anciennes
générations



*Conduire un véhicule classique procure un plaisir inimitable
que l'on souhaite prolonger indéfiniment*



VENTE
EN LIGNE
SUR LE SITE
metal5.fr

Préservez votre capital collection

Utiliser **Métal 5 Classic** permet de compenser l'usure de votre moteur, de réduire ses consommations d'huile et d'augmenter sa longévité afin de profiter de ses performances dans les meilleures conditions.

