

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
AUTOMOBILES CLASSIC & COMPETITION
SUBASTA AUTOS CLASICOS Y DE CARRERAS
CLASSIC AND RACING CARS AUCTION

Stanislas MACHOÏR
Commissaire Priseur
Subastador / Auctioneer

AUTOMOBILES

100 ans d'automobile
A hundred years of automotive
Cien años del automóvil

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES AUTOMOBILES CLASSIC & COMPETITION

Expositions publiques

Le vendredi 11 et le samedi 12 Mai de 10h à 12h et de 14h à 18h
et le dimanche 13 de 10h à 12h
Visites privés sur rendez vous +33 (0)5 61 48 53 92

Vente

Dimanche 13 Mai 2012

à 15h au Château de Lasserre

Contact pendant l'exposition

Tél +33 (0) 6 27 55 08 16

Catalogue en ligne : www.stanislasmachoir.com

CLASSIC AND RACING CARS AUCTION

Viewing

Friday 11 – Saturday 12 from 10am to 12pm and from 2pm to 6pm.
Sunday 13th May from 10am to 12pm

Sale

Sunday 13th Mai, 2012

At 3pm

At Château de Lasserre (Toulouse) France

Contact during the viewing

Tél +33 (0) 6 27 55 08 16

Online catalogue: www.stanislasmachoir.com

SUBASTA DE COCHES CLASICOS & CARRERAS

Exhibición Pública de lotes

Sala de Exposiciones de Autos Clásicos del Castillo de Lasserre
Viernes 11 y sábado 12 de mayo de 10am a 12pm y de 2pm a 6pm
Visitas privadas con cita al +33 (0)5 61 48 53 92 / (0)6 27 55 08 16

Subasta

Domingo 13 de Mayo de 2012

A las 15h

En el Castillo de Lasserre (Toulouse) Francia

Contacto durante la exhibición+ 33 (0)627 550 816

Catalogo en línea: www.stanislasmachoir.com

1

MAGNAT-DEBON FM 250 cm³

1927

Réunie depuis 1925 au sein d'une même société avec la firme dijonnaise Terrot, la marque Magnat-Debon proposera des modèles identiques à quelques détails près à ceux proposés par Terrot. Le modèle F est un 247 cm³ (il échappe ainsi à la taxe fiscale des 3 CV) monocylindre 2 temps.

Le modèle à la vente est proche de l'état concours. Restauré dans les règles de l'art il est capable de reprendre du service moyennant une remise en route. Appartenant à un grand collectionneur d'automobiles toulousain, il fera le bonheur d'un amateur de motos d'avant guerre françaises.

Estimation 5 000/ 6 000€

2

FAVOR 250 cm³, 1928

De la belle mécanique ! tel était le slogan publicitaire de Favor.

Fabriquée à Clermont-Ferrand ces motos s'illustreront dans de nombreuses épreuves d'endurance comme le Bol d'Or, le Paris-Nice, Tour de France...

Relativement peu répandues les motos Favor ne sont guère nombreuses à avoir survécu jusqu'à nos jours. Le modèle présenté est dans un jus d'origine exceptionnel. Une belle occasion d'acquérir une machine performante de cette époque.

Estimation: 3 000/ 3 500€

3

PEUGEOT P53CS, 1952

C'est en 1939 que Peugeot commercialise ses vélomoteurs P53 2 temps 100 cm³. 4 versions sont au catalogue dont le haut de gamme est le P53 CS, comme « Chemisé » et « Sport ». Ce vélomoteur offre une présentation très luxueuse abondamment chromée, un bloc-moteur 3 vitesses, un sélecteur au pied, un guidon sport avec poignée tournante, et des tubes d'échappement relevés. Vendu à un tarif très élevé pour sa catégorie le CS se vendra très peu.

Le modèle présenté est dans un état exceptionnel. Entièrement restauré, la facture du chromage vaut une bonne part de la valeur de la moto ! Il semble que ce vélomoteur ait été immatriculé en 1952 comme en atteste la carte grise, mais qu'il date en fait de 1939. Après-guerre la fabrication repris avec le P54 avant de passer au P55 en 125 cm³...

Outre le fait qu'il soit un modèle fort peu courant, il peut être un très bel objet de décoration !

Estimation: 3 000 / 3 500€

4

HONDA MONKEY

Devenue moto icône, ce véritable *Monkey Honda* demande une remise en route.

Estimation : 1800 / 2000€

5

VELOSOLEX Flash 6000

Modèle peu courant, celui-ci est à remettre en route.

Estimation : 150 / 250€

6

VELOSOLEX 3300

De plus en plus recherché, le solex de Mr. HULOT, dans son jus à redémarrer.

Estimation : 150 / 250€

7

PIAGGIO CIAO

A restaurer, moteur non bloqué.

Estimation : 100 / 200€

8

MOTOCYCLETTE Hercules

Estimation : 500/600€

AUTOMOBILIA

9.	Pompe essence ESSO Estimation: 200/250€	13.	Lot affiches rallyes anciennes Estimation: 80/100€	17.	2 Panneaux émaillés Estimation: 100/150€
10.	Pompe mélange SHELL Estimation: 400/500€	14.	2 jantes de démonstration avec sigles marques Estimation: 80/100€	18.	C. BERTON, Circuit ALBI 96 (2 Lithographies) Estimation: 100/150€
11.	Panneau éclairant MERCEDES Diam. 160cm Estimation: 300/400€	15.	Reglolum Marchal Estimation: 50/60€	19.	C. BERTON, Circuit ALBI 96 (2 Lithographies) Estimation: 100/150€
12.	MERCEDES, Huile sur toile, 140x95cm Estimation: 400/500€	16.	2 Pompes à graisse Estimation: 80/100€	20.	Divers

21.

MINI MOKE, 1988

Moteur 4 cylindres, 998 cm³, 42ch à 5250 tr / min, boîte 4 rapports, 120 km/h

Nos voisins britanniques n'arrêteront pas de nous surprendre. Comment pouvait-on imaginer le succès d'une voiture dont le nom évoquerait un petit âne ? La Mini Moke, dérivée de la Mini d'Alec Issigonis était initialement prévue pour répondre à des attentes de l'armée britannique. Mais ses roues en 10 pouces en firent un piteux engin tout-terrain.

Une version civile équipée du 848 cm³ verra le jour en 1964. Elle deviendra vite la coqueluche des branchés aisés et prendra ses habitudes du côté de St Tropez. Brigitte Bardot fut régulièrement photographiée au volant de la sienne. En 1966 la production part en Australie, quelques modèles hériteront du moteur Cooper. Elle fera un come-back sous nos contrées quand la chaîne de montage se délocalisera à Setubal au Portugal en 1980. Elle héritera au passage des roues de 12 pouces montées sur la Mini « normale » améliorant quelque peu sa garde au sol. En 1993, British Leyland stoppe la fabrication et vend l'outillage au constructeur italien Cagiva. Seulement 1500 exemplaires nommés simplement « Moke » sortiront des chaînes italiennes.

Le modèle présenté comme tous les exemplaires construits par les usines Rover sises au Portugal, dispose d'une capote avec portières souples. De couleur rouge, avec un intérieur gris, l'état s'avère être excellent. Bien entretenue, peu utilisée, cette auto restée aux mains d'un collectionneur espagnol est une belle opportunité.

Estimation : 8 000 / 10 000 €

22

JAGUAR XJ6, 1988

Moteur AJ6 6 cylindres en lignes 24 soupapes 3690 cm³, 220 ch à 5250 tr/min, boîte automatique 4 rapports. Type JHALH4

C'est en 1986, qu'apparaît pour la première fois la Jaguar XJ40. Dénommée commercialement XJ6 comme sa prestigieuse aînée, la XJ40 doit faire totalement oublier une période trouble où la fiabilité des productions de Brown Lane fut souvent sujette à caution. La XJ 40 est une toute nouvelle voiture qui abandonne le dessin voluptueux des anciens modèles pour une ligne plus anguleuse mais non dénuée de charme. Sous le capot, on trouve outre un 2,9 litres de conception ancienne peu convaincant, le tout nouveau moteur AJ6 à 24 soupapes de 3,6 litres de cylindrée. Les boîtes de vitesses sont nouvelles, ainsi que les trains roulants. C'est à l'intérieur que le style a le moins changé puisque l'on retrouve l'ambiance de salon roulant typiquement britannique. À l'usage, la XJ 40 reprend les qualités des modèles précédents en ajoutant une donnée peu connue jusqu'alors : la fiabilité.

La voiture présentée ici, dispose de la motorisation de 3,6 litres. Elle fait partie de la série Sovereign qui représente le plus haut degré de finition de la marque et offre un équipement pléthorique, cette XJ6 fonctionne bien. Elle représente à un prix extraordinairement bas une alternative intelligente aux berlines germaniques si communes et sera un futur collector..

Estimation : 3500 / 4000 €

23

CITROËN 2CV, Type AZ, 1959

Moteur bicylindre à plat refroidi par air, 425 cm³, 12 ch à 3500 tr/min, boîte 4 rapports, 80 km/h

Le projet TPV (toute petite voiture) lancé par Pierre Boulanger - directeur de la firme Michelin devenue propriétaire de la marque Citroën en 1935 -, débouche sur une étude menée par l'ingénieur André Lefebvre et le styliste Flaminio Bertoni durant la guerre. Malgré les contraintes de l'occupation, un moteur bicylindre de 375 cm³ refroidi d'abord par eau et ensuite par air est mis au point par Walter Becchia, ainsi qu'une suspension à amortisseur à friction et batteur d'inertie inventée par Léon Renault.

En 1948 est enfin présentée au Salon de Paris la première 2CV. Appelée Type A, elle dérouta les visiteurs par son extrême simplicité, son apparence frêle et sa tôle ondulée composant une partie de la carrosserie. « Fournit-on l'ouvre-boîte avec ? » sera la plaisanterie la plus entendue sur le Stand Citroën cette année-là.

Le « vilain petit canard » tel que l'appelle la presse spécialisée, disponible uniquement en gris, ne tardera pas à voir arriver de nombreux bons de commande malgré les délais d'attente conséquents. Les performances sont modestes, mais le confort est réel. L'habitabilité et la fonctionnalité sont bonnes, et la tenue de route s'avère étonnante. En 1954, une version AZ avec un moteur porté à 425 cm³ fait son apparition. Avec maintenant 12 ch l'auto atteint presque 80 km/h sur le plat ! La 2CV peu à peu va devenir un véritable phénomène de société. Aimée du paysan comme de l'ecclésiastique, elle deviendra sur le tard l'auto des jeunes rebelles avant de finir après bien des modifications successives la voiture la plus collectionnée en France. Comme une certaine lecture préconisée de 7 à 77 ans, la 2CV est la coqueluche de toute une population. Et ce n'est pas près de finir...

Le modèle présenté est de 1959. Elle a été totalement démontée pour recevoir une restauration totale. La mécanique a été refaite ainsi que les freins et l'électricité. La sellerie a été regarnie avec le même tissu bleu qu'à l'origine. La capote est neuve. Elle a été entièrement repeinte en gris avec la référence d'époque, seul un petit coup sur une aile avant est à déplorer. Elle fonctionne parfaitement bien, et n'a que très peu roulée depuis sa restauration. Elle est une bonne affaire pour un collectionneur Citroënniste qui connaît le prix d'une restauration et qui veut profiter immédiatement de sa

voiture. Attention, si les modèles antérieurs sont assez courants, il est beaucoup plus difficile de trouver une auto de ce millésime dans un aussi bel état.

Estimation : 8 000 / 10 000€

24

ROLLS ROYCE SILVER SHADOW 1967

N° Série SRH 2641

Moteur V8 6230 cm³

Boîte auto 3 rapports

Commercialisée en 1965, la Rolls Silver Shadow, abandonne le classicisme propre à la marque de Crewe en abandonnant le châssis séparé au profit d'une monocoque. Adoptant une ligne ponton, la Shadow dénigrée par les conservateurs, sera fabriquée à plus de 30 000 exemplaires au long d'une brillante carrière de plus 25 ans.

La voiture présentée est une série 1, qui est aux yeux des puristes le modèle faisant le moins de concessions au modernisme. En provenance d'Angleterre – donc avec conduite à droite – cette Shadow de couleur bordeaux avec intérieur beige a été immobilisée pendant une longue période et nécessite par conséquent une remise en route. À noter que ce modèle méprisé jusqu'à aujourd'hui connaît un regain d'intérêt qui ne devrait guère fléchir.

Estimation : 7000 / 8000€

Sans prix de réserve

25

TALBOT LONDON 105, 1935

Moteur 6 cylindres, 2969 cm³, 100ch à 4500 tr/min, boîte préselective 4 rapports, 160 km/h

Talbot peut se targuer d'être une marque dont l'histoire est semée de rebondissements. L'origine remonte à 1903, lorsque le Français Clément Bayard propose à Lord Talbot de construire à Londres ses automobiles sous licence. En 1919, la société est reprise par un consortium anglais. Indépendante de son homologue française, la firme Talbot-London se taille une belle réputation grâce à un modèle motorisé par un 6 cylindres 3 litres de belle facture conçu par l'ingénieur Suisse George Roesch. La marque rachetée par Rootes en 1935 sera rebaptisée Talbot-Sunbeam en 1938. Grâce à un châssis efficace et une mécanique fiable et performante, les Talbot-London sont extrêmement appréciées dans les courses de voitures historiques. Elles sèment la terreur au Mans Classic trustant les meilleures places devant les Bentley, Lagonda, Invicta et autre Bugatti...

Le modèle présenté est un cabriolet 4 places qui semble être une réalisation artisanale ancienne sur la base d'une berline 3 litres. L'auto est tournante, mais demande à être révisée ou peut servir de base pour construire une auto de course comme celles qui viennent gagner régulièrement la catégorie avant-guerre du Mans Classic. C'est une auto performante pour son époque, agréable grâce à sa boîte préselective. Méconnue en France elle vaut largement, pour un prix inférieur, des réalisations cocardières moins dynamiques.

Estimation: 35 000 / 40 000€

26

F.L. Torpédo 12CV

1911

Moteur 4 cylindres

2411 cm³

14 ch à 1400 tr/min

Boîte de vitesses 4 rapports

75 km/h

Spécialisée au début du siècle dernier dans les moteurs fixes et pompes industrielles, la société parisienne OTTO, se lance une première fois en 1901 dans l'automobile sans grand succès. Malgré cette déconvenue M. de la Frennaye, le brillant directeur de la société croit en l'avenir de l'automobile, et se met en quête d'une licence valable pour se relancer dans la grande aventure. Il croise le chemin de l'ingénieur Serex, qui dispose dans ses cartons d'un projet d'automobile dont les maîtres mots sont : simplicité et fiabilité. Pour l'ingénieur Serex, une automobile doit se comparer à une arme de guerre. Tel le fantassin capable de démonter son fusil avec une pièce de deux sous, le propriétaire d'une automobile doit pouvoir la démonter à l'aide d'une simple clé anglaise. L'idée n'est pas si courante à une époque où les projets les plus fumeux rivalisent avec les solutions les plus absurdes. De la Frennaye, convaincu d'avoir trouvé enfin le bon interlocuteur se lance en 1909 dans la fabrication. L'homme a de l'ambition, il vise les marchés étrangers, notamment la Russie avec laquelle il commerce déjà. Dans un souci d'identification aisée, il décide d'appeler sa nouvelle machine F.L. comme... la tour Eiffel ! N'oublions pas que l'Exposition universelle de 1889 est encore dans toutes les mémoires et qu'elle symbolise à merveille, le génie mécanique français. Le badge conçu pour symboliser la marque arbore d'ailleurs à côtés des lettres F.L. une tour Eiffel du haut de laquelle flotte le drapeau français.

La production de la F.L. demeurera durant les cinq années de l'existence de la marque assez confidentielle. Pourtant l'automobile est particulièrement séduisante pour son époque. Elle est une des premières à disposer un moteur de 12 CV de 4 cylindres. Coulé en seul bloc, il développe la puissance respectable de 14 ch à 1400 tr/min, tourne sur un vilebrequin à 3 paliers. Les cartes de distribution sont étanches, et le dispositif de graissage est étudié de manière à ne pas varier en fonction de l'inclinaison de la voiture. Le carburateur a été spécialement conçu pour ce moteur, assurant un ralenti parfait, détail qui prête à sourire de nos jours mais considéré comme une prouesse à l'époque. Embrayage à cône de friction, boîte à 3 rapports complètent l'équipage mobile. La mécanique est montée sur un robuste châssis, que le client peut habiller de différentes options. Landaulet, Double Phaéton, Coupé de ville, Torpédo seront parmi les élégantes carrosseries proposées par F.L.

La F.L. recevra la Médaille d'or à l'Exposition Internationale de Bruxelles et de St Petersburg. Séduit par les performances de l'auto, le prince Nicolas II fera l'acquisition d'un modèle, incitant d'autres notables russes à faire de même. La F.L. emportera brillamment plusieurs épreuves sportives telle que la coupe du Tsar en 1910. Malgré une tentative de fabrication sous licence en Angleterre, F.L. disparaîtra corps et âme, comme beaucoup d'autres marques, en 1914.

La voiture présentée à cette vente est une des rares rescapées d'une production déjà confidentielle à l'époque. Il semblerait qu'il n'existe dans le monde que 2 ou 3 survivantes de la marque. Découverte dans les années 1960 par un grand collectionneur de la région toulousaine, elle a été entièrement restaurée et se trouve aujourd'hui dans un état tout à fait exceptionnel. Depuis quelques années elle est aux mains d'un autre passionné qui l'a toujours choyée. Celui-ci a décidé de s'en séparer avec beaucoup de regrets et espère qu'elle poursuivra une carrière active. Elle roule parfaitement et est capable de participer sans souci à tous les rallyes destinés aux ancêtres comme le Rallye des poilus, le Rallye des vieux laitons, ou le Barcelone – Sitges.

Une occasion unique d'acquérir une rareté qui allie les charmes de l'ancêtre avec des performances d'une auto plus moderne. Plus qu'une automobile, un objet d'art, une valeur-refuge...
Estimation : 50 000 / 70 000€

27

PEUGEOT 201

Utilitaire 1934

Présentée en plein Crack de 1929, la 201 va permettre à Peugeot de surmonter la crise et de gagner une image de constructeur important. La 201 a été déclinée en toutes sortes de variantes, avec même un modèle de compétition au moteur développé par E. Bugatti.

Le modèle présenté, est dans son "jus" mais en parfait état de marche, et provient de la collection d'un pilote de Formule 1! Ce modèle utilitaire fait partie du type de véhicule recherche actuellement pour son cote original, c'est le must du snobisme, parfait dans une propriété ou un domaine viticole.

Estimation: 8 000/10 000€

28

PEUGEOT 190 S, 1929

Moteur 4 cylindres, 695 cm3, 14 ch à 3000 tr / min, 60 km/h

Lancée en 1928 et extrapolée de la Quadrilette, la 5CV Peugeot (type 190) sera proposée durant quatre ans en plusieurs types de carrosseries. Dernière Peugeot dont la structure est à armature bois, la 190 fut très prisée, notamment par la gent féminine et se vendra à plus de 33000 exemplaires. Elle sera le dernier modèle à utiliser l'ancienne nomenclature, puisque la 201 sa remplaçante inaugurerà le fameux code à trois chiffres avec zéro central toujours en vigueur aujourd'hui chez Peugeot.

La Peugeot 190 S présentée à la vente est un cabriolet dans un état proche du concours. Elle démarre au quart de tour, et va son petit bonhomme de chemin. Une populaire d'avant-guerre comme on les aime.

Estimation 15 000 / 16 000€

29

JAGUAR Type E Coupé, 1970

N° Série IR26068

Moteur 6 cylindres en ligne 4235 cm3,

246 bhp à 5500 tr/min

4 freins à disques

Présentée au Salon d'Earl's Court en 1961, la Jaguar Type E est un des modèles les excitants de l'histoire de l'automobile. Disponible avec le célèbre moteur XK de 3,8 litres accolé à la boîte de vitesses Moss, la E abritera sous son long capot dès 1964, le moteur 4,2 litres ainsi qu'une boîte Jaguar entièrement synchronisée. En 1968, suite à de nouvelles normes de sécurité aux États-Unis, Jaguar présente la série 2, identifiable à ses phares rehaussés sans plexi, ses feux arrière agrandis placés sous le pare-chocs. La Type E achèvera sa carrière en 1975 avec la série 3 équipée d'un V12.

La voiture présentée est un coupé série 2 de provenance américaine. Il se distingue donc extérieurement par la présence de feux latéraux de position sur les ailes et par l'adoption de 2 carburateurs Stromberg à la place des 3 SU équipant la version européenne.

Appartenant à un journaliste automobile collaborateur de Jean-Pierre Beltoise et José Rosinski, cet exemplaire a fait l'objet d'une restauration totale depuis le châssis. Elle est aujourd'hui dans un état de fonctionnement irréprochable. De plus sa couleur typique Primerose Yellow en fait un modèle très convoité des vrais Jaguaristes.

Le marché de la Type E est littéralement en train d'exploser. Les premiers cabriolets dépassent maintenant 100 000€. Ce coupé série 2 est ainsi une belle opportunité pour quiconque veut avant tout rouler avec sa Jaguar. Il faut savoir en effet, que la série 2 est la plus fiable, la plus facile à conduire de la lignée des type E. Son freinage Girling corrige grandement l'absence d'efficacité des Dunlop équipant les premières séries et le gros radiateur et les ventilateurs électriques éviteront les frayeurs par des températures estivales...

Estimation : 35 000 / 40 000€

30

MERCEDES CL 600 V12 – 2000

Mercedes, dans les années 90, renoue avec la grande classe grâce aux CL V 12 qui allient beauté, performances, et finition intérieure à l'anglaise.

Le modèle présentée est un dans état irréprochable, avec un fiable kilométrage et toutes les options, au dixième du prix neuf, selon notre estimation.

Estimation : 15 000 / 20 000€

31

JAGUAR XJ6 SOVEREIGN 1991

N° série SAJJHALD4AK640498

Moteur 6 cylindres en ligne, 3980 cm³, 223 ch à 4750 tr/min

Née en 1986, la Jaguar type XJ40 poursuit la lignée prestigieuse des berlines XJ6. Elle sera le modèle du renouveau de la marque, présentant enfin toutes les qualités de finition et de fiabilité d'une automobile digne de son rang et de son époque. Particulièrement accessible aujourd'hui, la XJ40 est une réelle opportunité pour rentrer dans le monde de l'automobile de collection, ou disposer d'un véritable salon roulant raffiné, performant et sûr pour un usage quotidien. Tout simplement !

Le modèle présenté ici est aux mains du même propriétaire depuis 17 ans. C'est un modèle Sovereign disposant de toutes les options. Sa livrée classique en gris métal et intérieur cuir beige en font un grand classique de demain.

Estimation : 4000 / 5000€

Sans prix de réserve

32

SIMCA Plein Ciel, 1960

Moteur 4 cylindres en ligne

1290 cm³

57 ch à 5200 tr/min

Boîte de vitesses 4 rapports

140 km/h

Simca dévoile en 1956, ses nouveaux coupés et cabriolets dérivés de l'Aronde. Toujours réalisées avec soin par Facel, ces nouvelles carrosseries appelées Plein Ciel et Océane reprennent le moteur « Flash Spécial ». Leur ligne fine et gracieuse sacrifie à la mode américaine en adoptant un pare-brise panoramique. Appelées par la presse française les Thunderbird françaises, ces deux versions verront leur carrosserie liftée en 1959 pour être encore simplifiée l'année suivante en supprimant quelques éléments clinquants et onéreux. Malgré tous ces efforts, les ventes demeurent confidentielles. Les prix de vente restent élevés et le manque de caractère sportif nuit à une époque où la jeunesse cherche à se démarquer des valeurs parentales. Malgré un moteur porté à 70ch et de nouvelles teintes hollywoodiennes, les Simca pâtissent d'une image de bourgeoises tranquilles. En Juillet 1962, la production de ces jolies voitures bien finies, robustes et économiques à l'usage à défaut d'être sportives, cessera définitivement.

Le modèle à la vente est une rare version coupé Plein Ciel de 1960. Il a été entièrement restauré et ne demande aujourd'hui qu'à croiser le chemin d'un amoureux de jolies françaises peu courantes. Sa livrée bicolore rouge et noire lui sied parfaitement. Toutes les pièces d'origine mécaniques de provenance Simca Aronde en font une auto économique et facile à utiliser. Oubliez toute velléité sportive, et roulez guidés par le soleil se reflétant dans le grand pare-brise, la belle bleue à l'horizon... « *Twist ma belle, à St Tropez!* »

Estimado: 15 000 / 18 000€

COLLECTION FIAT *Nuova 500*

Inventée par le grand ingénieur Dante Giacosa, la petite Fiat baptisée Nuova 500 pour ne pas être confondue avec le modèle précédent Topolino, a été présentée en juillet 1957. Équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³ délivrant 13 ch, elle est capable d'atteindre 85 km/h en ne consommant que 4,5 litres de carburant aux cent kilomètres. Jugée trop sommaire et trop peu performante, la nouvelle Fiat est boudée par les Italiens. Une nouvelle version fait vite son apparition avec une puissance supérieure de 2 ch. Il faudra attendre 1959 pour que la petite Fiat prenne son envol. Un moteur plus puissant, un toit ouvrant en toile et un prix inférieur font de la 500 la petite voiture la plus vendue en Italie. Les marchés étrangers ne tarderont pas à être conquis. De la version D sortie en 1960 à la dernière 500 R produite en 1975, la puce italienne deviendra vite la coqueluche de toute une population citadine. Ses apparitions récurrentes dans les nombreuses comédies italiennes en feront le symbole de l'art de vivre transalpin. À l'instar de la 2CV ou de la Mini, la Fiat 500 est aujourd'hui une des autos populaires de collection qui bénéficie d'un grand capital sympathie trans-générationnel. Bichonnée par des amateurs de plus en plus nombreux qui voit en elle une voiture de collection capable de rouler au quotidien, la Nuova voit sa cote grimper plus vite que les possibilités de sa frêle mécanique ne lui permettent de monter les côtes !

Nous avons le plaisir de présenter à cette vente 5 exemplaires de Fiat 500 !
Tous ont été restaurés par un des grands spécialistes du modèle à Milan. Ils ont été totalement démontés pour repartir d'une coque nue, où tous les éléments reconditionnés ou neufs ont été contrôlés et remontés.

33

FIAT Nuova, Abarth 695 SS Réplica, 1968

N° Série 5229101

Moteur 690 cm³, 2 cylindres, 38 ch à 5200 tr / min, 135 km/h

Considérée à juste titre comme la version la plus redoutable de la Fiat 500, la 695 SS mise au point par Carlo Abarth ne fut produite qu'à un nombre très limité. Il était donc logique que de nombreux aficionados reconstruisent sur la base placide d'une 500 d'origine cette véritable terreur des boulevards. L'exemplaire proposé ici, reprend toutes les spécificités du modèle Abarth, laissant ensuite libre cours à une interprétation personnelle qui se joue de l'origine pour flirter avec les tentations de la customisation.

Ainsi, ce modèle construit par un passionné sans compter son argent et son temps, dispose-t'il d'un impressionnant intérieur rouge sur mesure, d'une instrumentation moderne et complète, d'un toit ouvrant personnalisé et d'un ensemble Hi Fi et lecteur de CD et DVD digne des plus grands customs américains !

Une auto craquante pour un public décomplexé qui marche très fort au son du bicylindre et des riffs de guitare...

Estimation 15 000 / 20 000€

34

FIAT Nuova 500 *Giardiniera*, 1960

N° Série 00239390

Moteur 499,5 cm³, 2 cylindres, 17,5 ch à 4600 tr / min, 95 km/h

La Jardinière fut présentée en 1960 pour pallier à la demande de plus en plus importante d'un petit utilitaire sur la base Fiat 500.

L'idée de rallonger l'empattement fut vite adoptée, en revanche la hauteur excessive du moteur nuisait considérablement au seuil de chargement. Il fut donc décidé de tourner le moteur à 90° et de l'alimenter par un tout nouveau carburateur Weber horizontal. Le système de refroidissement est optimisé. Ce moteur baptisé *sogliola* (la sole en français) offre d'excellentes performances. Grâce à sa suspension avant renforcée, et ses freins de Fiat 600, la Jardinière offre des prestations supérieures à la berline de l'époque ! Après une longue carrière, elle disparaît du catalogue en 1975. À noter qu'elle sera le seul modèle à conserver les portes suicides.

Présenté dans une livrée rouge corail avec sellerie assortie, le modèle à la vente est particulièrement séduisant. Plus rare que la berline, il attire la bienveillance des autres usagers de la route. Une belle opportunité d'acquérir un modèle devenu rare dans un état exceptionnel.

Estimation : 8 000 / 10 000€

35

FIAT Nuova 500 R, 1974

N° Série 5164237

Moteur 594 cm³

2 cylindres

18 ch à 4200 tr / min

105 km/h

Alors que trône sur le Stand de Turin, la nouvelle Fiat 126, une ultime version de la 500 est présentée. Il s'agit de la R comme Rinnovata ou rénoverée. Reprenant le moteur de la 126 dégonflé à 18 ch, cette 500 retrouve une présentation fort

dépouillée digne des premières versions. Les chromes se font rares, le tableau de bord en tôle refait son apparition, et les jantes sont celles de la 126. La dernière 500 R tombera des chaînes en Août 1975.

Le modèle présenté en rouge corail fait partie de cette série méconnue en France. Si l'équipement frôlait à l'époque l'indigence, il renoue aujourd'hui avec un look rétro. Son moteur plus coupleux offre des performances assez proches. Restaurée elle aussi en Italie, l'état de présentation et de fonctionnement de cette 500 sont sans reproche.

Estimation: 8 000 / 10 000€

36

FIAT Nuova 500 L, 1970

N° Série 2665831

Moteur 499,5 cm³

2 cylindres

18 ch à 4400 tr / min

95 km/h

Et si vous trouvez la noire trop discrète mais n'aspirez guère aux couleurs flamboyantes de ses origines, pourquoi pas cette 500 L de 1970 Bleu Orient. Déjà tout un programme avec le même soin apporté à son reconditionnement que sur ses petites sœurs.

Estimation: 8 000 / 10 000€

37

FIAT Nuova 500 L

1970

N° Série 2580912

Moteur 499,5 cm³

2 cylindres

18 ch à 4400 tr / min

95 km/h

Après plus de dix ans de carrière, contre toute attente Fiat présente une version « chic » nommée 500 L comme Luxe. C'est l'époque de la seconde voiture pour Madame, une attention particulière a été accordée à la mode. De nouveaux coloris plus branchés, du chrome, des sièges plus moelleux, une planche de bord moderne...Ce sera la version la plus vendue de la petite Fiat.

Le modèle présenté ici est de couleur noire. L'intérieur comme l'extérieur ont fait l'objet d'une restauration méticuleuse. Agréable à conduire, cette 500 fait preuve d'une belle élégance... qui n'attend plus qu'une belle élégante ?

Estimation: 8 000 / 10 000€

38

CITROËN B2 Normande, 1924

Moteur 4 cylindres en lignes

1452 cm³, 20 ch à 2000tr / min, boîte 3 rapports.

En 1921, la firme d'André Citroën n'est qu'une jeune marque qui s'est déjà bien positionnée sur le marché avec sa Type A lancée deux ans auparavant. Afin d'améliorer son offre, Citroën propose en mai 1921, la nouvelle 10 HP B2 qui adopte un nouveau moteur de plus forte cylindrée et d'une puissance de 20 ch. Capable d'atteindre la vitesse de 72 km/h, la B2 sera un succès éblouissant en partie grâce au talent hors normes d'André Citroën en matière de publicité. Disponible en 25 carrosseries différentes, chaque modèle sait toucher le cœur d'une clientèle à priori antagoniste allant du dandy roulant

en version sport Caddy, à l'artisan ou commerçant préférant le modèle Normande. La B2 est sans conteste possible une étape décisive dans la réussite à venir de la marque aux chevrons.

Nous avons affaire ici à un modèle à carrosserie Normande, qui est avec le modèle Caddy le plus emblématique de sa génération. L'auto présentée est dans un état irréprochable. La mécanique fonctionne parfaitement, la sellerie est neuve, de même que le faisceau électrique et les pneumatiques. L'état neuf de la capote, de la peinture de la boiserie et du vernis met bien en valeur une automobile populaire particulièrement attachante. Une voiture qui ravira un collectionneur exigeant comme un néophyte désireux d'amener sa petite famille pique-niquer. Une occasion à ne pas manquer.

Estimation : 12 000 / 15 000€

39

FERRARI F355 GTS, 1996

Moteur V8, 3496 cm³, 380 ch à 8250 tr / min, boîte mécanique 6 rapports, 295 km/h

C'est grâce à Lucas Di Montezemolo le nouveau directeur de Ferrari, que la firme au cheval cabré se mobilise en 1994 afin que les tifosi oublient le goût amer laissé par la Ferrari 348. Ils ne seront pas déçus. La F355 va relancer Ferrari dans la course. Avec une ligne d'abord. Oublié le dessin baroque des modèles prédécesseurs. La F355 joue la carte de la sobriété et de l'équilibre. Aucun aileron disgracieux, une étude en soufflerie accouche d'un fond plat pour augmenter la déportance.

Des roues de 18 pouces en magnésium campent la belle. Le moteur, puisqu'il s'agit avant tout d'une Ferrari n'est pas en reste. Le V8, pourtant vieux de 20 ans, est réalésé à 3,5 litres et est coiffé de magnifiques culasses dans lesquelles 40 soupapes sont disposées à prendre 8500 tours. 380 ch à la clé soit 109 ch/litre, une puissance faisant encore référence sur un moteur atmosphérique. Pour servir l'artillerie une nouvelle boîte à 6 rapports est montée en série. Une boîte séquentielle fera bientôt partie des options. La direction assistée est de série de même que la clim. Sur la route, la F355 est redoutable, l'amortissement piloté pouvant se régler sur deux modes. Le tout servi par une partition musicale... Que bella mecanica ! La F355 évoluera assez peu, une version GTS à toit ouvrant sortira un an après la GTB, suivie par un véritable spider à partir de 1995, et enfin un changement de gestion électronique intervenant en 1996.

Après plus de 11 000 exemplaires produits, la F355 prendra sa retraite en 1999. Laissant à beaucoup le souvenir d'une berlinette difficile à remplacer.

Le modèle à la vente ne se plie pas au protocole qu'une Ferrari doit être rouge. En bleu métal, la F355 est discrète et ravissante. Entretien régulièrement, la voiture affiche un peu moins de 100 000 km, ce qui ne pose pas de problème majeur puisque beaucoup de F355 soignées ont dépassé les 200 000 km, n'en déplaise aux détracteurs ! La F355 est aujourd'hui dans la phase où les prix sont au plus bas. Il est incontestable qu'au vu de la réputation du modèle, sa cote grimpera vite et haut dans les années futures.

Estimation: 30000 / 35 000€

40

ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT 1985

N° Série SCAZSOOO4FCH12160

Moteur: 6 750 cm³ – V8

Boîte de vitesses : automatique

La Silver Spirit marque en 1980 une nouvelle génération de Rolls Royce, avec des améliorations non seulement esthétiques, avec plus de surfaces vitres et également sur le plan technique au point de vue suspension et direction.

La voiture présentée est en excellent état de carrosserie dominée par le Spirit of Ecstasy (le premier modèle rétractable) et un intérieur à la sellerie parfaite. Mécaniquement avec un peu plus de 100 000 km parcourus, cette voiture est un plaisir inespéré que l'on peut s'offrir sans problèmes : son prix de vente, il y a 25 ans, était de 150 000 €.

Estimation : 12 000 / 15 000 €

Sans prix de réserve

41

CITROËN DS 20, 1974

Moteur 4 cylindres en lignes 1985 cm³ 11 CV 108 ch à 5500 tr/min

Adoptée à l'époque par les cadres dirigeants, les commerçants aisés, les notables satisfaits et les élus de la République, la DS est depuis longtemps considérée dans le monde entier comme une des autos les plus passionnantes de l'histoire de l'automobile.

Véritable révolution technologique, elle fût lancée au Salon de Paris de 1955 et anime encore les débats passionnés. Adorée ou abhorrée, la DS fait partie du paysage culturel de l'Hexagone. De l'attentat du petit-Clamart contre le général De Gaulle en passant par la littérature de Roland Barthes sans oublier les grands moments du cinéma français, la DS est à l'automobile ce que le pain et le vin sont à la gastronomie française !

Remplaçante de la DS 19, la DS 20 a été introduite sur le marché en 1968, et permet à Citroën de faire taire les mauvaises langues sur les performances jugées insuffisantes jusqu'alors.

Le modèle présenté à la vente, a été restauré par un véritable passionné de la marque aux chevrons. Elle dispose d'une finition de type Pallas et de quelques accessoires enjoliveurs typiques de son époque. Sa mécanique et son hydraulique fonctionnent parfaitement. Une occasion intéressante d'entrer dans la grande confrérie Citroën !

Estimation : 15 000 / 18 000€

42

MG SA Saloon, 1937

N° Série 2037

Moteur 6 cylindres en ligne 2322 cm³, 75 bhp à 4300 tr/min, boîte mécanique 4 rapports.

Rompant avec la tradition sportive maison, la berline MG marque un tournant important dans l'histoire de la marque à l'octogone. Rachetée en 1935 par Morris Motors, les nouveaux dirigeants sont plus obnubilés par la rentabilité que la performance. Le service course de Cecil Kimber est ainsi fermé, et c'est un marché plus haut de gamme que MG essaiera de s'implanter. Ainsi contre toute attente est lancée la berline 2 litres dont la mécanique provient de la banque d'organes Morris. Présentée en même temps que la nouvelle Jaguar berline plus puissante, la MG verra son moteur réalésé rapidement pour atteindre 2322 cm³ en 1937. Particulièrement bien dessinée et d'une finition typiquement britannique, cette MG connaîtra un joli succès en Allemagne. Capable de rouler à 130 km/h, la MG s'avère être une excellente routière confortable et sûre. Elle dispose de freins hydrauliques et de quatre crics indépendants pour changer les roues en cas de crevaisons. 2739 exemplaires seulement seront fabriqués jusqu'en 1939.

La voiture présentée à la vente ne doit sa survie qu'à son exil aux Etats-Unis où elle coula des jours paisibles durant de longues années aux mains du même propriétaire dans l'état du Kansas. Vendue neuve en Allemagne, elle a été exportée outre-Atlantique à la fin de la guerre. Cette voiture est dans un état absolument exceptionnel puisqu'elle n'a jamais été restaurée. Sa magnifique patine d'origine séduira sans aucun doute les vrais amateurs, d'autant qu'il semblerait qu'elle n'est parcourue depuis sa sortie en 1937 qu'un très faible kilométrage. De surcroît, elle dispose d'un toit ouvrant optionnel et d'un pare-brise ouvrant rendant son utilisation fort agréable en été. Elle nécessite simplement une bonne révision générale. Particulièrement rare sous nos contrées, cette MG est une réelle opportunité d'acquérir une auto de grande classe bien plus exclusive que les Bentley et Jaguar de la même époque. Une voiture de gentleman...

Estimation 25 000 / 30 000€

43

BMW 628 CSI - 1987

N° de Série : WBAEA7106088151997

Moteur : 6cylindres

2 788 cm³

184 cv

Boîte de vitesses : 5

Produites de 1976 à 1989 en remplacement des séries CS les séries 6 sont déclinées en 630 CS et 633 CSI.

Sa plateforme issue de la série 5 est habillée d'une carrosserie coupé 2 portes fine et équilibrée qui franchira les ans sans prendre une ride. Compétitive au niveau performance, la série 6 se caractérise par une belle qualité de finition ainsi qu'un confort digne des grandes routières. En 1979 la 633 CSI est remplacée par la 628 CSI à injection du moteur de la BMW 5 281. Elle fut particulièrement appréciée en France pour sa fiscalité avantageuse et sa consommation plus raisonnable que le modèle 635.

Ce coupé 2 portes, classique dans les *Young Timer*, plus qu'abordable aujourd'hui est la nouvelle tendance d'utilisation de loisir et de voyage.

L'exemplaire présenté est un état proche du concours. Avec moins de 99 000 km au compteur, cette voiture se présente pratiquement en état concours, une rare opportunité à saisir.

Estimation : 5 000 / 6 000 €

44

JAGUAR XJS V12, 1977

Moteur V12, 5345 cm³, 289 ch à 5750 tr : min, boîte auto 3 rapports, 240 km/h

La Jaguar XJS mérite sa revanche. Comparée durant toute sa carrière à la Type E, sa grande sœur surdouée, si fine, si sensuelle et si brillante, la XJS dut subir toute sa jeunesse des quolibets sur son aspect pataud et son embonpoint. De plus, deux crises pétrolières venaient de passer par là, et quand elle montra le bout de son long capot sous lequel se coinçait un V12, on fit comprendre à la fille à William, qu'elle ne serait jamais ballerine. Heureusement les amateurs de hamburgers lui firent meilleur accueil. Des petits pépins de jeunesse et le prix affiché n'aidèrent pas non plus cette embourgeoisée de service. La XJS s'obstina, elle fit de nombreux efforts. Son V12 fut modifié pour être moins vorace, on demanda aux ouvriers de figoler la tâche. Bientôt des 6 cylindres viennent renforcer la gamme, des cabriolets voient le jour, une version bombardier appelée XJR-S roulera des mécaniques... Après un dernier lifting, la XJS mal aimée tire sa révérence en 1996. Elle venait de quitter le paysage automobile qu'elle nous manquait déjà...

Le modèle présenté affiche 43 000 kms et est accompagné d'un important dossier de factures d'entretien et d'expert.

N'oublions pas que les Type E, si recherchés actuellement furent également dédaignées. Cette XJS est un placement sur l'avenir.

Estimation : 10 000 / 12 000€

45

DAIMLER DB 18 Drophead Coupé 1949

N° châssis DB 53296

Moteur 6 cylindres en ligne 2522cm³

Boîte pré-sélective 4 rapports

Carrosserie cabriolet Barker.

Fondée en 1893, la firme Daimler est une des plus anciennes manufactures d'automobile de Grande-Bretagne. Adoptée dès les années 1920 par la famille royale comme voiture officielle, la marque Daimler perpétuera une tradition de qualité et de respectabilité. Toutefois, après la deuxième guerre mondiale, Daimler éprouvera quelques difficultés financières liées au conservatisme de sa production. La marque Jaguar rachètera la firme en 1960.

La Daimler DB18 a été lancée en 1939. elle est animée par un moteur 6 cylindres de 2,5 litres à soupapes en tête, qui développait à l'époque 70 ch. Reposant sur un robuste châssis en X, elle dispose d'une suspension indépendante à l'avant et d'un freinage à tambours Girling à commande hydromécanique. Selon la tradition maison, la DB est pourvue d'une boîte de vitesses à 4 rapports à commande préselective. Comme de coutume sur tous les modèles de la marque, la qualité de finition est exemplaire offrant des cuirs et des boiseries de qualité ainsi qu'une instrumentation complète et raffinée. Le modèle cabriolet carrossé par Barker dispose d'une capote à trois positions typique de ces années.

Immatriculée pour la première fois en 1949, le modèle DB18 Drophead Coupe présenté à la vente, a connu une vie paisible dans la même famille depuis 1968. Le moteur a été refait à cette époque, mais suite à des problèmes de santé de son propriétaire, la voiture fut immobilisée à l'abri d'un garage de longues années. Cette voiture mérite une restauration digne de son rang. Particulièrement rare en France, elle séduira un amateur sensible au charme discret de cette bourgeoise britannique, rare sous nos contrées.

Estimation : 12000 / 15000€

46

LAMBORGHINI Miura P400, 1967 N° 3234

V12, 3929 cm3, 350 ch à 7000 tr/min, boîte 5 rapports, 280 km/h

Tous les vrais passionnés d'automobile sont d'accord sur un point. Il y eut un avant et un après la Lamborghini Miura. Présenté au salon de Turin 1965 sur le stand de Ferruccio Lamborghini, un simple châssis caissonné dessiné par Gianpaolo Dallara, disposant d'un V12 central et transversal interpella déjà les badauds. Enzo Ferrari, partisan inconditionnel du moteur avant brocarda sur la dernière trouvaille du fabricant de tracteurs. Il y a fort à parier que son sourire prit la couleur jaune de sa province natale de Modène quand il découvrit un an plus tard la sublime carrosserie dessinée par le jeune Marcello Gandini, oeuvrant chez Bertone. La nouvelle Lamborghini sera dénommée Miura en hommage à un taureau espagnol obstiné.

L'effet de la Miura au Salon de Paris 1966 a bien l'effet du bovidé fou lâché dans la foule. Le public et la presse sont magnétisés par cette magnifique berlinette mesurant au garrot à peine plus d'un mètre dont les formes sensuelles s'ornent de mystérieuses persiennes sur la lunette arrière laissant apparaître les cornets des quatre carburateurs triple corps Weber. L'auto est loin d'être au point. Des problèmes de refroidissement et de stabilité perdurent, mais qu'importe, la Miura fascine. La Miura excite. Sa légende de maîtresse indomptable ne fera que grandir au travers des récits de quelques privilégiés rescapés de la torride rencontre. Si brûlante que le feu parfois se déclare, comme après l'acte final, quand les papillons des Weber restent ouverts après une folle accélération, venant arroser copieusement de leur suc vénéneux les collecteurs d'échappement tout proches. La légende était en train de naître. La Lamborghini Miura n'aura pas besoin de descendre dans l'arène de la course. Elle demeure à jamais la voiture de production la plus fantasmagorique de son époque. Après seulement 475 exemplaires construits, une version S plus puissante de 20 ch corrigeant légèrement les défauts initiaux fera son apparition en 1968. Des options contre-nature comme la clim, les vitres électriques seront disponibles. En 1971, la SV naîtra forte de 385 ch et d'un différentiel autobloquant. Elle perd les cils de ses phares qui faisaient craquer les prétendants, elle gagne en efficacité ce qu'elle perd en sex-appeal. Pour beaucoup, la 400 initiale, pure, fantas que et déroutante reste l'expérience nécessaire à la vie de tout amateur d'automobile. Une beauté insolente et un tempérament imprévisible.

La Lamborghini Miura présentée à la vente est une P400 de la première génération. Paradoxalement au nombre d'exemplaires produits plus élevé que sur les versions suivantes, elle reste pour beaucoup d'amateurs le modèle le plus emblématique. Celle-ci a reçu une restauration très haut de gamme (et très onéreuse) puisqu'elle figure parmi les voitures passées chez Lecoq. Le célèbre carrossier de Saint-Ouen est devenu depuis longtemps un des maîtres dans la restauration de voitures de prestige dans le monde entier. Beaucoup de Lamborghini ont transité dans ses ateliers et demeurent parmi les plus prisées à ce jour en collection. Cette Miura qui était rouge à l'origine a été vendue neuve en Espagne. Elle a été rachetée en 2007 par un amateur qui la fit restaurer chez Lecoq. Le châssis a reçu les améliorations spécifiques au modèle S (renforts de châssis) et elle a reçu une nouvelle robe Marrone Metalizzo. Le budget de la restauration a atteint 220 000€. Elle a été exposée en 2008 sur le stand Lecoq à Rétromobile où elle fut très remarquée. Depuis sa sortie de restauration, la voiture n'a que très peu roulé. Vendue en Angleterre, où elle resta dans un garage chauffé, elle est revenue dans notre région auprès d'un amateur discret. L'immatriculation est donc française.

La Miura est devenue un véritable objet d'art, dont la collection dépasse aujourd'hui largement le cadre des amateurs d'automobile. En quelques années, elle s'est révélée être un excellent investissement...

Estimation 350 000 / 450 000€

47

TRABANT P60IS

Moteur 2 cylindres en ligne 2 temps refroidi par air
594,5 cm³
26 ch à 4200 tr/min

Fabriquée par l'entreprise d'état Est-allemande de 1964 à 1990, la Trabant 601 est devenu après avoir été la risée du monde capitaliste, une voiture culte, au même rang que la Coccinelle, la 2CV ou la Fiat 500. La 601 n'est qu'une évolution timide d'un modèle sorti dans les années 50, dont la ligne en coin la faisant passer pour une 404 miniature a bien du mal à cacher une mécanique rustique sous la forme d'un moteur bicylindre 2 temps. Pour compenser la pénurie d'acier dû à l'embargo, la carrosserie de la Trabant est faite en Duroplast un matériau thermodurcissable teinté dans la masse. La boîte de vitesses à 4 rapports et la roue libre sont quelques uns des caractéristiques de ce modèle. Quand en Novembre 1989, les autorités décident d'ouvrir le Mur de Berlin, la Trabant ne résistera pas longtemps à la nouvelle société de consommation.

Estimation : 3000 / 4000€

48

DAIMLER XJ 40, 1992

Type DKALD4
Moteur 6 cylindres en lignes 24 soupapes
3980 cm³
219 ch à 4750 tr / min
Boîte auto 4 rapports

Depuis le rachat de la marque Daimler par Jaguar en 1960, tous les modèles de Browns Lane ont été commercialisés sous ce label dans une configuration plus luxueuse. Il en est toujours ainsi lorsque Jaguar présente en 1986 sa nouvelle XJ 40. La version Daimler se caractérise par une finition plus haut de gamme, comme les moquettes en pure laine par exemple (en synthétique sur les Jaguar...). L'équipement de série ne dispose que de peu d'options jugées trop vulgaires pour une voiture digne de ce nom. La Daimler incarne bien l'idée d'une Angleterre cosy et distinguée, où l'on écoute les cours de la City dans le feulement discret du Straight Six...

Le modèle présenté est de 1992. Il abrite donc sous son long capot le moteur AJ6 de 4 litres de cylindrée qui offre un couple généreux. De présentation discrète et sobre, ayant reçue une attention certaine de la part de ses propriétaires précédents, elle est aujourd'hui dans un bon état général. Elle pourra offrir à un amateur éclairé de belles balades dominicales pour un prix bien raisonnable...

Estimation : 2 500 / 3 000€

49

COBRA SHELBY Réplica, 1980

Moteur V8
5600cm³
env. 400 à 5500tr /min
boîte 4 rapports

De 1962 à 1966, sera construite avec à peine 1000 exemplaires la voiture de sport la plus excessive, la plus exclusive, la plus fantasmée. Elle porte le nom d'un reptile malfaisant, et comme lui, elle hypnotise ses victimes. Cobra. L'évocation du nom fait peur autant qu'il excite. Due à une association contre-nature d'un Texan en pré-retraite et d'une firme anglaise vénérable, l'AC Cobra qui s'appelle Cobra Shelby de l'autre côté de l'Atlantique, démarre une carrière discrète ou un « modeste » V8 de 4,2 litres anime une jolie voiture de sport aux accents très britanniques. Un an plus tard, un 4,7 litres s'accompagne d'une première séance de body-building. 270 ch pour la route, jusqu'à 360 ch pour les forcenés de la piste. Étrangement, avec la Cobra, la légende s'écrit à coup de gomme. L'Amérique est un pays d'excès. En 1965, une cure de testostérone sculpte une nouvelle Cobra. Avec un châssis et des trains roulants renforcés, des ailes gonflées comme les pectoraux d'un culturiste de Venice, débarque la Cobra 427. C'est cette fois un 7 litres qui déchaîne le monstre. 410 ch en

version complet-veston et 485 ch en tenue de travail. Le cœur d'Iron Man dans le corps de Barbarella. Tous les hommes veulent succomber...

Oui mais voilà ! Seulement 1000 individus sur la planète pourront jouer avec la belle. Qu'à cela ne tienne, on clonera la furie ! La Cobra sera la voiture la plus répliquée dans le monde. Certains se contenteront du look ravageur sur une plateforme de VW, d'autres fabriqueront des autos à faire passer les vraies pour des voitures pour enfants. À l'heure où l'automobile est jugée en place publique la Cobra est toujours la plus plébiscitée. Longue vie à la Cobra !

Le modèle présenté est une réalisation artisanale anglaise sur la base d'un châssis tubulaire sur lequel est montée une carrosserie en polyester. Elle utilise l'excellent train arrière Jaguar à roues indépendantes et disques accolés au pont, nettement supérieur au pont rigide que l'on retrouve sur d'autres répliques. Deux point devraient attirer l'amateur éclairé. En premier lieu, la mécanique ! Contrairement à la majorité des kits anglais bâtis autour d'un moteur V8 Rover, cette Cobra-là possède un V8 de provenance GM de 5,6 litres, ayant reçu une grosse préparation. Carter sec, arbre à came à haute levée, carbu quadruple corps, etc... La voiture est annoncée pour plus de 400 ch. Enfin, détail important pour un acquéreur français l'auto a été construite il y a plus de 30 ans, ce qui est un atout sérieux pour prétendre l'immatriculer en véhicule de collection. Car une Cobra, c'est encore mieux de pouvoir l'utiliser !

Estimation 30 000 / 40 000€

50

MERCEDES 380 SL, 1984

Moteur V8, 3839 cm³, 155 ch à 4750 tr/min, boîte auto 4 rapports, 205 km/h

Destinée à remplacer une Mercedes Pagode vieillissante, le nouveau modèle SL type R107 présenté en 1971, dévoile clairement ses intentions : conforter la présence de la marque à l'Étoile sur le marché américain ! En laissant les prétentions sportives à la concurrence pour renforcer une image de grand tourisme bourgeois, puissant et sûr. Élaborée à partir d'une base de berline W114 sur laquelle on a implanté une mécanique V8 de classe S, la nouvelle 350 SL est, comme son aïeule, un cabriolet disposant en série d'un hard top. Sous une ligne sobre et élégante, la SL incarne à la perfection l'esprit Mercedes. Un comportement routier sans surprise, une finition exemplaire, une tenue dans le temps remarquable. Disponible à partir de 1973 avec une gamme 6 cylindres destinée au marché européen assommé par la crise pétrolière, une nouvelle génération de V8 plus performants verra le jour en 1980. Aux Etats-Unis la Mercedes deviendra vite célèbre grâce à de nombreuses apparitions dans des films et des séries TV populaires. On se souviendra de Richard Gere dans *American gigolo*, Bobby Ewins dans *Dallas*, ou encore Jonathan Hart dans *Pour l'amour du risque*.

La Mercedes 380 SL présentée ici est un modèle importé des Etats-Unis qui se reconnaît extérieurement à ses pare-chocs de sécurité et ses doubles optiques. Le moteur V8 moins poussé que son homologue européen offre une souplesse de fonctionnement exceptionnelle. Elle dispose de jantes à rayons chromées, un accessoire particulièrement onéreux à l'époque. Le hard top est présent. Cette Mercedes rouge comme celle de Dallas est dans un état de préservation et de fonctionnement tout à fait remarquable. Propriété d'un amateur de belles cylindrées venant d'acquérir une Rolls-Royce, elle est une bonne affaire pour quiconque cherchant une auto fiable et quelque peu ostentatoire.

Estimation 15 000 / 17 000€

51

PORSCHE 911 Turbo Type 930/60, 1985

N° Série WPO ZZZ 93ZFS 000 211

Moteur 6 cylindres à plat refroidi par air

3299cm³

330 ch à 5500 tr/min

boîte 4 rapports

Sortie au moment du choc pétrolier, la Porsche 911 Turbo (code 930) n'aurait dû être qu'une vitrine exposant le savoir-faire de la marque de Zuffenhausen. La petite série de 500 exemplaires initialement prévue a connu un tel engouement, que toute limitation de production est vite abandonnée. Outre son look ravageur, la 911 Turbo deviendra vite une référence en matière de performance grâce à son moteur de 3 litres gavé par un turbocompresseur KKK. Plus que les 260 ch disponibles c'est la brutalité avec laquelle le turbo dépourvu de soupape de décharge délivre la puissance qui fait

entrer la Turbo dans la légende. En 1977, la cylindrée passe à 3,3 litres portant la puissance à 300 ch. En 1984, la Turbo emporte le titre de « voiture de série dotée des meilleures accélérations ». avec 24,2 s aux 1000 mètres Départ Arrêté elle demeure vingt ans après l'arrêt de sa production comme une des autos les plus mythiques de sa génération.

Le modèle présenté à la vente fait partie de la petite série proposée par le département « Commandes spéciales » qui proposa dès 1981 une version « Flat Nose » ou Slant Nose » de la 930 Turbo. Largement modifiée, la carrosserie se caractérise notamment par un capot plat inspiré des 935 de course, muni de phares escamotables et d'ailes élargies, ainsi que d'un bouclier avant spécifique et de prises d'air au niveau des ailes arrière. Dénommée M506 cette option onéreuse s'accompagne dans le cas de l'auto qui nous intéresse de quelques autres « raffinements » comme des trains roulants renforcés, des gros freins ventilés ainsi que d'une préparation moteur portant la puissance du 3,3 litres à 330 ch. Toujours bien entretenue, cette 930 fonctionne remarquablement bien. Elle est un placement sûr pour un amateur de supercars. Rappelons que seulement 948 exemplaires de « Flat Nose » ont été construits par l'usine en neuf ans de carrière.

C'est le *must* pour un Porschiste.

Estimation: 60 000 / 80 000€

52

DATSUN 240 Z 1972

N° Série HS3010755

Moteur 2753 cc

East African Safari Rally 2003, 2005, 2007

La 240 Z marque l'apothéose de la firme japonaise Datsun et sa reconnaissance mondiale. La marque s'illustre en compétition, sa référence est la robustesse et l'endurance. Shekhar MEHTA gagna 5 fois le Safari Rallye de Kenya pour Datsun dès 1973 avec la 240 Z.

Le modèle présenté est à l'image de celle du célèbre pilote-gentleman Kenyan. Elle a participé 3 fois au *Safari Classic*, une des plus belles épreuves et des plus dures au monde (en 2003, 2005, 2007) en la terminant à chaque fois, c'est dire la préparation de la voiture.

Effectivement cette préparation réalisée chez Z FARM, le préparateur officiel de Datsun Classic en Angleterre est revenue à 110,000€. La caisse a été mise à nue, renforcée par soudure et fixation de l'arceau cage. Elle possède toutes les améliorations et l'équipement complet, comme sa référence de réussite indique, et de plus avec un moteur 2.8Litres porté à 200cv environ : *Ready to Race*.

C'est la voiture idéale pour courir le Kenya ou le Maroc et de plus un excellent placement car la 240 Z est une icône de l'Automobile au Japon.

Fiche FIA

Logbook competition

Estimation: 40 000 / 60 000€

53

MATRA Murena, 1983

Moteur 4 cylindres en ligne

2156 cm³

118 ch à 5800 tr / min

boîte méca 5 rapports

200 km/h

Grâce à ses succès retentissants en course, Matra a su peu à peu se fabriquer une image valorisante sur le créneau des sportives populaires. Utilisant des éléments provenant de chez Simca son partenaire financier, Matra propose des autos accessibles et innovantes. La Bagherra ouvrira la voie, bientôt suivie par une nouvelle évolution voulue par Chrysler. En 1980 La Murena est lancée. Disponible avec un moteur de 2,2 litres extrapolé du Chrysler, la Murena possède une ligne

agréable. Elle reste fidèle au concept à trois places de front inauguré sur la Bagherra. Son châssis en acier galvanisé lui procure un comportement étonnant qui donnera du fil à retordre à des concurrentes de plus noble lignée. Un modèle d'entrée de gamme est demandé par PSA devenu propriétaire. Un 1600 cm³ de 92 ch est proposé au catalogue. Mal-aimée par les agents du groupe PSA pour des raisons d'accessibilité mécanique délicate, mal distribuée par des vendeurs peu enthousiastes, la Murera a été vendue à une époque de désintérêt pour les coupés. L'engouement pour les GTI battait son plein.

Le modèle présenté possède le moteur 2,2 litres, qui confère à la Matra de bonnes performances. C'est l'occasion d'acheter une auto française devenue peu courante, qui fut le dernier modèle de sport produit par la firme de Romorantin avant qu'elle ne devienne spécialiste du Monospace....

Estimation 6000 / 8000€

54

PORSCHE 944, 1985

Moteur 4 cylindres en ligne, 2479 cm³, 163 ch à 5800 tr/min, 220 km/h

Fruit d'un accord avorté entre Porsche et Volkswagen, la Porsche 924 lancée en 1975 sera durant toute sa carrière rejetée par les Porschistes de la première heure. Son moteur avant de provenance Audi, sa ligne manquant de personnalité auront toujours du mal convaincre les adeptes de l'indétrônable 911. En 1986, la 924 S adopte un véritable moteur Porsche, qui n'est autre que la moitié du V8 de la 928. Les performances sont maintenant au rendez-vous, mais l'esthétique trop proche de la 924 de base décourage les acheteurs. Les finances de Porsche ne sont guère au beau fixe à cette époque, c'est donc une version censée être de transition qui voit le jour en 1981. Appelée 944, le nouveau modèle reprend l'architecture et la ligne de la 924 S, sur laquelle des ailes élargies donnent à l'esthétique générale la virilité faisant défaut jusqu'alors. Le succès est immédiat ! Grâce aux 163 ch de son moteur, la 944 se fait remarquer par un équilibre exceptionnel qui en fera une des autos sportives les plus homogènes de sa catégorie. En 1984, la direction assistée est montée de série, de nouvelles jantes de 16 pouces d'un dessin similaire à celui des modèles montés sur la 928 sont proposées en option. Après une augmentation de cylindrée en 1988, la 944 évolue en 1989 vers une version S2 munie entre autres améliorations d'un moteur de 3 litres de cylindrée.

Le modèle à la vente est dans un état de présentation irréprochable. Restée aux mains d'un propriétaire méticuleux, elle a reçu une nouvelle peinture rouge de très belle qualité ainsi qu'un kit de personnalisation comportant un nouvel aileron, une jupe arrière et des bulles de phares en plexi. Les pièces d'origine sont fournies avec la voiture. Peu kilométrée, la voiture fonctionne merveilleusement. La faible valeur actuelle des 944 occasionne souvent un entretien négligé de la part de leur propriétaire. Cette 944 flamboyante a eu le privilège d'être entre des mains passionnées et mérite de poursuivre sa carrière avec la même dévotion. Sachez enfin que toute auto badgée Porsche prend un jour son envol sur le marché de la collection...

Estimation: 7 000 / 10 000€

55

AUSTIN HEALEY Sprite, Sebring 1959

N° Série AN 5LI7 102

Moteur 4 cylindres en ligne 1275 cm³

100ch à 6500 tr/min

Boîte mécanique 4 rapports

Dessinée par Donald Healey pour la British Motor Corporation, la petite Sprite se devait être un roadster aussi ludique qu'économique. Reprenant un grand nombre de composants roturiers du groupe britannique, la Sprite connut un succès fulgurant dès sa sortie en 1958, en partie grâce à sa ligne espiègle qui lui valut le surnom de frogeye en Angleterre et Bugeye aux États-Unis. Voiture de loisirs à l'origine, la petite grenouille s'avéra être dès sa sortie une redoutable machine de course. Trois exemplaires engagés par l'usine à Sebring en 1959, donnèrent naissance à une petite série spécifique. Un grand nombre de Sprite reçurent alors les modifications préconisées. Victorieuse face à des autos de plus noble facture, la Sprite demeure une des voitures les plus amusantes à piloter dans sa catégorie. De nombreuses frogeye n'ont cessé de courir depuis leur sortie de l'usine.

Le modèle présenté à la vente offre un parcours exceptionnel. Dès son arrivée à Riverside en Californie en 1959, la petite Sprite, de couleur rouge à l'époque, foule le bitume de la piste pour ne plus jamais le quitter. C'est donc une véritable voiture de course, dont le passé d'une grande limpidité offre une valeur supplémentaire. De la course de côte de Chumney Rock Hill en 1959 à Laguna Seca en 1964 et 1965, la Sprite participe aux grandes épreuves américaines, comme en témoignent les nombreuses plaques commémoratives sur son tableau de bord.

Régulièrement entretenue et largement améliorée, la voiture poursuivra sa carrière sportive en course historique de 1987 à 2003, comme le logbook d'origine en atteste. Disposant aujourd'hui d'un 1275 cm³, préparé dont l'admission est confiée à un carburateur Weber, l'auto fournit une centaine de chevaux qui offrent grâce à un poids plume et à un comportement stupéfiant un plaisir intense. Munie de freins à disque, d'un arceau de sécurité et d'un hard top, la voiture a conservé un look proche de l'origine. Immatriculée, la voiture permet une utilisation routière sportive ou de loisir rajoutant une polyvalence supplémentaire à l'auto.

Elle est vendue avec sa fiche d'identification du *British Heritage*. Cette Austin Healey représente à coup sûr une occasion unique d'acheter, outre une auto performante, un savoureux bout d'histoire de la compétition automobile.

Estimation : 20 000 / 25 000€

56

LOTUS 26 RACING 1964

N° Serie 26R10

Moteur 4 cylindres

175cv env. à 7800 tr/min

Poids 580 Kgs. env.

La fleur exotique de Lotus est l'emblème de la plus exceptionnelle aventure automobile, due au génie de l'ancien pilote de la R.A.F Colin CHAPMAN. Avec Jim Clark il réalise des promesses du Trial à la Formule 1, et invente des voitures à la légèreté et l'efficacité légendaire. Sa plus belle réussite est la Lotus Elan, son évolution la 26 R.

La voiture présentée, qui a été décrite par certains comme ayant participé aux épreuves de championnat du Monde d'endurance 1965, ce qui n'a pu être établi sûrement vu les interférences de châssis (R9. R10).

Son propriétaire actuel, référence dans le milieu du Sport Automobile de haut niveau nous signale que cette 26 Racing (une des 34 de la Série 1 construites à l'usine de Cheshut - 45 ayant été construites en dehors de l'usine ou transformées) a été restaurée par le bien connu Mike GENT, avec la réfection du moteur Twin Cam, la boîte Close Ratio autobloquant et toutes les améliorations pour la rendre invincible en course.

Elle a participé aux Courses Historiques de Monterey en 1997 pilotée par Tony SEINIGER.

C'est la voiture idéale pour gagner Le Mans Historique ou le Tour Auto en VHC, comme on a pu le constater ces dernières années avec une Elan moins aboutie. *Gentlemen drivers* à vos chéquiers pour gagner les lauriers!

2° Monterey Tony SEINIGER

5° Laguna Seca 2000 Tony SEINIGER

Estimation: 130 000 / 180 000€

57

FERRARI F355 Challenge, 1997

Moteur V8, 3496 cm³, 380 ch à 8250 tr / min, boîte méca 6 rapports, 300 km/h

Destinée à remplacer la 348 Challenge, la F355 du même nom est une vraie voiture de course, dont la vocation était de courir dans les épreuves organisées par la marque.

Si le moteur à quelques détails près est le même que la version civile, le travail sur la caisse est considérable. L'assiette est abaissée, les roues sont plus larges avec un carrossage plus négatif, des anneaux de remorquage sont fixés au châssis.

L'automobile n'est pas immatriculée d'origine, puisqu'elle est destinée essentiellement au circuit. En 2000, une Modena Challenge prendra le relais.

Le modèle présenté dispose de quelques améliorations comme un arceau de sécurité et un aileron en carbone (monté en série à partir de 1999). Cette auto qui aurait couru à plusieurs reprises avec David Hallyday au volant est en bon état d'origine. Son moteur régulièrement entretenu démarre aisément. Marginale dans l'utilisation, la F55 Challenge s'adresse à une personne voulant tâter de la piste lors de track days ou à un passionné opportuniste qui attendra patiemment que la cote de ce modèle rare et exclusif s'envole. Comme toute Ferrari de course qui se respecte...

Estimation : 40000 / 50 000€

58

LANCIA Fulvia 1600 HF Lusso

1972

N° 818 540 003238

Moteur 4 cylindres en V, 114 ch à 6000 tr /min boîte 5 rapports, freins 4 disques.

Le coupé Lancia Fulvia doit sa ligne gracile à Piero Castagnero, qui s'inspira selon ses dires des canots automobiles Riva pour dessiner cette élégante berlinette 2+2. Extrapolé d'une plateforme de berline raccourcie, le coupé Fulvia est proposé avec le fameux moteur V4 en version 1200 cm³ de 80 ch. Malgré cette puissance somme toute modeste, le poids plume de cette automobile traction-avant lui permet des performances étonnantes et une agilité qui déroutera bien des possesseurs de propulsion. Une version plus sportive viendra bientôt compléter la gamme. Ce sera la première HF, équipée d'un 1300 cm³ de 101 ch, bientôt suivie d'une version 1600 cm³ dont la puissance de 114 ch (160 ch en compétition) apportera, grâce à Cesare Fioro le responsable de la filiale compétition, ses lettres de noblesses en Rallye. Une version civile baptisée « Lusso » pourvue de chromes, de jantes alu et d'appuis-tête sur les sièges sortira à partir de 1970. Elle est aujourd'hui avec le modèle « Fanalone » plus exclusif, la version la plus convoitée de la gamme.

Bien rares sont les 1600 HF restées dans leur configuration « civile ». Le modèle présenté à la vente dispose d'un historique fort limpide. Vendu neuf dans le département de la Haute-Garonne, ce coupé a connu une vie tranquille aux mains de propriétaires attentionnés. En dehors d'un intérieur demandant un peu de cosmétique, elle est dans un très bel état de conservation. Si sa livrée gris métal confirme son élégance naturelle, l'absence de pare-chocs excite assurément les convoitises. Ne confondez pas avec ses sœurs roturières, la 1600 HF est une auto peu courante et redoutablement efficace. Une automobile à (re)découvrir de toute urgence.

Estimation : 25 000 / 30 000€

59

FIOR SPIDER F99 – 1999

Moteur 1999 cm³

180 cv env.

Le regretté, Claude FIOR, a été le concepteur génial du fameux spider Renault Sport. Toujours basé à NOGARO, il réalise le modèle de compétition la F99, qui sera produite à 32 exemplaires dont 20 pour le Championnat de Chine. Le modèle présenté avec double suspensions arrières, boîte en H, équipée du moteur de la Clio RS pour 720 kg est un véritable petit prototype de Groupe C. Il est en état de marche, quelques réglages sont à effectuer, et un silencieux d'échappement à poser, avant de l'utiliser dans les compétitions de Championnat des Circuits ou en sorties clubs, pour un coût très abordable.

Pour les collectionneurs, un modèle rare puisqu'il doit en rester une dizaine maximum en France.

Estimation : 12 000 / 15 000€

60

RENAULT CLIO TROPHY 2001

Ex A. Beltoise

Moteur V6 2946 cm³, 285 ch à 7400 tr/min boîte séquentielle 6 rapports

Présentée en 1998 la Clio Trophy fait suite à la légendaire Renault 5 Turbo. Pourvue d'un moteur V6 à 24 soupapes de 3 litres en position central arrière qui développe sur la version Trophy plus de 285 ch, la Clio s'avère sur circuit une arme redoutable. Assemblée par l'usine Alpine Renault à Dieppe, la Clio Trophy utilise un grand nombre d'éléments en matériaux composites.

Sur le circuit Bugatti, la Clio Trophy présentée ici fût chronométrée à 295 km/h.

Cette voiture exceptionnelle, toujours scrupuleusement entretenue, a été menée vers de nombreuses victoires aux mains expertes d'Anthony Beltoise. Bon sang ne saurait mentir ! Avec la gloire de son père Jean-Pierre et le panache de son oncle François Cevert le jeune Anthony remporta la course à Monaco en 1999 et 2001. Moins adulée que sa grande sœur R5 Turbo, la Clio Trophy est assurément une occasion unique et encore abordable d'accéder à l'univers de l'automobile de course de collection. Un placement très sûr à n'en pas douter...

Estimation : 20 000€ / 25 000€

61

ORION N°1

1983

FORMULE RENAULT

De 1979 à 1986 toutes les courses de Formule Renault sont gagnées par les MARTINI.

Une seule marque les battra : ORION avec la victoire aux Coupes de Pâques à NOGARO, de Christian BRACONNIER qui prend la tête du championnat. Ce Championnat qui a vu les victoires des futurs plus grands pilotes comme Alain PROST.

L'ORION, châssis numéro 1, est donc une voiture historique à tous points de vue et sera soit conservée en collection soit retrouvera les circuits historiques, pour de nouveaux exploits.

Elle est dans sa configuration, et accessible à tous pour un prix raisonnable et un coût d'entretien très modique.

Estimation: 12 000 / 18 000€

62

AUBURN 851 Speedster, 1936

Moteur 8 cylindres en ligne, 4588 cm³, 150ch à 4000 tr/min, boîte mécanique 3 vitesses, 170 km/h

La marque américaine Auburn créée en 1875, est reprise en 1924 par Cord qui rachètera deux ans plus tard Duesenberg. Ces trois firmes réunies fabriqueront à l'aube des années 1930, les plus automobiles de sport des Etats-Unis. Utilisant les services de designers de talent, comme Alan Leamy ou Gordon Buehrig, Auburn commercialisera des modèles qui feront le bonheur du tout Hollywood. En 1934, l'extravagant Speedster voit le jour. Le pilote Ab Jenkins réalisera l'exploit de rouler 12 heures à une moyenne de 160 km/h au volant de l'un d'eux. Malheureusement, la situation économique en Amérique aura raison des finances de la société. En 1936, l'usine ferme définitivement. Seulement 500 exemplaires de Boat Tail 851 auront été fabriqués. Le Speedster laissera un tel souvenir, que de nombreux modèles identiques seront construits après l'arrêt de la commercialisation.

Le Speedster présenté à la vente appartient au même propriétaire depuis le début des années 1970. Il a très peu roulé durant cette période, mais il est tout fait prêt à participer à nouveau aux concours d'élégance dont il est digne. Il ne s'agit pas d'un exemplaire faisant partie de la série de 500 fabriqués à l'époque, mais d'un modèle construit ultérieurement sur la base d'une Auburn Convertible (N° de série 851 338 99 A). Identique sur tous les points au modèle original, ce Boat Tail ne doit en aucun cas être considéré comme une de ces répliques grossières construites sur base GM dans les années

1980. c'est un modèle d'époque recarrossé comme à l'origine. Le prix est une autre différence non négligeable, puisqu'un modèle original vaut aujourd'hui 400 000€...

Estimation : 150 000 / 180 000€

63

CADILLAC Serie 62 Cabriolet, 1953

Moteur V8, 5425 cm³, 210 ch à 4000 tr/min, boîte auto 4 rapports, 165 km/h

De la classe et de la puissance ! C'est incontestablement les valeurs que peuvent revendiquer les Cadillac particulièrement dans les années 1950. La Series 62 dont la carrière commerciale débute en 1940, ne déroge pas à cette règle. Deux grandes évolutions marqueront les modèles de la marque haut de gamme de GM en 1950. Les formes du nouveau modèle sont plus élancées, avec un arrière allongé et une ligne générale cassée au niveau de l'aile arrière préfigurant les grands ailerons à venir. Les pare-chocs se parent d'obus appelés Dagmars ou Mansfield en hommage aux poitrines opulentes des starlettes d'Hollywood. Mais, il y a plus qu'une abondance de chrome qui symbolise les Cadillac de cette époque, car sous l'immense capot, s'exhibe fièrement un nouveau V8 de 331 cube inches à haute compression, délivrant une puissance importante pour son époque et capable d'arracher les deux tonnes de la Cad à une allure étonnante. Malgré des prix nettement plus élevés que la concurrence, la Cadillac connaîtra un succès planétaire et viendra se frotter sans vergogne à des rivales européennes certes plus efficaces mais n'offrant pas ce luxe insolent, cette insouciance acidulée caractéristique d'une époque. En 1958, la Series 62 laisse place à un nouveau modèle. Pour tout amateur de rêve américain, la Cadillac Series 62 demeure incontournable...

Le modèle présenté est un Coupé Convertible de 1953, appellation exacte du cabriolet. Il arbore une des livrées qui sied le mieux au modèle, le Artesian Ochre, ce jaune pâle qui sublime littéralement ses formes sculpturales. Cette auto qui est la propriété d'un grand collectionneur espagnol depuis 1988, a été intégralement restaurée par un grand spécialiste américain en vue de participer aux concours d'élégance. Le budget consacré aux travaux a très largement dépassé la valeur de la voiture. Elle s'adresse à un véritable connaisseur qui désire acquérir un des plus beaux exemplaires existants sans se soucier des cotes et autres éléments spéculatifs. Une automobile pour un vrai passionné d'automobiles d'exception.

Estimation : 60 000 / 70 000€

64

CHEVROLET CORVETTE Sting Ray 327 ci Roadster , 1967

Moteur V8, 5858 cm³, 350 ch à 5800 tr /min, boîte manuelle 4 rapports, 230 km/h

Attendue par les aficionados depuis 1960, la nouvelle Corvette apparaît en 1963. Inspirée par l'auto de course de Bill Mitchell, la ligne futuriste rompt définitivement avec le style en rondeur du modèle précédent. Les phares escamotables font leur apparition. Pour la première fois, le client a le choix entre un coupé ou un roadster. Toujours en résine, la Corvette Sting Ray accorde beaucoup plus d'attention à ses passagers. Mieux suspendu le châssis est renforcé et le freinage reçoit des disques à l'avant à partir de 1965. motorisée à l'origine avec les mêmes moteurs que son aïeule, la C2 ne tarde pas à abriter des V8 de fort cubage. La Sting Ray s'effacera en 1967 après une carrière particulièrement brillante.

Le modèle présenté est sorti la dernière année de production de la Corvette C2. C'est le meilleur millésime, qui a bénéficié de nombreuses améliorations durant une carrière exceptionnelle. Il s'agit d'une version à moteur 327 ci qui développe quelque 350 ch qui permettent de profiter pleinement du châssis, contrairement aux versions 427 ci dont le moteur plus puissant et plus lourd sur le train avant de la voiture nuit au plaisir de conduite.

Ce cabriolet est en état concours, il est prêt à prendre la route immédiatement. Il appartient à un collectionneur espagnol très exigeant, grand amateur d'américaines. La Corvette C2 est la plus recherchée. Les tarifs aux Etats-Unis sont maintenant plus élevés qu'en Europe. Son look unique, ses performances exceptionnelles devraient lui permettre de voir sa cote continuer son ascension.

Blanche et rouge avec un intérieur à la sellerie rouge, elle est un must et l'icone américaine. Elle a fait le sujet d'un reportage dans le journal CHROME en 1988! et nous la présentons telle que dans le reportage: magnifique!

C'est certainement une des rares Corvette Sting Ray C2 dans cet état en Europe, une chance à ne pas manquer.

Estimation: 60 000 / 65 000€

65

CHEVROLET CORVETTE Stingray 454 ci Cabriolet , 1972

Moteur V8, 7446 cm³, 270 ch à 4400 tr /min, boîte auto 3 rapports, 220 km/h

Chaque sortie d'une nouvelle Corvette est un événement. Le lancement du modèle C3 en 1968 déclencherà sa part de controverses. Sa ligne inspirée du concept car Mako Shark est loin de faire l'unanimité. Pourtant le succès de celle qui s'appelle toujours Stingray (mais en un seul mot) sera phénoménal. Durant une carrière de plus de 14 ans, la C3 sera la Corvette de tous les excès mécaniques. Du 5,3 litres d'origine, la C3 ira jusqu'à abriter sous sa coque effilée en polyester un V8 de 7,4 litres de 460 ch (en 1970). L'année 1973 sera marqué par un léger lifting. En 1975, le Big Block disparaît pour répondre aux normes antipollution. En 1976, c'est au tour du cabriolet de ne plus être disponible. En 1978, une série spéciale pace-car est commercialisée, mais c'est en 1980, que le coup fatal sera porté à la C3. Un lifting maladroit qui a pour but de faire patienter le client pour cause de C4 retardée, voit la Corvette affublée d'appendices aérodynamiques disgracieux. L'adoption de l'injection fait encore chuter la puissance, enfin seule la boîte auto reste au catalogue. La Corvette C3 est à l'agonie. En 1982 la page est définitivement tournée. Une nouvelle ère baptisée C4 pouvait commencer.

Le modèle présenté est un cabriolet de 1972 équipé du Big Bock de 7,4 litres. Cette année-là, le Big Block est descendu à 270 ch, une puissance largement suffisante pour se faire de belles frayeurs. Elle est équipée d'une boîte auto, qui rend la cavalerie plus facilement maîtrisable. Dans une robe brun métal très raffinée, ce cabriolet est discret... autant qu'une Stingray puisse l'être ! Strictement d'origine, l'état général de l'auto est excellent. Ce type de C3 est peu courant en Europe, et il est souvent proposé à un tarif plus élevé aux States en fonction de son exclusivité. Écraser l'accélérateur pour déchaîner le vacarme du Big Block reste un grand moment de d'exaltation. Un bonheur encore accessible. Jusqu'à quand ? La cote des rares C3 en bel état continue de grimper...

Estimation: 25 000 / 30 000€

66

TRIUMPH GT6, 1972

Moteur 6 cylindres en ligne, 1998 cm³, 105 ch à 5300 tr / min, boîte 4 rapports, 175 km/h

Depuis que la Triumph Spitfire était sortie en 1962, l'idée de créer une version coupé tarabustait bien les esprits féconds de Coventry. La sortie de la MGB GT rivale froissa leur amour-propre. Un an après, la GT6 naissait. La recette était simple, peu onéreuse et efficace. Sur un châssis de Spit fut greffé un 6-cylindres de 2 litres déjà vu sur le modèle Vitesse. Afin que ce bloc puisse prendre ses aises une bosse est dessinée sur le capot. Habillée en un très joli coupé, la nouvelle Triumph ne tarda pas à être affublée du surnom de « Jaguar Type E du pauvre ». Un bel hommage. Mieux finie que sa génitrice, la GT6 est une auto amusante à conduire. Outre de bonnes reprises son 6 cylindres offre une musicalité fort plaisante. Une version MK2 identifiable à un pare-choc rehaussé sous le capot et équipée d'une suspension arrière moins primesautière verra le jour en 1969. La GT6 terminera sa carrière en 1973, profondément remaniée puisqu'elle reprend l'esthétique plus lisse de la Spitfire MK IV.

Le modèle présenté ici est une MKIII. C'est la version la moins courante de la GT6 qui sera abandonnée par Coventry l'année suivante. Elle reprend l'intérieur de la Spit MK4 et offre un confort supérieur ainsi qu'un coffre plus spacieux. La voiture est de couleur jaune ocre typique des seventies, sa mécanique fonctionne très bien, sa carrosserie est en bel état, de même que son intérieur. Une voiture où il ne sera nécessaire que de tourner la clé pour entendre chanter le 6-cylindres. Une auto peu chère, moins prisée que ces sœurs de sang, mais ô combien attachante.

Estimation: 10 000 / 12 000€

67

LOTUS ELAN S2 - 1965

Moteur 1558cm³, 140cv env., 4 vitesses
Couleur extérieur Blanc, intérieur Noir

Après la Lotus Elite, Colin Chapman met toute son expérience de la compétition dans la réalisation de la Lotus Elan: légèreté, répartition de masses freinage font de l'Elan le petit cabriolet anglais le plus performant des années 1960. Rien à

voir avec les rigides Triumph ou MG; l'Elan par son comportement sain est facile à conduire ou piloter, et pardonne les erreurs en virant à plat.

Elle est facile d'entretien et peu gourmande par son poids plume (650Kgs. environ). La LOTUS Elan est comparable à l'Alpine 1600S.

Le modèle présenté a bénéficié d'une préparation élaborée avec carter sec et le moteur nous a été précisé comme développant environ 140cv. Une voiture utilisable comme cabriolet de loisir ou en utilisation rallye régularité ou compétition.

Estimation: 20 000/30 000€

68

FERRARI 328 GTS

Moteur V8, 3185 cm³, 270 ch à 7000 tr / min, boîte 5 rapports, 263 km/h

C'est en 1985, qu'apparaît la Ferrari 328. Plus qu'un nouveau modèle, c'est une évolution attendue de la 308 sortie en 1977. L'enjeu est important pour Maranello. La 308 est la Ferrari qui s'est le plus vendue, elle a permis en dix années de tripler la production de l'usine.

Les tifosi accueilleront la nouvelle 328 avec enthousiasme. Elle reprend la ligne générale de la 308, que d'aucun considère comme la plus jolie berlinette de sa génération. De nouveaux pare-chocs peints couleur caisse habillent la belle. Elle reçoit de nouvelles jantes à 5 branches. Un aileron discret sur la lunette arrière dynamise la silhouette. Le moteur est réalésé à 3,2 litres et comporte toujours 4 soupapes par cylindre. Les chambres de combustion sont travaillées, de nouveaux radiateurs d'huile améliorent le refroidissement. Il développe maintenant 270 ch. La 328, particulièrement en version GTS avec toit amovible, achèvera brillamment la carrière du modèle. En quatre ans de production 7500 exemplaires seront produits.

Le modèle à la vente est dans un état exceptionnel. Il arbore une couleur bleue métal très seyante, assortie à un intérieur en cuir crème très lumineux. Les 26 000 km qu'il affiche au compteur semblent bien réels.

Les modèles de la série 308/328 sont encore accessibles. Ils ne demandent pas un budget trop élevé à l'entretien et s'avèrent fiables pour quiconque capable de faire la différence entre un monospace diesel et une vraie voiture de sport. Cette 328 GTS, qui représente l'aboutissement d'une époque, semble un achat fort judicieux...

Estimation: 35 000 / 40 000€

69

FORD Escort RS 1600

1972

N° BFATMA65268

Moteur 4 cylindres en ligne Ford Cosworth BDA 16 soupapes

1600 cm³

Puissance d'origine : 115 ch à 6000 tr /min.

Boîte 4 rapports

freins 4 disques

« The Potent Mix ». « Le mélange efficace ! Telle était l'accroche publicitaire que Ford lança lors de la sortie de l'Escort RS 1600 au début de 1970. Cette voiture d'apparence sobre, uniquement proposée en blanc lors des premiers mois, était effectivement un mélange de la caisse discrète de la MK1 Twin Cam et du tout nouveau moteur BDA Cosworth. Un cocktail qui allait devenir une des plus fameuses voitures de rallye de sa génération. Malgré un prix assez exorbitant (3 fois plus cher que le modèle de base) la RS connut un joli succès commercial, d'autant qu'elle fut rapidement homologuée en groupe 2. Des pilotes de grand renom comme Timo Makkinen, ou Hannu Mikkola ont remporté des épreuves aussi prestigieuses que le Safari Rally, les Mille lacs au volant de cette voiture. Les retombées commerciales pour Ford furent fantastiques. De nos jours, l'Escort RS 1600 reste une des voitures les plus adulées en championnat historique britannique.

La voiture présentée ici, est un des rares exemplaires produits à volant à gauche (12 ex. sur 1000 construits) la rendant encore plus désirable. Elle est vendue accompagnée de sa fiche FIA et du passeport de la fédération espagnole, puisqu'elle a continué de l'autre côté des Pyrénées, une carrière sportive débutée en Italie. Toujours parfaitement entretenu, ce modèle a l'avantage d'avoir conservé sa configuration d'origine. Bien préparée, fiable et performante, elle sera la voiture idéale pour courir en régularité par exemple...

Estimation : 40 000 / 50 000€

70

LANCIA STRATOS 1976

Moteur 2492 cm³, 270cv env.
(reconstruction)

Plus que l'Alpine berlinette la Stratos est la plus belle et la plus efficace voiture de rallye de tous les temps. 3 fois championne du monde, 3 fois d'Europe, 8 championnats nationaux en France, Italie, Espagne. Contrairement aux voitures modernes de rallye, qui partent de voitures de série, la Stratos a été uniquement conçue pour la compétition, et de ce fait est spartiate et virile.

Le modèle présenté est une reconstruction clairement annoncée; elle est en configuration groupe IV et présente une puissance équivalente.

Une voiture facilement utilisable en rallye avec la possibilité de trouver sans aucun problème toutes les pièces mécaniques ou carrosserie, en cas de sortie de piste ou de casse. Le moteur qui vient d'être refait est à roder.

Une occasion exceptionnelle, car ce modèle est absolument introuvable sur le marché.

Estimation: 60 000€ / 70 000€

71

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 6

1983

Moteur V6 2492 cm³

160 ch à 5600 tr/min

Boîte de vitesses 5 rapports

C'est Giugiaro qui se voit confier le dessin du nouveau coupé sur base Alfetta qui devra remplacer le célèbre coupé Bertone. Lancé en 1974 avec le 4 cylindres 1800 cm³, une version 2 litres sera épaulé en 1983 par un nouveau moteur V6 de 2,5 litres. Cette mécanique considérée à juste titre par les aficionados comme le meilleur moteur de sa catégorie permit à la GTV6 de franchir la barre des 200 km/h dans une musicalité digne de la Scala !

Véritable 4 places, fiable et facile d'entretien le coupé GTV6 est promis à une belle carrière dans le milieu de l'automobile ancienne.

La GTV6 présentée arbore un original et rare coloris vert très seyant. Entretien minutieusement par son propriétaire, elle est indubitablement une belle affaire pour tout amateur de bella mecnica, mais aussi d'efficacité et de discrétion. En tout état de cause, un Young timer fort désirable à un prix tarif raisonnable. Pas pour longtemps...

Estimation : 6000 / 8000€

72

ROLLS ROYCE SILVER SHADOW, 1979

N° Série SRH38455

Moteur V8 6750 cm³, env. 200ch, boîte auto 3 rapports.

Au sein de la vénérable maison, la Silver Shadow fait l'effet d'une bombe quand elle apparaît en 1965. Fini le châssis séparé habillé par les grands noms de la carrosserie britannique. Place à une carrosserie ponton monocoque moderne, équipée d'une suspension arrière hydropneumatique utilisant un brevet Citroën et de 4 freins à disque. Un crime de lèse-majesté ! La jeunesse dorée anglaise ne s'y trompe pas. La Shadow attire une nouvelle clientèle moins aristocratique, qui aime autant être au volant qu'à la place arrière. En 1977, la Silver Shadow II est présentée au salon de Genève. Elle reçoit une direction à crémaillère, une suspension avant perfectionnée, un contrôle électronique de la carburation. Extérieurement la série 2 se reconnaît aisément grâce à ses pare-chocs plus épais, un spoiler à l'avant et un dispositif de lave-phares. Elle conserve évidemment tous les attributs ostentatoires qui firent la réputation du modèle. Produite jusqu'à la disparition du modèle en 1980, elle a été produite à 8425 exemplaires sur un total de plus de 30 000 Shadows fabriquées par l'usine de Crewe.

La voiture présentée est de provenance britannique avec une conduite anglaise. Elle est en parfait état de carrosserie et son intérieur ne présente aucun défaut. Elle affiche 77000 miles d'origine.

Elle est à n'en pas douter un excellent exemplaire pour quiconque veut goûter au charme particulier des Rolls sans bourse déliée. Il ne fait aucun doute que la cote de la Silver Shadow ne fera que grimper dans les années à venir.

Estimation : 10 000 / 15 000€ (*)

Sans prix de réserve

73

PORSCHE 911 (964) Carrera RS, 1992

Moteur 6 cylindres à plat, 3600 cm³ ; 260 ch à 6200 tr / min, boîte 5 rapports, 260 km/h

Icône absolue et fleuron de la marque de Zuffenhausen, la Porsche 911 dévoilée en 1989 aborde sa troisième évolution fondamentale. Appelée 964, cette Porsche est aux yeux des puristes la dernière vraie Porsche puisqu'elle est l'ultime version à conserver ses phares en formes d'yeux de grenouille. Sous le capot, on retrouve le flat-six porté à 3,6 litres qui développe 250 ch. La 964 sera la première de la gamme à disposer d'une version à 4 roues motrices.

En 1992 une version Carrera RS renoue avec le passé puisque aucune 911 n'avait porté ce prestigieux patronyme depuis la RS de 2,7 litres sortie en 1973. Cette nouvelle RS se caractérise par une caisse rabaissée et allégée, l'absence de direction assistée, ainsi que d'insonorisant et un équipement revu à la baisse. Des jantes spécifiques sont proposées et le moteur gagne 10 ch, soit maintenant 260 ch. Avec un poids réduit à 1230 kg, les reprises sont vives et les chronos proches du modèle Turbo. Produits seulement 1 an, les 2000 exemplaires de Carrera RS seront vendus en un temps record...

Le modèle présenté est encore plus désirable puisqu'il s'agit d'une rare version Touring (76 modèles) existante sur les 2000 exemplaires produits. Parfaitement identifié au niveau du 964 RS data base (N° série WPO ZZZZ96 ZNS 49 1781) ce modèle blanc Grand Prix se reconnaît par un aileron plus important et le logo RS sur les ailes arrière et des jantes spécifiques. Il a été vendu neuf en Espagne où il a eu 3 propriétaires. En parfait état, ayant un kilométrage raisonnable, ce Carrera RS devrait ravir un Porschiste confirmé. Diablement efficace, demandant un pilotage physique, il représente une forme de Graal pour tout amateur de Porsche Classics.

Estimation : 40 000 / 60 000€

74

MERCEDES 220 Cabriolet A, 1953

Moteur 6 cylindres en ligne, 2195 cm³, 80 ch à 4800 tr / min, boîte de vitesses 4 rapports, 150 km/h

Produite de 1951 à 1955, la Mercedes W187 a été commercialisée en trois carrosseries distinctes. Une berline, un coupé et un cabriolet lui-même disponible en deux variantes. On retrouve effectivement la notion d'apparat propre aux Mercedes d'avant-guerre, d'où la présence d'un modèle appelé Cabriolet B qui ressemble fort à une berline 2 portes découvrable, et une carrosserie beaucoup plus équilibrée nommée Cabriolet A, qui, tout en abritant largement 4 personnes offre une ligne moins protocolaire, capable de séduire une clientèle aisée, désireuse de s'afficher dans une voiture puissante, rigoureuse et d'esthétique harmonieuse. Il est amusant de noter que pour la première fois l'état-major de Mercedes décide d'utiliser le terme français « Cabriolet » désignant au XIXe siècle un véhicule hippomobile découvrable. Cette Mercedes marque un pas décisif pour la notoriété de la marque. À la qualité remarquable de fabrication avec laquelle Mercedes a toujours construit ses voitures, on remarque sur la 220 W187, une volonté de performance. Le 6-cylindres de 2195 cm³ alimenté

par un seul carburateur délivre une puissance respectable de 80 ch, capable d'amener la voiture à un bon 150 km/h. Une valeur encore exceptionnelle en 1953. Mais la grande qualité de la Mercedes W187 demeure incontestablement sa finition, demeurant sans égale à l'époque. La qualité de ses cuirs et de ses bois vernis dépasse largement les réalisations britanniques. La notion de prix de revient interfère peu, et chaque détail fait l'objet d'un soin remarquable. La capote doublée peut se targuer d'offrir le confort d'une berline. Dans cette Mercedes, tout semble avoir été surdimensionné pour rouler indéfiniment. La seule ombre au tableau restera un prix de vente exorbitant limitant considérablement sa diffusion. Ainsi sur 18514 W187 produites on ne dénombre que 1278 Cabriolet A. Une grande carrière en collection s'offrait à cette automobile d'exception.

La voiture présentée à la vente a reçu, il y a quelques années une restauration totale depuis le châssis dans un atelier spécialisé de l'Étoile. Le coût de l'opération dépasse allègrement la valeur de l'automobile ! Il est en parfait état de présentation et de marche, son 6-cylindres tourne dans un silence remarquable. Immobilisée depuis plusieurs mois, une simple révision sera nécessaire pour jouir à nouveau de cette auto de grande classe.

Estimation: 80 000 / 100 000€

75

MERCEDES BENZ 170 S Cabriolet A 1972

N° Série : 1360400902851

Moteur : 1767 cm³ – 4 cylindres – 52 cv

122 km/h

Couleur : blanc cassé

Intérieur : marron

C'est avec le type 170 que Mercedes va devenir une des plus grandes firmes mondiales : apparue au salon de Paris en 1931 elle sera produite de 1936 à 1953.

Après guerre la production redémarre en 1946 et connaît une aura formidable avec la M136 de 1767cm³, la 170 S sera produite à partir de 1949. Le cabriolet 170 S est produit de 1949 à 1951, à 2 433 exemplaires.

Deux modèles sont au catalogue : le cabriolet B à 4/5 places, 4 vitres latérales qui a le volume de la Berline et le Cabriolet A qui est considéré par les amateurs de la marque comme une des plus belles Mercedes jamais construite : silhouette fine et galbée, avec des ailes très fluides. C'est un cabriolet très luxueux à nombreuses options. Signalons que ce sont les derniers modèles Mercedes et peut être au monde à recevoir des capotes à compas.

La voiture présentée est en parfait état de présentation et de ce fait et de sa rareté est une valeur sûre : la cote des Mercedes de collection est, en hausse constante, surtout pour la 170 S, A. A signaler que cette voiture est une des dernières produites et immatriculées en avril 52.

Estimation : 60 000/ 80 000 €

76

JAGUAR XJS Célébration 1995

N° Série : SAJJNAED4EJ22311S

Moteur : V12

Boîte de vitesse : automatique

Freins : disques

Vitesse 240 km/h

Couleur : bleu

Intérieur : gris

Lancée après la Type E, la XJS a connu une longue carrière de 21 ans. Elle est plus moderne que la type E, avec un comportement routier sûr et confortable. Comme la type E qui était complètement délaissée dans les années 70, la XJS devrait connaître une cote ascensionnelle. La voiture présentée est le modèle « célébration », une série spéciale de 20 voitures, les dernières produites par Jaguar en Mai – Juin 1995 avec toutes les options possibles des années 90.

Numérotée 8/20 c'est LA Jaguar XJS de véritable collection.

Estimation : 6 000 / 9 000 € (*)

Sans prix de réserve

77

PORSCHE 912

1968

N° Série 128 03948

Moteur 4 cylindres à plat

1582 cm³ 90 ch à 5800 tr/min

Boîte 5 rapports

Présentée au Salon de Francfort de 1963, la célèbre Porsche 911, fût jugée trop complexe et trop onéreuse par une part des fidèles, amoureux du premier modèle de la marque : la Porsche 356.

Pour consoler ces irréductibles – et poursuivre son ascension commerciale sur le marché américain-, Porsche propose en Avril 1965, le modèle 912. Un corps de 911 avec un cœur de 356 ! Il n'en fallait pas davantage pour que ce modèle occupe durant quelques années les 2/3 des ventes de la marque de Zuffenhausen.

La Porsche 912 fut trop longtemps délaissée par les puristes aveuglés par les performances du 6 cylindres des 911. Dans le contexte actuel, elle s'avère un excellent choix alliant l'esthétique légendaire plus les qualités de légèreté et de maniabilité de la 911, à une grande facilité d'entretien. Les 90 ch de son 1600 cm³ permettent de s'inclure dans le trafic en toute sérénité tout en offrant une consommation modérée. Hormis quelques détails, il est difficile d'identifier extérieurement la 912 de sa grande sœur.

Le modèle présenté, acheté il y a plusieurs années en Californie, où le climat doux et sec préserve les carrosseries des problèmes de corrosion. Arborant une belle teinte d'origine « Tangerine », la voiture est équipée des jantes optionnelles Fuchs qui lui siéent à merveille. Son très bon état de présentation et de conservation est le point fort de ce modèle.

Une bonne révision générale en guise de bienvenue sur le vieux continent suffira pour redonner du lustre à cette forte sympathique automobile.

Estimation : 20 000€ / 25 000€

78

SALMSON AL3, 1927

Moteur 4 cylindres, 1086 cm³, 24 ch à 2400 tr/min, boîte 3 rapports, 90 km/h

Créée en 1913 par Émile Salmson, la société SMS (Société des moteurs Salmson) se destine à la fabrication de moteurs aéronautiques. Une fois la paix revenue, la société embauche l'ingénieur André Lombard qui oriente la reconversion de la firme vers l'automobile. Après des débuts prometteurs en commercialisant sous licence le cyclecar anglais GN, Salmson réalise la première voiture portant son nom. Conçu par Lombard, le modèle AL3 (comme André Lombard) se révélera être un des cyclecars les plus performants de sa génération. Le petit moteur culbuté à 4 cylindres développe une coquette puissance de 24 ch qui lui permettent d'amener la frêle voiturette à allure soutenue et avec une grande fiabilité. Les Salmson se tailleront vite un palmarès élogieux dans les courses de cyclecars et n'auront guère comme concurrentes que les Amilcar. Un moteur à double arbre à came en tête viendra compléter vite l'offre Salmson. En 1930, l'ère du cyclecar est révolue, Salmson se lance dans l'automobile populaire.

Le modèle présenté ici est en fort bel état. Il a été soigneusement entretenu par un connaisseur. Il est habillé d'une très jolie carrosserie à pointe Bordino. Il dispose d'un démarreur électrique et d'un coupe-circuit. Livré sans capote comme à l'origine, il reçoit un couvre-tonneau. Quelques accessoires et badges d'époque lui assurent une très jolie patine. Rouler en cyclecar offre des sensations bien plus importantes que les modestes chiffres le laissent supposer. Le Salmson est incontestablement l'ambassadeur idéal pour jouir de ce plaisir. Des manifestations spécifiques comme le Vintage Montlhéry permettront au futur propriétaire des passes d'arme bien plus enthousiasmantes et moins onéreuses que des réunions de chevaux cabrés...

Estimation : 30 000 / 35 000€

79

CITROËN TRACTION IIB, 1950

Moteur 4 cylindres en ligne, 1911 cm³, 56 ch à 3800 tr/min , boîte 3 rapports

Lancée en mars 1934, la production de la Traction-Avant reprendra après le conflit sans guère de changement. À une époque où l'avenir semble radieux, où les professionnels de l'automobile n'ont d'yeux que pour les nouveautés exaltantes, la Traction vieillissante connaîtra une brillante fin de carrière. Une simple remise au goût du jour se visualisant par une nouvelle malle arrière et des pare-chocs droits, suffira pour satisfaire une clientèle peu encline à la nouveauté, séduite par le rapport qualité/prix et l'habitabilité de la Traction. En Juillet 1957, la dernière Traction sort des chaînes de production.

La voiture présentée à la vente est de 1950, elle conserve donc, comme les modèles avant-guerre, la roue de secours apparente plus esthétique que l'excroissance de la malle des versions postérieures à 1952. Aux mains d'un amateur avisé, elle a reçu une restauration intégrale, comprenant une réfection totale de tous les éléments mécaniques, une sellerie neuve, ainsi qu'une peinture élégante bi tons dans l'esprit des modèles plus anciens. Ayant peu servi depuis, la voiture fonctionne parfaitement et permettra à son nouveau propriétaire de profiter immédiatement des charmes de la Traction.

Estimation: 12 000/ 15 000€

80

AMILCAR, 1929

Moteur 4 cylindres, 1004cm³, 28ch à 3500 tr /min, boîte 3 rapports, 110 km/h

La firme fondée en 1921 par MM Lamy et Akar (Amilcar est l'anagramme des deux noms), produit son premier cyclecar, le modèle CC, conçu par E Moyet le père de la 5cv Citroën.

Amilcar propose une véritable automobile de sport de taille réduite. Animé par un moteur 4 cylindres à soupapes latérales de 903cm³, accolé à une boîte 3 rapports, le nouveau châssis carrossé fort élégamment frôle les 350kg. Capable d'une vitesse caressant les 100km/h, proposé à un prix attractif de 9200F, le fleuron de la marque au pégase connaît un succès immédiat. Jusqu'en 1927, l'Amilcar sera considéré avec Salmson comme le roi des cyclecars. Le dernier modèle CGSS est aujourd'hui encore la référence auprès des cyclaristes. Un modèle à 6 cylindres viendra démontrer en course le savoir-faire de la marque, un 8 cylindres en ligne sera lancé pour taquiner les marques établies. Mais la crise, et un certain manque de mise au point des nouveaux modèles auront raison des finances de la société. En 1942, Amilcar arrête son activité.

Le modèle présenté à la vente est représentatif du mouvement cyclecariste qui prend pour principe qu'une voiture ne meurt jamais !

Partant de pièces de même marque, les amoureux de ces formidables petites de sport d'avant-guerre construisent une nouvelle auto dont les performances évoluent toujours au fil des trouvailles. Un amusant jeu de piste peut s'organiser pour connaître les origines. Le châssis moteur ressemble à un C4, mais il a été pourvu d'un train avant muni de freins... La carrosserie a été réalisée dans l'esprit des modèles CGSS... L'année de fabrication annonce 1929, et la date d'immatriculation 1948 ! Tout un inventaire à la Prévert qui ne doit en aucun cas effarer l'amateur. Cette Amilcar est joliment construite, fonctionne bien et dispose d'une patine qu'aucune réalisation actuelle ne pourra atteindre. Une bien jolie voiture avec laquelle on a envie d'entonner le refrain de Trenet « *Je t'attendrai à la porte du garage !* »

Estimation 35 000 / 40 000€

81

TOYOTA PARIS DAKAR du Team EUROWHEELS

Toyota Land Cruiser

N° Serie: JTEBZ29J800142548 de 2007

- Participation à 2 Rallyes des Gazelles au Maroc
- Participation au Paris- Dakar 2011

Pilotes: Jean Claude BASSO - José GAUDERLET
49° au *scratch*
1° des *Rookies*

Parfait état, prêt à courir
Estimation: 40 000 / 50 000 €

82

TOYOTA PARIS DAKAR du Team EUROWHEELS

Toyota Land Cruiser

N° Serie: JTEBZ29J500168251 de 2009

- Participation à 3 Paris - Dakar (2010-2011-2012)

Pilotes: Ronald BASSO - Julien MENARD

Etat: Léger choc arrière provoqué par un autre concurrent en course, à réviser.

Pièces fournies

Estimation: 30 000 / 40 000 €

83

TOYOTA PARIS DAKAR du Team EUROWHEELS

Toyota Land Cruiser

N° Serie: J12KDJI20KDJ120L- GKFEYW(ID) de 2006

- Participation à Paris - Dakar 2008 et 2009

Il a été utilisé en véhicule d'assistance lors des Paris - Dakar 2011 et 2012, avec des sièges arrière.

Estimation: 30 000/40 000 €

84

FORD Mustang Coupé 200, 1965

Moteur 6 cylindres en ligne

3277 cm³

120 ch à 4400 tr/min

boîte méca 3 rapports

170 km/h.

À la fin des années 1950, la Ford Motor Company voit ses ventes stagner, victime d'une image trop sage pour exciter les convoitises des « baby boomers », plus fascinés par les petites sportives anglaises que les grandes automobiles insipides de leurs parents. C'est grâce à Lee Iacocca, un jeune « self made man » ambitieux et visionnaire que l'avenir de Ford connaîtra un tournant décisif. Il imagine un modèle à connotation sportive, disposant d'une ligne moderne et aguicheuse, capable d'offrir de bonnes accélérations, dont les composants seraient essentiellement issus de la grande série, le tout à un prix abordable. Le résultat sera largement au-delà des espérances. Appuyée par une campagne publicitaire colossale, la sortie de la Mustang en 1964, déclenchera un raz-de-marée. Les concessions Ford sont littéralement prises d'assaut et la production aura du mal à suivre. Le premier jour, 22000 commandes sont passées ! Toute une génération allait succomber à la Mustang mania. Comment était-il possible de résister à un modèle, dont la version de base à 6 cylindres coûtait à peine 10\$ de plus qu'une VW Coccinelle ? Équipée de moteurs 6 cylindres ou V8, de transmission manuelle ou automatique, la Mustang se déclinera en plusieurs carrosseries et d'innombrables options. Du frimeur fauché au pilote de course, la Mustang deviendra l'automobile emblématique d'une Amérique jeune et conquérante. En 1966, un an et demi après sa sortie, la production de la Mustang atteindra 1 million d'exemplaires... Un succès qui n'était pas près de faiblir.

La Ford Mustang présentée est un coupé 6 cylindres. Trop longtemps boudée par les intégristes du V8, cette Mustang (qui fut le modèle le plus diffusé aux States) permet pour un prix accessible de rouler avec un mythe. Les 120 ch du 6 cylindres demandent moins de carburant et sont plus compatibles avec les conditions routières actuelles. Très propre à l'intérieur, d'une couleur sympathique, cette Mustang n'attend qu'un nouveau prétendant pour danser le rock'n roll.

Estimation: 15 000 / 20 000€

85

PORSCHE Boxster

1998

Moteur 6 cylindres à plat

2498 cm³

204 ch à 6000 tr / min

boîte méca 5 rapports

240 km/h

Depuis la disparition des modèles à moteur avant, il manquait à Porsche un modèle entrée de gamme. Ce fut chose faite en 1997 quand apparaît la 986, inaugurant une nouvelle génération baptisée Boxster, contraction des noms Boxer, du type de moteur à plat utilisé, et Roadster. Strict cabriolet à deux places, il inaugure une plateforme à moteur central arrière. Restant fidèle au 6 cylindres à plat à refroidissement liquide, la cylindrée est cette fois ramenée à 2,5 litres. Un grand nombre d'éléments sont partagés avec la grande sœur 996, ce qui permet de baisser les coûts. Le Boxster est un véritable succès. Son châssis offre un équilibre remarquable, le freinage est efficace, la finition des plus correctes. Le Boxster évoluera en 2000 en adoptant un moteur 2,7 litres, puis passera à 3,2 litres en 2002 où il partagera sa plateforme avec le nouveau Cayman.

Le modèle présenté arbore une élégante couleur qui le distingue du sempiternel gris métal. Il dispose d'un hard top. Il affiche un peu plus de 130 000 km, mais il est vendu avec factures attestant que 8000€ de frais consacrés à une réfection du moteur à 124 000 km ont été dépensés. Une raison supplémentaire d'acquiescer une auto fort agréable. D'autant que les prix restent des plus abordables. Pour l'instant...

Estimation: 13 000 / 15 000€

86

BENTLEY MULSANNE S

1988

N° Série SCBZ02B6JCX23256

Moteur V8

6750 cm³

Boîte automatique à 3 rapports.

Freins : disques

Vitesse 195 km/h

Couleur : blanc

Intérieur : rouge

Bentley renoue en 1980 avec son passé victorieux aux 24 H du Mans en créant une carrosserie moderne, plus basse et aérodynamique : la Mulsanne, du nom du célèbre virage du Mans, qui devient la Mulsanne S en 1987 et sera produite à 905 exemplaires jusqu'en 1992. La Mulsanne offre grâce à son V8 de 6,75 litres un compromis rare entre le luxe d'un club londonien et les performances d'une automobile de grand tourisme. Cuir, Moquette pure laine, ronce de noyer sont quelques uns des ingrédients proposés au menu par la Bentley Mulsanne. Durant les douze ans de sa carrière, la Mulsanne permettra à la marque de sortir de l'image surannée qui était la sienne jusqu'à lors.

Le modèle présenté est la type S, la plus évoluée à moteur atmosphérique : c'est certainement le modèle le plus sûr et facile d'entretien ce qui n'est pas toujours le cas pour la Turbo R.

La voiture présentée est le modèle S, qui est assurément le meilleur choix de la gamme. Un palace roulant, ou un club londonien, de cuir et de ronce de noyer dans le plus grand silence, et avec une tenue de route excellente. De couleur blanche avec un intérieur rouge, ce modèle a très peu roulé (22000 miles) et est dans un état irréprochable. De plus il est en conduite en conduite française.

Estimation : 25 000 / 30 000 €

87

Jaguar XJ6 Sovereign

1993

Moteur AJ6 6 cylindres en lignes 24 soupapes 3239 cm³

200 ch à 5250 tr/min

Boîte automatique 4 rapports

Type JHALG4

C'est en 1986, qu'apparaît pour la première fois la Jaguar XJ40. Dénommée commercialement XJ6 comme sa prestigieuse aînée, la XJ40 doit faire totalement oublier une période trouble où la fiabilité des productions de Brown Lane fut souvent sujette à caution. La XJ 40 est une toute nouvelle voiture qui abandonne le dessin voluptueux des anciens modèles pour une ligne plus anguleuse mais non dénuée de charme. Sous le capot, on trouve outre un 2,9 litres de conception ancienne peu convaincant, le tout nouveau moteur AJ6 à 24 soupapes de 3,6 litres de cylindrée. Les boîtes de vitesses sont nouvelles, ainsi que les trains roulants. C'est à l'intérieur que le style a le moins changé puisque l'on retrouve l'ambiance de salon roulant typiquement britannique. À l'usage, la XJ 40 reprend les qualités des modèles précédents en ajoutant une donnée peu connue jusqu'alors : la fiabilité. Cette rigueur de fabrication sera encore accrue en 1990, quand l'usine passera sous le contrôle de Ford. La version 2,9 litres disparaît et laisse place à une version 3,2 litres du moteur AJ6, tandis que le 3,6 litres passe à 4 litres. La XJ 40 connaîtra un énorme succès pleinement justifié et sera la Jaguar la plus vendue dans le monde. Elle sera remplacée en 1995 par le modèle X300.

La voiture présentée ici, dispose de la motorisation de 3,2 litres. Elle fait partie de la série Sovereign qui représente le plus haut degré de finition de la marque et offre un équipement pléthorique. Proposée dans une livrée originale (vert métal/cuir crème) cette voiture possède un dossier d'entretien complet avec de nombreuses factures depuis son origine. Troisième main à partir de 1994, suivie scrupuleusement par des spécialistes de la marque, cette XJ6 fonctionne admirablement bien. Elle représente à un prix extraordinairement bas une alternative intelligente aux berlines germaniques si communes...

Estimation : 3500 / 4000 €

88

FIAT 128 SL -1973

Modèle phare de la firme turinoise, la 128 est produite de 1969 à 1983. A côté de la berline familiale est produit l'élégant coupé SL qui connaît un grand succès auprès des jeunes et des sportifs, avec une carrière en rallye. Malheureusement peu entretenues la plupart des modèles ont disparus. La voiture présentée a échappée à ce destin, ayant été conservée avec soins, elle est en état d'origine avec même ses papiers de livraison neuves.

Un bon modèle des *Young Timers* en plein essor.

Estimation : 4000 / 5000€

89

MERCEDES 200 SLK

1999

Né en 1996 ce cabriolet –coupé reprend le principe de tout escamotable, déjà créé avant guerre.

Ce petit cabriolet, agréable et facile à conduire, est en parfait état avec des options et carnets d'entretien, il est de plus facile d'entretien, pour le prix d'une vulgaire populaire de bas de gamme, et de plus il sera indémodable comme tout coupé cabriolet Mercedes.

Estimation : 7000 / 8000€

90

JAGUAR 3,4 LS

Moteur 3442 cm³ - 210cv

Faisant partie des légendaires MKII la 3,4 LS est équipée de l'essieu à roues indépendantes et pour cela est habillée d'un coffre plus long. Elle sera produite de 1963 à 1967.

Le véhicule présenté a fait l'objet d'une restauration mécanique en 2001 comme indique son propriétaire, puis la voiture a été stockée par manque de temps. Une restauration à terminer: carrosserie, peinture et mécanique.

Estimation 3000 /4000€

91

CITROËN TRACTION IIB, 1939

Moteur 4 cylindres en ligne

1911 cm³

56 ch à 3800 tr/min

Boîte 3 rapports

Véritable monument de l'automobile française, la Traction-Avant Citroën profilera dès 1934 la voiture du futur. Son cahier des charges de 7 Cv, 7 litres aux cent, 100 km/h, 4 places, 800 kg évoluera en 1937 avec l'introduction d'une version plus performante. La fameuse II verra sa production se poursuivre jusqu'en 1957 et 759 III exemplaires vendus.

Le modèle présenté est de 1939, il dispose donc du moteur perfo de 56 ch. Complet, dans un état correct de préservation, il demande une restauration complète. Les modèles avant-guerre sont assez rares à trouver et sont aux yeux des connaisseurs les plus désirables.

Estimation: 3 000 / 4 000€

92

FORD Cortina Consul, 1965

4 portes, moteur I14 E

La voiture présentée est à restaurer intégralement, ou peut faire office d'une banque d'organes pour tout amateur de sportive artisanale britannique. On retrouve en effet la base du moteur Kent sur un grand nombre de réalisations ainsi que la boîte de vitesses, les trains roulants... Une voiture pour bricoleur anglophile.

Estimation: 200 / 300 €

93

CITROËN SM, 1972

Moteur V6, 2670 cm³, 170 ch à 5550 tr / min, boîte mécanique 5 rapports, 220 km/h

Projet initié par Citroën au début des années 1960, la sortie de la SM pourra être concrétisée grâce au rachat de Maserati en 1968. Un V6 sera extrapolé du V8 existant afin de trouver place à bord du coupé de grand tourisme. Fidèle à la suspension hydropneumatique, la SM garde les qualités propres aux tractions avant de la marque. Le moteur alimenté par carburateurs fourni 170 ch avant d'adopter à partir de 1976 l'injection qui permettra de gagner une dizaine de chevaux et une consommation moindre. Toutefois, malgré d'évidentes qualités, l'absence d'image de marque de Citroën sur le créneau haut de gamme, la fiabilité imparfaite et une consommation trop importante freineront le succès du modèle. La crise pétrolière enterrera définitivement les espoirs du coupé Citroën.

La voiture présentée est un des 5 exemplaires vendus à la Gendarmerie française. Elles étaient équipées d'un petit gyrophare et d'une radio sous la boîte à gants. Réformées entre 1978 et 1979, leur entretien rigoureux leur permit d'atteindre des kilométrages respectables.

La SM vendue ici est dans un état moyen de carrosserie. Roulante, elle demande une révision complète pour reprendre du service.

Estimation : 5 000 / 5 500€

94

CITROËN 2CV, 1964

Type AZA

Moteur bicylindre à plat, 425 cm³, 18 ch à 5000 tr/min, 95 km/h

C'est en 1963, que la version AZA de la 2CV voit le jour. La principale différence réside dans un moteur développant maintenant 18 ch au lieu de 12, et une boîte de vitesse ré-étagée permettant à l'auto d'atteindre 95 km/h. Tout un programme !

La voiture à la vente est une première main. Espérons que le futur propriétaire garde cette 2Cv aussi longtemps que le précédent !

Estimation : 3 000 / 4 000€

95

DODGE B300, Van, 1976

Moteur V8, 318 ci- 5,2 litres, boîte auto 3 rapports

Sorti en 1970, la gamme B-vans a connu une longue carrière au Etats-Unis. Disponible en plusieurs empattements et carrosseries, il a servi comme véhicule de police ou ambulance dans un grand nombre d'états. En 1981 la série B laisse la place aux Vans RAM.

Le modèle présenté est un V8 à boîte automatique. Difficile à dénicher, même aux Etats-Unis où il est recherché, ce van est rare en France. Celui-ci demande une réfection complète. Son moteur semble avoir été refait et affiche 60 000 miles.

Estimation: 2 500 / 3 000€

96

MERCEDES 320 SEL, 1991

Moteur 6 cylindres en ligne, 3199 cm³, 231 ch à 5600 tr / min, boîte auto 5 rapports, 225 km/h

La classe S lancée en 1991, présente des innovations techniques comme le double vitrage, la fermeture assistée des portières et du coffre et des témoins de stationnement dans les ailes arrière. Automobile superlative sa qualité de finition et son niveau d'équipement se payent par un poids conséquent. Disponible en 6 cylindres et V8 au début de sa carrière, des motorisations diesel viendront compléter l'offre ainsi qu'un V12 essence.

La voiture présentée est une version disposant du 6 cylindres 24 soupapes. Affichant un kilométrage peu élevé elle est dans un état d'origine correct.

Estimation: 3 000 / 4 000€

97

MERCEDES 600 SEL, 1992

Moteur V12

5987 cm³

408 ch à 5200 tr / min

Boîte auto 5 rapports

250 km/h

Modèle amiral de la gamme W140, la Classe S SEL 600 adopte en 1992 un nouveau V12 de 6 litres de plus de 400 ch. Un sigle V12 trône fièrement sur les montants arrière. Elle dispose d'un tableau de bord en daim et cuir et d'un équipement pléthorique. La Mercedes 600 incarne la vision du luxe selon l'école germanique. Malgré un poids spectaculaire, la 600 est capable de performances de haut niveau.

Une voiture superlative au prix d'une Mobylette. Certes, mais quand sera t-il dans le futur ?
Estimation: 3 000 / 3 500€

98

BMW 850 I Ci, 1990

Moteur V12, 4988 cm³, 300 ch à 5200 tr/min, boîte auto 4 rapports, 250 km/h

Positionné sur le segment haut de gamme la Série 8 BMW (code E31) sera présentée en 1989. Il reprend le V12 de 5 litres utilisé sur la berline série 7, avant d'être épaulé en 1993 par une version 840 Ci V8 plus accessible. Confortable, bien équilibré, le plus gros défaut du coupé reste un poids élevé mettant à mal le freinage. Mais la magie du moteur V12 est bien présente exacerbée en 1992 par la version CSi dont la cylindrée portée à 5,6 litres délivre 380 ch.

Le modèle présenté est une 850 de la première génération, équipée d'une boîte auto. Complet, il est idéal pour un bricoleur amateur de défis car il demande une révision générale.

Estimation 3 000 / 4 000€

99

PONTIAC Firebird, 1991

Moteur V6, 3128 cm³, 140 ch à 4400 tr/min, boîte auto, 185 km/h

Construite à partir de 1967, la Pontiac Firebird évoluera en quatre générations pour achever sa carrière en 2002. La Firebird permit à Pontiac de se positionner sur le marché très lucratif du Pony car. Mais les crises pétrolières successives entraîneront le modèle vers des motorisations plus modestes que les vaillants V8 d'origine. En 1982 est présentée la troisième génération sur une plateforme plus moderne et beaucoup plus légère. Toujours disponible en V8, c'est cependant animé par un V6 que la Firebird connaîtra le succès. Un restyling aérodynamique interviendra en 1991, mais les ventes chuteront inexorablement.

La voiture présentée provient des domaines. Elle affiche un peu plus de 100 000 km, elle est tournante, mais réclame une remise en route.

Estimation: 2 500 / 3 000€

100

CITROËN U23

1959

Plateau à ridelles

Moteur 4 cylindres essence 1911 cm³

11 CV

50 ch à 3800 tr/min

Boîte 4 vitesses

Équipé d'une cabine monocoque à partir de 1953, le U23 Citroën est un des petits camions les plus célèbres de l'après-guerre. Motorisé par un bloc extrapolé de la Traction, il est d'une robustesse légendaire, et occupera une grande place dans la vie de la France laborieuse de 1953 à 1969.

Le camion présenté est une version plateau à ridelles ayant servi toute sa carrière au sein d'une petite entreprise régionale. Dans un état de conservation rare pour ce type de véhicule, il demande une révision pour reprendre un service de semi retraité. Ne doutons pas que les lettrages de portières d'époque et sa patine remarquable ne pourront laisser insensible un collectionneur averti.

Estimation : 1500 / 2000 €

101

PEUGEOT 403 berline

1959

Moteur 4 cylindres en ligne

1458 cm³

58 ch à 4900 tr / min

Boîte 4 rapports

Vendue à plus de 1 million d'exemplaires la Peugeot 403 fut assurément un grand succès de la marque franc-comtoise. Première Peugeot à tenir compte de sécurité passive, la 403 se caractérise par son confort, sa discrétion, sa robustesse et sa facilité d'entretien. Elle incarne à merveille la philosophie Peugeotiste d'une automobile sans histoire, faite pour rouler en famille là où la concurrence s'exhibe avec des lignes tapageuses et des solutions onéreuses. Son 4 cylindres fait preuve de volonté à défaut de panache. Une automobile attachante et rationnelle qui symbolise à merveille cette France des routes nationales.

Le modèle présenté est noir, comme un grand nombre d'exemplaires vendus. Il est dans un bon jus d'origine et ne demande qu'à trouver un nouveau propriétaire attentionné et nostalgique.

Estimation : 2 500 / 3 000€

102

CITROËN Acadiane, Type AYCD, 1981

N° 08 CD 1661

Croisement d'une Dyane et 2CV fourgonnette, l'Acadiane a été commercialisée de 1979 à 1987. On a souvent attribué son nom à un hommage à l'Acadie, cette région du nord-ouest américain peuplé de gens robustes et sympathiques, alors qu'il s'agit plus prosaïquement d'une contraction du préfixe AK dénomination des utilitaires Citroën et de Dyane.... Néanmoins la voiture connut un immense succès !

Le modèle présenté à la vente est en bon état général. Ces voitures ont souvent souffert d'une vie active mouvementée, celle-ci semble avoir été quelque peu épargnée. Elle dispose d'un contrôle technique. Une petite remise en forme et cette Citroën laborieuse devrait être la compagne idéale pour votre maison de campagne ...

Estimation : 1 500 / 2 000€

103

CHRYSLER SIMCA 2 litres Automatique, 1977

Type S7 JA1

Moteur 4 cylindres en ligne, 1981 cm³, 110 ch à 5600 tr / min, boîte automatique.

Tentative courageuse de Simca de sortir un modèle plus haut de gamme à la fin des années 1960, les Chrysler 160 et 180 ne connurent guère la gloire. Pourtant, au-delà d'une ligne assez banale dessinée par Rootes, la Chrysler dispose d'une mécanique moderne à arbre à cames en tête robuste et performante.

En 1973, un modèle réalésé à 2 litres et équipé en série d'une boîte auto fait son apparition. En 1978, Simca est reprise par le groupe PSA qui, après avoir rebaptisé l'auto Talbot Simca 2L cessera la production un an plus tard.

Le modèle que nous présentons est de 1977. Il arbore à nouveau le logo Simca et il sort des chaînes espagnoles de Barreiros de Villaverde. Dans un bon état d'origine, son intérieur en velours demande une séance de cosmétique, et sa mécanique une bonne révision générale. En résumé, un peu d'amour pour une voiture injustement mal-aimée...

Estimation: 600 / 800€

104

CITROËN 2CV6, 1970

Type AZKA

Ce modèle est une des toutes premières 2CV6 sortie des chaînes. Elle demande une restauration complète ou peut servir de voiture donneuse.

Estimation : 800 / 1 000€

105

CITROËN 2CV4

1976

Type AZKB

Malgré des performances modestes, la 2CV4 a ses partisans qui louent ses qualités de robustesse et d'économie.

La voiture à la vente s'adresse à un bricoleur qui désire se lancer dans la restauration de ce modèle. Toutes les pièces sont disponibles en neuf et en occasion, et les tarifs sont accessibles.

Estimation : 800 / 1 000€

106

2CV 6 1981

CITROËN 2CV6, 1981

Type AZKA

L'AZKA marque une grande évolution dans la longue histoire de la 2CV. Lancée en 1970, elle permet grâce à son moteur de 602 cm³ de relancer les ventes auprès d'un public qui trouvait la deux pattes trop lymphatique. Appelée 2CV 6, l'AZKA poursuivra sa carrière jusqu'en 1990, fin de la production de la 2CV.

La 2 CV bleue présentée à la vente est dans un état correct de présentation. Elle demande quelques soins pour redonner de la voix. Le modèle 2CV6 s'adresse en priorité aux gens soucieux d'utiliser leur voiture plus que de la collectionner. Ne réfléchissez pas trop, les prix des 2CV grimpent régulièrement...

Estimation 3 500 / 4 000€

107

R4

108

JAGUAR XJ40, 1989

Type JFALJ8S

Le modèle présenté à la vente est démonté partiellement. Il demande une restauration totale, ou peut servir de banque d'organes pour une autre XJ.

Estimation: 300 / 500€

109

MARTINI MK 14, 1974

Formule Renault, Moteur R12 Gordini 1565 cm³ kit 160 ch, 470 kg

Basé à Magny Cours, le constructeur Tico Martini fut un des fervents animateurs de la Formule Renault. Tous les grands pilotes de F1 français des années 1980 sont passés par l'écurie Martini : Prost, Pironi, Arnoux, Laffite et beaucoup d'autres. Le modèle MK 14 raflera la mise plus qu'à son tour en 1974. Didier Pironi sera champion d'Europe à son volant.

La voiture présentée est du même modèle. Elle demande à être restaurée pour retrouver les chemins de la gloire. Une auto aussi compétitive qu'emblématique pour débiter en monoplace.

Estimation : 4000 / 5000€

110

PEUGEOT 202

Plateau à ridelles, 1949

Moteur 4 cylindres en ligne, 1133 cm³, 30 ch, 100 km/h boîte 3 rapports

Véritable 402 en réduction, la Peugeot 202 est lancée en 1938. Elle reprend l'esthétique aérodynamique de son aînée inspirée des Chrysler Airflow américaines. En 1945 quand la production repart, la 202 a hérité de freins hydrauliques et prend la dénomination de 202 BH. Toujours disponible en plusieurs carrosseries, de nombreuses versions utilitaires sont proposées à la clientèle. Elle sera remplacée progressivement par le modèle 203.

Nous avons ici affaire à une version UH, c'est-à-dire utilitaire qui se présente en configuration plateau à ridelles. L'auto est complète et saine et demande un remontage. En effet, une restauration a été commencée, procurant un moteur refait et quelques pièces neuves. Devenus fort rares les utilitaires de cette génération méritent une attention particulière. Un petit modèle fort sympathique, économique et pratique qui ne devrait pas laisser insensible les nostalgiques.

Estimation: 1 500 / 2 000€

111

JET SKI

Estimation : 12 000 / 15 000€

112

MERCEDES 280 SL (Pagode), 1969

Moteur 6 cylindres en ligne, 2770 cm³, 170 à 5750 tr / min, boîte auto 3 rapports, 200 km/h.

Connue de tous sous le patronyme Pagode, la Mercedes W113, dessinée en 1963 par le jeune designer français Paul Bracq, doit son surnom à la forme de son hard top.

Lancée avec un moteur 6-cylindres de 2,3 litres (230 SL) épaulé en 1966 par un 2,5 litres (250 SL) la Pagode atteindra l'âge mûr et des arguments pour séduire les Américains en 1967 quand elle deviendra 280 SL. Maintenant forte de 170 ch fournis par son 2,8 litres à injection, cette version se vendra à plus de 22000 exemplaires avant d'être remplacée. Remarquablement finie, la Pagode allait conforter la philosophie des cabriolets Mercedes, en étant plus grand tourisme rapide que réellement sport.

Le modèle présenté dispose d'une boîte auto qui convient très bien au style de l'auto. Elle a fait l'objet d'une restauration ancienne, et demande à être révisée pour offrir à nouveau tout son potentiel. La capote possède quelques accros, les moquettes sont un peu défraîchies, les sièges présentent quelques signes d'avachissement... En clair, une voiture sans défaut rédhibitoire qui fera une bonne base pour être à nouveau guidé par l'Étoile.

Estimation: 35 000 / 40 000€

113

FERRARI 208/308 GT4, 1976

Moteur V8, 2927 cm³, 255 ch à 7000 tr / min, boîte 5 rapports, 250 km/h.

Sous ses airs de jeune fille lisse et discrète, la 308 GT4 est une véritable fauteuse de trouble. Elle la première dans l'histoire de Ferrari, à adopter un moteur V8 en position transversale arrière, et elle sera la première (et la dernière) à ne pas être carrossée par Pininfarina mais par Bertone. Présentée en 1973, elle arborera le nom de Dino 308 GT4 en hommage au fils regretté d'Enzo Ferrari. Snobée par les gardiens du temple, la 308 GT4 permet pourtant d'embarquer 4 personnes avec une aisance routière que beaucoup de sportives lui envieraient. En 1976, elle sort enfin avec le logo au Cheval Cabré. 2826 exemplaires seront fabriqués jusqu'en 1980. Une version 208 GT4 a été commercialisée avec un moteur 2 litres pour répondre à la fiscalité italienne. Elle est la voiture disposant du plus petit V8 de l'histoire de la marque.

La Ferrari présentée à la vente provient d'Italie. Initialement vendue comme 208 GT4, elle a vu sa mécanique remplacée par un spécialiste de la marque italienne par un moteur 3 litres. Elle a été à l'occasion restaurée et a reçu une nouvelle peinture. Son intérieur est dans son état d'origine. Cette petite Ferrari au grand cœur devrait être une bonne initiatrice à tout apprenti du cheval cabré sans bourse déliée. Pour l'instant, car toutes les Ferrari attendent leur heure...

Estimation : 20 000 / 25 000€

114

RENAULT 4 TL, 1983

Avec sa sœur ennemie la 2CV, la Renault 4L est un monument historique français. Née en 1961, celle que tout le monde appelle bientôt la Quatrellé n'avait pourtant rien pour gagner la partie. Une finition hâtive, un hayon arrière de camionnette, des sièges de camping, une boîte à 3 vitesses et un éclairage 6 volts... Restée sa bouille. Jugée hideuse pour les culs pincés, super cool par les babas qu'elle amènera plus loin que le bout du monde, la Renault 4 laissera des souvenirs chez presque toutes les générations. Aujourd'hui encore, certains ne jurent que par la Quatrellé. Utilisateur adepte de décroissance, nostalgique d'une époque, adepte de la fête de l'Huma, ou collectionneur pointilleux, qui que vous soyez, la Renault 4 saura vous séduire. C'est vrai qu'elle est populaire et sans chichi, mais elle est fichtrement sympa la fille de Billancourt !

La Renault 4 proposée à la vente fait honneur au modèle. Elle est dans un état absolument irréprochable. Sa couleur orange rendra votre quotidien moins morose. Ayant appartenue durant de longues années à un propriétaire maniaque, elle tourne comme une horloge. Une occasion unique de rouler sans se soucier de l'électronique embarquée, des radars, du buffet à transporter à la campagne. On se lève tous (la main) pour cette Quatrellé !

Estimation: 4500 / 6000€

115

MERCEDES CL 65 AMG 2004

N° Serie WDB2153791A041422

5980cm³

12 cylindres

2 turbos

612cv

Certainement la Coupé avec 4 vraies places la plus rapide du monde, mieux que la Ferrari Maranello. De plus elle possède une finition luxueuse.

Le modèle présenté n'a que 21 000km, et est dans un état pratiquement neuf. Une rare opportunité d'acquérir un véhicule qui valait neuf 220 000€

Estimation : 40 000 / 50 000€

FIN DU CATALOGUE
