



LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

Automobiles de sport et de collection

DIMANCHE 16 DÉCEMBRE À 16H00

EXPOSITION

HÔTEL INTERCONTINENTAL CARLTON - CANNES
58 LA CROISSETTE, CS 40052 • 06414 CANNES • FRANCE

SAMEDI 15 DECEMBRE DE 10H00 À 20H00

DIMANCHE 16 DÉCEMBRE DE 10H00 À 15H00

- EXPERT

PIERRE ANTOINE LECOUDOUR

p-lecoutour@hotmail.fr / 06 19 34 43 31

- RESPONSABLE

ROMAIN RUDONDY

rudondy@leclere-mdv.com / 04 91 95 56 14

- TELEPHONE PENDANT L'EXPOSITION / ROMAIN RUDONDY

06 68 89 54 08

LIEU DE LA VENTE

HÔTEL INTERCONTINENTAL CARLTON
SALON CALIFORNIE

LECLERE

MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

5, RUE VINCENT COURDOUAN 13006 MARSEILLE

TEL. +33 (0)4 91 50 00 00 - FAX +33 (0)4 91 67 36 59 - MAIL CONTACT@LECLERE-MDV.COM

CATALOGUE EN LIGNE SUR : www.leclere-mdv.com

Agrément n°2006-602 / Commissaires-priseurs de ventes volontaires : Damien Leclère & Delphine Martin-Orts / Certification selon la norme qualité ISO 9001.

Rolls-Royce

20HP « Twenty » torpédo - 1927

Numéro de châssis : #GHJ60

30 000 - 40 000 €

Au sortir d'un Premier Conflit Mondial qui avait laissé nombre de pays exsangues, le marché de niche que représentait l'automobile de grand luxe, et qui jusqu'alors n'avait cessé de croître, fut durement touché.

Le temps des énormes automobiles, aux châssis surdimensionnés et affublées de lourdes carrosseries, le plus souvent conduites par des chauffeurs-mécaniciens, était compté.

Chez Rolls-Royce, on reprit la production de la grosse 40/50 HP, qui avait été suspendue pendant la guerre au profit d'un modèle blindé, basé sur le même châssis, et destiné aux forces armées.

Mais il fallait suivre les nouvelles tendances du marché ; aussi les ingénieurs de Derby furent priés d'étudier une automobile plus légère, simple à entretenir et à utiliser, mais conservant les qualités de construction des modèles précédents. Il fallait que la nouvelle voiture puisse être conduite par son propriétaire, sans l'aide d'un mécanicien de bord.

La nouvelle « petite » Rolls Royce 20 HP - Twenty Horsepower - fut ainsi présentée en 1922. C'était une voiture beaucoup plus petite que les productions habituelles Rolls Royce. Son empattement était plus court de 40 centimètres que le plus court des empattements disponibles sur l'imposante 40/50 HP. Elle était reconnaissable à ses volets de radiateur disposés de manière horizontale et non verticale comme il était de tradition chez Rolls.

Si le châssis était plus court, il n'en était pas moins lourd, et supportait le poids d'un nouveau moteur spécialement étudiée pour la nouvelle auto. C'était toujours un six cylindres, mais d'une cylindrée de 3127cm³, qui contrairement à son grand frère de plus de 7 litres motorisant les gros modèles, était formé d'un bloc-cylindres unique, à soupapes en tête et culasse détachable. Il convient de rappeler que ce moteur aura une carrière longue, puisqu'on le retrouvera jusque sous le capot des Rolls-Royce Silver Cloud et Bentley S1 à la fin des années 1950, réalésé à 4887cm³.

En 1925, la gamme Rolls se réorganisa avec l'arrivée d'une nouvelle « grosse » 40/50 HP, la Phantom. L'ancienne version était toujours disponible sur demande, et rebaptisée Silver Ghost. On profita de ces changements pour doter la « baby » Rolls d'une nouvelle boîte de vitesses, cette fois-ci à quatre rapports au lieu de 3 originellement, ainsi que de freins à tambours sur l'essieu avant qui en était dépourvu jusqu'alors.

En janvier 1926, la revue Autocar publia l'essai d'une Twenty. Les commentaires, élogieux, saluaient les améliorations apportées à la voiture qui était « bien plus qu'une simple réduction des grosses Rolls-Royce ayant fait la réputation de la marque ».

Produite jusqu'en 1929, la voiture se vit par la suite dotée d'amortisseurs hydrauliques, à l'avant d'abord, puis à l'arrière, tandis que les volets de radiateur, horizontaux jusqu'alors, devinrent verticaux sur les derniers modèles.

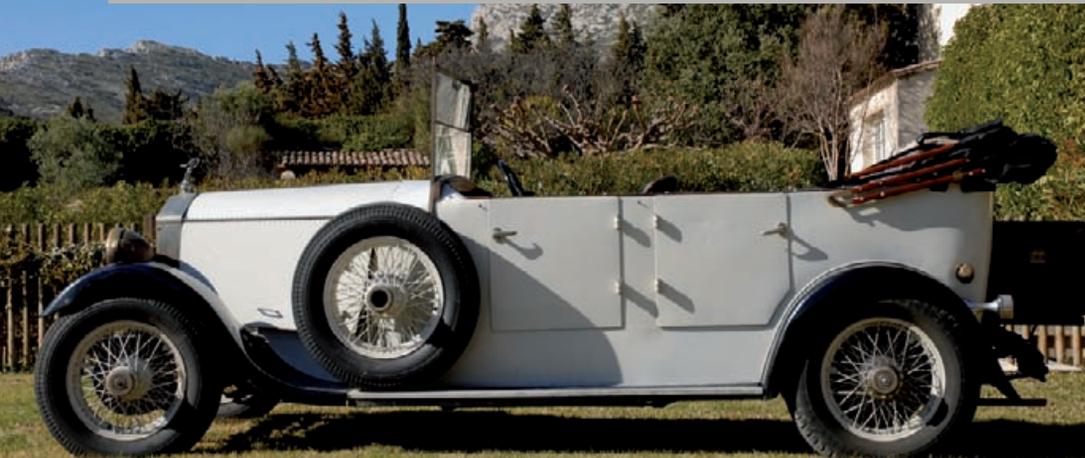
- La voiture présentée, portant le numéro de châssis GHJ60, est une Rolls-Royce Twenty, carrossée en torpédo de manière artisanale il y a déjà quelques dizaines d'années.

Son numéro de châssis nous indique qu'elle fut construite en 1927, elle bénéficia donc des nombreuses améliorations apportées au modèle durant sa carrière, rendant sa conduite plus douce et plus accessible.

La voiture se distingue par son état de présentation, la peinture ancienne est encore très présentable, l'intérieur en cuir et simili marron patiné par les années est magnifique. On note que la capote a été remplacée.

Son propriétaire nous indique que la voiture fonctionne correctement, mais qu'il faudra néanmoins prévoir le remplacement des pneumatiques arrière.

MOTEUR : Six cylindres en ligne, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 76.2mm x 114.3mm, soit 3127cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs. **ALIMENTATION** : Un carburateur Rolls-Royce. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 4.6 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : Estimée à 80cv à 3800tr/min. **CHÂSSIS** : Poutre centrale à section rectangulaire. **CARROSSERIE** : Séparé, longerons et entretoises en tôle d'acier. **EMPATTEMENT** : 3276,6 mm. **POIDS** : environ 2000 kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Essieux rigides à l'avant et à l'arrière. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : A rayons de 21'. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : Environ 2900 châssis 20HP produits entre 1922 et 1929. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 200.5 cu in, soit 3286cm3. **DISTRIBUTION** : Soupapes latérales. **ALIMENTATION** : 1 carburateur Zénith. **TAUX DE COMPRESSION** : 4.22 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 40cv à 2200tr/min. **CHÂSSIS** : Longérons et entretoises en tôle d'acier emboutie. **CARROSSERIE** : Roadster 2 portes, 2 places + 2 places dans spider. **EMPATTEMENT** : 2629 mm. **POIDS** : Entre 930 et 1100 kg à sec selon carrosseries. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 3 rapports + MA, non synchronisés. **SUSPENSIONS** : Essieux rigides. **FREINS** : Tambours sur les 4 roues, commande mécanique. **ROUES** : A rayons de 19". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 4 858 644 Model A de décembre 1927 à mars 1932, tous modèles confondus. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.



MG

TD - 1953

Numéro de châssis : #TD23727

30 000 - 35 000 €

Né en 1888 et destiné à suivre les traces de son père au sein de l'imprimerie familiale, Cecil Kimber montra dès son plus jeune âge un fort intérêt pour les véhicules motorisés, objets encore rares sur les routes anglaises du début du siècle. Son goût pour les motocyclettes, puis pour les automobiles, l'amena ainsi à claquer la porte de l'entreprise familiale pour intégrer, à l'âge de 26 ans, la société Sheffield-Simplex, alors constructeur de voitures de luxe.

Après un passage chez AC Cars, il devint en 1921 directeur des ventes de Morris Garages, réseau de garages destiné à la vente et à l'entretien des véhicules de la Morris Motor Company, fondée par William R. Morris.

Devenu Directeur Général l'année suivante, il s'intéressa à la conception de carrosseries spéciales sur châssis Morris. Le succès de ces réalisations fut tel qu'il fut décidé en 1924 la création d'un label sportif, siglé MG.

Mais ce n'est qu'en 1928 que fut créée la MG Car Company, dont les automobiles se démarquaient de plus en plus des productions Morris. MG était officiellement né !

En 1936, MG présenta la TA Midget, qui reprenait nombre d'éléments Morris, dont le moteur 1292cm³ de la Morris Ten, mais équipé de deux carburateurs SU, fournissant la respectable puissance de 50cv.

Si le succès ne fut pas immédiat, les qualités de la voiture et sa facilité de conduite conquièrent peu à peu une clientèle jusqu'alors habituée à des automobiles sportives, certes, mais rétives et capricieuses.



En 1939, ce fut la TB, très proche de sa devancière hormis un nouveau moteur, emprunté à la nouvelle Morris Ten et connu sous la référence XPAG.

La TC de 1945 restait proche de la TB, hormis quelques modifications au niveau du châssis. Son style daté ne fut pas un obstacle au succès, puisque environ 10 000 exemplaires furent construits jusqu'en 1949, année d'apparition de la TD.

Cette-fois, le châssis était entièrement nouveau, la suspension avant devenait indépendante et troquait les antiques ressorts à lames contre des doubles triangles avec ressorts hélicoïdaux. Les roues à rayons de 19" étaient abandonnées au profit de roues en acier de 15", plus modernes.

La mécanique était identique à celle de la TC et la carrosserie, plus large, offrait plus de confort à ses deux passagers. MG renouvela le succès de la TC, et la TD fut produite à près de 30 000 exemplaires jusqu'en 1953.

- La voiture présentée est un modèle vendu neuf aux Etats-Unis en 1953. Son propriétaire nous informe que le moteur a subi une réfection incluant notamment le remplacement du vilebrequin en fonte par un modèle en acier forgé. L'embrayage est neuf.

Peinte en rouge, intérieur en vinyle coordonné, capote beige, la voiture est équipée d'un volant à trois branches à jante bois, d'un porte-bagages, et sera vendue avec son lot de vitres latérales démontables, seule manquant la vitre côté conducteur. C'est une voiture saine, qui totalise 28 728 miles au compteur.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne avant, longitudinal, de type XPAG. **ALÉSAGE-COURSE** : 66.5mm x 90.0mm, soit 1250cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : 2 carburateurs SU. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8.6 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 57cv à 5400 tr/min. **CHÂSSIS** : A longerons et entretoises en tôle d'acier de section carrée. **CARROSSERIE** : Roadster 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2388 mm. **POIDS** : 875 kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : en tôle d'acier emboutie de 15'. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 29 664 MG TD entre 1949 et 1953. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.





Triumph

TR3 - 1956

Numéro de châssis : #TS12750L

30 000 - 35 000 €

C'est à l'occasion du Salon Automobile de Londres 1952 que la vénérable Triumph Motor Company présente un séduisant prototype baptisé Standard Vanguard 20TS (rappelons qu'en 1945, la marque avait été rachetée par le constructeur Standard), et qui prenait la forme d'un roadster aux lignes sportives rappelant la Jaguar XK120 présentée au même endroit 4 ans plus tôt.

Dénommée Triumph TR1 en interne, la voiture dessinée par Walter Belgrove était certes jolie, mais techniquement à la peine, son moteur issu de la Standard Vanguard peinant à la propulser au-delà de 130 km/h et son châssis peu rigide n'offrant pas la tenue de route attendue.

Après quelques mois de mise au point, la voiture, rebaptisée TR2, fut officiellement commercialisée en juillet 1953. Si le moteur était toujours celui de la Standard Vanguard, mais réalésé à 1991cm³, l'ajout de 2 carburateurs SU et d'un arbre à cames plus pointu offrait maintenant une puissance de 90cv qui propulsaient sans mal les 900 kilos de la voiture à près de 175 km/heure, performance remarquable pour l'époque.

En octobre 1955, la TR2 devint TR3 par de très légères retouches esthétiques, et une puissance portée à 95cv SAE avec des carburateurs plus gros, puis 100cv à

partir de 1956 avec une culasse modifiée. Elle sera remplacée à l'été 1957 par la TR3A, reconnaissable à sa calandre « grande bouche ».

- La voiture présentée est une TR3 de 1956. Peinte en un très élégant « Primrose Yellow », elle fut vendue neuve aux Etats-Unis, comme beaucoup de ses consœurs et totalise aujourd'hui 39 000 miles au compteur.

Elle a bénéficié d'une importante restauration mécanique et cosmétique en 2010 ; les photos prises durant la réfection de la voiture permettent de mesurer l'étendue du travail.

Elle est équipée de roues à rayons, d'une capote en vinyle noir, d'un couvre-tonneau et de side-screens. On note également la présence de phares antibrouillard et d'une véronique sur le coffre ainsi qu'une ligne d'échappement en inox.

Le propriétaire a eu la bonne idée de ne pas succomber au « diktat » du volant bois et de conserver ainsi l'élégant volant à branches souples d'origine.

C'est une voiture élégante, sportive et bien restaurée, très amusante à conduire et performante. Avec un peu plus de 13 000 exemplaires construits, c'est une voiture bien plus rare que les quelques 58 000 TR3A suivantes...

MOTEUR : Quatre cylindres en ligne avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 83mm x 92mm, soit 1991cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : 2 carburateurs SU. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8.5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 100cv à 5000 tr/min. **CHÂSSIS** : A longerons et entretoises en tôle d'acier de section carrée. **CARROSSERIE** : Roadster 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2238 mm. **POIDS** : 904 kg en marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : A rayons à serrage central de 15'. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 13 377 exemplaires de 1955 à 1957. **CARTE GRISE FRANÇAISE DE COLLECTION**.





Bentley

S1 - 1957

Numéro de châssis : #B476LEG

40 000 - 50 000 €

En 1955, la nouvelle Bentley S Standard Steel Saloon remplaça la Type R qui était en production depuis 1952, elle-même n'ayant été qu'une timide évolution de la Mark VI lancée en 1946.

D'apparence totalement nouvelle, la voiture était plus basse, tout en étant plus logeable et disposant d'un coffre de plus grande capacité. La ligne de la carrosserie était beaucoup plus moderne mais intégrait toujours l'imposant radiateur cher à la marque.

Par rapport à la Type R, le châssis avait été rallongé de 5 centimètres, les suspensions étaient plus souples, la direction plus douce et le système de freinage nettement optimisé.

Le traditionnel six cylindres de la marque, descendant en droite ligne du moteur qui équipait la Rolls-Royce Twenty dans les années 1920, était reconduit, dans une version réalisée à 4.9L.

En 1957, la revue automobile *The Motor* chronométra une Bentley S1 à 166 km/heure, avec une accélération de 0 à 100 km/heure en un peu plus de 13 secondes, performances remarquables vu les dimensions de la voiture.

Il est important de noter que ce sera la dernière apparition du six cylindres sous le capot d'une Bentley, puisque remplacé par un V8 de 6230cm³ sur la S2 de 1959, esthétiquement identique à sa devancière.

- La voiture présentée fut vendue neuve en Belgique à la famille de Bock au printemps 1957. Revendue en 1968 à un certain Monsieur Maroquin, elle fut régulièrement et alternativement entretenue chez l'importateur Bentley bruxellois Novarobel ou au célèbre Garage de l'Athénée, agent Bentley pour la Suisse. Un important lot de factures confirme le soin apporté à la voiture durant cette période.

Acquise en 2005, après de longues recherches, par son propriétaire actuel, amateur éclairé de la marque, c'est une rare et désirable conduite à gauche, équipée de la boîte automatique, et peinte dans une classique et élégante combinaison ailes grises, toit noir.

Elle dispose encore de son bel intérieur en cuir Connolly beige d'origine et dispose de la direction assistée, de la radio d'origine, de ses outils et de ses rares manuels de bord.

Affichant 19 900 km au compteur, c'est une voiture soignée, au fonctionnement sans reproche. Notons néanmoins une très légère fuite au collecteur d'échappement et qu'une révision du système d'allumage a été réalisée en juin 2012.

MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 95.25mm x 114.3mm, soit 4887cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes d'admission en tête, soupapes d'échappement latérales. **ALIMENTATION** : Deux carburateurs SU horizontaux. **TAUX DE COMPRESSION** : 6.6 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : Environ 175cv à 4000tr/min. **CHÂSSIS** : Séparé, longerons et entretoises en tôle d'acier. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes, 5/6 places en tôle d'acier, ouvrants en aluminium. **EMPATTEMENT** : 3124 mm. **POIDS** : environ 2000 kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Automatique à 4 rapports + MA. suspensions : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues, assistance mécanique. **ROUES** : Roues de 15" en tôle d'acier, enjoliveurs chromés. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 3107 exemplaires entre 1955 et 1959 (tous châssis confondus). **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



Jaguar

Mark IX - 1959

Numéro de châssis : #773445BW

18 000 - 20 000 €

Esthétiquement, la nouvelle Jaguar Mark IX présentée en 1958 ne révolutionnait pas le concept de la berline de sport cher à la marque de Coventry et conservait le style inauguré sur la Mark VII huit ans plus tôt.

Mécaniquement, la nouvelle berline troquait le 3.4L de sa devancière Mark VIII contre un plus puissant 3.8L de 220cv, moteur que l'on retrouvera quelques années plus tard sous le capot de la légendaire Type E, et qui offrait à la lourde berline des performances de premier ordre, avec près de 190 km/heure en vitesse de pointe et un 0 à 100 km/h en un peu plus de 11 secondes. Elle était également l'une des premières automobiles de série équipée de 4 freins à disques et d'une direction assistée en équipement standard. Si une boîte mécanique à 4 rapports et overdrive était disponible sur demande, la majorité des voitures se verront équipées d'une onctueuse boîte automatique Borg Warner à 3 rapports.

La Mark IX sera la dernière berline à châssis séparé construite chez Jaguar. Elle

sera produite en un peu plus de 10 000 exemplaires jusqu'en 1961, remplacée par la « grosse » Mark X au style différent.

- La voiture présentée est une Jaguar MK IX de 1959 en conduite à droite. C'est une voiture en état d'usage, peinte en deux tons noir et gris métal. L'intérieur en cuir et moquettes rouge d'origine présente une émouvante patine et mériterait d'être conservé tel quel.

Comme toutes les Mark IX vendues neuves en Angleterre, la voiture est équipée d'un toit ouvrant, mais son joint sera à remplacer pour parer à tout problème d'étanchéité.

C'est une voiture élégante et confortable, dont les performances encore actuelles rappellent le passé sportif de la marque, et notamment la victoire d'une Mark VII au Rallye de Monte-Carlo en 1956.

MOTEUR : Six cylindres en ligne, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 87mm x 106 mm, soit 3781cm³. **DISTRIBUTION** : Double arbre à cames en tête. **ALIMENTATION** : Deux carburateurs SU HD6. **TAUX DE COMPRESSION** : 8 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 220cv à 5500tr/min. **CHÂSSIS** : Séparé, longerons et entretoises en tôle d'acier. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes, 5/6 places. **EMPATTEMENT** : 3048 mm. **POIDS** : environ 1800 kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Automatique Borg Warner à 3 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A disques sur les 4 roues. **ROUES** : Roues de 15" en tôle d'acier, enjoliveurs chromés. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 10 040 exemplaires entre 1958 et 1961. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.





MG

B - 1972

Numéro de châssis : #GHN5UC275419G

10 000 - 15 000 €

Pour l'historique de la marque, se reporter au lot n°3.

La MG B fut présentée au Salon d'Earls Court 1962. C'était une voiture entièrement nouvelle, qui avait la difficile tâche de remplacer la MG A dans le cœur des amateurs de petits roadsters typiquement britanniques, tout en offrant plus de confort et de sécurité. Elle devait aussi séduire un plus large public, notamment sur le marché nord-américain.

C'est peu dire qu'elle y parvint, puisque produite à plus de 500 000 exemplaires en quasiment 20 ans de carrière !

- La voiture présentée est une MG B qui fut vendue neuve aux Etats-Unis en

1972. C'est donc un exemplaire de la 3ème série, qui échappe avec bonheur aux disgracieux et massifs pare-chocs en caoutchouc qui feront leur apparition 2 ans plus tard.

Peinte en rouge, capote noire, et chaussée des caractéristiques jantes Rostyle de cette époque, son habitacle tendu de vinyle noir est équipé du tableau de bord sécuritaire rembourré spécifique au marché américain. On note également la présence d'un volant trois branches en cuir et d'une console centrale en bois permettant l'installation d'un autoradio.

La voiture qui totalise environ 49 000 miles au compteur paraît saine et son propriétaire nous indique qu'elle a récemment bénéficié d'une révision de sa mécanique.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne avant, longitudinal, bloc à 5 paliers. **ALÉSAGE-COURSE** : 80.26mm x 88.9mm, soit 1798cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : 2 carburateurs SU. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8.0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 95cv à 5400 tr/min. **CHÂSSIS** : Monocoque. **CARROSSERIE** : Roadster 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2311 mm. **POIDS** : environ 900 kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A disques à l'avant, tambours à l'arrière. **ROUES** : Rostyle en tôle d'acier emboutie de 14". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 513 000 exemplaires environ, tous modèles confondus, de 1962 à 1981. **CARTE GRISE FRANÇAISE DE COLLECTION**.



**Collection
d'un amateur lyonnais**



Cadillac

Fleetwood Series 75 Limousine - 1961 (1960 sur carte grise)

Numéro de châssis : #56675

10 000 - 15 000 €

Proposée à 9533 dollars, la Fleetwood Series 75 trône au sommet d'une gamme Cadillac 1961 qui débute à 4982 dollars avec la Series 62 Coupe.

Deux variantes sont disponibles, la Fleetwood et la Fleetwood Limousine qui diffère par la présence d'une séparation chauffeur électrique.

- C'est un modèle Limousine que nous présentons ici, disposant de la séparation chauffeur entre le compartiment arrière tendu de draps gris et le poste de conduite en cuir noir.

Selon son propriétaire, la voiture aurait été achetée neuve par le Gouvernement Kennedy afin d'officialier comme véhicule destiné à la garde rapprochée du président John Fitzgerald Kennedy ; c'est à cette époque que l'actrice Marilyn Monroe aurait été photographiée dans la voiture de la vente.

Le véhicule aurait par la suite été mis à la disposition de l'ambassade des Etats-

Unis à Paris et revendu à la fin des années 1960, époque où Sargent Shriver, beau-frère du président assassiné, officiait comme ambassadeur.

Après quelques années dans des mains diverses (elle aurait figuré dans des spots TV pour Coca Cola en Europe), elle fut achetée par Monsieur Raymond Jolivet, et exposée au sein du Château de Chauffailles, qui la céda au titulaire actuel de la carte grise.

Si l'on ne peut hélas confirmer à 100% l'historique de cette voiture, l'histoire a le mérite d'être jolie...

Bien que complète, tournante et roulante, c'est une voiture qui nécessite des travaux cosmétiques et mécaniques afin de lui rendre tout le lustre propre à son rang. Son propriétaire nous indique néanmoins avoir entrepris une révision comprenant notamment le remplacement du radiateur et des durites, le remplacement de la boîte de vitesses ainsi que quelques reprises de carrosserie.

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 101.60mm x 98.55mm, 390ci soit 6390cm3 environ. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres. **ALIMENTATION** : 1 carburateurs Rochester quadruple corps. **TAUX DE COMPRESSION** : 10.5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 325cv à 4800 tr/min. **CHÂSSIS** : Châssis séparé à longerons. **CARROSSERIE** : Limousine 4 portes, 6 glaces, 9 places avec strapontins rabattables. **EMPATTEMENT** : 3805 mm. **POIDS** : Environ 2500 kg. **BOÎTE DE VITESSE** : Automatique Hydra-Matic à 4 rapports + MA, transmission aux roues arrières. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes tôles de 15", enjoliveurs Turbine Cyclone XP74. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 906 exemplaires de Series 75 Four Door Limousine – 9 passagers en 1961. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



Peugeot

205 GTI 1.6L - 1987

Numéro de châssis : #VF320CB6201056101

4 000 - 6 000 €



Lancée au début de l'année 1984, soit un an après la mythique 205 Turbo 16 qui allait rafler le Championnat du Monde de rallye en 85 et 86, la 205 GTI, d'abord disponible avec un 1580cm3 développant 105cv, évoluera au fil des années pour aboutir à la très performante 1.9L et ses 130cv.

C'était une réponse de Peugeot à la nouvelle vague de petites automobiles sportives, et notamment à la Volkswagen Golf GTI.

- La voiture présentée est un modèle 1.6L 115cv de 1987.

De couleur gris graphite, intérieur en tissu « Monaco », elle est équipée de jantes aluminium de sa grande sœur 1.9L. On note que les pneumatiques arrière sont récents. Totalisant 133 753 kilomètres au compteur, son moteur semble avoir été changé à une certaine période. Elle est équipée d'un autoradio Tokai et son pare-brise sera remplacé pour la vente.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, transversal. **ALÉSAGE-COURSE** : 83mm x 73mm, soit 1580cm3. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête. **ALIMENTATION** : Injection Bosch L-Jetronic. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 9,8 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 115cv à 6250 tr/min. **CHÂSSIS** : Caisse autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 4/5 places en tôle d'acier. **EMPATTEMENT** : 2420 mm. **POIDS** : 850 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA, traction. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant et à l'arrière. **FREINS** : Disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière. **ROUES** : Jantes d'origine GTI 1.9L, de 15". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 332 942 exemplaires tous modèles confondus, de 1984 à 1994. **CARTE GRISE FRANÇAISE.**

Mercedes-Benz

250S - 1966

Numéro de châssis : #108012-10-029368

4 000 - 6 000 €



En 1965, Mercedes-Benz présente sa nouvelle gamme W108/109, destinée à remplacer la W111 sortie en 1959 et qui avait alors sacrifié à la mode des ailerons « à l'américaine » très en vogue au début des années 1960.

Pour sa nouvelle voiture, Mercedes a pris en compte les critiques de sa clientèle soucieuse de discrétion et de bienséance et présente un modèle aux lignes plus « sages », dessinée par Paul Bracq.

Au lancement, on trouve au catalogue 4 variantes, allant de la sage et discrète

250S à carburateur de 130cv jusqu'à la luxueuse et confortable 300 SEL à châssis long de 170cv.

- C'est une 250S que nous présentons ici, un modèle de 1966, dans un bon état d'origine.

Peinte en gris souris, intérieur MBTex havane, elle totalise 53 472 km au compteur et est équipée d'un autoradio Blaupunkt d'époque. On nous indique qu'elle sera révisée pour la vente.

MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, type M108. **ALÉSAGE-COURSE** : 82mm x 78.8mm, soit 2496cm³. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête entraîné par chaîne. **ALIMENTATION** : 2 carburateurs Zénith à doubles corps type 35/40 INAT. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 9.0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 130cv à 5400 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes, 5/6 places. **EMPATTEMENT** : 2750mm. **POIDS** : 1440 Kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA, commande au volant. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : Hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Roues tôle de 14", enjoliveurs chromés. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 74 677 exemplaires de 250S entre juillet 1965 et mars 1969. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



Alfa Romeo

Montreal (Tipo 10564) - 1973

Numéro de châssis : #AR1427744

20 000 - 30 000 €

C'est à Montréal que se tint l'Exposition Universelle en 1967, année du centenaire de la Confédération canadienne. Autour du thème « Terre des Hommes », en référence au livre éponyme d'Antoine de Saint-Exupéry, et au gré des pavillons thématiques, le visiteur y découvrait les avancées et réalisations technologiques et industrielles du futur.

C'est ainsi que le comité organisateur commanda à Alfa Romeo une automobile censée symboliser la « voiture de demain ».

La réponse de la firme milanaise, judicieusement baptisée « Montreal », fut un prototype (2 exemplaires) étudié en collaboration avec Bertone, basé sur un coupé Giulia mais à moteur central, et représentant « la plus haute aspiration de l'homme en matière d'automobile ».

Trois ans plus tard, au Salon de Genève 1970, Alfa Romeo présenta son nouveau coupé de grand tourisme, dessiné par Marcello Gandini, et esthétiquement très proche du prototype, avec néanmoins une ceinture de caisse légèrement rehaussée. La vraie surprise était ailleurs, sous le capot de la machine : on y découvrait un V8 en alliage léger, directement issu de la course automobile, dérivé du V8 des Alfa

T33 conçu par Carlo Chiti.

Développant 200cv par l'intermédiaire d'une injection mécanique Spica, lubrifié par carter sec et épaulé par une excellente boîte ZF à 5 rapports, il prenait place, contrairement au prototype, sur l'essieu avant de la voiture. Gandini conserva néanmoins les caractéristiques ouïes d'aération en arrière des portes, ainsi que les paupières de phares rétractables, conférant à la voiture son style si particulier.

- La voiture présentée est un bel exemple de ce que beaucoup considère comme la plus belle Alfa Roméo d'après-guerre.

Peinte en vert métallisé, bel intérieur en drap beige avec un jeu de moquettes récent, elle totalise 96 583 km au compteur et est équipée de ses caractéristiques jantes Campagnolo, de sa roue de secours, de ses outils, d'un autoradio Audiovox d'époque ainsi que d'un avertisseur 2/3 tons.

La voiture paraît saine et son fonctionnement sans reproche, avec une bonne pression d'huile à chaud, et vient de subir une révision avec changement de tous les fluides.

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90° en alliage léger, avant, longitudinal, lubrification par carter sec. **ALÉSAGE-COURSE** : 80mm x 64.5mm, soit 2593cm³. **DISTRIBUTION**: 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres, entraînement par chaîne. **ALIMENTATION** : Injection mécanique Spica AIBB 8C S75 T250/1. **TAUX DE COMPRESSION** : 9,0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 200cv à 6500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2+2 places. **EMPATTEMENT** : 2350mm. **POIDS** : 1270 Kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique ZF à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrières. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes Campagnolo Turbina en alliage de magnésium/aluminium de 14". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 3925 exemplaires entre décembre 1970 et juillet 1974. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.





Maserati

Indy 4900 - 1973

Numéro de châssis : #AM116491910

32 000 - 38 000 €

Au Salon de Turin 1968, on découvre sur le stand Maserati deux propositions pour un coupé 2+2 destiné à remplacer à terme la Mexico, dont la ligne, pourtant fruit de la réputée carrosserie Vignale, ne peut soutenir la comparaison face à la sublime Ghibli, produit de la Carrozzeria Ghia.

Si cette dernière propose un coupé baptisé Simùn dessiné par le jeune Giorgetto Giugiaro, déjà auteur des lignes de la Ghibli, c'est cette fois-ci Vignale qui est retenu, sur un dessin de Giovanni Michelotti.

La voiture, baptisée « Indy » en référence aux deux victoires de la marque au trident à Indianapolis en 1939 et 1940, était plus qu'un coupé 2+2. C'était une véritable alternative à la Ghibli, certes moins sportive, mais plus pratique et spacieuse, une véritable voiture de voyage, dotée d'un coffre à bagages aux dimensions correctes et accueillant 4 personnes dans un certain confort.

Lancée officiellement au Salon de Genève 1969 et commercialisée dans la foulée, la voiture est motorisée par le célèbre V8 quatre arbres de la marque, issu en droite ligne du V8 des 450S de compétition des années 50.

D'abord proposée avec un 4.2L développant 260cv, puissance jugée un peu juste au regard du poids de la voiture, l'année suivante voit apparaître un 4.7L, qui, avec 290cv, promet à la voiture d'atteindre les mythiques 250km/h. En 1972, une version encore plus performante apparaît, baptisée Indy 4900 et mue par le 4.9L de la Ghibli SS, ramené à 320cv.

- C'est un exemplaire de cette désirable version 4900 que nous vous proposons. Peinte en Grigio Metallizzato, intérieur cuir beige d'origine, c'est une voiture en état d'usage.

Au moment de rédiger la description de la voiture, son propriétaire nous informe avoir entamé une refonte cosmétique et mécanique, incluant notamment une peinture complète avec dépose des éléments de carrosserie et une révision complète de la mécanique avec changement du système d'allumage.

L'Indy 4900 est une auto rare et puissante, magistralement dessinée par Michelotti, et encore injustement sous-cotée. Une réelle opportunité donc...

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, culasse en alliage léger. **ALÉSAGE-COURSE** : 93.9mm x 89mm, soit 4930cm³. **DISTRIBUTION** : 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres entraînés par chaîne. **ALIMENTATION** : 4 carburateurs double corps Weber 42 DCNF. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8.05 : 1. **PUIS-SANCE MAXIMUM** : 320cv à 5500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 4 places. **EMPATTEMENT** : 2600mm. **POIDS** : 1580 Kg à sec. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique ZF à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS** : Mécanique ZF à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **FREINS** : Hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes en alliage léger de 15" de type Ghibli. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 300 exemplaires d'Indy 4900 de 1972 à 1975, sur un total de 1104. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



Porsche

911 SC – 1978 (sur carte grise)

Numéro de châssis : #9119300146

25 000 - 30 000 €

Lancée en 1977, la Porsche 911 SC remplace les 911 2,7L et Carrera 3.0L. Si le bloc moteur est identique à cette dernière, les arbres à cames et le vilebrequin diffèrent, ramenant la puissance à 180cv au lieu de 200. La voiture est plus facilement utilisable, plus souple, avec plus de couple disponible à des régimes moins élevés.

- La voiture présentée est un exemplaire de l'année-modèle 1979, comme le prouve son numéro de série, le 146e coupé SC sorti des chaînes cette année-là. De couleur blanche, intérieur en skaï et tissu rayé vert en bel état, elle totalise 87 132 km au compteur et présente un état cosmétique et de fonctionnement



satisfaisant.

La pression d'huile est bonne, et la boîte à 5 rapports type 915, souvent jugée récalcitrante, est ici bien guidée.

Son propriétaire nous informe qu'en vue de la vente, la voiture a vu son silencieux d'échappement et son joint de pare-chocs avant remplacés.

On note la présence de jantes Remotec type nid d'abeilles non d'origine mais d'époque, d'un aileron optionnel type Turbo 3.0 à petite lèvre en caoutchouc, beaucoup moins répandu que le gros aileron type 3.3L, et de buses de lave-phares « périsopes » caractéristiques des toutes premières SC.

MOTEUR : 6 cylindres à plat «boxer », en porte-à-faux arrière, refroidi par air. **ALÉSAGE-COURSE** : 95mm x 70,4mm, soit 2994cm³. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres. **ALIMENTATION** : Injection Bosch K-Jetronic. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8.5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 180cv à 5500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2+2 places. **EMPATTEMENT** : 2272 mm. **POIDS** : 1160 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant et à l'arrière. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes Remotec nid d'abeilles de 16". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 31 941 coupés, 21 548 targa et 4096 cabriolets entre 1978 et 1983. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



Chevron

Monoplace B47 Formule 3 1979

Numéro de châssis : #47-79-09
30 000 - 40 000 €



Derek Bennett, né en 1933 à Manchester, abandonne rapidement les études pour se consacrer à sa passion, la construction de voitures de course. Concevant d'abord des petites monoplaces, il s'intéresse en 1965 à la nouvelle formule Clubman (formule britannique pour des voitures de course ouvertes à moteur Ford placé à l'avant) et produit la première automobile sous la marque Chevron, la B1, qui s'adjuge sa 1ère victoire lors de sa 1ère course.

Parallèlement à la construction de barquettes de sport, Bennett propose dès 1967 sa première monoplace, la B7, une Formule 3, qui s'empare de la 2ème place lors de sa première course à Brands Hatch aux mains de Peter Gethin. C'est le début d'une longue tradition de F3 siglées Chevron, qui s'achèvera en 1979 avec la B47, suite à la mort de son fondateur l'année précédente, dans un accident de deltaplane...

Il est intéressant de noter qu'en 1979, les Formule 3 (B47), Formule 2 (B48), Formule Atlantic (B49) et Formule Super Vee (B50) siglées Chevron utilisaient un châssis quasiment identique et partageaient nombre de pièces mécaniques.

Bien que basée sur le châssis de la B43 de l'année précédente, la B47 s'en distinguait par ses jupes latérales, dues à l'ingénieur Tony Southgate engagé comme consultant, et marquant l'entrée de Chevron dans l'ère des voitures à effet de sol. Au cours de la saison, le dessin de la voiture fut modifié, avec l'ajout d'un nez plus enveloppant et de jupes latérales rehaussées, la voiture devenant B47B.

Parmi les pilotes ayant piloté la B47, citons notamment Jochen Dauer, Stefan Johansson, ou encore Eddie Jordan...

Notons que la B47 remportera une victoire au Championnat F3 britannique 1979, avec Bernard Devaney au volant lors de la 9ème manche courue à Silverstone.

La voiture présentée est une B47 de 1979 donc, mue par le fameux Toyota 2 litres préparé par les frères Pedrazzani chez Novamotor et qui équipait alors toutes les écuries de Formule 3. Il est intéressant de noter que ce moteur a outrageusement dominé les Championnats F3 européens entre 1974 et 1980.

Les archives de la marque Chevron nous informent que la voiture de la vente fait partie des 7 exemplaires construits en 1979, la série se terminant avec le châssis #B47-79-10, les numéros #3, #4 et #7 ayant quant à eux été vendus aux écuries sous forme de châssis nu.

La #B47-79-09 fut donc vendue neuve à l'écurie allemande KWS Motorsport en même temps que le châssis #B47-79-01. On pense que l'écurie fit également l'acquisition d'un châssis nu dans le but d'inscrire trois pilotes au Championnat allemand de F3 en 1979.

Aux mains de Franz Konrad, Alan Smith, le seul engagé par l'écurie pour la saison entière, et Karl Schuchnig, les B47 aux couleurs de KWS se distinguèrent au milieu d'un plateau qui comptait parfois plus de 30 monoplaces...

On note une 6ème place de Konrad à Zolder, ainsi qu'une 2ème place de Smith à Diepholz.

Konrad terminera 6ème du Championnat en ayant piloté des Chevron B47 et B43 et une March 793 pour le compte de KWS ou pour celui de sa propre écurie, Konrad Racing. Autre époque où les accords d'exclusivité entre pilotes et écuries n'existaient pas, ou peu...

- Le châssis #09 nous arrive aujourd'hui complet, équipé de tous ses attributs Chevron. Bien que son propriétaire ait récemment redémarré la mécanique sans soucis, la voiture nécessitera une sérieuse remise en route pour pouvoir en profiter sereinement sur circuit.

C'est une voiture historiquement intéressante, l'un des derniers témoignages de l'aventure Chevron en F3, objet de véritables passions outre-manche.

Il est à noter qu'un modèle équivalent a participé au dernier Grand Prix de Monaco Historique.

Véhicule de compétition. Eligible au Grand Prix de Monaco Historique.
Eligible au Trophée F3 Classic

Nous remercions Tim Colman, Directeur de Chevron Cars Limited, pour sa collaboration.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne Toyota Novamotor, central-arrière, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE :** 87mm x 84mm, soit 1996cm³. **DISTRIBUTION :** 2 arbres à cames en tête. **ALIMENTATION :** Injection Kugelfischer, bride de 24mm. **PUISSANCE MAXIMUM :** Environ 165cv à 6000tr/mn. **CHÂSSIS :** monocoque. **CARROSSERIE :** Monoplace en fibres. **BOÎTE DE VITESSE :** Hewland Mk9, mécanique à 5 rapports + MA. **SUSPENSIONS :** Indépendantes, tirants et basculeurs, triangles superposés. **FREINS :** Hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues, étriers AP Racing. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :** 7 exemplaires de B47 F3 en 1979. **VÉHICULE DE COMPÉTITION.**







lamborghini

countach ⚡

Lamborghini

Countach LP400 S - 1980

Numéro de châssis : #1121154

110 000 - 130 000 €

« Countach ! ». La légende raconte que c'est par cette expression, typique du patois piémontais et que l'on pourrait traduire maladroitement par « fabuleux », que Nuccio Bertone baptisa ce qui allait devenir l'une des plus incroyables automobiles de la fin du XXème siècle.

« Countach ! ». C'est bien le mot que prononça le responsable du design de la nouvelle Lamborghini lorsqu'il découvrit les lignes du prototype dessiné par son jeune styliste Marcello Gandini.

Destiné à remplacer la déjà légendaire Miura, le projet 112, lancé à la fin des années 1960, fut donc matérialisé en 1971 par un prototype aux lignes futuristes, démesurément bas, taillé d'un seul trait allant d'une proue très plongeante et démunie de tout ornement à un arrière relevé et orné de feux en trapèze. On retrouvait dans ce dessin les lignes du prototype Carabo de 1968, basé sur une Alfa Romeo 33, déjà dues au talentueux Gandini.

Les portes à ouverture en élytre s'ouvraient sur un cockpit au plus près du sol et très avancé afin de dégager de l'espace pour la mécanique, un V12 de 5 litres placé, contrairement à la Miura, en position longitudinale, en avant de l'essieu arrière.

Présentée dans cette configuration au Salon de Genève en mars 1971, aux côtés de la Miura SV et sous la dénomination LP500 (pour « Longitudinale Posteriore », et 500 en référence aux 5 litres de cylindrée), la voiture vit sa cylindrée ramenée à

4 litres lors de la présentation d'un modèle quasi-définitif, rebaptisé LP400, deux ans plus tard, toujours à Genève.

Le châssis en tôle d'acier caissonnée de la LP500, proche de celui de la Miura, avait quant à lui laissé sa place à un treillis tubulaire, jugé moins couteux à produire et plus rigide. Œuvre de Paolo Stanzani, qui avait remplacé Gianpaolo Dallara à la tête de la direction technique, ce châssis conférait à la voiture une excellente maniabilité et une plus grande facilité de conduite comparativement à la Miura.

Commercialisée en 1974, la voiture restait proche des lignes du modèle du Salon 1973, mais se vit équipée de deux prises d'air proéminentes destinées à alimenter en air frais les radiateurs placés en position transversale.

De l'air frais, il en fallait pour refroidir les ardeurs du V12 à quatre arbres à cames en tête et 6 carburateurs double corps développant la bagatelle de 375cv, et n'ayant qu'un peu plus d'une tonne à mouvoir...

Avec un rapport poids/puissance d'environ 2,85kg/cv, la voiture surclassait quasiment tout ce qui roulait alors, y compris la rivale Ferrari 365 BB...

En 1978, Lamborghini, toujours fidèle au Salon de Genève, présenta une évolution de sa supercar, inspirée par la Countach unique commandée en 1974 par l'entrepreneur canadien et propriétaire de l'écurie de F1 éponyme Walter Wolf.

Baptisée LP400 S, la voiture se voyait dotée de tout nouveaux pneumatiques Pirelli P7 à profil bas montés sur des roues, toujours de la marque Campagnolo, mais désormais de types « téléphone » à 5 trous, du même type que celles qui équipaient le prototype Lamborghini Bravo de 1974.

L'arrivée de ces pneumatiques obligea Stanzani et Dallara, entre-temps devenu consultant pour la marque, à revoir entièrement la géométrie des suspensions de la voiture, afin d'exploiter au mieux le formidable grip apporté par les monstrueux P7 de 345mm de larges à l'arrière...

Pour loger ces nouvelles roues, la voiture était maintenant équipée d'extensions d'ailes qui dénaturaient sensiblement la pureté du dessin originel de Gandini. On notait également l'ajout d'un spoiler aérodynamique à l'avant. En option, le client pouvait doter la voiture d'un gigantesque aileron arrière en V qui, s'il augmentait

MOTEUR : #1120458, 12 cylindres en V à 60°, en position centrale arrière, longitudinal, culasse en alliage léger. **ALÉSAGE-COURSE** : 82mm x 62mm, soit 3929cm3. **DISTRIBUTION** : 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres entraînés par chaîne. **ALIMENTATION** : 6 carburateurs double corps Weber 45 DCOE. **TAUX DE COMPRESSION** : 10.5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 375cv à 8000 tr/min. **CHÂSSIS** : Tubulaire en acier. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2 places en aluminium. **EMPATTEMENT** : 2450 mm. **POIDS** : 1360 Kg à sec. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes en magnésium Campagnolo de 15". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 237 exemplaires de LP400S de 1978 à 1982, en trois séries distinctes. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



la stabilité de la voiture à haute vitesse et renforçait son impact visuel, réduisait de 20km/heure la vitesse de pointe. La voiture était donc plus stable, mais aussi légèrement plus lourde.

Mécaniquement, la voiture restait inchangée est développait toujours la puissance respectable de 375cv.

Seules les dernières LP400 S, dont la production s'achèvera en 1982, verront leur puissance ramenée à 353cv par le montage de carburateurs de 40mm en lieu et place des 45mm.

237 exemplaires de LP400 S seront produits entre 1978 et 1982. On distingue trois séries, qui diffèrent par de menus détails.

Les 50 premiers exemplaires (première série) sont équipés de jantes Campagnolo identiques à celles vues sur le prototype Bravo et du volant de la LP400.

Les 105 exemplaires de la seconde série, apparue en 1979, voient leurs roues modifiées, avec un aspect plus lisse.

Les derniers 82 exemplaires (troisième série) ont leur suspension rehaussée de 3cm et disposent d'un habitacle légèrement plus logeable.

En 1982, la LP400 S cède sa place à la LP500 S, inchangée si ce n'est le moteur réalésé à 5 litres développant toujours 375cv.

- La voiture présentée est une Lamborghini Countach LP400 S de 1980. Elle appartient à la deuxième série produite.

De couleur noire, jantes or, intérieur en cuir noir en très bel état, son compteur affiche 22 702 kms.

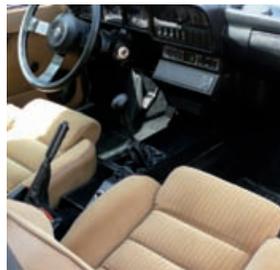
Elle est équipée de la climatisation, d'un autoradio K7 Pioneer Component haut de gamme d'époque et haut-parleurs Pioneer, de son volant Raid en cuir noir d'origine, de sa roue de secours et de ses outils.

Son fonctionnement mécanique est sans reproche, son propriétaire procédant à une révision pour la vente et à une peinture de l'aileron arrière, l'aluminium ayant tendance à faire « travailler » la peinture avec les années. Il faudra en revanche prévoir à terme le changement des pneumatiques qui se doivent d'être au mieux de leur forme sur une voiture aussi performante.

La Countach est une voiture rare, fabriquée en très petites séries et de façon quasi artisanale.

De par son design, son architecture et ses performances toujours spectaculaires aujourd'hui, elle a profondément marqué l'histoire de Lamborghini, engendrant une longue lignée de supercars, Diablo, Murcielago et Aventador.

Sa cote devrait monter dans les années à venir, poussée par l'envolée des prix qui touche aujourd'hui sa grande sœur Miura.



Alfa Romeo

GTV6 2.5 Production - 1984

Numéro de châssis : #ZAR116C0000012820

10 000 - 15 000 €

Pour célébrer son titre de Champion de France des voitures de Production 1983 remporté sur GTV6 par le Team Snobeck (8 victoires pour Alain Cudini et Dany Snobeck), Alfa Romeo France propose à l'automne de la même année une série spéciale réservée à la France et dénommée «GTV Production», limitée à seulement 300 exemplaires.

Livrées exclusivement en rouge (Rosso Alfa AR 530) ou gris foncé métallisé (Gri-gio Nube AR 763), ces autos, motorisées à la demande du client par le quatre cylindres 2L ou le V6 2.5L, sont directement issues de la production standard et équipées de jantes spéciales en alliage (Ronald sur les 2L et Gotti démontables sur les V6), d'un volant gainé de cuir et d'un kit carrosserie Stand 21 monté en concession (spoilers avant et arrière, jupes latérales de bas de caisse et bandes contrastées grises métallisées sur les côtés et le capot moteur).

Chaque véhicule de la série est identifié par son numéro placé près du passage de roue avant.

Une plaque gravée portant les autographes de Dany Snobeck et d'Alain Cudini est fixée sur le couvercle de la boîte à gants.

- La voiture présentée, un GTV6 2.5 de 1984 qui totalise 44 297 km au compteur, porte le numéro 228. Elle fait donc partie des 300 exemplaires de la série limitée Production.

Comme nombre de ses consœurs, elle ne dispose plus de sa plaque commémorative au tableau de bord signée par Snobeck et Cudini. Celle-ci, sommairement fixée à la colle par les concessionnaires, avait tendance à disparaître sitôt la voiture livrée à son propriétaire...

Néanmoins, son propriétaire nous indique qu'un courrier du service homologation de Fiat France (dont dépend la marque Alfa Romeo) atteste que la voiture est une authentique Production, la référence du kit #228 étant bien associée au numéro de série de la voiture.

Peinte en gris foncé métallisé, elle a troqué ses jantes Gotti d'origine pour les Ronald de sa petite sœur 2 litres chaussée de pneumatiques Toyo récents.

La sellerie beige est en très bel état d'origine, les plastiques pourtant fragiles sont en bon état. On note la présence d'un pré-équipement pour la radio.

Le compartiment moteur est propre, la voiture fonctionne bien.

C'est une belle opportunité d'acquérir une voiture rare, une vraie Production authentifiée, mue par le mythique V6 qui fit la réputation de la marque sur plus de 25 ans, jusqu'aux dernières 147 et 156 GTA de 3.2L et 250cv, hélas remplacé depuis par un V6 d'origine Holden beaucoup moins charmeur...

MOTEUR : 6 cylindres en V à 60° en alliage léger, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE :** 88mm x 68.3mm, soit 2492cm³. **DISTRIBUTION :** 2 arbres à cames en tête, entraînement par courroie crantée. **ALIMENTATION :** Injection électronique Bosch L-Jetronic. **TAUX DE COMPRESSION :** 9,0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM :** 160cv à 5600 tr/min. **CHÂSSIS :** Coque autoporteuse. **CARROSSERIE :** Coupé 2 portes, 4 places. **EMPATTEMENT :** 2400 mm. **POIDS :** 1210 Kg à sec. **BOÎTE DE VITESSE :** Mécanique à 5 rapports + MA accolée au pont, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS :** Triangles superposés à l'avant, essieu de Dion à l'arrière. **FREINS :** Disques sur les 4 roues, accolés à la boîte à l'AR, double circuit. **ROUES :** Jantes Ronal en alliage léger de 15". **PÉRIODE DE CONSTRUCTION :** 1983. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :** 300 exemplaires de la série limitée « Production », 22 380 exemplaires de GTV 2.5 entre 1980 et 1987. **CARTE GRISE FRANÇAISE.**





Renault

ALPINE GTA V6 GT - 1986

Numéro de châssis : #VFAD5000500010086

12 000 - 15 000 €

La nouvelle Renault Alpine V6 GT est présentée en novembre 1984. Renault-Alpine ? Oui, car depuis 1981 et le remaniement de l'A310 V6, on ne parle plus d'Alpine-Renault, mais bien de Renault-Alpine, Renault étant devenu propriétaire de la marque dieppoise en 1973.

Sans s'écarter totalement des techniques de constructions originelles de la marque dieppoise, avec notamment son châssis-poutre, c'est néanmoins une voiture totalement nouvelle que propose Renault, illustrant sa volonté de monter en gamme et son souhait de concurrencer la Porsche 911.

- La voiture présentée est une Renault Alpine V6 GT, modèle atmosphérique de 1986.

De couleur rouge, intérieur en cuir noir optionnel, elle a troqué ses jantes d'origine pour des modèles Turbine de V6 Turbo, ce qui évite le montage de pneumatiques Michelin TRX spécifiques.

Totalisant 29 358 Km au compteur, elle dispose de tous ses accessoires d'origine, dont la chaîne Hifi Philips optionnelle.

Les plastiques intérieurs, très fragiles sur ces modèles, sont en bon état, la sellerie présente bien.

On note la présence d'embout de sorties d'échappement non d'origine.

Son propriétaire nous indique que la voiture sera révisée pour la vente.

MOTEUR : 6 cylindres en V à 90° en alliage léger, longitudinal, en porte-à-faux arrière. **ALÉSAGE-COURSE** : 91mm x 73mm, soit 2849cm³. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres. **ALIMENTATION** : 1 carburateur SC Solex 34 TBIA + 1 carburateur DC Solex 35 CEEI. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 9,5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 160cv à 5750 tr/min. **CHÂSSIS** : Poutre centrale à section rectangulaire. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 4 places, monocoque en polyester. **EMPATTEMENT** : 2340mm. **POIDS** : 1140 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant et à l'arrière. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues, double circuit. **ROUES** : Jantes Turbine d'origine V6 Turbo, de 15". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 1509 exemplaires de V6 GT entre 1984 et 1990. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.





Porsche

911 Turbo 3.3L - 1985

Numéro de châssis : #WPOZZZ93ZFS000668

45 000 - 55 000 €

Au début des années 1970, Porsche fait courir dans le championnat nord-américain CanAm des 917 grées en barquette et motorisées par le fameux flat 12 de 5.0L auquel les ingénieurs ont ajouté deux turbocompresseurs, portant la puissance à 1000, puis 1400cv ! Ainsi motorisées, les 917/10, puis 917/30 s'adjugent les championnats 1972 et 1973 aux mains de Georges Follmer puis Mark Donohue.

Ainsi, lorsqu'au Salon de Paris 1973 la firme de Stuttgart présente un prototype de 911 turbocompressé destiné à être homologué en Groupe 5, c'est l'expérience des ingénieurs Porsche qui parle, illustrée en juin 1974 par la seconde place aux 24 Heures du Mans d'une Porsche 911 Carrera RSR Turbo de près de 500cv...

Quatre mois plus tard, au Salon de Paris 1974, Porsche présente son nouveau porte-drapeau, la 911 Turbo.

A l'origine prévue pour une production ne dépassant pas les 500 exemplaires à des fins d'homologation du moteur turbo en compétition, le succès est tel que les

dirigeants de Porsche renonce bien vite à une limitation de la production.

D'abord mue par un six cylindres de 2994cm³ dérivé du moteur de la Carrera RS 3.0 et développant 260cv à 5500 tr/mn grâce à une injection mécanique Bosch K-Jetronic et un turbocompresseur KKK, la voiture évolue en août 1977 par une augmentation de l'alésage, portant la cylindrée à 3299cm³ et la puissance à 300cv à 5500 tr/mn, avec l'ajout d'un turbocompresseur plus gros et d'un échangeur de chaleur.

La boîte de vitesses reste à 4 rapports, la modification la plus notable étant l'aile-ron arrière plus volumineux destiné à recevoir l'échangeur.

- La voiture présentée est l'une de ces 911 Turbo 3.3L, plus communément appelée 930, en rapport à la nomenclature interne de son moteur.

Son étiquette constructeur toujours présente sous le capot avant nous informe qu'elle fut vendue neuve en Allemagne.

De couleur noire, elle est équipée d'un intérieur en cuir noir en très bel état ; comprenant des sièges semi-électriques et chauffants, la climatisation, un toit ouvrant électrique et son autoradio Blaupunkt d'origine.

Elle est en outre équipée d'une alarme, du range K7 dans la console centrale, de sa roue de secours et de ses outils de levage. Seul manque à l'appel le compresseur de gonflage d'origine, remplacé par un modèle plus récent.

Son kilométrage de 65 558 km au compteur est en cohérence avec son état de présentation. Le vendeur nous indique qu'elle sera révisée pour la vente.

Les belles 930 Turbo se font rares, et la cote pour les beaux modèles ne cesse de monter, ce qui est plus que justifié au vue des performances de l'engin...

MOTEUR : 6 cylindres à plat «boxer », en porte-à-faux arrière, refroidi par air. **ALÉSAGE-COURSE** : 97mm x 74,4mm, soit 3299cm³. **DISTRIBUTION** : 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres. **ALIMENTATION** : Injection Bosch K-Jetronic et turbo KKK (0.8 bars) avec échangeur. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 7.0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 300cv à 5500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2+2 places. **EMPATTEMENT** : 2272 mm. **POIDS** : 1300 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA, transmission aux roues arrière. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant et à l'arrière. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes Fuchs de 7"x16" à l'avant, 8"x16" à l'arrière. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 17 791 exemplaires de Turbo 3.3L (coupé/targa/cabriolet) entre 1978 et 1989. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.

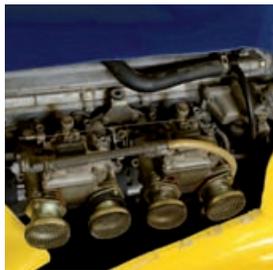


Dallara

Monoplace F387 Alfa Romeo - 1987

Numéro de châssis : #005

12 000 - 15 000 €



Lorsqu'il fonde sa société Dallara Automobili en 1972, l'ingénieur en aéronautique Gian Paolo Dallara a déjà, à 36 ans, une certaine expérience de la course automobile et de la technique.

Jeune ingénieur chez Ferrari puis Maserati au début des années 1960, il est, en 1963, à la tête du département technique de Lamborghini. Beaucoup aujourd'hui l'ignore, mais c'est à lui que l'on doit notamment la conception de l'incroyable Miura et de la non moins désirable Espada...

Après un passage dans l'écurie de F1 Williams, Dallara se met à son compte et fonde Dallara Automobili, dont l'objet est la conception et la fabrication de véhicules de compétition, et notamment de monoplaces de Formule 3.

Lancée en 1987, la F387 est une évolution du modèle F386 de l'année précédente. Mue par un quatre cylindres Volkswagen ou Alfa Romeo, c'est avec ce modèle que Jean Alesi s'adjuge le Championnat de France F3 en 1987, avec 6

victoires. Il en va de même dans les Championnats allemands et italiens où la F387 rafle tout.

Parmi les pilotes ayant roulé sur F387, citons, outre Alesi, Roberto Colciago, Fabien Giroix, Mauro Martini, Gianni Morbidelli, Emanuele Naspetti, Bernd Schneider.

- La voiture présentée est l'une de ces F387.

A l'origine équipée d'un moteur Alfa Romeo-Novamotor 2 litres à injection, elle est maintenant équipée d'un 4 cylindres double arbre Alfa Romeo 1800cm³ à carburateurs, plus utilisable dans une optique de roulage loisir.

C'est une voiture complète mais nécessitant une remise en route, certaines pièces ayant été démontées, et qui sera vendue avec quelques pièces supplémentaires, dont une culasse et des pistons d'occasion.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne, central-arrière, longitudinal, type AR01678. **ALÉSAGE-COURSE** : 1778cm³. **DISTRIBUTION** : 2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne. **ALIMENTATION** : 2 carburateurs Dellorto 44. **CHÂSSIS** : Monocoque en alliage léger / composites. **CARROSSERIE** : Monoplace en fibre, ailerons avant et arrière réglables. **EMPATTEMENT** : 2575mm. **POIDS** : Environ 420kg sans le pilote. **BOÎTE DE VITESSE** : Hewland, mécanique à 5 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes, tirants et basculeurs, triangles superposés. **FREINS** : Hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues, étriers AP Racing. **ROUES** : Tecnomagnesio de 13". **VÉHICULE DE COMPÉTITION**.



RANGE MARZE



MICHEL

PIRELLI



Collection d'un amateur italien

Le 31 mars 1949, financièrement assisté par Armando Scagliarini, Carlo Abarth fonda « Abarth and C. S.r.l », société destinée à la production d'automobiles à tendance sportive et d'accessoires pour voitures de compétition. La société s'établit en Emilie Romagne, à Bologne, véritable « mecque » du sport automobile comme l'était Modène.

En 1949, Abarth avait 38 ans. Autrichien d'origine, il avait travaillé pour Piero Dusio chez Cisitalia et contribué notamment au développement de la Cisitalia 204. Il fit par la suite une belle carrière d'industriel en proposant une large variété d'accessoires comme des bougies d'allumage, des filtres à huile, des pots d'échappement ou encore des pipes d'admission améliorant grandement les performances de moteurs de production courante, principalement des Fiat.

Par la suite, il se spécialisa dans la modification de Fiat, puis dans la production de sa propre ligne de voitures sportives, estampillées Abarth, et basées sur des plate formes et des motorisations de Fiat de production. Il faisait souvent appel au carrossier turinois Zagato pour habiller ses automobiles. Il travailla aussi pour d'autres marques, Simca ou Porsche, avant de vendre sa firme à Fiat en octobre 1971.

L'aventure Abarth avait ainsi duré 32 ans...

Fiat Abarth

1000 Bialbero - 1963

Numéro de châssis : #CHMP1273J79

150 000 - 180 000 €

Le moteur 1000 Bialbero fit sa première apparition en septembre 1960 sur la monoplace des records « 1000 Record », dans une version poussée à 108cv qui lui permettait d'atteindre 220 km/heure et de tourner sans discontinuer pendant 72 heures à près de 190 de moyenne sur le circuit de Monza. La mécanique avait donc prouvé ses capacités, mais également sa fiabilité.

Afin de célébrer dignement ces exploits, il fut donc présenté au Salon de Turin 1960 un coupé équipé de la même mécanique, le bloc, toujours équipé d'une culasse double arbres et de deux carburateurs Weber 36 DCLA, fournissait la très respectable puissance de 91cv à 7100 tr/min.

Baptisée Fiat Abarth 1000 Corsa, la nouvelle voiture était destinée à remplacer la vaillante Record-Monza dont un exemplaire avait terminé à la 14ème place au classement général des 24 Heures du Mans cette même année, avec Hulme et Hyslop au volant.

Le dessin de la voiture restait proche de la précédente, mais étonnamment, les phares n'étaient plus carénés sous bulles. La carrosserie avait été confiée à Zagato. En mars 1961, une évolution de la voiture fut proposée, cette fois équipée de carburateurs plus gros, des Weber de 40.

La même année, Abarth proposa une version plus civilisée de l'Abarth 1000 Corsa. La 1000 GT, c'était son nom, était équipée de la même mécanique. Elle était aussi plus jolie, avec des phares logés sous des bulles en plexiglas et une petite

ouverture ovale à l'avant permettant, enfin !, d'alimenter le radiateur en air frais. La voiture disposait aussi d'un freinage amélioré, avec 4 freins à disques montés en standard au lieu des disques et tambours montés sur les versions précédentes. En 1962, la voiture fut quelque peu modifiée avec l'ajout d'un petit spoiler sur le capot moteur, du type « Duck Tail », et surtout l'arrivée d'un 5e rapport sur la boîte d'origine Fiat 600. Le moteur était plus compressé, taux de 10.8 : 1, et la puissance approchait les 100cv.

Armée de ces nouvelles caractéristiques, la voiture s'adjuga le Championnat des Constructeurs en catégorie Grand Touring GT1 (jusqu'à 1000cm3).

Cette même année 1962, le journaliste Bernard Cahier testa pour la revue Sports Car Graphic une voiture similaire. Il enregistra ainsi un 0 à 100 km/heure en 7.5 secondes et une vitesse de pointe supérieure à 200 km/heure. Selon ses dires, vous pouviez arriver très vite en courbe, faire glisser la voiture dans une dérive contrôlée et vous placer idéalement pour la sortie du virage.

En 1963, toujours en quête d'optimiser les performances, la ligne de la voiture fut encore modifiée, avec un arrière plus long et plus bas terminé par une poupe traité façon Kamm, et un avant également allongé.

- La voiture présentée est une très désirable Fiat Abarth 1000 GT Bialbero immatriculée pour la première fois en 1963.

Que dire sur cette auto, qui outre l'intérêt historique du modèle, provenant de la collection Nespoli, réputée pour la qualité de ses voitures, offre un état de présentation remarquable ? C'est une version dite « Duck Tail », sans doute le meilleur compromis entre la finesse des 1ères versions et l'aspect plus massif des ultimes évolutions.

Ce sont des voitures importantes, qui gagnèrent quasiment toutes les compétitions dans leurs classes. Éligible dans quasiment toutes les compétitions historiques et les concours d'élégance, dotée d'une mécanique brillante, très rapide, c'est une voiture historiquement très intéressante.

MOTEUR : 4 cylindres en ligne, en porte-à-faux arrière, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 65mm x 74mm, soit 982cm3. **DISTRIBUTION** : Double arbres à cames en tête entraînés par chaîne. **ALIMENTATION** : Deux carburateurs Weber 40DCOE. **TAUX DE COMPRESSION** : 10.8 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 97cv à 7100 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse en aluminium. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2000mm. **POIDS** : 570 Kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes Campagnolo-Abarth de 13'. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 906 exemplaires de Series 75 Four Door Limousine - 9 passagers en 1961. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.



Fiat Abarth

695 SS - 1965

Numéro de châssis : #0851810*0476
30 000 - 40 000 €

Au Salon de Genève 1964, Carlo Abarth présente une nouvelle petite voiture de sport dérivée de la Fiat 500D et destinée notamment à concourir en catégorie 700cm³. En augmentant l'alésage et la course à 76mm, le petit bicylindre devient un 689.5cm³, avec un taux de compression à 8.5:1 et un carburateur Solex 28PB permettant d'atteindre les 30cv à 4900 tr/min. La voiture, baptisée 695, est en fait une évolution de la 595 présentée quelques mois auparavant qui développait 27cv.

Aux côtés de la 695, présente une version encore plus poussée, baptisée 695 SS. Le taux de compression passe à 9.8:1, tandis qu'un carburateur plus gros est installé. La puissance est ainsi portée à 38cv à 5200 tr/min et les 130 km/heure sont enfin atteints.

Il fallait rajouter 55 000 lire aux 640 000 d'une 695 pour acquérir une SS.

- La voiture présentée est recensée dans l'excellent livre d'Elvio Deganello et Renato Donati - « Abarth 595-695 ». Vendue neuve en 1965, elle fut ré-immatriculée en 1969 et porte depuis ce même numéro d'immatriculation repéré dans les registres Abarth.

Comme toutes les voitures issues de la collection Nespoli, la voiture est en bel état de présentation, dotée de tous ses attributs Abarth. Citons le tableau de bord spécifique, les pièces mécaniques estampillées Abarth, le carter d'huile Alquati en aluminium...

Il faut se souvenir qu'à l'époque, on pouvait se préparer une Abarth unique, en piochant dans la longue liste d'accessoires que le préparateur proposait pour ses automobiles.

Authentique Abarth 695 SS, c'est donc une voiture rare et désirable, éligible dans nombre de compétitions historiques.

MOTEUR : Bicylindre en ligne, arrière, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 76mm x 76mm, soit 690cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête, arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : Un carburateur Solex 34PBIC. **TAUX DE COMPRESSION** : 9.8 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 38cv à 5200 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : 2 portes, 4 places. **EMPATTEMENT** : 1840mm. **POIDS** : 470 Kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Indépendantes sur les 4 roues. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : A tambours sur les 4 roues. **ROUES** : Jantes alliage Cromodora de 12". **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.



Fiat Abarth

OT 1000 Coupé - 1966

Numéro de châssis : #053213
35 000 - 45 000 €

L'OT 1000 Coupé fut présentée par Abarth en septembre 1965, en prélude au Salon de Francfort, en compagnie du nouveau OT 1000 Spider. Le petit coupé dérivait du récent coupé Fiat 850 présenté 6 mois auparavant, mais profitait de nombreuses améliorations afin de pouvoir justifier du sceau du scorpion apposé sur sa calandre.

La mécanique d'origine, un quatre cylindres de 843cm³, était réalisée à 982cm³ et produisait 62cv à 6150 tr/min. Pesant seulement 730 kg tous pleins faits, la voiture pouvait atteindre 155km/heure.

- La voiture présentée, blanche, intérieur rouge, fut immatriculée pour la première fois au mois de juillet 1966. Revendue en 1972 dans la région de Messine, la voiture n'a depuis plus changé de titre de circulation.

C'est une petite voiture très élégante, dans un très bel état de présentation, parfaitement utilisable au quotidien avec des performances tout à fait honorables pour s'insérer dans la circulation actuelle.

C'est une belle opportunité d'acquérir à moindre frais une authentique voiture siglée Abarth.



MOTEUR : 4 cylindres en ligne, arrière, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 65mm x 74mm, soit 982cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par un arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : Un carburateur Weber 30DIC. **TAUX DE COMPRESSION** : 9.5 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 62cv à 6150 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2+2 places. **EMPATTEMENT** : 2027mm. **POIDS** : 730 Kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Disques à l'avant, tambours à l'arrière. **ROUES** : En tôle d'acier ajouré de 13, enjoliveurs chromés. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.

Innocenti

Mini Cooper 1300 - 1972

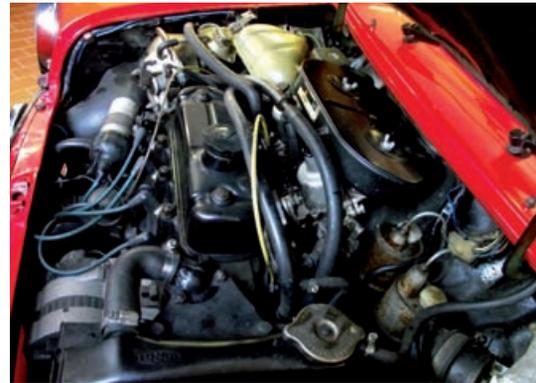
Numéro de châssis : #173141

7 500 - 10 000 €

Au milieu des années 1960, l'officine italienne Innocenti lance la production de Mini fabriquées sous la licence de la British Motor Corporation. Si les moteurs étaient acheminés directement d'Angleterre, les caisses étaient, elles, bien produites sur le sol italien. Comparativement à leurs cousines britanniques, les Mini fabriquées par Innocenti étaient mieux finies et plus luxueuses.

Au début des années 1970, Innocenti produira également une Mini Cooper, tant pour le marché italien qu'à l'export. Celle-ci se distinguera notamment de la Cooper MKIII anglaise par son tableau de bord spécifique et très complet, ainsi que par quelques accessoires extérieurs, tels la calandre ou les feux arrière.

- La voiture présentée, rouge, toit blanc, a été décorée dans l'esprit des Mini Cooper S qui participaient aux Rallyes européens dans les années 1960. Mais les stickers pourront être enlevés facilement pour un retour à plus de discrétion... L'habitacle, lui, est resté d'origine, avec ses sièges et son tableau de bord spécifique. C'est une voiture maniable et étonnamment performante, qui comble peu à peu son retard sur le marché face aux cousines Cooper britanniques.



MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, transversal. **ALÉSAGE-COURSE** : 70.6mm x 81.28mm, soit 1275cm³. **DISTRIBUTION** : Un arbre à cames latéral. **ALIMENTATION** : Deux carburateurs Dell'Orto. **PUISSANCE MAXIMUM** : 66cv à 5800 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : 2 portes, 4 place places. **EMPATTEMENT** : 2030mm. **POIDS** : Environ 690 kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Disques à l'avant, tambours à l'arrière. roues : Jantes aluminium de 12". **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.

Lancia

Flavia Sport Zagato 1800 Injection - 1967

Numéro de châssis : #815432*001613

20 000 - 30 000 €

Au salon de Genève de 1962, Lancia présenta le prototype d'un coupé sportif à trois places habillé par Zagato, reposant sur le châssis de la sage berline Flavia.

A la fin de la même année, la version définitive fut présentée. Si elle abandonnait le concept des trois places pour revenir à la plus classique formule à 2+2 places, la ligne restait toujours aussi innovante.

La célèbre carrosserie milanaise démontrait une fois de plus son anticonformisme et son modernisme en dotant la voiture d'une grille de radiateur à pan coupé, de vitres de custode empiétant sur le pavillon ou encore d'une lunette arrière concave s'ouvrant au moyen d'un contacteur électrique.

Les 98 premiers exemplaires furent équipés du moteur 1500 de 90cv. En 1963, la voiture reçut un moteur de 1800 cm³ produisant 100cv, puis 105cv.

Enfin, à partir de 1966, on équipa les voitures d'une alimentation à injection mécanique Kugelfischer qui, si elle ne conférait pas plus de puissance au moteur, réduisait en revanche la consommation de près d'un litre au 100 km tout en

offrant plus de couple et de meilleures reprises.

Rappelons que ces étonnantes automobiles furent aussi de vraies machines de compétition, en témoigne la victoire de René Trautmann et Claudine Bouchet à la Coupe des Alpes 1965 en catégorie Tourisme sur une version développée par la Squadra Corse et développant 130cv...

Si l'on peut sans conteste affirmer que la Flavia Sport Zagato est une voiture rare avec seulement 629 exemplaires construits, que dire de l'ultime version à injection, qui ne fut produite sur 2 années qu'à 32 exemplaires ?

- C'est le cas de la voiture présentée, élégamment peinte en gris argent, superbe intérieur rouge. Le typique tableau de bord affiche un kilométrage de 95 250 kilomètres au compteur.

C'est une voiture atypique, excessivement rare, portant la griffe d'un des plus grands carrossiers du XX^{ème} siècle, un vrai modèle de connaisseurs donc.

MOTEUR : 4 cylindres à plat opposés « boxer », avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 88mm x 74mm, soit 1799,39cm³. **DISTRIBUTION** : Deux arbres à cames centraux, entraînement par chaîne. **ALIMENTATION** : Injection mécanique Kugelfischer. **PUISSANCE MAXIMUM** : 102cv à 5200 tr/min. **CHÂSSIS** : Plateforme en tôle d'acier. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2+2 places en Peraluman (alliage d'aluminium). **EMPATTEMENT** : 2480mm. **POIDS** : 1060 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 4 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : Disques sur les 4 roues. **ROUES** : En tôle d'acier ajouré, de 15". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 629 exemplaires de 1963 à 1967 (toutes mécaniques confondues). **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.



Lancia

Beta Montecarlo - 1976

Numéro de châssis : #0001288

7 000 - 10 000 €

La Beta Montecarlo, présentée en 1975, s'adressait à une clientèle avant tout attirée par les coupés aux lignes sportives. La voiture avait été conçue dans l'optique de remplacer la Fiat 124, Lancia ayant été intégré au groupe Fiat en 1969.

Etudiée conjointement avec la future Fiat X1/9 dessinée par Bertone, le projet X1/8 fut lui confié à Pininfarina, qui proposa un élégant coupé devant être équipé d'un moteur à six cylindres en V.

Crise pétrolière venant, le projet X1/8 mua en X1/20 en vue d'être équipé du quatre cylindres double arbre Lampredi Fiat. C'est donc équipé de ce moteur que fut présenté le coupé Beta Montecarlo, que beaucoup jugèrent certes élégant, mais quelque peu sous-motorisé vu les excellentes capacités du châssis.

Celui-ci se distinguera plus tard en rallyes sous les traits de la très efficace 037 Groupe B.

- La voiture présentée est une Lancia Beta Montecarlo de la 1ère série, reconnaissable notamment à ses dérives arrières en tôle et non vitrées.

Classiquement peinte en rouge, intérieur en vinyle beige en très bel état, elle totalise 66 450 kilomètres au compteur. La propreté de son compartiment moteur atteste du bon entretien de cette très jolie petite automobile.



MOTEUR : 4 cylindres en ligne, en position centrale arrière, transversal. **ALÉSAGE-COURSE** : 84mm x 90mm, soit 1995cm³. **DISTRIBUTION** : Double arbre à cames en tête. **ALIMENTATION** : 1 carburateur Weber double corps inversé. **PUISSANCE MAXIMUM** : 118cv à 6000 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2300mm. **POIDS** : 970 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Disques sur les 4 roues. **ROUES** : En alliage de 13". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 7595 exemplaires tous modèles confondus, de 1975 à 1981. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.

Lancia

Delta HF Integrale 16V - 1990

Numéro de châssis : #ZLA831ABO*00519027

12 000 - 15 000 €

Présentée en 1979, la nouvelle berline compacte Lancia, baptisée Delta et dessinée par Giugiaro, voit apparaître dès 1985 un dérivé ultra sportif, la S4, produit à 200 exemplaires et destiné à l'homologation en compétition.

La compétition, c'est l'élément naturel de la Delta, Championne du Monde des rallyes en 1987, 1988 et 1989 avec une version HF à quatre roues motrices. La même année, Lancia présente la HF Integrale 16v, mue par une culasse 16 soupapes et développant 200 ch. Elle sera sacrée Championne du Monde en 1990 et 1991.

- La voiture présentée est l'une de ces très efficaces Delta HF Integrale mue par le célèbre double arbre Lampredi à culasse 16 soupapes. Comme sa carrosserie décorée à la façon des Groupe A du Martini Racing ne le suggère pas, c'est une voiture de route, immatriculée, dont l'habitacle entièrement d'origine est toujours équipé de ses sièges Recaro spécifiques. C'est une voiture très sportive, véritablement une voiture de rallye homologuée pour la route.



MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, transversal. **ALÉSAGE-COURSE** : 84mm x 90mm, soit 1995cm³. **DISTRIBUTION** : Double arbre à cames en tête, seize soupapes. **ALIMENTATION** : Turbocompresseur Garrett T3 + intercooler. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 8,0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 200cv à 5500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque auto-porteuse. **CARROSSERIE** : Berline bicorps 4 portes, 5 places. **EMPATTEMENT** : 2480mm. **POIDS** : 1260 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA, transmission intégrale permanente. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues. **ROUES** : En alliage de 13". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 12 860 exemplaires entre 1989 et 1992. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.

Alfa Romeo - Minari

Roadsport - 1999

Numéro de châssis : #ZAR905A10*05251361

7 000 - 10 000 €

La Minari Road Sport fut lancée en 1990. C'était un petit roadster conçu par l'équipe de Minari Engineering et adapté pour recevoir la mécanique et les trains roulants de modèles Alfa Romeo, les quatre cylindres « boxer » à 8 puis 16 soupapes des Alfasud et 33.

Avec un poids à peine supérieur à 700kgs, la vaillante mécanique italienne offrait des performances de premier ordre au petit roadster, avec un 0 à 100 km/heure en un peu plus de 6 secondes et une vitesse de pointe supérieure à 200 km/heure.

- La voiture présentée est d'autant plus rare que, contrairement à la majorité des kits vendus à l'époque, c'est une conduite à gauche, sans doute vendue neuve à l'époque via l'importateur belge Patrice de Bruyne. Elle serait la dernière des 14 exemplaires d'une série construite entre 1997 et 1999.

C'est une sympathique petite sportive, facile d'accès, dont l'entretien mécanique est très aisé, et qui sera vendue avec son hard-top et sa capote démontable.



MOTEUR : 4 cylindres à plat, opposés, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 87mm x 72mm, soit 1712cm³. **DISTRIBUTION** : 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres. **ALIMENTATION** : Injection électronique. **PUISSANCE MAXIMUM** : 137cv à 6500 tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse en fibre de verre. **CARROSSERIE** : Roadster 2 portes, 2 places. **EMPATTEMENT** : 2235 mm. **POIDS** : Environ 720 kg. **BOÎTE DE VITESSE** : Mécanique à 5 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : Disques à l'avant, tambours à l'arrière. **ROUES** : Jantes OZ Racing de 16". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : Environ 120 kits construits entre 1990 et 1999. **TITRE DE CIRCULATION COMMUNAUTAIRE**.







Morgan

Aeromax - 2010

Numéro de châssis : #SA9AEROMAX48A0019

150 000 - 180 000 €

Présentée en 2000, l'Aero 8 illustre parfaitement l'entrée de la vénérable Morgan Motor Company, riche d'un passé de près de 90 ans, dans le nouveau millénaire. C'était une voiture entièrement nouvelle, qui tranchait avec les productions « traditionnelles » de la marque et leur design inchangé depuis les années 1950.

Le projet Aero 8 prit sa source via le développement, au milieu des années 1990, et sous l'impulsion de Charles Morgan, d'une voiture destinée à concourir dans le Championnat de Grand Tourisme BPR au milieu des Ferrari, Porsche et McLaren F1...

Bien que basée sur un châssis de +8, la Morgan GT2, c'était son nom, faisait largement appel à l'aluminium pour renforcer et rigidifier son châssis, mais gardait toujours sa caractéristique structure en frêne et son tableau de bord en noyer ! Après deux saisons de course, d'abord en BPR en 1996 puis dans le nouveau Championnat FIA GT destiné à le remplacer l'année suivante, il fut signifié à Charles Morgan, à la fin de la saison 1997, qu'il n'y aurait désormais plus de places pour des équipes « d'amateurs »... Ce fut donc la fin de l'épopée Morgan en Championnat GT, mais tout ne fut pas perdu...

C'est ainsi que fut créé, sur les bases du châssis de la GT2, un nouveau châssis entièrement en aluminium collé et riveté, très rigide, destiné à une voiture de route. Les trains roulants dérivèrent étroitement de ceux de la GT2, tandis que le moteur n'était plus l'antédiluvien V8 Rover, mais un moderne V8 BMW de 4.4L 32 soupapes de 286 chevaux couplé à une boîte de vitesses mécanique Getrag à 6 rapports.

Si les lignes de la caisse, un roadster deux portes, deux places, reprenaient les traits stylistiques chers à Morgan, dans une version largement modernisée toutefois, la face avant fit en revanche l'objet de nombreuses critiques. En effet, elle fut affublée de phares de VW Beetle disposés d'une manière telle qu'ils donnaient l'impression que la voiture louchait... Charles Morgan justifiera ce choix par des raisons aérodynamiques, mais il fallait reconnaître que ce strabisme avait de quoi choquer les traditionnels clients de la marque...

Avec sa structure en frêne recouverte d'aluminium, la voiture était légère, moins de 1150kg, et promettait des performances remarquables avec un rapport poids/puissance de 4kg/ch.

Au Salon de Genève 2005, alors que les rumeurs d'un restylage de l'Aero 8 se faisaient de plus en plus pressantes, la marque surprit les amateurs les plus blasés en présentant un magnifique coupé, baptisé Aeromax, basé sur un châssis d'Aero 8, et dessiné par un tout jeune étudiant en design de 21 ans, Matthew Humphries. L'Aeromax était né d'un projet commun liant le constructeur Charles Morgan, le designer Matthew Humphries et le commanditaire, le Prince Eric Sturdza, dirigeant de la banque suisse Baring Brothers Sturdza et amateur inconditionnel de l'Aero 8.

Réalisée entièrement à la main, la voiture prenait la forme d'un sculptural coupé peint en gris, dont les lignes n'étaient pas sans évoquer les fameuses Bugatti 57 Atlantic et autres Talbot-Lago T150 « Goutte d'Eau ».



Humphries avait magnifié les lignes de l'Aero 8, et la voiture ne louchait plus... Destinée à n'être qu'un exemplaire unique, l'enthousiasme du public fut tel que Charles Morgan se décida à lancer une production de 100 exemplaires de l'Aero-max si, et seulement si, 100 potentiels acquéreurs étaient prêts à signer un bon de commande de 25 000 livres... En moins de 2 jours, le carnet de commandes fut rempli et les études pour une mise en production débutèrent. Les premiers exemplaires furent livrés au début de l'année 2008.

- La voiture présentée fut vendue neuve par le célèbre importateur Morgan parisien sis rue Brunel dans le 17^e arrondissement.

Mise en circulation au mois de mars 2010, c'est une voiture neuve, puisque totalisant 750 kilomètres environ.

Son propriétaire, un amateur éclairé de la marque, eût le goût de choisir pour sa voiture une très élégante combinaison de couleurs qui tranche avec le gris généralement sélectionné par la majorité des acquéreurs.

La caisse est ainsi peinte en un superbe marron profond métallisé, tirant sur le noir selon la luminosité; le toit peint couleur or souligne quant à lui l'incroyable ligne de la voiture se terminant en pointe.

L'habitacle est tendu de cuir havane matelassé à motif en losanges, rehaussé de passepoils marron. Le disgracieux volant d'origine, muni d'un encombrant airbag, a laissé sa place à un magnifique volant à quatre branches à jante bois rivetée Moto-Lita. Le tableau de bord symbolise parfaitement le mariage entre tradition et modernité cher à la marque, en combinant bois précieux et carbone.

Au volant, on ne peut qu'être séduit par sa facilité de conduite, ses performances époustouflantes, le bruit du V8 de 367cv et 32 soupapes magnifié par les deux sorties d'échappement en inox, sans négliger le véritable engouement qu'elle déclenche auprès des passants et autres automobilistes.

C'est une voiture rare, splendide, moderne par son comportement et ses performances, sans aucun doute possible un futur grand classique de l'automobile.

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90° d'origine BMW, central avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 93mm x 88.3mm, soit 4799cm³. **DISTRIBUTION** : Double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution variable. **ALIMENTATION** : Injection directe électronique. **TAUX DE COMPRÉSSION** : 10.0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : 367cv à 6300tr/min. **CHÂSSIS** : En aluminium collé et soudé, aluminium extrudé pour le berceau moteur. **CARROSSERIE** : Coupé 2 portes, 2 places en aluminium, structure en frêne. **EMPATTEMENT** : 2450 mm. **POIDS** : 1180 Kg à vide. **BOÎTE DE VITESSE** : automatique ZF à 6 rapports + MA. **SUSPENSIONS** : Indépendantes sur les 4 roues. **FREINS** : Disques ventilés sur les 4 roues, étriers AP Racing. **ROUES** : Rays Engineering forgées, de 19". **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 100 exemplaires en 2008 et 2009. **CARTE GRISE FRANÇAISE**.

Bentley

Mulsanne S - 1992

Numéro de châssis : #SCBZN02AXMCX35915

10 000 - 15 000 €



En 1980, c'en est fini chez Bentley des dénominations des modèles de la marque au moyen d'une lettre de l'alphabet. Après les Bentley R, S et T, il ne fut donc point question de U, mais de la nouvelle Mulsanne, patronyme évoquant le circuit des 24 Heures du Mans, et sa fameuse ligne droite des Hunaudières, ou « Mulsanne Straight » pour nos voisins d'outre-Manche.

Par rapport à la précédente T, la voiture était plus large, plus basse, avec une surface vitrée plus importante.

En 1987, la Mulsanne cède sa place à la Mulsanne S, qui reprend quelques caractéristiques de la plus puissante Turbo R, dont les jantes en alliage et le tableau de bord, ainsi que les suspensions raffermies. Pour l'année-modèle 1989, les gros blocs phares seront remplacés par des doubles-phares ronds donnant à la voiture un aspect plus sportif.

- La voiture présentée est une Mulsanne S, qui fut vendue neuve au Japon en 1992. Ce serait aujourd'hui une 3ème main, acquise par son propriétaire actuel en 2005. Totalisant un peu plus de 110 000 km au compteur, la voiture a bénéficié d'importants soins ces deux dernières années. Citons notamment le remplacement de la crémaillère de direction assistée, des sphères de suspension arrière, du joint spy de vilebrequin, la réfection complète du système de freinage, un réglage de la géométrie et divers autres travaux pour un montant de près de 8000 euros. Elle sera vendue équipée de ses outils de levage et d'une housse de protection. Peinte en un très élégant gris/bronze métallisé souligné d'un filet or, intérieur en cuir gris et moquettes havane, tablettes en bois précieux au dos des sièges arrière et vitres arrières surteintées, c'est une belle opportunité d'acquérir une automoto-bile ornée du prestigieux blason ailé, le tout pour une fraction de son prix neuf...

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal. **ALÉSAGE-COURSE** : 104.14mm x 99.06 mm, soit 6750cm³. **DISTRIBUTION** : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs. **ALIMENTATION** : Injection électronique Bosch K-Motronic. **TAUX DE COMPRESSION** : 9,0 : 1. **PUISSANCE MAXIMUM** : Estimée à 240cv à 4300tr/min. **CHÂSSIS** : Coque autoporteuse en acier. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes, 5 places. **EMPATTEMENT** : 3061 mm. **POIDS** : environ 2200 kg en ordre de marche. **BOÎTE DE VITESSE** : Automatique à 3 rapports + MA, GM-Rolls-Royce Turbo Hydramatic. **SUSPENSIONS** : Indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière. **FREINS** : A disques sur les 4 roues, ventilés à l'avant. **ROUES** : En alliage de 15'. **NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS** : 970 Mulsanne S entre 1987 et 1992 (dont 61 châssis longs). **CARTE GRISE FRANÇAISE**.



CONDITIONS GENERALES DE VENTE

Leclere maison de ventes est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité Leclere maison de ventes agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Leclere maison de ventes et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales :

la vente se fera expressément au comptant. Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire et aura l'obligation de payer comptant. Les acquéreurs paieront en sus des enchères les frais suivants par lot : 16% HT. soit 19.1 % TTC.

CONSEILS AUX ACHETEURS

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

Une exposition ayant lieu au préalable, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les éventuelles modifications au catalogue seront annoncées verbalement pendant la vente et notées sur le procès verbal.

En aucun cas Leclere maison de ventes ne peut attester d'un bon et durable fonctionnement. Chaque acquéreur sera invité à faire réviser le véhicule avant de l'utiliser. Les véhicules sont vendus en l'état qu'ils présentent au début de la vacation et non celui du moment de la rédaction du catalogue. Ainsi les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

ORDRE D'ACHAT

Pour les personnes ne pouvant assister à la vente, un formulaire d'ordre d'achat inclus dans le catalogue est à remplir. Leclere maison de ventes agira pour le compte de l'enchérisseur, selon les instructions contenues dans le formulaire d'ordre d'achat. Les ordres d'achat sont une facilité pour les clients, Leclere maison de ventes n'est pas responsable d'avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour tout autre cause.

REGLEMENT

- En espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris lorsque le débiteur a son domicile fiscal en France ou agit pour les besoins d'une activité professionnelle et jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris lorsque le débiteur justifie qu'il n' a pas son domicile fiscal en France et n'agit pas pour les besoins d'une activité professionnelle.

- Par chèque ou virement bancaire.

Les chèques tirés sur une banque étrangère ne seront autorisés qu'après l'accord préalable de Leclere maison de ventes. Il est demandé aux acheteurs de fournir une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat.

Tous frais et taxes bancaires (frais, transferts, virements...) seront à la charge de l'acquéreur.

DEFAUT DE PAIEMENT

Conformément à l'article 14 de la loi n° 2000-642 du 10 juillet 2000, à défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages et intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.

RETRAIT DES ACHATS

Les objets ne pourront être délivrés qu'après paiement intégral du prix de l'adjudication frais compris. Dès l'adjudication, les achats seront sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Leclere maison de ventes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir et ceci dès l'adjudication prononcée. Les achats qui n'auront pas été retirés dans les dix jours de la vente pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire.

VOITURES DE SPORT ET DE COLLECTION

Vente Dimanche 16 décembre 2012 à 16h00 / CARLTON - CANNES

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

VILLE :

TEL. (domicile) : TEL. (portable) :

E-MAIL : FAX :

ORDRE D'ACHAT

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

ENCHERE PAR TELEPHONE

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

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €

REFERENCES BANCAIRES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

Ci-joint mon Relevé d'Identité Bancaire (R.I.B.)

Je n'ai pas de R.I.B., je vous précise mes références bancaires :

Code banque :

Code guichet :

N° de compte :

Clé :

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

A renvoyer à : LECLERE Maison de Ventes aux enchères // 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille - Fax : 04 91 67 36 59

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

DATE ET SIGNATURE :



Samedi 26 et Dimanche 27 janvier 2013

14ème Salon Auto Moto de Nîmes

Homage à Carlo Abarth

Renseignements :
www.top.fr / toporgan@aol.com

Vente aux enchères : Dimanche 27 janvier à 14h00