





Superleggera



Damien Leclère
Commissaire-priseur
T. +33 (0)4 91 50 00 00
E. leclere@leclere-mdv.com



Pierre Delagneau
Consultant
T +33 (0)6 60 52 23 64
E delagneau.conseil@wanadoo.fr



Guillaume Cognet
Expert D.E.
T +33 (0)6 25 55 66 52
E guillaume.cognet@hotmail.fr



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



Bruno de La Villesbrunne
T +33 (0)6 60 42 55 99
E bruno@leclere-mdv.com

Photographe : Rémi Dargegen (sauf pour les lots 23 et 30)

Rédacteur : Christian Descombes



DELAGE

JAGUAR

E TYPE



ÉDITO

«L'automobile est un équivalent assez exact des cathédrales gothiques», écrivait Roland Barthe. En admirant les quelque trente modèles présentés dans ce catalogue, impossible en effet de douter que les automobiles peuvent être élevées au rang de véritables œuvres d'art.

C'est en tout cas ainsi qu'elles ont été envisagées et sélectionnées avec soin et passion par l'équipe de notre nouveau département de voitures de collection. Au croisement de l'excellence technique et de l'exigence esthétique, ces automobiles sont en effet d'admirables témoignages du goût humain pour le beau.

Avec leurs lignes racées, épurées ou sophistiquées, leurs lignées aristocratiques ou roturières, ces voitures de légende n'ont pas pour seule vocation de transporter les êtres humains. Elles sont aussi les véhicules de nos rêves... Elles nous parlent d'une civilisation où le savoir-faire était aussi un art de vivre.

Les modèles proposés à la vente seront offerts aux regards avisés des amateurs, dans la salle 9 de l'Hôtel Drouot et au sein du quartier tout entier avant d'être mis à l'honneur dans cour de la mairie du 9^e arrondissement, durant tout un week-end festif et enchanteur.

Un mot encore : nous sommes fiers et heureux de réaliser la première vente aux enchères entièrement dédiée aux voitures de collection qui ait jamais eu lieu à l'Hôtel Drouot. D'autres éditions suivront dans les mois et les années à venir. Les automobiles d'exception ont toute leur place dans cet écrin.

Damien Leclere

Drouot LIVE^{COM}

LECLERE

MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

PARIS

22, rue Chauchat 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

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

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

E. contact@leclere-mdv.com

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 10 avril 2016 à 15h00 / PARIS DROUOT Salle 9

Expositions

Samedi 9 avril de 11h00 à 18h00 - Dimanche 10 avril de 11h00 à 14h00
DROUOT Salle 9 / Mairie du 9^{ème} arrondissement / Quartier Drouot

Commissaires-priseurs

Damien Leclere - Delphine Martin-Orts

Consultant

Pierre Delagneau

tél. +33 (0)6 60 52 23 64 / delagneau.conseil@wanadoo.fr

Expert

Guillaume Cognet

tél. +33 (0)6 25 55 66 52 / guillaume.cognet@hotmail.fr

Renseignements

Maxime Lé pissier

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

Bruno de La Villesbrunne

tél. +33 (0)6 60 42 55 99 / bruno@leclere-mdv.com





SOMMAIRE

- 1916 - ROAMER SIX roadster - 16
- 1937 - DELAGE D6-70 cabriolet - 9
- 1953 - SUNBEAM ALPINE 90 roadster- 13
- 1960 - SIMCA OCÉANE - 4
- 1960 - FACEL VÉGA HK 500 - 14
- 1961 - LANCIA APPIA cabriolet - 27
- 1961 - ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 - 12
- 1962 - JAGUAR TYPE E 3.8 LITER coupé (série 1) - 20
- 1963 - ALFA ROMEO 2600 SPRINT- 18
- 1965 - JAGUAR TYPE S 3.8 LITER - 29
- 1966 - INNOCENTI 1100 S cabriolet- 21
- 1966 - MATRA DJET- 2
- 1968 - LANCIA FLAMINIA GTL- 3
- 1969 - FIAT-LOMBARDI SS SCORPIONE 1000 GRAND PRIX- 11
- 1969 - AUTOBIANCHI PRIMULA S - 26
- 1969 - SEAT 600 - 30
- 1971 - DE TOMASO PANTERA - 5
- 1971 - MERCEDES-BENZ 250 CE- 19
- 1972 - MASERATI INDY 4, 2 litres - 25
- 1974 - JAGUAR TYPE E V12 cabriolet - 8
- 1975 - ALFA ROMEO 2000 GTV - 15
- 1979 - PEUGEOT 504 V6 Ti coupé - 1
- 1981 - FERRARI 400i AUTOMATIC - 10
- 1981 - RENAULT 5 ALPINE COPA - 17
- 1981 - LANCIA MONTECARLO SPIDER - 24
- 1981 - FERRARI 308 GTSi - 28
- 1982 - RENAULT AMC FUEGO TURBO cabriolet - 6
- 1990 - FERRARI TESTAROSSA - 22
- 1991 - ALFA ROMEO SPIDER (série 4) - 7
- 1992 - FERRARI MONDIAL T cabriolet - 23
- 2010 - TESLA ROADSTER 2.5 - 31



PEUGEOT 504 V6 Ti coupé #1978

LOT
01

Caractéristiques techniques

Marque : Peugeot

Modèle : 504 V6 Ti coupé

Année : 1978

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 664

Compteur : 190 726 km

Vitesse maximale (km/h) : 186

Production (nbre exemplaires) : 1 757

N° de série : 2791504



En septembre 1968, Peugeot présente sa berline 504 équipée d'un quatre cylindres de 1 796 cm³ et 87 ch ou d'une version à injection de même cylindrée, développant 103 ch. Le train arrière avec sa suspension à roues indépendantes est innovant pour l'époque et le freinage est assuré par quatre disques ventilés. La transmission manuelle à quatre rapports est montée en série, une boîte automatique ZF étant proposée en option. Comme à son habitude, Peugeot complète sa gamme en dévoilant un coupé et un cabriolet, au Salon de Genève en mars 1969. Ils sont signés Pininfarina, comme la berline, et arborent une ligne classique très agréable, le carrossier ayant réussi à imposer une plate-forme raccourcie de 19 cm avec un empattement de 2,55 m. Les deux modèles sont équipés du moteur à injection mécanique Kugelfischer et de la transmission manuelle à quatre rapports, empruntés

à la berline. Pininfarina a aussi imposé un levier au plancher, comme sur toute sportive qui se respecte. L'avant se caractérise par ses doubles phares carrés, tandis que les feux arrière font appel à deux blocs composés de trois barrettes lumineuses inclinées sur un socle chromé. À défaut d'être résolument sportive, les coupé et cabriolet 504 offrent tous les avantages du confort et de la fiabilité.

Fin 1970, le moteur 1,8 litre fait place à un 2 litres de 104 ch et en septembre 1974, coupé et cabriolet bénéficient de légères retouches. Les doubles phares carrés sont regroupés en un bloc rectangulaire simple, les feux arrière sont également en un seul élément rectangulaire. Cette sobriété extérieure de bon aloi s'accompagne d'une sellerie redessinée. Mais le plus important se situe sous le capot, puisque les deux modèles reçoivent le moteur V6 PRV (Peugeot Renault Volvo) à





carburateurs de 2 664 cm³ et 136 ch. La boîte automatique est en option seulement sur le coupé. En 1978, le V6 dispose d'une injection qui permet d'abaisser sa consommation, tout en portant sa puissance à 144 ch, avec une boîte mécanique désormais à 5 rapports. C'est la version la plus belle et la plus intéressante de cette voiture élégante, car en septembre 1979, Peugeot remodèle coupé et cabriolet qui reçoivent des pare-chocs en polyuréthane qui alourdissent sa ligne. Le V6 à carburateurs du coupé verra sa puissance descendre à 136 ch et sa vitesse à 182 km/h avec la boîte automatique à trois rapports. En 1983 la production des 504 coupé et cabriolet s'arrête, après 31 163 exemplaires dont seulement 1 757 coupé V6 à injection, comme celui proposé ici.

La voiture est en bon état de présentation, sa peinture gris

métallisé a été refaite récemment et ses chromes sont en bon état, sans oxydation, ni choc. Sellerie et garnitures de velours beige sont en bon état d'origine, de même que la moquette marron et la planche de bord en excellent état. L'ensemble de l'instrumentation de bord est en très bon état et le véhicule est équipé de vitres électriques. Le V6 PRV fonctionne normalement, de même que la boîte manuelle à 5 rapports. L'échappement est en bon état et les liaisons au sol ne présentent ni jeu ni déformation visible. Les jantes en tôle, chaussées de Michelin TRX en état d'usage, sont en bon état (4 jantes aluminium sont également disponibles). Contrôle technique à jour.

Estimation : 9 000 - 14 000 €



MATRA DJET #1966

LOT
02

Caractéristiques techniques

Marque : Matra

Modèle : Djet

Année : 1966

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 108

Puissance (ch) : 70

Compteur : 63 532 km

Vitesse maximale (km/h) : 170

Production (nbre exemplaires) : 1 693

N° de série : 10247

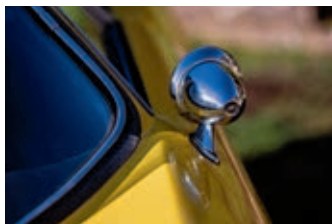
Provenance : Collection privée d'un carrossier renommé



En 1961, René Bonnet fonde la Société des automobiles René Bonnet à Romorantin et conçoit une nouvelle sportive à châssis tubulaire et moteur central avec carrosserie en résine et fibre de verre. Son style fonctionnel et épuré, élaboré par l'aérodynamicien Marcel Hubert, est avant tout dicté par l'efficacité, avec une surface frontale réduite au strict minimum (la Djet est très étroite et très basse). Son poids accuse seulement 500 kg sur les premiers modèles. Côté mécanique, elle emprunte moteur, traverse avant, direction, chauffage, pédalier, freins à disques et roues tôle de 15 pouces à la Renault 8. La René Bonnet Djet court aux 1000 Km du Nürburgring en mai 1962 et remporte l'indice énergétique aux 24 Heures du Mans en juin. La Djet de série est exposée au Bowling de Paris en juillet, puis au Salon de Paris en octobre. La première Djet I de série (elle fait désormais appel à une classique poutre centrale en acier) sort de l'usine de Romorantin en juillet 1963. Elle vaut 20 000 F, trois fois le prix

d'une R8, plus que la nouvelle berlinette Alpine A110 qui partage les mêmes composants et presque autant qu'une luxueuse Facel Vega Facellia. La René Bonnet Djet est la première voiture de série à moteur central du monde à être commercialisée, avant la confidentielle ATS 2500 GT, quatre ans avant la Lamborghini Miura et la Dino 206 GT et bien avant la Lotus Europe de Colin Chapman, promoteur du moteur central en compétition. Seulement 198 Djet seront construites sous la marque René Bonnet, de 1962 à 1964. En 1964, Matra rachète la société des Automobiles René Bonnet en difficultés financières et au salon de Paris 1964, les Djet V et Djet V S, modifiées en profondeur par Claude Bonnet, fils de René, et Philippe Guédon, directeur de la nouvelle société Matra Sport, sont exposées sur le stand Matra. La carrosserie a été allongée de 40 cm pour créer un coffre à bagages à l'arrière et élargie de 10 cm pour accroître la largeur aux coudes. La prise d'air avant a été agrandie





(pour améliorer le refroidissement), ainsi que les passages de roues arrière. Elle adopte aussi un hayon arrière en verre. Deux moteurs Renault sont proposés, le 1108 cm³ 70 ch (Djet V) et le 1108 cm³ de 94 ch (Djet V S). En juillet 1966, les Matra-Bonnet Djet 5 et Djet 5 S deviennent Matra-Sports Jet 5 et Jet 6 (« Djet avec un D ! », s'offusquait Philippe Guédon) et reçoivent le logo Matra Sports sur le capot et le panneau arrière. Mais les ventes déclinent. En 1967, la Jet 6, équipé du nouveau moteur 1255 cm³ de la R8 Gordini, sera l'ultime évolution du modèle, la production prenant fin en juillet 1968. Véritable jalon de l'histoire des sportives à moteur central et avec une production de seulement 1 693 exemplaires la Djet/Jet reste une valeur sûre à collectionner avant que les prix ne flambent.

Le véhicule d'origine française (n° de série 10247) a reçu une

peinture jaune non d'origine il y a quelques années. Son intérieur en simili cuir noir, les moquettes noires, le ciel de toit et le volant cuir à trois branches en aluminium et cerclage bois sont en bon état. L'instrumentation est complète et fonctionnelle. Suite à un essai dynamique, le groupe moteur-boîte, qui vient d'être révisé avec un allumage neuf, fonctionne parfaitement. La ligne d'échappement et les jantes en tôles chaussées de pneus Firestone 145 R 15 sont en très bon état. Les freins ont été révisés et les trains roulants sont en bon état. Le véhicule est équipé d'un coupe-batterie mécanique et sera vendu avec de nombreuses pièces détachées (4 jantes, portière droite. Contrôle technique à jour.

Estimation : 30 000 - 40 000 €



LANCIA FLAMINIA GTL

#1968

LOT
03

Caractéristiques techniques

Marque : Lancia

Modèle : Flaminia GTL

Année : 1968

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 458

Puissance (ch) : 119

Compteur : 31 955 km

Vitesse maximale (km/h) : 180

Production (nbr exemplaires) : 297

N° de série : 824103819

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



La luxueuse berline Flaminia, au sommet de la gamme Lancia, était destinée à remplacer l'Aurelia et restera le symbole de l'automobile statutaire italienne de luxe d'après guerre, place qu'occupe de nos jours la Maserati Quattroporte. Équipée à l'origine d'un moteur 6 cylindres en V à 60° de 2 500 cm³, dérivé de celui de l'Aurelia (premier V6 du monde, breveté par Lancia), elle en recevra ensuite une version réalésée à 2 800 cm³, développant quelques chevaux supplémentaires. Elle arbore un dessin classique aux dimensions imposantes, mais on trouve sur la même base mécanique des modèles, plus compacts et plus sportifs. Le premier est le coupé Flaminia, dû au maître carrossier Pininfarina (en un seul mot depuis 1961), dérivé d'un prototype sur plateforme Aurelia, baptisé Florida, qui fut pendant de nombreuses années sa voiture personnelle. Ce coupé luxueux aux dimensions généreuses, sera le modèle le plus populaire de la gamme Flaminia, devant la berline. Il est secondé par un autre coupé, plus sportif, à carrosserie en aluminium due à Zagato et baptisée

Flaminia Sport qui évoluera en Supersport avec le moteur porté à 2 800 cm³ et quelques modifications à sa carrosserie. Ces Supersport comptent, encore de nos jours, parmi les plus belles œuvres du carrossier et font partie des plus belles Lancia.

Deux autres versions sportives de la Flaminia, plus orientées vers le Grand Tourisme, sont habillées par la *carrozzeria* Touring de Milan, un coupé GT et un cabriolet, dévoilés en 1959. Ces voitures sont construites selon la méthode « Superleggera », développé et breveté par Touring en 1935. Sur la plate-forme en acier, un treillis de fins tubes d'acier reçoit les panneaux de carrosserie en aluminium. Touring réserve ce coûteux système de carrosserie aux voitures les plus prestigieuses, comme l'Aston Martin DB4 ou la Maserati 3500 GT. En 1963 ce coupé est décliné en GTL 2+2 par Touring avec la même carrosserie que le coupé GT, mais légèrement plus longue et plus haute, afin de loger deux passagers supplémentaires à l'arrière. Cette voiture, équipée du





moteur de 2 800 cm³, marque la fin de la Lancia Flaminia. La GTL à carrosserie Touring en aluminium a été construite à 297 exemplaires.

Il fut également dérivé une version Presidenziale (aussi appelée Quirinale) de la Flaminia, à l'usage de la présidence de la république italienne, construite en quatre exemplaires, qui est encore régulièrement utilisée à l'occasion de cérémonies officielles. La Flaminia n'eut pas de succession, Lancia n'ayant plus les moyens financiers nécessaires au développement d'une remplaçante. Au total, ce sont 12 641 exemplaires de Lancia Flaminia qui sont sortis des usines de Chivasso dont 297 exemplaires du modèle vendu ici.

La voiture présentée ici (n° de série : 824103819), en excellent état de présentation, entièrement restaurée récemment, affiche 31 957 km au compteur et arbore une peinture gris métallisé vernis neuve avec des chromes neufs. L'intérieur en

simili cuir beige clair est neuf également avec des moquettes marron clair et des garnitures intérieures en très bon état, de même que son volant à trois branches à jante en bois. Moteur et boîte viennent d'être révisés et se trouvent en parfait état de fonctionnement, tout comme le faisceau électrique révisé. La voiture est équipée d'une double ligne d'échappement en inox neuve, de jantes en tôles peintes avec enjoliveurs chromés en très bon état, chaussées de pneus Michelin neufs. Les freins ont été révisés et les trains roulants en bon état n'ont ni jeu, ni déformation. Le véhicule est équipé d'un coupe-circuit mécanique. Le véhicule dispose d'une carte grise française de collection et sera vendu avec son manuel de l'utilisateur. Contrôle technique à jour.

Estimation : 95 000 - 115 000€



SIMCA OCÉANE

#1961

LOT
04

Caractéristiques techniques

Marque : Simca

Modèle : Océane

Année : 1961

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 290

Puissance (ch) : 70

Compteur : 21 679 km

Vitesse maximale (km/h) : 142

Production (nbr exemplaires) : 1 424

N° de série : 2782194

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Au Salon de l'Auto 1956, Simca dévoile un coupé et un cabriolet pour remplacer le Coupé de Ville et le cabriolet Week-End, apparus respectivement en 1954 et 1955. Le cabriolet est baptisé Océane et le coupé Plein Ciel, nom qui aurait mieux convenu à un cabriolet. En fait, une fuite dans la presse avant la présentation officielle des deux nouveautés avait révélé le nom de Plein Ciel pour le cabriolet et d'Océane pour le coupé. Jamais à court d'idée, Henri Pigozzi le flamboyant patron de Simca, décide alors d'inverser le nom des deux modèles. Les deux nouvelles venues arborent un style américanisant avec un pare-brise « panoramique » et certains n'hésitent pas à les comparer à la Ford Thunderbird. Commercialisés en 1957, ces élégants modèles visent une clientèle féminine et Henri Pigozzi organise une exposition, « La femme et sa voiture » aux Galeries Lafayette.

L'Océane et la Plein Ciel sont construites et réalisées par Facel Metallon à Colombes, le constructeur des prestigieuses Facel-Véga. Construites sur la plate-forme de l'Aronde et profitant de plusieurs de ses organes mécaniques, l'Océane et la Plein Ciel sont équipées du récent moteur 1300 cm³ Flash Spécial de l'Aronde Montlhéry qui développe 57 ch, autorisant une vitesse de pointe de 140 km/h. À partir de la fin 1960, l'Océane reçoit le nouveau moteur à cinq paliers Rush Super (62 ch à 5 200 tr/mn) de la P60. Il s'effacera bientôt au profit du Super M (70 ch à 5 900 tr/mn), qui motorisera les voitures jusqu'au terme de leur carrière, au milieu de l'année 1962.

Les prix élevés de l'Océane et de la Plein Ciel - le double d'une berline Aronde - vont limiter leur carrière commerciale et la concurrence de la Renault Floride, proposée à un





prix beaucoup plus attractif, ne va pas arranger les choses. En juillet 1962, elles céderont la place au coupé Simca 1000 dessiné par Bertone. Elles auront alors été produites, tous modèles confondus, à 11 540 exemplaires de 1956 à 1961. Le véhicule proposé ici (n°de série 278194) a été entièrement restauré il y a quatre ans, avec une peinture grise et des chromes neufs en parfait état, et affiche 21 678 km au compteur. L'intérieur en cuir de couleur rouge et les moquettes de couleur gris foncé sont neufs. Le volant en cuir à deux branches d'origine est en bon état et l'instrumentation est complète et en bon état de fonctionnement. Le véhicule est équipé d'un autoradio des années 1970. La capote en mohair de couleur noir est en bon état, avec son couvre-capote en

mohair de couleur noire neuf. Le faisceau électrique a été révisé ainsi que le groupe motopropulseur qui est en bon état de fonctionnement. La ligne d'échappement est en bon état d'usage. Les jantes en tôles peintes avec enjoliveurs chromés sont en très bon état sans choc, ni oxydation, chaussées de pneus de marque Khumo en très bon état d'usage et les freins, neufs, fonctionnent normalement. Le moteur a été révisé et les trains roulants ne présentent ni jeu, ni déformation. Elle est vendue avec sa carte grise française de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : 35 000 - 50 000 €



DE TOMASO PANTERA

#1971

LOT
05

Caractéristiques techniques

Marque : De Tomaso

Modèle : Pantera

Année : 1971

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 5 763

Puissance (ch) : 310

Compteur : 50 780 miles

Vitesse maximale (km/h) : 260

Production (nbre exemplaires) : 62

N° de série : THPNLY01771

Provenance : Collection privée d'un passionné alsacien



L'Argentin Alejandro de Tomaso, arrive à Modène au début des années cinquante. Mécanicien, puis pilote chez les frères Maserati, le 28 octobre 1959, il crée la société De Tomaso Automobili et présente la Vallelunga à moteur de Ford Cortina en 1963. Fasciné par les AC Cobra, il dévoile la Mangusta équipée d'un V8 Ford au Salon de Turin en 1966. Le concept, avec coque autoporteuse en acier et poutre centrale, réapparaît sous une nouvelle forme et un nouveau nom, Pantera, au salon de New York 1970. Elle a été dessinée par Tom Tjaarda, qui a remplacé Giugiaro chez Ghia (à l'époque propriété de De Tomaso). De la mi-1971 à début 1972, une première série de 62 Pantera (dont fait partie la voiture de cette vente), reconnaissables au capot arrière sans nervure longitudinale, aux pare-chocs avant intégrant les clignotants, à sa goulotte de réservoir sous le capot moteur et à d'autres détails, est équipée d'un V8 Ford Cleveland 351, à taux de compression de 11 : 1 de 310 ch, délivrant l'énorme couple

de 52,5 mkg. La Pantera n'est pas très légère avec son V8 en fonte (1 300 kg), mais grâce à sa bonne aérodynamique, elle figure parmi les GT les plus rapides du moment.

Son prix attractif en fait une excellente affaire. À l'époque, pour 80 000 Francs, on pouvait hésiter entre une Pantera, une Porsche 911 S 2, 4 litres, une Dino V6 ou une Lamborghini Urraco. Mais les problèmes de fiabilité (surchauffe moteur, climatisation en panne, corrosion...) désespèrent les concessionnaires Lincoln/Mercury chargés de la distribution aux Etats-Unis et en 1972, la Pantera L (pour Lusso/luxe) tente de rectifier le tir. La présentation plus soignée avec une nouvelle planche de bord s'accompagne de nombreuses améliorations, mais aussi d'un V8 modifié pour répondre aux normes anti-pollution américaines qui a perdu 30 ch. Ces versions se reconnaissent à leurs boucliers avant et arrière noirs. En 1974, le divorce avec Ford est effectif, mais la Pantera continuera d'évoluer jusqu'en 1995.





Sur un total de 7 210 exemplaires, seules 200 Pantera auraient été importées en France dont quelques dizaines encore en circulation aujourd'hui, selon le club officiel. Presque aussi exubérante qu'une Lamborghini Countach, la Pantera impressionne toujours, mais offre un budget d'utilisation bien plus raisonnable.

Cette voiture de seconde main, d'origine américaine, à numéros concordants (n° de série THPNLY0177) est en excellent état de présentation et affiche 50 780 miles au compteur (79 220 km). Elle fait partie des 62 exemplaires construits avant la Pantera L. La peinture de couleur rouge vernis a été refaite il y a quelques années. La sellerie et les garnitures en simili cuir et tissu noirs sont en excellent état d'origine ainsi que la moquette noire. La planche de bord est en excellent état et est équipé d'un autoradio d'époque. Le moteur V8 Ford présente un excellent fonctionnement et la boîte de vitesse manuelle ZF à 5 rapports (identique à celle des GT 40)

est en très bon état. Vendue dans un pays chaud (Texas), la voiture a été rappelé par De Tomaso à l'époque, afin d'améliorer son refroidissement. Le système d'allumage a été amélioré par un système électronique MSD et le faisceau électrique est en très bon état. La ligne d'échappement sport est en excellent état. Les liaisons au sol ont été reconditionnées (rotules, biellettes, amortisseurs). Actuellement, la voiture est équipée de jantes en aluminium (copies conformes des Campagnolo d'époque) mais chaussées en 335/35 ZR 17 à l'arrière, et en 245/45 ZR 17 à l'avant. Les pneumatiques Michelin pilote sont neufs. Les jantes Campagnolo d'origines en magnésium, chaussées de pneumatiques 255/60 VR 15 à l'arrière, et 205 /60 VR 15 à l'avant en très bon état sont vendues avec la voiture. Contrôle technique à jour.

Estimation : 65 000 - 80 000 €



RENAULT AMC FUEGO TURBO cabriolet #1982

LOT
06

Caractéristiques techniques

Marque : Renault AMC

Modèle : Fuego Turbo (Heuliez) cabriolet

Année : 1982

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 565

Puissance (ch) : 107

Compteur : 3223 miles

Vitesse maximale (km/h) : 200

Production (nbre exemplaires) : 1

N° de série : VF1CD36B4C2582381

Provenance : Collection Comte d'Indy - Écurie Indy Racing



Au Salon de Paris, en octobre 1982, les visiteurs découvrent un cabriolet Renault Fuego inattendu. Il s'agit d'une version américaine, avec ses pare-chocs à soufflets, ses gros phares verticaux et ses rappels de clignotants latéraux. Il a été réalisé par le Heuliez, le carrossier de Cerizay qui réalise de petites séries pour les grandes marques, comme les Citroën BX 4TC, Peugeot 205 Turbo 16 ou des véhicules commerciaux... Quant à la Fuego, un coupé 4 places lancée en 1980, elle a été dessinée au centre de style Renault dirigé par Robert Opron - créateur des Citroën SM et CX - sur un dessin dû au styliste Michel Jardin. Son style, caractérisé par une large bulle vitrée à l'arrière, est handicapé par les petites roues de 13 pouces et la plate-forme de la Renault 18 qu'elle reprend intégralement. Cela lui permet toutefois d'offrir quatre places et de réduire son coût de production. L'apparition d'un moteur diesel sur un coupé - pour la première fois au monde - fera sourire les passionnés et nuira

probablement à l'image de la Fuego qui a bien du mal à résister aux GTI.

Au début des années 80, Renault vient de racheter le quatrième constructeur américain, AMC et dispose donc désormais d'un réseau de distribution aux États-Unis. Le constructeur avait fait une tentative sur le marché américain avec les Dauphine et Floride à la fin des années 1950 qui avait été un cuisant échec, faute d'une distribution et d'un service après-vente appropriés. Deux ans après la version européenne, Renault lance donc une version américaine de la Fuego, en 1982. Contrairement aux Renault Alliance et Encore (R9/R11) ou Premier, la Fuego ne sera pas fabriquée aux États-Unis, mais en France, dans l'usine de Maubeuge. Le modèle américain est adapté aux normes fédérales en vigueur à l'époque avec des phares verticaux plus grands, des pare-chocs à soufflets aux normes américaines et des rappels de clignotants/feux de position aux quatre coins. Il se ven-





dra 41 460 exemplaires des Fuego et Fuego Turbo (le chiffre inclut le Canada où les Fuego ont rencontré un joli succès). Après le coupé, pourquoi pas un cabriolet, sur un marché américain qui en est si friand ? En 1982, Renault demande à Heuliez de réaliser un prototype. Le carrossier de Cerisy élabore un cabriolet sur la base d'une Fuego française. Comme le coupé, il propose quatre vraies places dans un intérieur en cuir fauve du plus bel effet et les glaces et la capote disposent de commandes électriques. Une fois terminé, le cabriolet est envoyé chez AMC, chargé de la commercialisation des Renault en Amérique du nord, pour évaluation. C'est là qu'il reçoit ses pare-chocs et ses feux aux normes fédérales. Apparemment, les évaluations et surtout la situation financière délicate d'AMC n'ont pas poussé Renault à lancer une fabrication en série et le cabriolet restera malheureusement unique. Le cabriolet est de retour en France en octobre pour être exposé au Salon de Paris. Une façon de meubler le stand, de faire réagir les médias et de tester le public. La voiture proposée, prototype unique au monde de Fuego cabriolet Heuliez (n° HZ1982-1), est en très bon état de pré-

sentation et affiche 3 223 miles (5 186 km) au compteur. Elle a été achetée par le vendeur lors de la vente de la collection Heuliez au Mans Classic, en 2012, puis restaurée par ce dernier. Sa peinture beige métallisée et sa capote, à commande électrique, en mohair de la même couleur, sont neuves. La sellerie en cuir fauve restaurée est toujours présente, comme les moquettes de couleur fauve et le volant de type Iso Delta en cuir fauve, tous en très bon état d'origine. L'ensemble des habillages intérieurs sont en bon état, de même que l'instrumentation d'origine. Le véhicule est équipé d'un système de climatisation (compresseur neuf). Le véhicule présente un bon fonctionnement mécanique, moteur et boîte ont été récemment révisés et fonctionnent bien, tout comme les freins. La ligne d'échappement est en bon état, de même que les jantes en aluminiums chaussées de pneumatiques Kléber neufs. Elle est désormais immatriculée avec une carte grise de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : sur demande



ALFA ROMEO SPIDER série 4 #1991

LOT
07

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Spider 1600 (série 4)
Année : 1991
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 570
Puissance (ch) : 106
Compteur : 30 365 km
Vitesse maximale (km/h) : 190
Production (nbre exemplaires) : 2 951
N° de série : ZAR11500006013135

Provenance : Collection privée de la Carrosserie Lecoq



Le « spider Duetto », construit de 1966 à 1993, est l'une des voitures à la carrière la plus longue avec la Mini, la 2 CV, la Coccinelle et la 911. Pour les coupés et cabriolets Giulia, Alfa Romeo avait à nouveau fait appel aux carrossiers des Giulietta Spint et Spider, à savoir Bertone pour le coupé Sprint et Pininfarina pour le Spider. Le nouveau Spider, dévoilé au Salon de Genève en mars 1966, sous le nom d'Alfa Romeo 1600 Spider Duetto (type 105), reprend le moteur 1600 cm³ et la boîte de vitesses à cinq rapports de la berline Giulia Ti de 106 ch. Sa carrosserie entièrement nouvelle, est caractérisée par ses lignes tendues et ses flancs creusés, son avant à phares carénés et son arrière effilé qui lui vaut le surnom *d'osso di sepia* (os de seiche). Il sera la vedette du film *Le Lauréat* (*The Graduate*) de Mike Nichols, aux mains du tout jeune Dustin Hoffman en 1967, qui contribuera à son immense succès aux États-Unis. Suite à un litige avec

un fabricant de biscuit, il perd son nom de Duetto en 1967. En 1968, le Spider 1600 cède la place au 1750 avec le moteur du coupé 1750 GT Veloce (1 779 cm³ de 118 ch), tandis qu'est présentée une version Junior 1 300 cm³ plus abordable. En 1970, le spider est redessiné avec un arrière tronqué (*coda tronca*) qui améliore l'aérodynamique et agrandit sensiblement le coffre à bagages. En 1971, le Spider 1750 cède la place à la 2000 équipée d'un 1 962 cm³ de 132 ch, secondée par une 1600 Junior en 1972. En 1983, le Spider subit une nouvelle mise à jour, pour se conformer aux lois fédérales américaines. On reconnaît cette version à ses disgracieux boucliers à absorption en plastique. En 1986, l'intérieur est revisité, tandis qu'une version Quadrifoglio haut de gamme fait son apparition.

La quatrième série du Spider, celle qui nous intéresse, arrive en 1990. Les boucliers avant et arrière ont été redessinés et



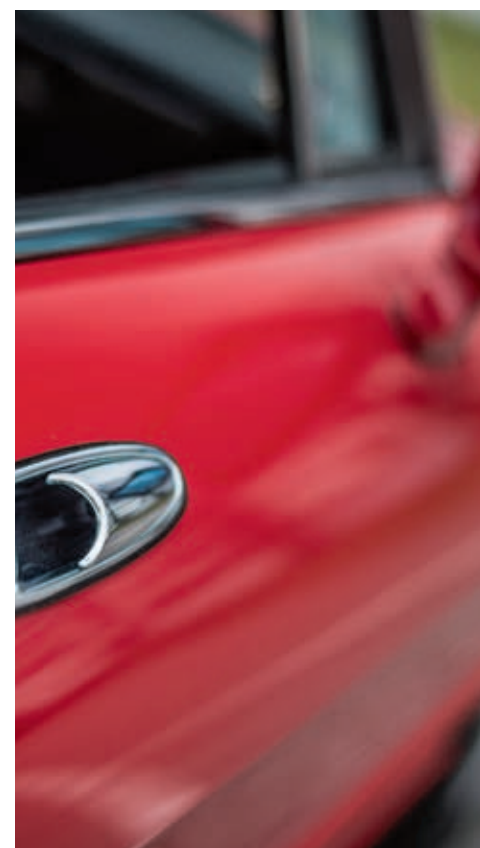
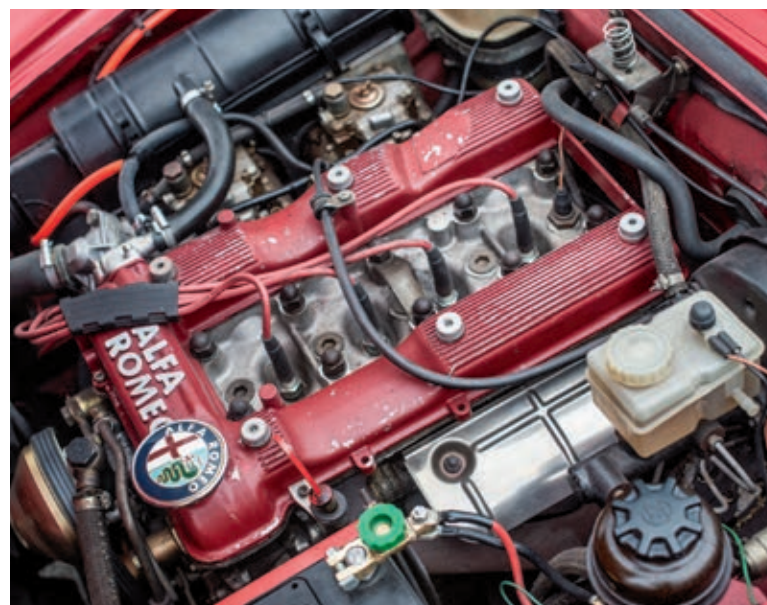


s'intègrent parfaitement à la carrosserie. Côté mécanique, le fameux quatre cylindres en ligne double arbre 2 litres, entièrement en alliage léger, est désormais doté de l'injection électronique (Bosch Motronic ML4.1), jusque-là réservée aux modèles américains, et d'une direction assistée. La puissance est légèrement moins élevée, 126 chevaux à 5 800 t/m, mais la courbe de couple, plus plate, offre un bien meilleur confort de conduite et la vitesse maximale de 190 km/h reste la même. Alors que les trois premières séries étaient construites chez Pininfarina à Grugliasco la quatrième série est produite par le carrossier dans son usine de San Giorgio Canavese. La production du Spider s'arrêtera en 1993. Cette dernière série a été produite à 18 456 exemplaires.

La voiture proposée (n° de série ZAR11500006013135) est une troisième main et affiche 20 365 km d'origine au compteur. La voiture a été décapée, sa peinture rouge polie lustrée a été refaite en 2009 par les établissements Lecoq, l'ensemble

des chromes est en bon état et sa capote noire en mohair est neuve. La sellerie en simili cuir beige, les habillages intérieurs et les moquettes de couleur noire sont en bon état, ainsi que le volant trois branches Nardi à cerclage bois et l'ensemble de l'instrumentation qui sont tous en bon état d'origine. Le véhicule à la mécanique complètement révisée présente un bon fonctionnement mécanique, la ligne d'échappement est en bon état et les freins fonctionnent normalement. Le véhicule est équipé d'amortisseurs et d'une barre stabilisatrice renforcés et l'ensemble des liaisons aux sols ne présentent pas de jeux anormaux. Les jantes en aluminium de marque Stilauto (accessoire) sont en très bon état, chaussées de Pirelli P4 neufs. Part tout kilométrage. Contrôle technique à jour.

Estimation : 18 000 - 25 000€



JAGUAR TYPE E V12 cabriolet

#1974

LOT
08

Caractéristiques techniques

Marque : Jaguar

Modèle : Type E V12 cabriolet

Année : 1974

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 12

Cylindrée (cm³) : 5 343

Puissance (ch) : 272

Compteur : 44 163 km

Vitesse maximale (km/h) : 241

Production (nbre exemplaires) : 7 990

N° de série : 1S24458

Provenance : Collection Philippe Looten



La Jaguar Type E avait fait sensation au moment de sa présentation en 1961, avec ses lignes suggestives et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La première modification majeure était apparue en octobre 1964 avec une version 4, 2 litres. Les 240 km/h en pointe restaient inchangés, l'amélioration résidant dans de meilleures accélérations et dans un couple disponible sur une plus large plage de régime, contribuant à l'agrément de conduite. En plus de la puissance et du couple supérieur, on trouvait une boîte de vitesse à première synchronisée et de meilleurs freins. Extérieurement peu de changement. En 1966, aux côtés du coupé et du cabriolet, apparaît une version 2+2 sur un empattement allongé de 23 cm. La silhouette en souffre un peu avec un pare-brise trop vertical et un arrière un peu trop volumineux, mais l'essentiel est préservé.

Puis en 1968, la Type E subit une refonte complète, afin de répondre aux normes fédérales américaines en matière d'environnement et de sécurité. Cette série 2 perd un peu de la fraîcheur originelle. Elle abandonne les carénages de phares

et reçoit une barre plus épaisse entre les pare-chocs avant, masquant une entrée d'air agrandie. Elle adopte également des feux de position et des feux arrière de plus grandes dimensions, tandis qu'à l'intérieur on trouve des basculeurs à la place des anciens interrupteurs. Les trois types de carrosseries reçoivent ces modifications, toutefois, la 2+2 se voit doter d'un nouveau pare-brise, plus incliné, qui s'intègre mieux à la ligne. Le six cylindres 4, 2 litres conserve ses 265 ch en Europe, mais aux États-Unis, les trois carburateurs SU HD8 sont remplacés par deux carburateurs Zenith-Stromberg qui font passer la puissance du moteur à 175 ch ! Les freins à disque sont désormais fournis par Girling, plus performants que les Dunlop des précédentes versions.

En 1971, la Type E accusait le poids des ans, face à la concurrence, tant esthétiquement que mécaniquement. Mais Jaguar n'avait pas de remplaçante plus moderne à offrir et décida de rajeunir la E. La série 3 est basée exclusivement sur la version 2+2. Avec des voies plus larges, dictées par une monte pneumatique supérieure (Dunlop SP Sport E70 VR 15), les





passages de roues présentait une découpe différente avec rebords. De même, pour alimenter le radiateur du nouveau moteur, on a dû agrandir l'ouverture de la calandre, ornée d'une grille style coupe-frites. Evidemment, c'est le nouveau moteur V12 en alliage qui retient l'attention. Au départ composé de deux 6 cylindres en ligne accolés, le V12 avait été revu avec un seul arbre à cames en tête, pour réduire sa hauteur et les coûts de construction. Il était très moderne pour l'époque, rompant avec le classique 6 cylindres en fonte à longue course. Avec ses 5,3 litres et ses 276 ch, il ne pesait que 36 kg de plus que le six cylindres et s'avérait aussi plus fiable et d'un fonctionnement plus doux, avec des reprises très puissantes, grâce au couple de 46 mkg !

La voiture d'origine américaine (n° de série 1S24458 – numéros concordants) est en très bon état de présentation. Elle fait partie de la série des 50 dernières voitures produites et se trouve être la 19e avant le dernier modèle sorti de chaîne. Elle affiche 44 163 km au compteur, avec une peinture refaite en 2006 et en très bon état. La capote noire en mohair est en très bon état et a également été remplacée en 2006.

Les chromes sont en très bon état, sans oxydation ni choc. La sellerie et les garnitures en cuir beige sont en bon état avec une belle patine, de même que la moquette beige et les garnitures de coffre en très bon état d'origine. Le volant Moto-Lita à trois branches en aluminium et cerclage bois est en bon état, tout comme l'ensemble de l'instrumentation de bord. Le véhicule est équipé d'un autoradio d'origine avec antenne électrique. Le moteur a été révisé en novembre 2014 et présente un bon fonctionnement, la boîte de vitesse manuelle – option très recherchée – a été refaite en mai 2015. La ligne d'échappement est en très bon état avec silencieux 4 sorties et les freins ont été révisés en novembre 2014. Les jantes à rayons chromées de 15 pouces, chaussées de Pirelli P4000 205/70 R 15 en très bon état sont, elles aussi en très bon état. La voiture est livrée avec un important dossier de factures acquittées auprès de spécialistes reconnus. Contrôle technique à jour.

Estimation : 90 000 - 120 000€



DELAGÉ

D6-70 cabriolet

#1937

Caractéristiques techniques

Marque : Delage

Modèle : D6-70 cabriolet

Année : 1937

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 729

Puissance (ch) : 78

Compteur : 61 866 km

Vitesse maximale (km/h) : 135

Production (nbre exemplaires) : 120

N° de série : 50965

Provenance : Collection privée d'un passionné de la marque



Difficile aujourd'hui d'apprécier la renommée d'une marque ou d'un modèle dans le contexte de son époque. À la fin des années 1920, auprès d'un large public, c'est probablement la marque Delage qui symbolise le mieux le rêve automobile. Elle allie le meilleur du sport et du prestige, contrairement à Bugatti, orienté vers les sportives, ou Hispano-Suiza spécialisé dans les hiératiques et monumentales voitures de maître ou Delahaye, perçu comme un fabricant de camions.

Louis Delâge (le nom de la marque s'écrit sans accent, contrairement au nom de son fondateur) avait fondé sa propre marque, en 1905. Comme tous les constructeurs de l'époque, il trouve la renommée dans la compétition. Après bien d'autres, une victoire écrasante à Indianapolis en 1914, fait de Delage un leader incontesté. Après la première guerre, malgré un beau V12 de 2 litres Delage peine à retrouver le succès. Mais en 1925, les Delage remportent le Grand Prix de l'ACF à Montlhéry et les trois premières places à San Sebastian, tandis que ses nouvelles six cylindres de série,

DM et DR de 1925, trouvent enfin le succès commercial. Delage trouve la consécration ultime avec l'invincible 1500 à moteur 8 cylindres en ligne à compresseur. Elle surclasse toute la concurrence au cours de la saison 1927, remportant, entre autres, les quatre Grand Prix internationaux de l'année avec deux triplés. Delage et son pilote Robert Benoît sont les champions du monde incontestés.

Delage se consacre alors aux voitures de tourisme. En 1929 la marque dévoile la magnifique D8 à moteur 8 cylindres en ligne de 4 litres de cylindrée, l'une des plus prestigieuses voitures de luxe française, convoitée par tous les carrossiers en vue. Mais dès 1933, Delage est rattrapé par la crise. Malgré une tentative désespérée avec de nouveaux modèles D6 65 et D8 85 en 1934, la firme est mise en liquidation. Delahaye va alors reprendre la marque, mais saura lui conserver sa personnalité et son prestige, notamment avec les fameuses D8 120 qui font partie des plus belles françaises de prestige d'avant guerre.



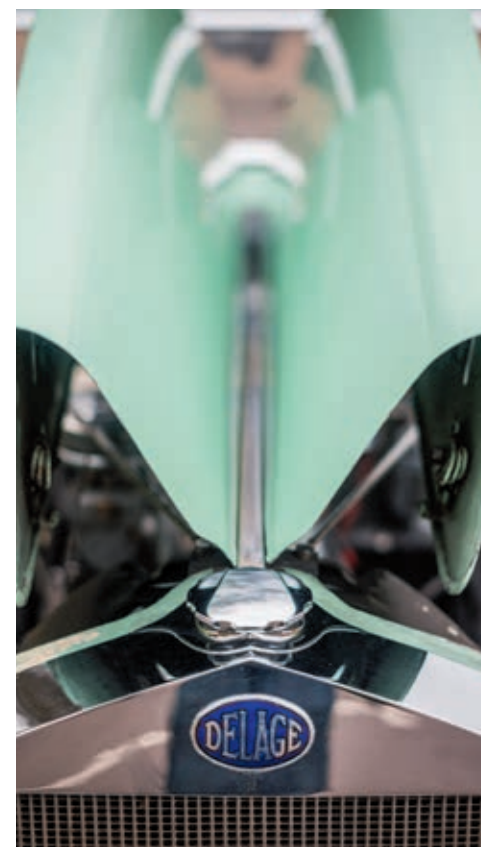


La D6-70, présentée en 1937, est dérivée de la D6 65 de 1935. Son six cylindres de 2 729 cm³ développe 68 ch à 4 000 tr/min et peut recevoir en option la très agréable boîte électromagnétique Cotal. Les berlines Delage D6-70 reçoivent des carrosseries différentes des Delahaye et nombres de châssis, habillés par les plus grands noms de la carrosserie française, Chapron, Figoni & Falaschi, Franay, Letourneur & Marchand, glanent des prix dans les nombreux concours d'élégance de l'époque. Grâce à la D6-70, Delage va aussi renouer avec le succès en compétition. Une version D6-70 S, portée à 3 litres, carrossée par Figoni & Falaschi en berlinette se classe quatrième aux 24 Heures du Mans 1937. Comme la plupart des marques française de prestige, le nom Delage disparaîtra dans les années 1950.

La D6-70 proposée ici est née sous la forme d'une berline à châssis court (n° de série 50965) et affiche 61 866 au compteur. Elle a été entièrement restaurée et transformée en cabriolet trois positions, un type de carrosserie cher à Henri Chapron, typique des années 1930, en 1990. La peinture

deux tons vernie, vert clair et vert foncé, de très belle facture, se marie parfaitement avec la capote en mohair de couleur beige en très bon état. Les caoutchoucs de carrosserie sont en bon état et les chromes, refaits il y a quelques années, ne présentent ni chocs ni oxydation. La sellerie en cuir de couleur biscuit a été refaite il y a quelques années et est en très bon état, de même que les moquettes et les habillages intérieurs en cuir de couleur beige, le volant à quatre branches et l'ensemble des boiseries. L'instrumentation de bord est en très bon état et fonctionne. Le moteur et la boîte manuelle, refaits il y a quelques années, affichent un bon fonctionnement. Les jantes à rayons peintes en vert foncé, chaussées de Firestone 6.00/6.50-17 à flancs blanc en très bon état, sont elles-mêmes en très bon état, de même que la ligne d'échappement en bon état. Le système de freinage présente un bon fonctionnement. Contrôle technique à jour.

Estimation : 95 000 - 125 000 €



FERRARI 400 I AUTOMATIC #1981

LOT
10

Caractéristiques techniques

Marque : Ferrari

Modèle : 400 i Automatic

Année : 1981

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 12

Cylindrée (cm³) : 4 823

Puissance (ch) : 340

Compteur : 37 727 km

Vitesse maximale (km/h) : 240

Production (nbre exemplaires) : 873

N° de série : 36211

Provenance : Collection privée d'un ancien pilote alsacien



Lorsque la Ferrari 365 GT4 2+2 est dévoilée au Salon de Paris en 1972, elle rompt délibérément avec les volumes de sa devancière 365 GT 2+2 fleurant bon les années 1960. La nouvelle venue, signée Pininfarina, arbore des lignes tendues et anguleuses dont le classicisme fera date avec un profil à l'équilibre sans faille. Dès 1949, on avait vu un coupé 2+2 chez Ferrari, puis sporadiquement, les carrossiers concoctaient des versions plus habitables sur les empattements longs, jusqu'à ce que la gamme Ferrari intègre officiellement cette variante de carrosserie à son catalogue à partir de juin 1960 avec le coupé 250 GT 2+2 (ou GT/E). Elle sera suivie de la 330 GT 2+2 en 1964, puis de la 365 GT 2+2 en 1967. La 365 GT4 2+2 arrive donc cinq années après. Ce rythme sera très nettement ralenti avec la nouvelle venue, puisque la 365 GT4 2+2 et ses évolutions 400, 400i puis 412 resteront en production pendant 17 années.

Techniquement, la 365 GT4 2+2 emprunte la plate-forme mécanique de l'élégant coupé 365 GTC/4, sur un empatte-

ment plus long de 2,70 m, ainsi que son moteur, un V12 de 4 390 cm³ à doubles arbres à cames en tête de 340 ch, très proche de celui de la 365 GTB/4 - la « Daytona ». L'intérieur est très luxueux avec sa sellerie cuir et de nombreux équipements de confort et le tableau de bord reste sportif avec des cadrans orientés vers le conducteur. Dévoilée au Salon de Paris en 1976, la 400 GT (et 400 Automatic) succède à la 365 GT4 2+2 avec un V12 porté à 4, 8 litres, offrant la même puissance de 340 ch. Grande nouveauté chez Ferrari, elle est dotée en série d'une transmission automatique à trois rapports Hydramatic General Motors, considérée à l'époque comme ce qui se faisait de mieux et choisie entre autre par Cadillac et plus tard par Rolls-Royce et Jaguar. Extérieurement, peu de changement si ce n'est le panneau arrière orné de quatre feux ronds au lieu de six et les fixations de roues par cinq goujons. À l'intérieur, les sièges sont redessinés et la planche de bord habillée de cuir. En septembre 1979, les 400 GT et Automatic cèdent la place à la 400i, équipée d'une





injection Bosch K-Jetronic qui permet de répondre aux normes anti-pollution moyennant une baisse sensible de la puissance qui passe à 310 ch. Seul, le petit « i » sur le panneau arrière permet de la distinguer de ses devancières. La puissance gagnera 5 ch en octobre 1982, grâce à de nouveaux collecteurs d'échappement et une modification de l'admission et le couple passe de 40 à 42 mkg. La suspension arrière est désormais assurée par des amortisseurs à gaz, tandis que l'habitacle est redessiné et voit sa console entièrement habillée de cuir. Extérieurement, la grille de capot et le panneau arrière sont de la couleur de la carrosserie. Après 873 exemplaires à boîte automatique et 421 à boîte manuelle, la 400i cèdera la place à la 412, dernière de la série 400, au Salon de Genève 1985. Lorsque la production de la 412 prend fin, en 1989, cette magnifique Ferrari 2+2 aura été vendue à près de 3 000 exemplaires. La lignée des Ferrari 2+2V12 ne reprendra qu'en 1994 avec la 456 GT, suivie de la M 456 GT en 1998, de la 612 Scaglietti en 2004, et de la FF en 2011. La 400i de cette vente (n° 36211) a été vendue neuve par les établissements Ch. Pozzi à Levallois-Perret et affiche 37 727 km au compteur. Elle est en bon état (petite griffure sur la

partie gauche du pare choc avant) avec une peinture de couleur bleu métallisé vernis en bon état, équipées d'optiques teintées jaune. L'intérieur en cuir beige avec une très belle patine et les moquettes en laine de couleur bleue sont en bon état d'origine, de même que les habillages intérieurs. Les boiseries de la console centrale sont en bon état et le volant en cuir noir à trois branches en très bon état. L'instrumentation, complète est en bon état et le véhicule est équipé d'un autoradio K7 d'époque de marque Pioneer, dispose de vitres avant à commandes électriques et est équipé d'un système de climatisation. Le groupe motopropulseur, avec boîte de vitesses automatique à 3 rapports, a été révisé et fonctionne normalement, de même que les freins. La double ligne d'échappement à doubles sorties chromées est en bon état, les jantes en alliage à 5 branches peintes sont en très bon état et les pneumatiques Michelin TRX 240/55 VR 415 sont en bon état. Le véhicule est équipé d'un coupe-circuit mécanique, de son système de levage et de sa trousse à outils d'origine. Contrôle technique à jour.

Estimation : 50 000 - 65 000€



FIAT - FRANCIS LOMBARDI 1000 Grand Prix - ABARTH #1969

LOT
11

Caractéristiques techniques

Marque : Fiat -Francis Lombardi
Modèle : 1000 Grand Prix - Abarth
Année : 1969
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 982
Puissance (ch) : 87
Compteur : 19 779 km
Vitesse maximale (km/h) : 155
Production (nbre exemplaires) : 4
N° de série : 100GB1341744

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing



Fiat avait coutume de construire des plates-formes de ses modèles de grande série pour les carrossiers artisanaux, privés de châssis après l'arrivée des monocoques, afin qu'ils puissent réaliser leur modèles spéciaux sans être obligés d'acheter une voiture finie. Ce soutien délibéré permit à la carrosserie italienne de s'affirmer comme la meilleure du monde et de réaliser de nombreuses séries spéciales ou limitées que leur déléguaient les constructeurs généralistes, après la seconde guerre et jusque dans les années 1970. L'Italie comptait un nombre incroyable de *carrozzerie* artisanale, d'*officine* et de préparateurs qui modifiaient plus ou moins profondément des Fiat de grande série, selon les aspirations d'une clientèle en quête d'originalité, d'exclusivité ou de sportivité. Carlo Francesco « Francis » Lombardi, fils d'une riche famille de producteurs de riz, as de l'aviation de la première guerre mondiale crédité de huit victoires, avait

fondé sa *carrozzeria* à Vercelli en 1947. Comme la plupart de ses homologues, connus ou moins connus, la modeste *carrozzeria* Lombardi, construit des Fiat spéciales, légèrement modifiées et souvent bardées d'accessoires clinquants. Elle décline ainsi la Fiat 850, avec son moteur en porte-à-faux arrière, équivalent de nos Renault 8 et Simca 1000, en de nombreuses variantes à carrosserie spéciale au cours des années 1960, dont un intéressant coupé sportif, baptisé Grand Prix, dévoilé au Salon de Genève en mars 1968. Cette fois, il ne s'agit pas d'un simple remodelage, mais d'une véritable création. Son agréable carrosserie, râblée et agressive, a été dessinée par Giuseppe Rinaldi.

Ce joli coupé, bien proportionné, avec ses phares escamotables, attire deux préparateurs italiens, Abarth et Giannini. Tous deux vont commercialiser le coupé Grand Prix, parallèlement à Lombardi, sous le nom de Scorpione pour le pre-





mier et d'Otas 820 pour le second. La Scorpione est dévoilée presque simultanément aux salons de Turin et de Paris. Otas désigne l'Officina Trasformazioni Automobili Sportive, une société fondée en 1969 par Lombardi et Giannini pour diffuser une Lombardi plus puissante hors d'Italie et notamment aux États-Unis. Alors qu'Abarth installe une version 903 cm³ des coupé et spider Fiat 850 de 52 ch dans la Scorpione (avec radiateur à l'avant pour améliorer le refroidissement), Giannini dote l'Otas d'un moteur 994 cm³ (64, 6 x 76 mm) de 104 ch, baptisé Tigre, vendu en Italie sous le nom de 1000 Grand Prix. En 1970, Abarth installera le 1 280 cm³ de la Fiat 124 de 75 ch et en dérivera des versions S et SS, plus dépouillées, avec des suspensions retravaillées à ressorts hélicoïdaux à l'avant, dont le poids descend à 670 kg et permet d'atteindre 185 km/h en pointe, grâce à l'excellente aérodynamique. La Grand Prix et la Scorpione resteront en vente jusqu'en 1972, tandis qu'Otas a fermé ses portes en 1971,

victime de la réglementation fédérale américaine.

La voiture de la vente (n° de série 100GB1341744) est en très bon état de présentation avec une peinture rouge vernis à bande centrale aux couleurs du drapeau Italien. Sa sellerie en simili cuir noir à surpiqué rouge à été refaite, les habillages intérieurs, le volant à trois branches et les moquettes de couleur noire (équipées de surtapis) sont en très bon état, de même que l'ensemble de l'instrumentation d'origine. Le groupe motopropulseur a été révisé récemment et fonctionne parfaitement, de même que les freins, l'ensemble des liaisons aux sols ne présentant pas de jeux anormaux. La ligne d'échappement, les jantes en aluminiums et les pneumatiques Michelin sont en bon état. Admise dans tous les plus grands rallyes classiques du monde.

Estimation : 65 000 - 90 000 €



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300

LOT
12

#1961

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulietta Spider 1300
Année : 1961
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 290
Puissance (ch) : 74
Compteur : 70 042 km
Vitesse maximale (km/h) : 163
Production (nbre exemplaires) : 17 096
N° de série : AR168921

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Le coupé Giulietta Sprint et sa version découverte, le Spider, construits respectivement à 29 042 et 17 096 unités, ont véritablement forgé l'image d'Alfa Romeo. Avant la deuxième guerre, le constructeur milanais s'était cantonné aux modèles de compétition - que faisait courir un certain Enzo Ferrari - et à de prestigieuses versions routières qui en étaient dérivées. Nationalisée au lendemain du conflit, la marque allait alors aborder la construction industrielle en 1950 avec la 1900 dont le succès fut mitigé. Le second modèle arriva en avril 1954 sous la forme d'un élégant coupé baptisé Giulietta. Assumant le calembour jusqu'au bout, un hélicoptère avait déposé Roméo et Juliette en chair et en os dans la cour de l'usine du Portello, lors de la présentation du modèle, le 19 avril 1954, il y a tout juste cinquante ans. La berline Giulietta ne fut dévoilée qu'en avril 1955 au Salon de Turin, tandis que le Spider n'arriva qu'à l'été 1955. Les lignes du

cabriolet Giulietta, tracées par la *carrozzeria* Pinin Farina (encore en deux mots à l'époque), sont particulièrement réussies, avec des volumes sensuels et un parfait équilibre, dans la veine des Lancia Aurelia B24. Avec le coupé Sprint, dessiné par Bertone, elle fait désormais partie des grandes classiques italiennes et ses formes intemporelles ont gardé tout leur pouvoir de séduction. Bien servie par un 4 cylindres à double arbre à cames en tête, avec une tenue de route à la hauteur de ses ambitions, la Sprint connut un succès immédiat. Les plus sportifs réclamèrent une version plus puissante qui arriva en avril 1956 avec la Sprint Veloce, équipée d'un moteur poussé de 80 ch à 6 300 tr/min à 90 ch à 6 500 tr/min. Esthétiquement, la Giulietta Sprint reçut quelques retouches avec des « moustaches » grillagées de chaque côté du « cœur » Alfa Romeo, en août 1959. La fabrication du Spider prit fin en 1962, après une production de 14 300 Spider et



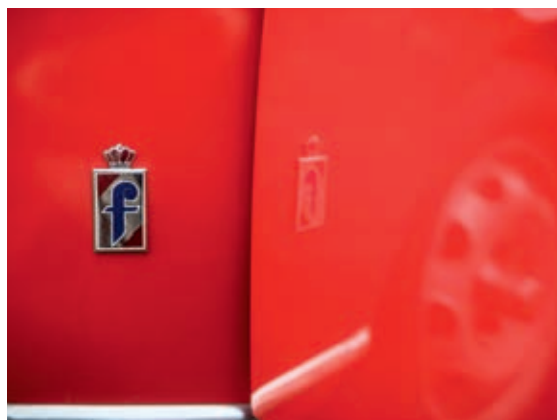


2 796 Spider Veloce. Mais, le Spider n'avait pas dit son dernier mot, puisque la production reprit en mars 1962, pour deux années, sous le nom de Spider Giulia 1600 Spider (9 250 exemplaires) et Spider Veloce (1 091 exemplaires) avec le nouveau moteur Giulia. En mars 1966, le cabriolet Giulia 1600 Spider prenait la relève de la carrosserie de la Giulietta Spider avec un égal bonheur.

La voiture proposée ici (n° de série AR168921), d'origine européenne, restaurée entièrement il y a moins de 10 ans, est dans un excellent état de présentation et affiche 70 059 km. Sa peinture rouge et ses chromes (neufs), sans choc ni oxydation, sont en bon état, de même que sa capote en mohair. L'intérieur en simili cuir noir à passepoil rouge a été refait il y a quelques années et les moquettes gris foncé sont en bon état d'origine. Le volant à trois branches cerclé de bois et

l'instrumentation complète sont en très bon état. La voiture est équipée d'un moteur non d'origine, de type Veloce à 2 carburateurs Weber DCOE, aux caractéristiques plus élevées, qui a été révisé et qui fonctionne parfaitement. Le véhicule est équipé d'un échappement en inox neuf et son faisceau électrique a été révisé, de même que les freins. Les jantes avec enjoliveurs chromés sont en très bon état sans choc, ni oxydation et chaussées de pneumatiques 155 R 15 Firestone en très bon état. Le véhicule est équipé d'un coupe-circuit mécanique. La voiture est vendue avec son manuel du conducteur et sa carte grise française de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : 68 000 - 85 000€



SUNBEAM ALPINE 90 roadster #1953

LOT
13

Caractéristiques techniques

Marque : Sunbeam

Modèle : Alpine 90 Roadster

Année : 1953

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 2 267

Puissance (ch) : 77,5

Compteur : 58 474 miles

Vitesse maximale (km/h) : 150

Production (nbre exemplaires) : 1 582/445 RHD

N° de série : A3013836A30

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Bien peu de gens, y compris parmi les amateurs avertis, pourraient dire à quoi ressemble un roadster Sunbeam Alpine de 1953. Pourtant, si on leur dit qu'il s'agit de la voiture que pilote Grace Kelly sur la grande Corniche dans le film *La main au collet* (*To Catch a Thief*, Alfred Hitchcock 1955), avec Cary - de grâce pas Gary - Grant, tout le monde sait immédiatement de quoi l'on parle. C'est ce modèle qui est proposé à la vente. Il s'agit d'un roadster au charme typiquement britannique, doté d'une carrosserie de 4,28 m de long, un peu désuète, mais remarquablement construite artisanalement par le carrossier anglais Thrupp & Maberly. Sur les 1 582 exemplaires produits entre 1953 à 1955, 445 sont restés au Royaume-Uni, 961 ont été exportés vers l'Amérique, et 175 ont été dispersés dans d'autres pays à travers le monde. En 1953, George Hartwell, concessionnaire Sunbeam-Talbot de Bournemouth, dans le sud de l'Angleterre, conçoit un dérivé sportif de la berline 90, produite depuis 1948.

Elle est baptisée Alpine par Norman Garrad, directeur de la compétition du groupe Roots, suite aux succès d'une berline Sunbeam-Talbot 90 dans la Coupe des Alpes au début des années 50. Le roadster Alpine, avec levier de vitesse sur la colonne de direction, reprend le 4 cylindres 2 267 cm³ de la berline, alimenté par un double carburateur avec un taux de compression augmenté à 8.01 : 1 afin d'obtenir une puissance plus élevée de 97,5 chevaux à 4 500 tr/mn. L'Alpine sera la première voiture à porter le seul nom de Sunbeam (au lieu de Sunbeam-Talbot), après l'intégration de la marque dans le groupe Roots.

En 1953, quatre Sunbeam Alpine s'illustreront dans la Coupe des Alpes dont une pilotée, par Stirling Moss, qui décrochera l'année suivante la Coupe d'or qui récompense les pilotes ayant remporté la Coupe des Alpes trois années consécutives. La Coupe des Alpes (*Alpine Rallye* en anglais) avait acquis ses lettres de noblesse en 1950, lorsqu'elle fut





intégrée au championnat d'Europe des rallyes. Ce rallye alpin traversait les Alpes de la France à l'Allemagne, via l'Italie, la Suisse, l'ex-Yougoslavie et l'Autriche. Long de 3 000 à 4 000 km, il fut longtemps considéré comme l'épreuve la plus sélective du championnat. Basé sur le principe des pénalités, attribuées en fonction des retards aux contrôles, chaque équipage terminant l'épreuve sans aucune pénalité, remportait une « Coupe des Alpes ». Au total, 166 Coupes des Alpes furent attribuées entre 1938 et 1971, date de la dernière Coupe.

La voiture proposée ici, dispose d'une carte grise française de collection, affiche 58 474 miles au compteur et a bénéficié d'une restauration récente, peinture, capote, intérieur cuir, moteur révisé, chromes neufs. Elle est vendue avec une housse et son sac de rangement, ainsi que son manuel d'utilisation. La peinture bleu saphir métallisée vernis est en bon état général et l'ensemble des chromes sont en bon état, sans choc ni oxydation. Les moquettes de couleur beige avec paspoils ont également été refaites il y a quelques années et la

capote en mohair de couleur bleu foncé est en très bon état. Le véhicule est équipé d'un couvre-tonneau en vinyle bleu foncé et dispose de *side-screens* en métal chromé et verre. Le volant à trois branches d'origine présente une trace de réparation, l'instrumentation est complète et en très bon état et le véhicule est équipé de son autoradio Sonolor d'origine. Le moteur vient d'être révisé et fonctionne parfaitement. La ligne d'échappement est en bon état et les jantes de la couleur de la carrosserie, avec enjoliveurs chromés, sont en très bon état. Les pneus Michelin X, à flanc blanc rapporté, sont en bon état et les freins fonctionnent normalement. Suite à un essai dynamique, les trains roulants sont en bon état général, sans jeu anormal ni déformation, et le véhicule fonctionne normalement. Parmi les propriétaires de l'exemplaire proposé figure l'excentrique Lady Beaumont. Signalons encore la découverte d'une peinture, un portrait, dans le panneau de porte gauche. Contrôle technique à jour.

Estimation : 60 000 - 75 000 €



FACEL VÉGA HK 500

#1960

LOT
14

Caractéristiques techniques

Marque : Facel Véga

Modèle : HK 500

Année : 1960

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 6 286

Puissance (ch) : 360

Compteur : 75 484 km

Vitesse maximale (km/h) : 240

Production (nbre exemplaires) : 227

N° de série : BG9

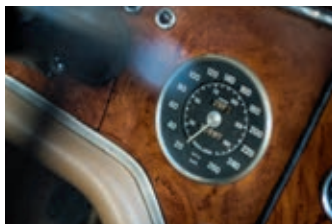
Provenance : Collection particulière du Sud de la France



Facel-Véga reste à ce jour la dernière tentative réussie d'une marque de prestige française, digne héritière des Hispano-Suiza, Bugatti ou Delage. En 1939, Jean Daninos, formé à la carrosserie tout acier chez Citroën, est à l'origine de la société Facel (Forge et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir), spécialisée dans l'emboutissage de l'acier qui fabriquera des gazogènes pendant la guerre. Après le conflit, Facel fusionne avec la société Métallon, pour devenir Facel-Métallon. Après avoir fabriqué des carrosseries pour des tiers (Delahaye VLR, Ford Comète, Panhard Dyna X, Simca Sport 8 et 9, Océane et Plein Ciel, cabines de camions Somua, scooters Vespa), Facel-Métallon sera à l'origine de la marque Facel-Véga par le biais de son PDG, Jean Daninos. Entre 1948 et 1951, il avait fait réaliser un prototype suivi d'une petite série d'une quinzaine de grands coupés de luxe Cresta sur base de Bentley Mk VI par Pinin Farina (qui préfigure la Bentley Continental). En 1950, il a fait carrosser, selon ses propres idées et pour son usage personnel, une version différente, la Cresta

II, qui préfigure, elle, les coupés Facel-Véga qu'il va mettre au point pour se lancer dans la construction automobile. Après deux prototypes, le coupé Facel-Véga FV est présentée à la presse le 29 juillet 1954, puis exposée au Salon de l'auto en octobre. La carrosserie 2+2, aux lignes tendues et à l'habitacle lumineux, est particulièrement élégante et parfaitement équilibrée, à mi-chemin entre la Cresta II et la Ford Comète. Jean Daninos en est responsable avec un de ses collaborateurs, transfuge des *Stabilimenti* Farina, Pietro Perrone. Elle se singularise par sa calandre et ses blocs optiques verticaux. Elle est équipée d'un moteur V8 Chrysler de 4 528 cm³ à culasses hémisphériques développant 180 ch et d'une boîte manuelle à quatre rapports qui sera plus tard remplacée par une transmission automatique Chrysler. L'intérieur, habillé de cuir anglais, est très luxueux et on trouve déjà des vitres électriques. La voiture évolue en FV1 en avril 1955 avec un nouveau moteur du groupe Chrysler, un De Soto Fireflite de 4 770 cm³ et 203 ch. La voiture frôle désormais les 200 km/h.





Cinq mois après la FV1, le coupé évolue en FV2. Cette fois la carrosserie adopte un toit moins bombé, dégagant une meilleure garde au toit, et surtout, pour la première fois sur une voiture française, un pare-brise panoramique, très en vogue à l'époque. Autre surprise, l'intérieur reçoit un magnifique tableau de bord en ronce de noyer. En fait il s'agit d'un trompe-l'œil réalisé sur la tôle par un ouvrier spécialisé, Marcel Bigot (une technique déjà utilisée sur la Cresta II), moins onéreux que le vrai bois, mais surtout qui évitait tous les problèmes d'homologation. Dès mars 1956, la FV2 devient FV2B avec un moteur De Soto Fireflite de 255 ch et dépasse désormais sans problème les 200 km/h. En 1956, apparaît la FV3. Elle conserve la même carrosserie mais son avant, plus moderne, a été remanié avec des doubles phares verticaux. Elle reçoit un autre moteur du groupe Chrysler, un Plymouth de 4 527 cm³. Il existe deux autres versions la FV3B (4 940 cm³) et la FV4 (5 801 ou 6 430 cm³), surtout destinées à l'exportation en Amérique où part déjà plus de 50% de la production. Lorsqu'apparaît la berline Excellence, les FV3 et FV4 deviennent FVS pour Sport.

C'est en mai 1958 qu'apparaît la HK 500, dernière évolution de la FV. La voiture conserve la superbe carrosserie de la FV3/FV4, l'évolution concerne uniquement la mécanique, avec le retour d'un moteur De Soto LS3 S, baptisé Typhoon TY7 par Facel, de 5 907 cm³ et 360 ch - en boîte manuelle - le double de la Véga de 1954 ! HK 500 signifie 5.00 horse per kilo, autrement dit un rapport puissance/poids assez exceptionnel de 5 kilos par cheval. Facel annonce un 0 à 100 km/h en 7,5 secondes et 210 km/h en pointe. Il en sera vendu 490 exemplaires, faisant de la HK 500 le modèle le plus vendu et le plus emblématique de Facel Véga.

La voiture proposée ici (n° de série BG9) affiche 74 913 km au compteur. Elle a subi une restauration de sa carrosserie (peinture neuve de couleur noire et pare-chocs et chromes refaits) et de son intérieur (sellerie et tableau de bord refaits) en 1991 et 1992. Elle a été équipée d'un échappement en inox et ses trains roulants et ses freins ont été refaits. Elle a reçu des pneus neufs en 1995 et a régulièrement passé ses contrôles techniques en 2003, 2007, 2010 et 2014.

Estimation : 160 000 - 180 000 €



ALFA ROMEO 2000 GTV #1975

LOT
15

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Roméo
Modèle : 2000 GTV
Année : 1975
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 962
Puissance (ch) : 132
Compteur : 20 365 km
Vitesse maximale (km/h) : 195
Production (nbre exemplaires) : 37 459
N° de série : 2442452

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing

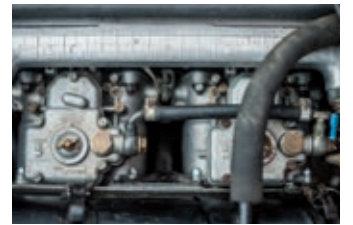


L'Alfa Romeo 2000 GTV (tipo 105.21) est l'aboutissement de toute une lignée, initiée avec la Giulia Sprint GT, le coupé de la gamme Giulia, dévoilé en septembre 1963 au Salon de Francfort. Comme celles de sa devancière Giulietta, les élégantes lignes de la Sprint ont été confiées à la *carrozzeria* Bertone. Elles sont dues au tout nouveau styliste de Bertone, un certain Giorgetto Giugiaro qui succède au brillant Franco Scaglione. Il signe un dessin intemporel d'un équilibre parfait, tout en sobriété avec des lignes à la fois souples et tendues. L'intérieur est sportif sans abandonner un certain raffinement. Comme la Giulietta Sprint, le modèle va être amené à connaître un succès commercial phénoménal, également dû à sa mécanique. Il reçoit le fameux quatre cylindres double arbre de 1600 cm³ de la berline Giulia Ti de 106 ch, mais alimenté par deux carburateurs, qui lui confèrent d'excellentes performances tout privilégiant l'agrément de

conduite. Bertone n'ayant pas la capacité de production suffisante dans ses usines de Grugliasco, la Sprint fut le premier modèle construit dans l'usine Alfa Romeo d'Arese.

En mars 1966, une version Veloce de la Giulia Sprint GT est lancée au salon de Genève. Son moteur ne gagne que 3 ch mais avec une disponibilité accrue à bas et moyen régime. Sa finition est nettement plus soignée avec des inserts de bois au tableau de bord et sur la console centrale et du velours sur les sièges et les panneaux des portes. On la reconnaît à sa calandre noire ornée de trois barres horizontales et au *quadrifoglio* (le trèfle à quatre feuilles) au pied du montant custode. Puis, en 1968, apparaît une version 1750 GT Veloce, au salon de Bruxelles. Son nom évoque les fameuses 6C 1750 de 1929, mais sa cylindrée est en fait plus proche de 1,8 litres (1 779 cm³) et délivre 118 ch. On la distingue par sa nouvelle face avant qui reçoit des doubles phares et





abandonne l'aérateur type « boîte à lettre » à l'avant du capot, ainsi que les petits clignotants verticaux de chaque côté de la calandre, désormais positionnés sur le pare-chocs. Elle reçoit des roues de 14 pouce au lieu de 15, légèrement plus larges. Le tableau de bord est entièrement nouveau - revêtu de contreplaqué avec deux gros cadrans sous visière, façon Ferrari - ainsi que la console centrale et les sièges.

C'est en juin 1971 qu'arrive la 2000 GTV. En atteignant les deux litres (1962 cm³ par réalésage), le « coupé Bertone », comme on l'appelle par facilité, passe à 132 ch (avec vilebrequin nituré), toujours dotée de deux carburateurs, mais désormais de marques Solex ou Dell'Orto. Elle atteint les 195 km/h. Esthétiquement, l'avant redessiné, conserve ses doubles phares avec une calandre à huit barres chromées dessinant un cœur au centre, et le panneau arrière reçoit des feux plus allongés. Les roues perdent leur enjoliveur et les pare-chocs à butoir sont plus minces. L'intérieur, lui aussi remanié, reste assez proche de la 1750 et conserve tout son chic. Le coupé 2000 continua sa carrière jusqu'en 1977, pro-

duit à seulement 37 459 exemplaires sur un total de 212 325 « coupés Bertone » toutes versions confondues.

La voiture proposée a été restaurée récemment par l'actuel propriétaire entre 2012 et 2013 (10 000 euros de pièces 350 heures de main d'œuvre). La peinture rouge vernis et les chromes sont en très bon état. La sellerie en simili cuir de couleur noire d'origine a été restaurée et les boiseries, ainsi que les moquettes de couleur noire, équipées de surtapis, sont en très bon état. L'instrumentation est en très bon état d'origine. Le moteur a été reconditionné récemment et présente un très bon fonctionnement, de même que les freins. La ligne d'échappement est en très bon état. Les jantes en aluminiums équipées de pneumatiques Yokhama en très bon état, sont elles-mêmes en très bon état. Les pare-chocs chromés d'origine seront vendus avec la voiture. Modèle admis dans tous les rallyes historiques. Contrôle technique à jour.

Estimation : 35 000 - 45 000 €



ROAMER SIX roadster #1916

Caractéristiques techniques

Marque : Roamer

Modèle : Six roadster

Année : 1916

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 4 400

Puissance (ch) : 54

Compteur : 8 875 miles

Vitesse maximale (km/h) : 80

Production (nbre exemplaires) : 689

N° de série : 9N45345

Provenance : Collection Reithofer



Comme beaucoup de petits constructeurs américains du début du XXe siècle, la société Roamer est le fruit d'une association entre un homme d'affaire et des spécialistes de l'automobile en quête d'investisseurs. Ainsi en 1916, Albert C. Barley fonde la Barley Motor Car Co avec deux associés new yorkais, Cloyd Y. Kenworthy et Karl H. Martin. Kenworthy distribue les voitures électriques Raugh & Lang Electric, mais est en quête de modèles à moteur thermique. Ne trouvant rien, il avait fait appel à Karl Martin, carrossier et assembleur, pour concevoir son propre modèle. La Roamer (vagabonde), assemblée à partir de composants extérieurs - pratique courante chez les petits constructeurs qui n'ont pas les moyens de concevoir et de fabriquer leurs

propres pièces - sera construite à Streator (Illinois) en 1916 et 1917 par une nouvelle société, la Roamer Car Company, avant de déménager à Kalamazoo, dans le Michigan. La Roamer, se distingue par son radiateur imitant celui des Rolls-Royce et sera surnommée « l'américaine la plus élégante ». Elle peut être équipée de différents moteurs au choix du client, mais la production se standardise rapidement et la majorité des Roamer Six est équipée du 6 cylindres Continental 5 litres de 24 ch. La suspension arrière assez inhabituelle, fait appel à un double ressort à lames en porte-à-faux. Trois modèles de carrosserie sont proposés, un tourer quatre portes, un cabriolet quatre portes et un roadster. Malgré son allure de petite Rolls-Royce et des clients aussi prestigieux





que Mary Pickford ou Buster Keaton, la Roamer peine à se vendre, en raison d'un prix trop élevé. En 1925 un modèle 8-88 à moteur 8 cylindres en ligne remplace la Six. La marque Roamer disparaît en 1929, juste avant le krach boursier du « jeudi noir ».

La Roamer Six de 1916 proposée ici provient d'Australie, c'est la seule connue avec la direction à droite. Elle a été importée à Montevideo en Uruguay par un diplomate Italien en 1950. Une photo d'époque montre sa carrosserie de couleur de jaune, suite à une première restauration. Elle fut ensuite importée en Italie à la fin des années 1980 au moment de la retraite de son propriétaire. Elle a subi une restauration totale depuis le châssis avec réfection de l'ossature bois, de la carrosserie, de la sellerie, de la mécanique et du nickelage. Le véhicule dispose du dossier complet de sa restauration en Italie avec photos, factures et certificat de conformité à l'origine ASI.

La carrosserie, les chromes et la peinture de cette voiture (n° de série 9N45345) sont en très bon état, tout comme la capote en mohair. La sellerie, les garnitures, les boiseries, les tapis de sol de couleur noire et le *rumble seat* en cuir marron sont en excellent état. Le moteur Continental de 5 litres, en deux blocs, seul modèle connu, est en excellent état de fonctionnement, ainsi que la boîte de vitesses et les trains roulants. Les jantes à rayons avec cerclage en laiton et chaussées de pneumatiques à flanc blanc Coker Classic sont en très bon état. Suite à un essai dynamique, le véhicule présente un bon comportement. Il a obtenu le 1er prix des avant-guerre à Schwetzingen en 2013, le prix du musée Fabergé à Baden-Baden en 2014 et le 1er prix des avant-guerre à Mondorf-les-Bains au Luxembourg en 2014. Contrôle technique à jour.

Estimation : 65 000 - 85 000 €



RENAULT 5 ALPINE COPA

#1981

Caractéristiques techniques

Marque : Renault 5
Modèle : Alpine Copa
Année : 1981
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 397
Puissance (ch) : 93
Compteur : 194 336 km
Vitesse maximale (km/h) : 170
Production (nbre exemplaires) : 674
N° de série : VS5122300C0000010

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing



Une nouvelle version de la Renault 5, la 5 Alpine, est présentée en mars 1976, un modèle sportif équipée du 4 cylindres 1 397 cm³ de 93 ch de la Renault 16 TX. Elle reçoit des freins à disque à l'avant et une boîte à cinq vitesses. Extérieurement, on la reconnaît à ses filets sur la carrosserie et au logotype Alpine, ainsi qu'à ses jantes spécifiques et à son bouclier avant où sont logés deux antibrouillards. Gordini aurait sans doute été un nom plus approprié qu'Alpine, le parallèle avec la R8 paraissant bien plus judicieux. Par un curieux hasard, la 5 Alpine héritera de ce nom en Angleterre où le nom Alpine est la propriété de Peugeot-Talbot UK, un ancien modèle Sunbeam, marque du groupe Rootes que Peugeot a racheté en 1970, portant ce nom (voir page 13 de ce catalogue). Les caisses des Renault 5 arrivent de Flins à Dieppe où elles reçoivent leur mécanique. Au Salon de Paris 1977, la Renault 5 Alpine reçoit les jantes à trois fentes en

alliage de l'Alpine A 310, puis en 1980 une banquette arrière à dossiers rabattables. La 5 Alpine devient 5 Alpine Turbo en septembre 1981. Elle conserve la même cylindrée, mais est dotée un turbocompresseur Garrett T3, refroidi par eau, qui lui fait gagner 17 ch. Elle reçoit aussi les jantes avant de la Renault 5 Turbo à moteur central, quatre freins à disque et un allumage électronique. La carrière de la Renault 5 Alpine Turbo s'achève en 1984. Toutes les Renault 5 Alpine et Alpine Turbo ont été assemblées à Dieppe, soit 49 835 Alpine et 19 733 Alpine Turbo.

La version « Coupe » de la Renault 5 Alpine est apparue en 1979. Elle est destinée aux concurrents de la Coupe de France Renault 5 Elf et se distingue par ses suspensions plus fermes, une boîte à couple cônica 8 x 33 au lieu de 8 x 31, une direction plus directe, des freins arrière Bendix et des pneus 155/70 HR 13 ou des Dunlop 180/550 VR 13 pour





la compétition. A l'intérieur, le tableau de bord est complété par des témoins de pression et de température d'huile et d'eau. La version Coupe sera reconduite à l'apparition de la Renault 5 Alpine Turbo et recevra les mêmes aménagements que la version atmosphérique. Les versions « Coupe » seront construites à 656 unités en version atmosphérique et à 606 exemplaires en version turbocompressée. La Renault 5 Alpine Copa fabriquée en Espagne est l'équivalent de notre « Coupe ». Elles sont identiques aux versions françaises sauf leurs numéros de série commençant par VS (version Spania) au lieu de VF.

La voiture de la vente (n° de série VS 5122300C0000010), d'origine espagnole est l'une des première R5 Copa (la dixième fabriquée en Espagne, comme en atteste son numéro de série). Elle est en superbe état, avec une sellerie d'origine restaurée qui a pu être conservée (sièges baquet en

simili cuir noir à l'avant et velours beige à l'arrière). Son moteur a été révisé et ses trains roulants sont neufs, y compris les freins. Sa peinture blanche avec capot noir a été refaite il y a quelques années. Les habillages intérieurs sont en bon état et les moquettes marron clair sont en assez bon état. Le volant à 3 branches en cuir est en très bon état et l'instrumentation est complète et fonctionnelle avec un autoradio K7 Sanyo. Les jantes en tôle sont en bon état, chaussées de pneumatiques 13 pouces en bon état d'usage. Le véhicule présente un très bon fonctionnement mécanique, le moteur a été révisé. Les freins arrière ont été refaits et les câbles de frein à main remplacés. L'échappement est bon état d'usage et les liaisons au sol sont en très bon état, sans jeu anormal. Contrôle technique à jour.

Estimation : 19 000 - 28 000€



ALFA ROMEO 2600 SPRINT #1963

LOT
18

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Romeo
Modèle : 2600 sprint
Année : 1963
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 6
Cylindrée (cm³) : 2 584
Puissance (ch) : 145
Compteur : 20 365 km
Vitesse maximale (km/h) : 145
Production (nbre exemplaires) : 6 999
N° de série : 821999



Lorsque Alfa Romeo, nouvellement nationalisé, présente la 1900 en 1950, il s'agit du premier modèle produit en série par la marque depuis ses origines. Elle sera déclinée en coupé, la 1900 Sprint, en 1951, puis en cabriolet. Chère et plutôt haut de gamme pour le marché de l'époque, elle sera secondée à partir de 1954 par la Giulietta, un modèle 1300 cm³. La vivacité de Giulietta Ti de 1957, très performantes, va faire évoluer la 1900 en 2000 (4 cylindres 1975 cm³/105 ch) pour creuser l'écart en 1958, avec des versions cabriolet à carrosserie Touring, puis Sprint (coupé) à carrosserie Bertone en 1960. La Sprint est l'un des premiers modèles dessinés par Giugiaro chez Bertone. Ses volumes préfigurent, en plus grands, ceux des futurs coupé Giulia Sprint.

Au Salon de Genève, en mars 1962, la gamme 2000 évolue en 2600, de façon à maintenir l'écart avec la future Giulia qui sera dévoilée en juin 1962 avec un moteur 1 600 cm³ de

92 ch. Cette fois, le moteur n'est plus un 4 cylindres, mais un 6 cylindres en lignes de 2 584 cm³ à deux arbres à cames en tête dérivé du 4 cylindres, toujours associé à la boîte à cinq rapports, alimenté par deux carburateurs double corps sur la berline et trois double corps sur les Sprint et Spider. On retrouve la berline, le cabriolet Touring et le coupé Sprint Bertone légèrement remaniés. Le coupé 2600 très semblable au 2000 s'en différencie par sa prise d'air sur le capot. Avec les 145 ch de son six cylindres, la 2600 Sprint, sera encore devant les Giulia Super Sprint et Ti de 1963 avec leur 112 ch. Mais la légèreté de ces dernières leur confère une agilité supérieure et une vitesse de pointe de 215 km/h, soit 15 km/h de plus que le coupé Sprint. Même si la vocation de la 2600 n'est pas sportive à proprement parler, elle souffre de la comparaison. Ce sera un autre coupé, carrossé par Zagato, la 2600 SZ, plus légère, qui relèvera le gant. Le coupé 2600





SZ valait 3 970 000 lire, le Spider Touring 2 900 000 lire et le coupé Sprint Bertone 3 375 000 lire, alors que la berline valait 2 700 000 lire. La berline 2600 fut produite à 2 092 exemplaires de 1962 à 1968 (dont 54 modèles 2600 De Luxe à carrosserie Osi). Le Spider Touring atteignit 2 255 unités de 1962 à 1965, la 2600 Z seulement 105 unités entre 1965 et 1967, et le coupé Sprint de Bertone fut construit à 6 999 unités dont 597 avec conduite à droite.

La voiture est en très bon état de présentation d'origine avec une peinture blanche vernis refaite il y a quelques années. L'ensemble des chromes est en bon état (légère trace de redressage sur le pare-chocs arrière). Les habillages intérieurs sont en bon état, la sellerie en cuir marron est en bon

état d'origine avec une belle patine et les moquettes marron sont en bon état d'origine. L'ensemble de l'instrumentation est bon état d'origine (fissure sur le verre du compteur). Le groupe moteur/boîte a été reconditionné récemment (haut moteur) et présente un très bon fonctionnement, avec une ligne d'échappement en bon état et les freins fonctionnent normalement. La voiture est équipée d'amortisseurs et d'une barre stabilisatrice renforcés. Les jantes en aluminium Gotti, chaussées de pneus Bridgestone en bon état, sont également en bon état. Contrôle technique à jour.

Estimation : 40 000 - 55 000€



MERCEDES-BENZ

250 CE

#1971

LOT
19

Caractéristiques techniques

Marque : Mercedes-Benz

Modèle : 250 CE

Année : 1971

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 496

Puissance (ch) : 150

Compteur : 17 664 km

Vitesse maximale (km/h) : 190

Production (nbre exemplaires) : 21 787

N° de série : WDB11402210017742

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing



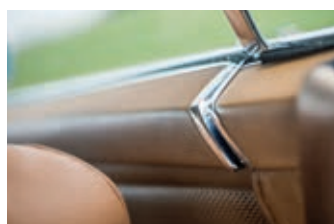
Les coupés « familiaux » font partie de ces voitures « raisonnables », permettant au passionné d’emmener toute la famille sans se priver du plaisir de conduire. La 250 CE fait partie de ces modèles sages, mais offre dans sa version six cylindres (W114), comme celle proposée ici, des performances et des aptitudes routières tout à fait intéressantes.

Lorsque Mercedes-Benz envisage de remplacer ses vieillissantes séries W110/111/112 à la fin des années 60, pour mieux couvrir la demande, on scinde l’offre en deux catégories, la classe S à moteurs 6 cylindres et V8, pour une clientèle plus aisée, et une gamme de berlines plus abordables, à moteurs 4 ou 6 cylindres, essence et diesel. Cette nouvelle série de modèles de gamme moyenne, codes W114 (6 cylindres) et W115 (4 cylindres), est présentée en janvier 1968. Ce sera la première gamme de modèles à atteindre le mil-

lion d’exemplaires de Mercedes-Benz, dépassant les 1 800 000 unités jusqu’en 1976. Avec une ligne sobre, ponctuée par la calandre et les phares verticaux typiques de l’époque, c’est une voiture moderne avec sa structure monocoque à cellule centrale indéformable, ses 4 freins à disque assistés, sa commande de frein à main au pied et sa suspension arrière indépendante. La gamme comprend les 200, 200D, 220 et 220 D à moteurs 4 cylindres, puis la 230 et la 250 à moteurs 6 cylindres.

L’année suivante voit l’apparition d’une boîte de vitesses à 5 rapports en option, ainsi qu’une boîte automatique. En 1972, l’injection fait son apparition et, pour la première fois chez Mercedes-Benz, une version coupé est proposée – en version 250 C ou 250 CE – sur une berline moyenne. La carrosserie du coupé conserve entièrement le sous-





sement de la berline avec sa sobre élégance et un pavillon raccourci qui ne grève pas trop l'habitabilité. Son moteur 6 cylindres en ligne de 2 496 cm³ développant 150 ch lui permet d'atteindre 185 km/h dans le confort satisfaisant d'une berline. La 250 CE, comme celle proposée ici, dispose d'une injection électronique Bosch qui permet d'augmenter la puissance tout en réduisant la consommation. Elle sera produite à 21 787 exemplaires seulement. Une 6 cylindres à double arbre à cames en tête, 280 sera ajoutée, tandis que la 230 remplacera la 220 et qu'une version 240D complètera la gamme. Une limousine à empattement allongé de 65 cm sera même proposée. En décembre 1976, la série W114/115 s'arrête, remplacée par la série W123.

Notre 250 CE (n° de série 11402210017742), équipée d'un toit ouvrant en tôle et de phares antibrouillard, est en très bon état de présentation entièrement refaite entre 2013 et

2016, 35 000 euros de facture), avec une peinture beige métallisée vernis neuve et l'ensemble de ses chromes en bon état. La sellerie en cuir Mercedes à petits trous beige refaite à neuf est en très bon état, les boiseries sont en bon état et les moquettes de couleur noire, équipées de sur tapis, sont en très bon état, de même que le volant d'origine et l'ensemble de l'instrumentation d'origine. Le moteur refait à neuf très récemment (toutes les pièces du bas moteur et de la culasse d'origine Mercedes sont neuves) est en rodage (moins de 100 km) et fonctionne bien, de même que les freins. La ligne d'échappement et les jantes en aluminiums de type Barock sont en bon état avec des pneumatiques Goodyear en bon état également. Admise au Monte-Carlo historique. Contrôle technique à jour.

Estimation : 20 000 - 25 000€



JAGUAR TYPE E 3.8 LITER coupé (série 1) #1962

LOT
20

Caractéristiques techniques

Marque : Jaguar

Modèle : Type E 3.8 LITER coupé (série 1)

Année : 1962

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 3 782

Puissance (ch) : 265

Compteur : 51 119 miles

Vitesse maximale (km/h) : 229

Production (nbre exemplaires) : 7 667

N° de série : 885605

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Dès ses origines comme carrossier, Jaguar a toujours misé sur l'esthétique. Sa SS d'avant-guerre avait « plus de gueule que de tripes ». Au lendemain de la seconde guerre, la XK 120, présentée en 1948, offrent pourtant à la fois beauté et performances et va servir de tremplin à la marque pour conquérir les marchés, notamment celui des États-Unis. La belle sportive, devenue XK 140, puis XK 150, s'est cependant alourdie et embourgeoisée au fil des générations, malgré une remise à jour continuelle de sa mécanique et de sa carrosserie. Il est clair qu'il faut redorer le blason sportif de la marque.

Dire que la Type E fait sensation au Salon de Genève, en mars 1961, relève de l'œphémisme. Sa carrosserie avec ses lignes classiques, presque caricaturales, exprime la sportivité par toutes ses courbes, avec des hanches voluptueusement relevées, un long capot aux ouïes suggestives, des phares carénés en bout d'aile et un petit habitacle, rejeté sur l'essieu arrière.

On remarque le hayon arrière à ouverture latéral pour accéder au compartiment à bagages ou le capot moteur se soulevant d'un bloc, inspiré des voitures de compétition. Tout comme ses lignes qui sont directement adaptées (par William Lyons, le patron de Jaguar lui-même) de celles imaginées par l'aérodynamicien Malcolm Sayer pour la Type D, victorieuses au Mans en 1955, 1956 et 1957. Sa structure doit d'ailleurs beaucoup aux Type D de compétition. Elle leur emprunte son caisson monocoque central, prolongé par une structure tubulaire à l'avant servant de berceau moteur et d'ancrage à la suspension. Cette structure semi monocoque, ainsi que ses panneaux de carrosserie emboutis, expliquent son prix, équivalent à celui d'une Porsche 356, nettement moins performante et moins prestigieuse, presque la moitié du prix d'une Aston Martin ou d'une Ferrari qui ont, elles, encore recours au châssis tubulaire et à des carrosseries artisanales. Sa suspension à quatre roues indépendantes est, elle aussi, empruntée à la Type D.





Côté mécanique, elle reprend le moteur 6 cylindres en ligne de 3,8 litres de sa devancière, la XK 150 S. Avec une puissance revendiquée de 265 ch, la Type E offre des performances en nette amélioration, d'abord en raison d'un poids sensiblement moindre que celui de la XK 150 et aussi grâce aux lignes bien plus aérodynamiques de sa carrosserie, héritées de la Type D. Les 240 km/h revendiqués sont peut-être un peu optimistes, mais la Type E avait largement de quoi distancer n'importe quelle sportive et de quoi faire jeu égal avec les italiennes les plus exclusives. L'élément le moins spectaculaire est sans doute l'habitacle. La Type E a délibérément opté pour l'aspect sportif, abandonnant les boiseries pour un tableau de bord fonctionnel et particulièrement riche, avec de nombreux cadrans et interrupteurs débordant sur la console centrale. Heureusement, un habillage en cuir vient donner un peu de chaleur à l'ensemble. Cette première série totalisera 7 600 exemplaires. La Jaguar Type E, surtout dans sa première définition, comme celle proposée à cette vente, fait aujourd'hui incontestablement partie des dix plus belles voitures du monde de tous les temps.

La voiture d'origine américaine (n° de série 885605), qui affiche 51 108 miles (82 250 km) au compteur, a bénéficié d'une restauration récente. La peinture de couleur verte vernis est récente et en bon état général (présence de quelques petites cloques). Les chromes sont neufs, sans oxydation ni choc. La sellerie et les garnitures en cuir de couleur biscuit sont neuves, tandis que la moquette beige est en bon état d'origine, ainsi que les garnitures de coffre. L'ensemble de l'instrumentation de bord et le volant à trois branches en aluminium et jante bois d'origine sont en bon état et la voiture est équipée d'un autoradio d'époque. Le moteur et la boîte de vitesses manuelle Moss, entièrement révisés présentent un bon fonctionnement. Les liaisons au sol sont en bon état sans jeu, ni déformation. Les Amortisseurs et les « tours Eiffel » sont neufs et les freins fonctionnent normalement. Les jantes à rayons chromées chaussées de pneumatiques neufs sont en très bon état. La double ligne d'échappement en inox est neuve avec silencieux chromés. Contrôle technique à jour.

Estimation : 100 000 - 130 000€



INNOCENTI

1100 S cabriolet

#1966

LOT
21

Caractéristiques techniques

Marque : Innocenti

Modèle : 1100 S cabriolet

Année : 1966

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 098

Puissance (ch) : 38

Compteur : 71 072 km

Vitesse maximale (km/h) : 145

Production (nbre exemplaires) : 2 067

N° de série : 302048

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Ferdinando Innocenti fait partie de ces entrepreneurs italiens qui font fortune et rêvent de se lancer dans la construction automobile. Il s'était fait connaître en inventant les échaffaudages en tubes métalliques qu'il avait fait breveter après la Seconde Guerre, puis, encore plus, par ses scooters Lambretta. Ce qui l'avait amené à envisager sérieusement l'automobile. Au début des années soixante, il avait conclu un accord avec la firme britannique BMC (Austin-Morris) pour fabriquer l'Austin A40 et la Mini en Italie. Devant le succès, il décide de lancer un petit cabriolet sur base d'Austin-Healey Sprite, mais avec une carrosserie italienne. Le dessin de la carrosserie, confiée à Ghia, est due au styliste

Tom Tjaarda. Ghia confiera ensuite la fabrication à sa filiale OSI, spécialisé dans la construction en série limitée, l'assemblage final s'effectuant à l'usine Innocenti de Lambrate.

Innocenti présente la 1960 Spider au Salon de Turin en novembre 1960. Elle est équipée d'un chauffage dans l'habitacle et d'une capote en toile doublée dont le maniement se fait sans quitter son siège. Le spider fait appel à un châssis de type monocoque et les premiers modèles sont équipé du moteur BMC de 948 cm³ qui développe 43 ch (alors qu'il n'en développe que 36 sur la Sprite), puis 46 en 1961 et 50 en 1962, associé à une boîte à 4 vitesses. En 1963, la 950 Spider évolue et reçoit des freins à disque à l'avant et le nouveau

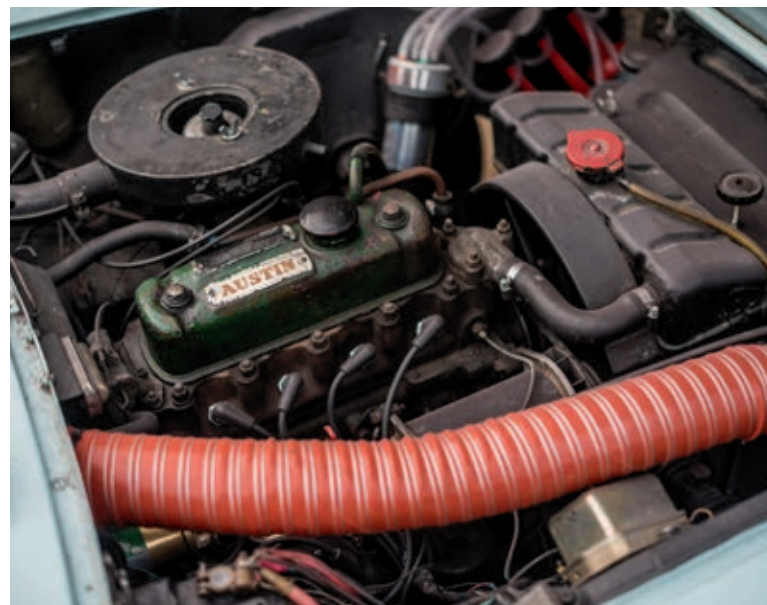




moteur de l'A40, porté à 1 098 cm³ qui développe 58 ch et lui permet d'atteindre les 145 km/h. Logiquement rebaptisée 1100 Spider, elle conserve toujours son élégante silhouette, malgré ses dimensions réduites. Les nouveaux enjoliveurs de roues permettent de la distinguer de la 950 Spider. La production totale est de 4 786 exemplaires de la 950 Spider et de 695 exemplaires pour la 1100 S, produite jusqu'en 1969. Cette voiture (n° de série 302048), typique des productions spéciales, réalisées en Italie par les carrossiers dans les années 1950 et 1960, est d'origine européenne et affiche un peu plus de 70 000 km au compteur. Sa peinture bleu clair a été refaite il y a quelques années, de même que son intérieur en simili cuir noir, et ses chromes sont bon état. Le volant en cuir à deux branches d'origine et les moquettes de couleur noire sont en bon état. L'instrumentation est complète

et en bon état de fonctionnement et le véhicule est équipé d'un autoradio des années 1970 ainsi que d'un klaxon quatre tons « Cucaracha ». La capote en mohair de couleur noire est neuve et possède son couvre-capote assorti. Le moteur, entièrement révisé, et sa boîte fonctionnent bien et la ligne d'échappement en inox est neuve. Les jantes en tôles peintes en blanc, avec enjoliveurs chromés, sont en bon état et chaussées de pneumatiques neufs. Les freins fonctionnent normalement et les trains roulants en bon état n'ont ni jeu, ni déformation. Le véhicule est vendu avec une housse et son sac de rangement ainsi que sa carte grise française de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : 17 000 - 27 000€



FERRARI TESTAROSSA

#1990

LOT
22

Caractéristiques techniques

Marque : Ferrari

Modèle : Testarossa

Année : 1990

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 12

Cylindrée (cm³) : 4 942

Puissance (ch) : 390

Compteur : 12 989 km

Vitesse maximale (km/h) : 290

Production (nbre exemplaires) : 7 177

N° de série : ZFFAA17B000084338

Provenance : Ex Jean-Pierre Jabouille



Vingt ans après les mythiques Testa Rossa (culasses rouges) des années 1950 et 1960, Ferrari ressuscite – en un seul mot – ce nom mythique au salon de Paris 1984. Succédant à la Berlinetta Boxer, la Testarossa reprend son 12 cylindres à plat, inauguré en 1972 sur la 365 GT4 BB et installé pour la première fois en position centrale arrière sur une Ferrari de route. Conçu pour la 312 B de Formule 1 en 1970, il offrait un centre de gravité très bas et une hauteur limitée, offrant un comportement routier très efficace et une bonne aérodynamique. Soucieux de ne pas se faire piéger par les normes d'homologation fédérales américaines qui avaient privé la BB d'une belle carrière aux États-Unis, les ingénieurs ont conçu des culasses à quatre soupapes par cylindre, associées à un système d'injection mécanique KE-Jetronic Marelli. Plus propre, plus économique, le moteur de la Testarossa est aussi

plus léger de 20 kg et plus puissant de 50 ch (!) avec 390 ch à 6300 tr/mn et un couple qui passe à 50 mkg à 4500 tr/mn. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite sont améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur. La Testarossa est une des rares automobiles à dépasser le 290 km/h tout en gardant une tenue de route sûre et précise. Ses performances et son allure spectaculaire vont contribuer à son succès.

Basse et large, bien plus encombrante que sa devancière 512 BB (2 m de large !), la Testarossa est, bien sûr, due à Pini-farina, qui réussit l'exploit de combiner un appui élevé avec une trainée limitée, en n'utilisant aucun aileron ou appendice aérodynamique, tout en faisant oublier les imposantes proportions de la voiture. En termes de présence, elle rivalise sans problème avec la Countach de Lamborghini grâce à ses





ailettes latérales - l'un de ses traits les plus spectaculaires – qui alimentent en air ses deux radiateurs latéraux. Malgré sa taille, la Testarossa, est plus légère que sa devancière, sa carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – étant en aluminium ce qui est plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série.

Les portières s'ouvrent sur un habitacle à deux places. Le style général allie luxe et sportivité avec des sièges tendus de cuir Connolly, un petit volant à trois branches Momo et la célèbre grille chromée, logée sur le tunnel central qui accueille de multiples interrupteurs. On trouve des équipements luxueux comme l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral qui trahissent la vocation grand tourisme. Pour le millésime 1987, les deux rétroviseurs extérieurs sont positionnés plus bas et en juin 1988, les roues de la Testarossa sont fixées par 5 goujons à la place de l'écrou central. Elle n'évoluera plus jusqu'à la fin de la production en 1991 et sera suivie des évolutions 512 TR et 512 M. La production totale de ces trois modèles dépasse les 7 000 unités.

Notre Testarossa (n° de série ZFFAA17B000084338) a été vendue neuve au pilote de Formule 1 Jean Pierre Jabouille par le garage Ch. Pozzi de Levallois et n'affiche que 12 900 km. La peinture rouge vernie ainsi que les bas de caisse et la jupe avant, peints en noir satiné, sont en très bon état d'origine. Les sièges et les garnitures en cuir noir, les moquettes rouge, comme la planche de bord et l'instrumentation, sont en très bon état d'origine. Le véhicule est équipé de la bagagerie (une option d'époque), d'un système de climatisation, de vitres et de rétroviseurs électriques. Le 12 cylindres à plat de 4, 9 litres qui vient d'être révisé par les Établissements Ch. Pozzi est en excellent fonctionnement. Le véhicule est équipé d'une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports et sa ligne d'échappement est en très bon état d'origine. Les jantes en aluminium de 16 pouces, chaussées de Michelin Pilot sport en très bon état, sont d'origine. Le véhicule est équipé de son système de levage d'origine et sera vendu avec son carnet d'entretien à jour. Contrôle technique à jour.

Estimation : 165 000 - 185 000€



FERRARI MONDIAL T cabriolet

#1992

LOT
23

Caractéristiques techniques

Marque : Ferrari

Modèle : Mondial T cabriolet

Année : 1992

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 3 405

Puissance (ch) : 300

Compteur : 56 022 km

Vitesse maximale (km/h) : 255

Production (nbre exemplaires) : 1 010

N° de série : ZFFKC33B000091904

Provenance : Collection privée de la Carrosserie Lecoq



La Mondial prend la succession de la 308 GT4 au Salon de Genève, en mars 1980. Pour Ferrari, il s'agit d'offrir un modèle identique sur tous les marchés du monde, d'où son nom. Comme toute les Ferrari, elle est signée Pininfarina et sa construction sera assurée par Scaglietti. Elle reprend le V8 3 litres à double arbre à cames en tête de sa devancière 308 GT4 (le coupé 2+2 dessinée par Bertone) mais doté d'une alimentation par injection électronique et passe de 255 ch à 214 ch ce qui lui permet d'atteindre les 225 km/h. Elle conserve aussi bien sûr la boîte transaxle à cinq rapports et la suspension indépendante. L'habitabilité est nettement améliorée, grâce à l'allongement de l'empattement qui passe de 2,55 m à 2,65 m. Signalons que c'est l'une des première Ferrari à bénéficier d'un traitement anticorrosion au zinc pour

ses panneaux de carrosserie. Mais les ventes ont du mal à démarrer. Après 703 exemplaires de cette première version, la Mondial devient Mondial Quattrovalvole (quatre soupapes) au printemps 1982 et gagne 26 ch. Elle se distingue par sa grille latérale couleur caisse, tandis que l'intérieur reçoit un nouvel aménagement de la console centrale et un nouveau volant.

En septembre 1983, un cabriolet Mondial est dévoilé lors des Ferrari Days, puis officiellement en janvier 1984, au Salon de Bruxelles. C'est le premier vrai cabriolet Ferrari depuis l'abandon de la 365 GTS/4 « Daytona », en 1973. Plus réussi que le coupé, il connaîtra un bon succès commercial. Au Salon de Francfort 1985, la Mondial reçoit le V8 de 3 186 cm³ et 270 ch, en même temps que les berlinettes





GTB et spider GTS et devient Mondial 3.2. La carrosserie est légèrement retouchée avec des boucliers avant et arrière redessinés et peints de la couleur de la carrosserie et reçoit de nouvelles jantes au dessin plus sobre, ainsi qu'un nouveau tableau de bord.

En mars 1989, au Salon de Genève, la Mondial 3.2 devient Mondial T, avec une boîte de vitesse transversale (d'où le T) le moteur étant désormais en position longitudinale et sa cylindrée passe à 3, 4 litres. Sur la dernière série (celle de la voiture de la vente) la puissance passe à 300 ch. On la reconnaît à la grille latérale plus petite et aux nouvelles poignées de portes. Dans l'habitacle, le pédalier est désormais aligné dans l'axe du volant et le tableau de bord a été redessiné. Elle sera produite sous cette forme jusqu'en juillet

1993. La Mondial T cabriolet a été construite à 1 010 unités seulement et c'est sûrement la Ferrari la plus pratique et la plus facile à vivre.

La voiture proposée (n° de série ZFFKD33B000091904) est en parfait état et affiche seulement 51 000 km au compteur. Elle est équipée de la suspension réglable et de la climatisation. Le vendeur se sert de la voiture régulièrement et l'a toujours entretenue méticuleusement. Sa peinture rouge est en parfait état, de même que sa sellerie et l'ensemble des garnitures intérieures. La mécanique est en très bon état et la voiture fonctionne parfaitement. Contrôle technique à jour.

Estimation : 50 000 - 60 000€



LANCIA MONTECARLO SPIDER #1981

LOT
24

Caractéristiques techniques

Marque : Lancia

Modèle : Montecarlo Spider

Année : 1981

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 995

Puissance (ch) : 120

Compteur : 93 147 km

Vitesse maximale (km/h) : 190

Production (nbre exemplaires) : 817

N° de série : ZLA137AS000004823

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing



Surprise au Salon de Genève 1975, le nouveau coupé Fiat à moteur central s'appelle Lancia Beta Montecarlo ! Lancia, filiale de Fiat depuis 1969, cherchait une héritière à sa Stratos. Fiat qui avait mis en chantier deux projets de coupés à moteur central (X 1/9 et X 1/8) pour remplacer les coupés/spider 850 et 124 Sport, a donc jugé judicieux de faire passer le prototype X 1/8 sous l'écusson Lancia.

Le projet X 1/9 est confié à Bertone, tandis que le projet X 1/8 est confié à Pininfarina. Baptisé Montecarlo (écrit à l'italienne) en référence aux victoires des Fulvia et Stratos, le modèle de série reçoit le nouveau 4 cylindres en ligne 2 litres en position centrale arrière, incliné à 20°. Conçu par l'ingénieur Lampredi pour Fiat, il est doté d'un double arbre à cames, d'un carburateur Weber double corps inversé et délivre 120 ch à 6 000 tr/mn. Il est associé à une boîte-pont

à 5 rapports et sa vitesse de pointe frôle les 195 km/h ! Pininfarina a conçu une carrosserie en coin compacte dont la partie arrière reprend le thème de la Ferrari BB. Originalité, le capot moteur bascule à gauche, plutôt que de se lever. Les chromes sont absents, remplacés par du noir mat. La Beta Montecarlo est aussi proposée avec un toit souple repliable, breveté par Pininfarina, sous le nom de Montecarlo Spider. Strict deux places, l'habitacle de la Montecarlo est moderne, avec une planche de bord rembourrée de la couleur de la sellerie (marron, bleu ou rouge). Cette première version de la Montecarlo, produite jusqu'en 1978, se reconnaît à ses roues en alliage de 13 pouces et à ses dérives arrière pleines. Au salon de Genève 1980, apparaît une deuxième série, baptisée Lancia Montecarlo - sans référence à la Beta. Équipée d'une pompe à essence mécanique et d'un allumage électro-





nique, elle se différencie essentiellement par ses retouches à la carrosserie. On note surtout les dérives de custode vitrées qui rappellent la Maserati Merak. Les jantes de 14 pouces, chaussées en 185/65 remplacent les 13 pouces et les 185/70 et reçoivent des disques de freins de 251 mm au lieu de 227. La calandre a été redessinée dans le style de celles des Delta et berlines Beta. À l'intérieur, l'habillage noir de la planche de bord n'est plus coordonné à la sellerie et le volant gagne une troisième branche centrale, tandis que les sièges sont en tissu. La production prendra fin en 1981, le modèle restant au catalogue jusqu'en 1984. 5 794 coupés Lancia Montecarlo ont été produits, dont seulement 564 Spider de la seconde série en conduite à gauche, comme celui proposé ici. Signalons que la cellule centrale de la Montecarlo a servi de base à la 037 de rallye à compresseur Volumex, en 1982.

La voiture proposée à la vente (n° de série 00004823), affichant 93 147 km au compteur, est équipée d'un toit ouvrant en toile en bon état. Sa peinture rouge vernis et les boucliers avant et arrière en plastique sont en très bon état. La sellerie en tissus de type tweed de couleur grise et la moquette de couleur noire sont en bon état d'origine. L'instrumentation de bord, fonctionnelle, est en très bon état, de même que le volant en cuir noir à trois branches. Le groupe motopropulseur et les trains roulants ainsi que les freins, entièrement refait en 2015 est en bon état général et présente un très bon fonctionnement. Les jantes en alliage de 14 pouces, chaussées de pneus Dunlop en bon état, sont en très bon état et les freins fonctionnent bien. Contrôle technique à jour.

Estimation : 28 000 - 38 000 €



MASERATI INDY 4,2 litres #1972

LOT
25

Caractéristiques techniques

Marque : Maserati

Modèle : Indy 4.2 litres

Année : 1972

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 4 136

Puissance (ch) : 260

Compteur : 70 453

Vitesse maximale (km/h) : 250

Production (nbre exemplaires) : 440

N° de série : AM116560

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



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

Le magnifique coupé deux places Ghibli à moteur V8, dessiné par Giugiaro et dévoilée en 1966 pour reprendre le flambeau abandonné par la 5000 GT, avait besoin d'être épaulé

par une version 2+2 plus moderne que la Mexico déjà datée. Ce fut la Maserati Indy, dévoilée sur le stand de la *carrozzeria* Vignale à Turin en octobre 1968. Le design de la Maserati Indy est signé Giovanni Michelotti et sa construction est assurée par Vignale à partir de 1969. Elle arbore un profil caractéristique avec son haut volume arrière et son large capot avant plat doté, comme la Ghibli, de doubles phares escamotables. On retrouve aussi le pare-choc au-dessus de la double calandre, comme sur la Mistral. Son intérieur et son tableau de bord sportifs se veulent également luxueux, comme en témoigne la présence de boiseries et son volant à jante en bois, ajustable en hauteur. La large console centrale reçoit l'autoradio et les commandes de vitres électriques. L'habitacle et la planche de bord subiront plusieurs modifications au fil des générations.

Contrairement à la 2+2 Sebring, l'Indy ne reçoit donc pas le six cylindres en ligne, mais le V8 à quatre arbres à cames en tête alimentés par quatre carburateurs Weber double corps





de la Mexico. Il peut être associé à une transmission automatique à trois rapports d'origine Borg-Warner en option, mais c'est la boîte manuelle à cinq vitesses qui sera bien sûr la plus vendue, les boîtes automatiques de l'époque étant loin d'être aussi efficaces que les boîtes manuelles. Fin 1969, Sa cylindrée de 4, 2 litres et ses 260 chevaux sont jugées un peu justes pour son poids élevé et, dès l'année suivante, elle adopte le 4, 7 litres de la Quattroporte de 290 chevaux qui lui permet enfin de dépasser facilement la barre fatidique des 250 km/h. Une version encore plus puissante, l'Indy 4900, verra le jour en 1972, équipée du V8 4, 9 litres emprunté à la Ghibli SS. Ses 320 ch offrent à l'Indy des performances de premier ordre. À partir de 1973, seule cette version 4900 figurera au catalogue. La production total sera de 1104 exemplaires entre 1969 et 1975. Moins connue du grand public que la Ghibli, l'Indy n'en demeure pas moins une voiture à la forte personnalité et tout aussi typique de cette époque avec sa carrosserie signée de deux grands noms du style italien. Sa faible diffusion en France et son style caractéristique lui confèrent une originalité et une exclusivité certaine pour un prix bien plus modique.

Le véhicule d'origine Européenne (n° de série AM116560) est en très bon état de présentation, affiche 70453 km au compteur et ne présente pas de trace de corrosion et sa peinture bordeaux métallisée vernis est neuve. La sellerie en cuir de couleur beige est neuve, les moquettes marron clair sont en très bon état ainsi que les boiseries intérieures et le volant à trois branches à jante bois. Le véhicule est équipé d'un cache bagage, un accessoire d'époque, d'une direction assistée et de la climatisation. La voiture est équipée de la très rare option jantes à rayons chromées de marque Borrani, chaussées de pneus Avon 205/70 R15 neufs. Le moteur a été révisé et fonctionne parfaitement et, suite à un essai dynamique, globalement le véhicule est en très bon état mécanique. Les liaisons au sol sont en très bon état sans jeu et les freins fonctionnent parfaitement. Le radiateur du moteur est en aluminium et les silencieux d'échappement sont en inox. La voiture est vendue avec sa carte de grise française de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : 105 000 - 120 000 €



AUTOBIANCHI PRIMULA S

LOT
26

#1969

Caractéristiques techniques

Marque : Autobianchi
Modèle : Primula S
Année : 1969
Nombre de places : 5
Nombre de cylindres : 6
Cylindrée (cm³) : 1 438
Puissance (ch) : 75
Compteur : 93 630 km
Vitesse maximale (km/h) : 155
Production (nbre exemplaires) : 74 858
N° de série : 7712

Provenance : Collection Comte d'Indy - Ecurie Indy Racing



C'est en 1955 qu'est constituée la société Autobianchi avec la participation de FIAT et de Pirelli. La nouvelle marque se chargera des modèles marginaux, innovants ou originaux que Fiat répugne à commercialiser. C'est ainsi qu'apparaît la Bianchina, une Fiat 500 très chic, puis le cabriolet Stellina. Autobianchi, dotée de moyens importants, devient peu à peu le laboratoire technique de Fiat pour tester les innovations. C'est avec la révolutionnaire Primula, dévoilée en 1964 que la marque connaît un succès relatif.

Conçue par l'ingénieur Dante Giacosa, elle fait partie des voitures les plus innovantes de l'histoire de l'automobile. C'est la première traction avant de Fiat avec un ensemble moteur-boîte transversal (comme la Mini) et un hayon arrière, avant la Renault 16, et bien avant la Golf. Elle dispose

également d'un embrayage à commande hydraulique et de quatre freins à disque. Malheureusement, un essieu arrière rigide gêne un peu le tableau. En dehors de l'adoption d'un nouveau moteur, la Primula connaîtra peu de modifications au cours de sa carrière.

Un coupé S fait son apparition en 1968, une version sportive équipée du moteur 1 400 cm³ de 75 ch de la Fiat 124 S, alimenté par un carburateur Weber double corps. La carrosserie deux portes, plus moderne, dessinée par Mario et Gian Paolo Boano au centre de style Fiat, voit ses petits ailerons arrière disparaître et adopte un arrière fastback, ponctué par des blocs optiques arrière carrés, du plus bel effet. À l'intérieur, l'habitacle tendu de simili cuir avec ses placages bois et ses deux grands compteurs donnent le ton. Sa tenue de route





et son bouillant quatre cylindres en font une petite sportive très vivante, qui annonce les Golf et 205 GTi qui reprendront la même architecture générale. Les Primula connaîtront une belle carrière en France, grâce au réseau Lancia Chardonnet et apparaissent dans de nombreux films avec Alain Delon qui avait passé un accord avec André Chardonnet. À tel point que les A 112 seront encore distribuées sous la marque Autobianchi en France (et en Italie) jusqu'en 1986, après la disparition de la marque sous l'écusson Lancia.

La voiture, restaurée récemment en 2015 et dotée de phares d'appoint, est en très bon état de présentation comme neuf, sa peinture blanche vernis et l'ensemble de la carrosserie sont en très bon état et les chromes sont en bon état. La sellerie en simili cuir noir avec passepoil rouge et les moquettes

rouges, typiques du modèle, ont été refaites et les boiseries sont en très bon état. Le volant à trois branches à jante bois d'origine, ainsi que l'ensemble de l'instrumentation, sont en très bon état d'origine. L'ensemble moteur/boîte a été reconditionné récemment et fonctionne parfaitement. La ligne d'échappement est en très bon état et les freins sont en bon état de fonctionnement. Les jantes en tôles, chaussées de pneus Firestone en très bon état, sont, elles aussi, en très bon état. Le modèle ayant couru en rallye en Groupes 1 et 2, cette voiture est donc éligible au Monte-Carlo historique. Contrôle technique à jour.

Estimation : 10 000 - 15 000 €



LANCIA

APPIA cabriolet

#1961

LOT
27

Caractéristiques techniques

Marque : Lancia

Modèle : Appia cabriolet

Année : 1961

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 090

Puissance (ch) : 60

Compteur : 73 135 km

Vitesse maximale (km/h) : 146

Production (nbre exemplaires) : 1 584

N° de série : 812014952

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Pour faire face à la Fiat 1100, présentée simultanément au Salon de Turin qui se tient du 22 avril au 3 mai 1953, Lancia propose l'Appia. Elles partagent la même cylindrée de 1100 cm³, mais la comparaison s'arrête là. L'Appia est une élégante berline sophistiquée, équipée d'un moteur 4 cylindres en V très fermé à 10°, à soupapes en tête inclinées, activées par deux arbres à cames dans le carter de vilebrequin entraînés par chaîne silencieuse. Les culasses à chambres hémisphériques sont en aluminium avec des sièges de soupapes sertis. Il en aura été construit plus de 20 000 lorsque l'Appia deuxième série, avec une carrosserie trois volumes entièrement renouvelée sur un empattement allongé de 2,48 m à 2,51 m, est dévoilée en avril 1956. Elle reçoit une mécanique légèrement remaniée, avec pistons, culasses, arbre à cames, soupapes et carburateur modifiés. La puissance passe de 38

à 44 ch autorisant une vitesse de 130 km/h. C'est sur cette seconde série que Lancia met quelques châssis à disposition des carrossiers pour qu'ils créent des *speziale*. Ils disposent de 53 ch à 5.200 tr/mn au lieu des 43 ch. En mars 1957, au Salon de Genève apparaissent ainsi trois nouvelles versions de l'Appia, une berlinette Zagato, un coupé Pinin Farina et un joli cabriolet réalisé par Vignale sur un dessin de Giovanni Michelotti. Malgré un prix de vente dissuasif (1 780 000 lire, quand une Fiat 600 valait 640 000 lire), 1 586 acheteurs s'offriront ce plaisir, tandis que la production totale de la 2e série dépasse les 22 000 unités.

La troisième et dernière évolution de l'Appia apparaît au Salon de Genève, en mars 1959. La carrosserie de la berline est à nouveau modernisée avec un avant rappelant celui de la prestigieuse Flaminia, lancée en 1957. La puissance du





moteur est à nouveau augmentée et passe à 48 ch grâce à un régime plus élevé. Un nouveau système de freinage à double circuit Duplex avec tambours avant ailetés est adopté sur des jantes réduites à 14 pouces. Cette troisième série connaîtra un succès phénoménale avec 55 577 exemplaires produits ce qui porte le total de la production toutes séries confondues à 98 000 exemplaires, faisant de l'Appia la Lancia la plus populaire de toute l'histoire de la marque à l'époque.

Le très joli cabriolet Vignale d'origine européenne proposé ici a été l'objet d'une restauration récente et se présente dans un excellent état avec des chromes neufs et un kilométrage de 73135 km. La peinture blanche a été refaite et contraste agréablement avec sa capote en toile noire récente (couvretonneau fourni). À l'intérieur, la sellerie en cuir de couleur

noire est en très bon état, de même que la moquette et les tapis de sol, et le volant à deux branches est en très bon état d'origine. L'instrumentation de bord est fonctionnelle et en bon état. On notera la présence d'un autoradio K7 de marque Blaupunkt. Le moteur, révisé, et la boîte sont en bon état général et fonctionnent normalement. Signalons le collecteur gauche fissuré sur la ligne d'échappement qui est par ailleurs en bon état. Les jantes de 14 pouces, chaussées de Michelin MX en très bon état, avec enjoliveurs chromés sont en bon état. Les liaisons au sol ne présentent pas de jeu, ni bruit anormal et les freins fonctionnent bien. La voiture affiche un bon fonctionnement, homogène. Contrôle technique à jour.

Estimation : 41 000 - 55 000€



FERRARI 308 GTSi #1981

LOT
28

Caractéristiques techniques

Marque : Ferrari

Modèle : 308 GTSi

Année : 1981

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 2 927

Puissance (ch) : 214

Compteur : 35 324 miles

Vitesse maximale (km/h) : 240

Production (nbre exemplaires) : 1 743

N° de série : ZFFAA02A1A0033597

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Héritière des Dino 206/246, premières berlinettes à moteur central commercialisées par Ferrari en 1968, les 308 abandonnent le V6 2 litres et 2, 4 litres pour un V8 de 3 litres, d'où leur nom de 308 (3 litres 8 cylindres). Précédée par la 308 GT4, un modèle 2+2 carrossé par Bertone - une infidélité qui restera unique - et portant encore la marque Dino, la berlinette 308 GTB qui apparaît au Salon de Paris en octobre 1975 est une vraie Ferrari. Elle arbore fièrement le *cavallino*, ainsi qu'une ligne élégante signée Pininfarina cette fois, comme toutes les Ferrari depuis 1958. Elle est la digne héritière des agiles berlinettes Dino 206 et 246 avec ses strictes deux places. Elle est pourtant directement dérivée de la Dino 308 GT4 dont elle reprend le châssis avec un empattement de 2,34 m (réduit de 21 cm), le même moteur V8 3 litres de 255 ch. Seule différence notable, le V8 de la 308 GTB possède une lubrification à carter sec, bien plus efficace sur cette mouture plus sportive. En revanche la version américaine conservera la lubrification par carter humide

de la 308 GT4 et se singularisera par un échappement à 4 sorties, alors que les autres 308 GTB n'ont qu'une sortie. Autre nouveauté de la 308 GTB, sa coque en polyester, à l'exception du capot en aluminium. Les délais de conception très courts ont dicté le choix du polyester, ne nécessitant pas de lourds investissements et permettant de réduire le poids de la voiture de quelques kilos. C'est la *carrozzeria* Scaglietti à Modène, filiale de Ferrari, qui assure l'exécution des coques. Avec sa ligne compacte, basse et effilée, la 308 GTB séduit immédiatement tous les passionnés du petit cheval cabré. Le V8 3 litres qui développe 255 ch à 7 700 tr/mn, associés à un couple de 30 mkg à 5 000 tr/mn, fait merveille sous cette robe allégée. Les jantes reprennent le dessin à 5 branches des grosses Ferrari, Daytona et 365 GT4 2+2, mais en 14 pouces de diamètre, chaussées de Michelin XWX 205/70-14.

À partir de 1977, la carrosserie des 308 est construite en acier avec des ouvrants en aluminium. En septembre, au





salon de Francfort, apparaît une version découvrable, la 308 GTS, qui vient combler le vide laissé trois ans plus tôt par l'arrêt de la 246 GTS. Pininfarina reprend le même principe de toit amovible qui se range derrière les sièges. Les glaces de custode laissent place à des jalousies métalliques. Les GTS se différencient également des GTB par une lubrification à carter humide (celle des versions américaines) et deux distributeurs d'allumage au lieu d'un seul. En 1980, la gamme 308 reçoit une injection indirecte Bosch K-Jetronic et un allumage électronique Marelli Digiplex. Malheureusement les performances en pâtissent, le V8 des 308 GTBi et GTSi développe 214 ch à 6 600 tr/mn (205 ch aux États-Unis) pour un couple de 24,8 mkg à 4 600 tr/mn. Malgré cela, fin 1981, en 8 ans, la production des 308 (tous modèles confondus) aura dépassé la production des V12 produites en 38 ans ! L'habitacle est légèrement remanié avec un volant Nardi, un nouveau dessin de la sellerie et une console centrale différente.

En octobre 1982, le V8 de 3 litres recevra quatre soupapes par cylindre et l'appellation Quattrovalvole et retrouvera ses 240 ch à 7 000 tr/mn. Le modèle évoluera par la suite en 328

GTB et GTS avec un V8 3, 2 litres avec une robe légèrement remaniée, mais c'est une autre histoire.

Le véhicule proposé à la vente est d'origine Américaine (n° série ZFFAA02A1A0033597) a été entièrement restauré il y a moins d'un an, affiche 35334 miles (56 864 km) au compteur et se trouve en excellent état de présentation. Sa peinture rouge vernis est neuve et de belle facture. L'intérieur en cuir noir a été refait, tandis que les moquettes en laine noire sont en très bon état d'origine ainsi que le ciel de toit en cuir neuf. Le véhicule est équipé d'un autoradio CD de marque Alpine et de vitres avant à commande électrique, ainsi que de la climatisation et son faisceau électrique a été révisé. Le moteur vient d'être révisé (courroies changées) et fonctionne parfaitement. La voiture est équipée d'un échappement en inox neuf, ses jantes en aluminium peintes sont en très bon état sans choc, ni oxydation et chaussées de pneus Falken neufs. Les freins ont été révisés. La voiture est vendue avec sa Pochette Ferrari en cuir contenant le manuel du conducteur d'origine et sa carte grise française de collection.

Estimation : 70 000 - 95 000€



JAGUAR TYPE S 3.8 LITER #1965

LOT
29

Caractéristiques techniques

Marque : Jaguar

Modèle : Type S 3.8 LITER

Année : 1965

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 3 782

Puissance (ch) : 220

Compteur : 81 494 km

Vitesse maximale (km/h) : 210

Production (nbre exemplaires) : 7 669

N° de série : 1B77857DN

Provenance : Collection particulière d'un grand amateur français



Présentée en 1959, la Mk II de Jaguar, première berline sportive moderne, a marqué toute une génération. Proposée en trois cylindrées, 2, 4 litres, 3, 4 litres et 3, 8 litres, elle fut même sacrée « meilleure voiture importée » aux États-Unis sous cette dernière forme. Au bout de quelques années, pourtant, après l'apparition de la Mk X équipée de la suspension arrière indépendante de la Type E en 1961, la Mk II, avec son essieu arrière rigide, prit un petit coup de vieux. William Lyons, l'économe patron de Jaguar, n'entendait pas pour autant sacrifier un modèle aussi « commercial ». Il choisit donc de sortir un modèle intermédiaire entre la Mk X et la Mk II.

La Type S, présentée en 1963, reprenait l'essentiel de la MK II, notamment la cellule centrale, avec une carrosserie modifiée aux deux extrémités. L'avant était légèrement moder-

nisé avec des phares sous visière et des pare-chocs plus fins et l'arrière était plus allongé, dans le style de la Mk X. On regrettera la découpe des portes arrière identiques à celles de la Mk II, mais qui sur la Type S ne suivent pas la découpe du passage de roue, différente de celle de la Mk II. Mais quand il fallait faire des économies d'échelle, William Lyons n'hésitait jamais. Et bien sûr, sous les ailes arrière plus tendues de la Type S, on retrouve la suspension arrière indépendante de la Type E. Autre avantage non négligeable de cet arrière allongé, le coffre à bagage est bien plus volumineux que sur la Mk II, un avantage pour une grande routière luxueuse, destinée aux long périple sur le continent.

Côté motorisation, là encore, la S-Type emprunte à la Mk II puisqu'elle est proposée en deux versions 3, 4 litres et 3, 8 litres. Plus luxueuse que la Mk II, et surtout plus lourde (200





kg de plus !), Lyons a estimé qu'elle ne serait pas commercialisée avec le 2, 4 litres. La tenue de route de la Type S est très nettement améliorée par rapport à la Mk II, mais son léger surpoids l'handicape en performance pure. L'intérieur est proche de celui de la Mk II, mais traité bien plus luxueusement, avec boiseries abondantes et cuir Connolly partout où c'était possible. Produite de 1963 à 1968, elle ne connut pas le même succès que sa devancière et concurrente au sein de la gamme, la Mk II qui se vendit, les trois cylindrées confondues, à plus de 60 000 exemplaires entre 1959 et 1967. La Type S sera pour sa part construite à 9 928 exemplaire dans sa version 3, 4 litres et à 15 065 exemplaires dans sa version 3, 8 litres, de 1963 à 1968, comme celle de cette vente.

La voiture proposée (n° de châssis IB77857DN) a été entièrement restaurée à partir du châssis il y a environ 10 ans et affiche un kilométrage de 81 494km. La carrosserie, les

chromes et la peinture bleu foncé métallisé vernis sont en bon état. À l'intérieur, les sièges et les garnitures en cuir noir, les boiseries et la planche de bord sont en très bon état, de même que les moquettes gris foncé. Le moteur 6 cylindres en ligne de 3, 8 litres présente un bon fonctionnement, de même que la boîte de vitesses mécanique (dotée d'un overdrive), et les freins, en bon état d'usage. La ligne d'échappement à double sortie chromée est en bon état. La voiture est équipée de jante à rayons chromées en bon état, chaussées de pneumatiques Vredestein 185 HR 15 neuves. Une housse Jaguar avec son sac de rangement est fournie, ainsi qu'un album photos de la restauration et sa carte grise française de collection. Contrôle technique à jour.

Estimation : 30 000 - 40 000 €



SEAT 600 #1969

LOT
30

Caractéristiques techniques

Marque : Seat

Modèle : 600

Année : 1969

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 633

Puissance (ch) : 21

Compteur : 73 000 km

Vitesse maximale (km/h) : 103

Production (nbre exemplaires) : 79 7319

N° de série : BA422864



Seat, aujourd'hui dans le groupe Volkswagen, est une marque connue. Il n'en allait pas de même dans les années 1960. Personne, en dehors de l'Espagne, ne connaissait ce petit constructeur espagnol. Au lendemain de la seconde guerre, l'Espagne n'a pratiquement pas de parc automobile. Les véhicules les plus nombreux sont les camions et les petits utilitaires, les motos de production catalane (Bultaco, Montesa, Derbi et Osa) ou d'importation (Guzzi et Vespa italienne, Mobylette française). La marque Hispano-Suiza a bien une usine à Barcelone, mais depuis les années 20, elle ne construit que quelques voitures officielles. Le pays décide donc de se doter d'une industrie automobile nationale. Dans un premier temps, il trouve son bonheur avec une voiturette française, la Biscooter de Gabriel Voisin, une mini-voiture à moteur de moto, présentée au Salon de l'Auto en 1950. Elle

convient aux besoins du marché espagnols et sera produite sous licence dès 1953. Mais ce n'est pas une vraie automobile.

L'INI (Instituto Nacional de Industria), fondé en 1950, cherche un partenaire pour produire sous licence une vraie voiture. En mai 1950, la SEAT (Sociedad Española de Automoviles de Turismo) est constituée et, à partir de novembre 1953, commence à produire sous licence la Fiat 1400, une berline un peu trop cossue pour le marché espagnol où la clientèle ayant les moyens de ce type de voiture est encore rare. En 1957, l'usine emploie 5 000 personnes lorsque débute la construction de la Seat 600, copie de la Fiat 600, dévoilée au Salon de Genève en mars 1955 et due à Dante Giacosa. Avec son moteur en porte-à-faux à l'arrière, ses quatre roues indépendantes et sa carrosserie autoporteuse,





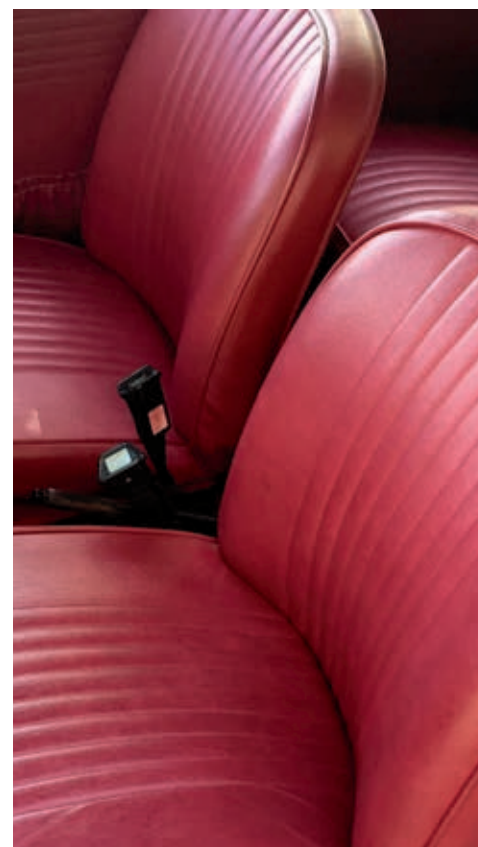
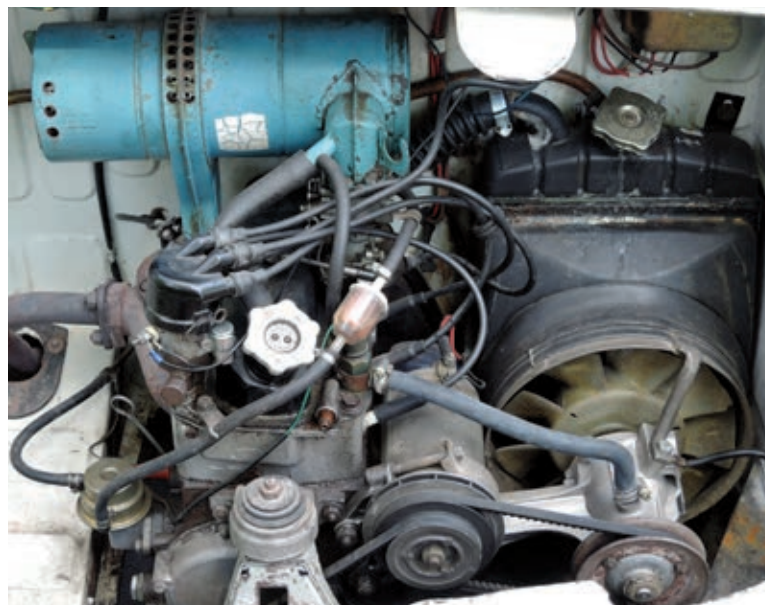
cette petite berline quatre places à deux portes va connaître un succès phénoménal. En 1960, elle aura dépassé le million d'unités.

La Seat 600 est un clone parfait, le modèle italien est repris sans changement, hormis les logotypes espagnols à la place des écussons italiens. Avec seulement 600 kg, les 633 cm³ et les 21,5 ch permettent d'atteindre 95 km/h. Moins chère et mieux adaptée au marché que la 1400, la 600 rencontre un succès immédiat. La première « Seiscientos » quitte les chaînes de l'usine de Barcelone le 27 mai 1957 avec le numéro de châssis 100-106-400.001, l'année même où disparaît la Biscuter. 2 585 Seat 600 sont construites en 1957, mais les listes d'attente dépassent plusieurs années, d'autant que le « plan de Desarrollo », une aide économique, débloque un prêt de 1000 dollars par personne, sur les 65 000 pesetas que coûte la 600. On verra successivement apparaître la « desca-

potable », une découvrable avec un toit en toile et des pneus à flanc blanc, puis la 600 D (767 cm³/32 ch !), puis, à partir de 1963, la « furgoneta comercial », un petit utilitaire sans siège arrière, en fait la 600 Formicheta italienne. Lorsque la fabrication s'arrête en 1973, 300 000 Seat 600 encombrant les routes espagnoles.

Très rare en France, la Seat 600 de cette vente (n° de série BA422864) affiche 72 734 km d'origine au compteur. La voiture est très saine, avec un très bel intérieur d'origine. La peinture a été refaite il y a cinq ans et sa mécanique a été révisée. Sa pompe à eau est neuve, ses freins ont été contrôlés et ses pneus sont neufs. Elle dispose d'une carte grise européenne.

Estimation : 4 000 - 6 000 €



TESLA ROADSTER 2.5 #2010

LOT
31

Caractéristiques techniques

Marque : Tesla

Modèle : Roadster 2.5

Année : 2010

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : /

Cylindrée (cm³) : /

Puissance (ch) : 215 Kw

Compteur : 36 042 km

Vitesse maximale (km/h) : 212

Production (nbr exemplaires) : 2 500

N° de série : SFZRE2B10A3000295

Provenance : Collection privée de la Carrosserie Lecoq



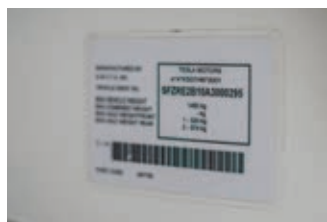
Tesla Motors a été fondée en 2005 à San Carlos, en Californie, par Elon Musk. La marque dévoile son premier modèle, un roadster, en juillet 2006. Il s'agit en fait d'une Lotus Elise légèrement remaniée, avec de nouveaux boucliers, de nouvelles jantes, redessiné par un transfuge du centre de style Mazda, et équipée de batteries au lithium-ion. C'est une voiture électrique pure, pas une hybride. Elle offre une puissance de 292 chevaux avec une autonomie maximale de 350 km, selon son constructeur. La batterie se recharge en trois ou quatre heures ou au freinage et au lever de pied, lorsqu'elle roule, d'où un excellent frein moteur, inattendu. Ce qui met le plein à 3 euros ! La production en série du roadster 2.0 a débuté le 17 mars 2008. Sa carrosserie en fibre de carbone était confectionnée par Sotira 35 (aujourd'hui Faurecia) à Saint-Mélor-des-Ondes en Bretagne.

Grâce à la légèreté de la base Lotus, le surpoids des batteries

ne grève pas les performances. Pour ceux qui n'ont jamais conduit de voiture électrique, la conduite est déroutante. Pas le moindre son. On a du mal à estimer sa vitesse, d'autant le couple est immédiatement disponible, dès 0 km/h, contrairement au moteur thermique qui doit prendre ses tours pour délivrer sa pleine puissance, et la voiture démarre comme un boulet de canon ... sans un bruit. Elle abat le 0 à 100 km/h en 3,9 secondes ! À peine plus qu'une Porsche ou une Ferrari. Surprenant. L'autonomie est fonction de la vitesse (elle atteint 200 km/h) et de l'utilisation sportive ou non. Signalons que la Tesla Roadster a gagné le rallye de Monte-Carlo Energies Alternatives dans la catégorie électrique, grâce à James Morlaix en 2013.

La production du roadster 2.0 s'est arrêtée en 2012, après 2 500 exemplaires. Les quinze derniers roadsters Tesla produits, avec quelques retouches esthétiques, étaient baptisés





Final Edition Roadsters. Avant que n'apparaisse la nouvelle version 2.5 (on lit 2 point 5 et pas 2, 5 litres bien sûr) avec nouveau système de gestion et de légères retouches à la carrosserie. L'intérieur a également été remanié, avec des sièges plus larges et un tableau de bord revu et quelques équipements supplémentaires. La 2.5 peut recevoir un GPS de marque Alpine avec caméra de recul. Cette nouvelle gestion est adaptable sur les anciennes versions 2.0 et donne une meilleure autonomie, de 350 km sur autoroute et 550 km en ville, selon le constructeur, et permet à la Tesla d'atteindre 212 km/h.

La voiture, d'origine américaine (n° de série SFZRE-2B10A3000295), fait partie de moins de 10 modèles immatriculés en Europe, ne présente ni trace de corrosion visible,

ni de choc antérieur et sa peinture polie lustrée a été refait chez Lecoq. Elle est équipée de son hard top d'origine. La sellerie en cuir noir est en très bon état et les moquettes ainsi que les habillages intérieurs sont en bon état. Le volant trois branches en cuir est en très bon état. L'instrumentation est complète et fonctionnelle. La voiture est équipée d'un autoradio CD et d'un GPS Alpine ainsi que de la climatisation. Les jantes aluminium peintes en noir sont en très bon état, de même que les pneumatiques Yokohama 17 pouces dont elles sont chaussées. La voiture présente un très bon fonctionnement mécanique et les freins fonctionnent bien. Sa révision annuelle Tesla est à jour. Contrôle technique à jour.

Estimation : 68 000 - 85 000€



ART ANCIEN

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

SCULPTURES

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

POST WAR & CONTEMPORAIN**ART URBAIN**

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com
Assisté de Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

DESIGN

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Yonathan Chamla
chamla@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissinger
gissinger@leclere-mdv.com

BIJOUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

MONTRES

Yonathan Chamla
chamla@leclere-mdv.com

MODE & VINTAGE

Julia Germain
germain@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Rémi Synadinos
synadinos@leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION - MOTORCARS

Maxime Lepissier
maxime@leclere-mdv.com
Bruno de La Villesbrunne
bruno@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

GRAPHISME

Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHE

Timothé Leszczynski
timothe@leclere-mdv.com

LECLERE

MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

PARIS 22, rue Chauchat 75009 Paris

MARSEILLE 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - **F.** +33 (0)4 91 67 36 59 - **E.** contact@leclere-mdv.com

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



ORDRE D'ACHAT

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente Dimanche 10 avril 2016 à 15h00 / DROUOT Salle 9

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 :

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

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

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

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

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

Leclere MDV est adhérent au Registre central de prévention des impayés des commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motifs légitimes sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev, 15 rue Freycinet 75016 Paris.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Leclere maison de ventes est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000 et agréée sous le numéro 2006-602. En cette qualité Leclere maison de ventes agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les commissaires priseurs habilités sont Damien Leclere, Delphine Orts et Yonathan Chamla. 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 :

-sur la tranche jusqu'à 50 000 euros : 20% HT (soit 24% TTC)

-sur la tranche supérieure à 50 000 euros : 15% HT (soit 18% TTC)

Conformément aux dispositions de l'article L. 321-17 du code de commerce, l'action en responsabilité de l'OVV se prescrit par cinq ans à compter de la prise ou de la vente aux enchères publiques.

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.

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 1 000 euros frais et taxes compris pour les personnes qui ont leur domicile fiscal en France et pour les professionnels, quelle que soit leur domicile fiscal, 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 de banque 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 accreditive 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.

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.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

Seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année...) portées au catalogue reproduisent les indications figurant sur les titres de circulation. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

Les véhicules sont vendus en l'état au jour de la vente. Pendant l'exposition préalable à la vente, il appartient aux acheteurs d'apprécier l'état des véhicules, les éventuels défauts, restaurations, manques, accidents ainsi que leur valeur. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicules (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la maison de ventes. Certains véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.

La maison de ventes informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restaurations.

Il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc) .

La maison de ventes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations.

Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès l'adjudication : la maison de ventes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

- l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB prendra si possible possession immédiatement de son véhicule.

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente règlera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 200 euros qui le fera bénéficiaire de 15 jours de stationnement et de manutention. Les voitures seront transportées dès le lendemain de la vente, dans un entrepôt sécurisé dans le département de l'Eure à 100 Km de Paris. Les acheteurs devront y récupérer leurs achats à leur frais. Au delà de 15 jours après la vente, le gardiennage sera facturé 15 euros par jour et par véhicule.

AGENDA

24 mars **MODE & ACCESSOIRES VINTAGE**

Vente ONLINE

30 mars **BIJOUX**

Paris - Drouot

1 avril **ESTAMPES**

Paris - Drouot

6 avril **MONTRES**

Paris - Drouot

11 avril **POST-WAR & CONTEMPORAIN**

Paris - Drouot

18 avril **MAÎTRES ANCIENS**

Paris - Drouot

19 avril **CORSICA**

Marseille

22 avril **ART RUSSE**

Paris - Drouot

26 avril **MARINE & VOYAGES**

Marseille

29 avril **ART NOUVEAU - ART DECO**

Paris - Drouot

13 mai **MOBILIER ANCIEN & OBJETS D'ART**

Marseille

19 mai **COLLECTIONS D'UN AMATEUR**

Paris - Drouot

3 juin **ORIENTALISME**

Marseille

6 juin **ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE**

Paris - Drouot

7 juin **DESIGN**

Marseille

9 juin **MONTRES**

Paris - Drouot

29 juin **ART D'ASIE**

Paris - Drouot

vendu
430 000€
30 novembre 2015



BANKSY (1974)

Barcode Leopard, 2002 Aérosol et acrylique sur toile

84 x 91,5 cm

CONFERENCE

Conférences à la Maison de ventes à Marseille
à 18h00 - Entrée libre.

11 avril **L'ANTIQUITÉ TARDIVE EN PROVENCE (IVE-VIE SIÈCLE)**

Naissance d'une chrétienté

Conférence et signature de Jean Guyon
Historien et archéologue

10 mai **PIERRE PUGET**

Sculpteur, peintre et architecte

Conférence et signature de Marie-Paule Vial
et Luc Georget
Conservateurs du Patrimoine

21 mai **L'HISTOIRE DE L'ART**

Objet, sources et méthodes

Conférence et signature de Guillaume Glorieux
Historien de l'art



Alighiero BOETTI (ITA/1940-1994). *Una brillante idea*, 1992.

À NOTER
POST-WAR & CONTEMPORAIN
Lundi 11 avril 2016 - Salle 1



PARIS / Centre Pompidou

RÉTROSPECTIVE ANSELM KIEFER :

Ruines, cendres et magie brute

Le Centre Pompidou propose actuellement une grande rétrospective de l'œuvre d'Anselm Kiefer, de 1969 à nos jours : presque un demi siècle de création qui s'explore à la manière d'un chemin initiatique sillonnant, entre autres, la mémoire collective allemande, des ruines de l'innommable jusqu'à la nouvelle forêt des possibles.

Anselm Kiefer est né en 1945, dans l'Allemagne – année 0, que les bombardements alliés annihilèrent presque sous un déluge de feu conçu comme châtiment divin, ainsi que le stipulait le nom de l'opération militaire anglo-américaine : « *Gomorrha* ». Toute l'œuvre de l'artiste allemand résonne de cette apocalypse initiale, qu'il s'agisse de son esthétique, précaire, rugueuse, brutale, monumentale, broyée, brûlée, salie, cendreuse, ensevelie ou squelettique ; ou bien qu'il s'agisse du fond : une perpétuelle « œuvre au noir » à partir de la mémoire allemande grandiose et tragique, ambiguë et infiniment coupable.

Son irruption sur la scène artistique se fait d'ailleurs sous le signe d'une provocation qui nous paraîtrait aujourd'hui particulièrement facile et grossière, mais qui, en 1969, en Allemagne, ne l'est pas encore : Kiefer revêtu de l'uniforme de son père prend la pose en faisant le salut hitlérien (ci-contre), « performance » qu'il décline en divers lieux, en autoportraits photographiques, puis dans une série de tableaux intitulés « Symbole héroïque ».

L'une de ces toiles montre sa silhouette bras tendu minuscule devant l'océan dont les rouleaux sont du même gris que le ciel et le sable, référence explicite au grand peintre romantique allemand Caspar David Friedrich, sauf que le grandiose de ce dernier apparaît ici aussi délavé et agonisant que le « symbole héroïque » s'est pour sa part mué en geste de pure ignominie. Bien loin de la provocation simpliste, Kiefer fore ainsi toutes les ambiguïtés de la mémoire germanique sans s'exonérer de rien.

Volumes calcinés

Les énormes livres calcinés que l'artiste a multipliés dans ses installations, et qui sont présentés ici sous le titre : « Cautérisation du district de Buchen » (1975), sont également un rappel évident aux traumas du IIIème Reich et à ses autodafés. La prédiction de Heinrich Heine y résonne : « Là où on brûle des livres, on finira par brûler des hommes. » De ce drame historique hautement symbolique, encore une fois, Anselm Kiefer fait une obsession fertile, ses installations et ses peintures se trouvant être tout spécialement littéraires, autant parce qu'elles font une référence constante à la littérature et aux poètes, que parce que des phrases, voire des textes entiers, les traversent presque systématiquement. D'une discipline à l'autre, Kiefer « dialogue » avec Céline ou Genet, Paul Celan (ci-dessus "Für Paul Celan : Aschenblume", 2006) ou Ingeborg Bachmann, ces derniers, ses compatriotes, contredisant l'affirmation d'Adorno sur « la poésie impossible après Auschwitz » en réinventant la langue allemande. Bachmann, qui écrirait volontiers sous le nom de « poète inconnu », inspire la même désignation chez Kiefer, « peintre inconnu » qui offre des représentations mythifiées de la palette du peintre suspendue entre ciel et terre (le tout, bien entendu, dans une matière agressive, sale, rugueuse), ou des visions fantasmagoriques et terribles

de l'atelier du peintre. Peintre dans l'écho des poètes et des autodafés de leurs livres, l'obsession de Kiefer est la même que Bachmann : comment faire mentir Adorno ? Comment créer après l'horreur nazie ? Comment être allemand après l'horreur nazie ? Et sans nier celle-ci, sans tergiverser, tout en portant son fardeau ? Or, il semble que la réponse que le peintre a trouvée à cette question, ne pouvant être d'ordre philosophique ou moral, sera d'ordre alchimique.

Grand Œuvre

Fasciné par l'alchimie, Kiefer, en 1985, achète le plomb de la toiture de la cathédrale de Cologne alors en rénovation, et il l'utilisera dans ses œuvres. Ce principe alchimique qui veut que ce soit à partir du plomb, du vil, de l'impur, qu'on enclenche un processus de métamorphoses successives jusqu'à l'obtention de la pierre philosophale, Kiefer se l'approprie entièrement, tant il entre en résonance avec son esthétique des ruines. D'où aussi l'emploi de glaise, de végétaux, de cendre, comme matière première alchimique. Beau paradoxe de l'Histoire, son autre influence fondamentale pour opérer un art de la transmutation du désastre lui viendra de la mystique juive. Plus précisément, Kiefer se passionne pour la kabbale d'Isaac Luria après un voyage en Israël en 1984. L'atelier du peintre se confond ainsi souvent avec l'athanor de l'alchimiste – son fourneau cosmique –, et de grandes peintures de l'atelier montrent comment s'y rejouent à la fois les mythes religieux et les mythes germaniques qu'avait revitalisés Wagner. Dans la toile intitulée « Varus » (ci-dessus), c'est le rapport à la création du mythe qui est lui-même posé de manière mythique. Le sang d'Arminius (le Vercingétorix germanique) constelle un chemin de neige, tandis que les branches des arbres alignés de part et d'autre hissent les noms de tous les poètes et philosophes allemands ayant puisé dans ce sang l'encre du mythe... Il lui arrive également de mêler les noms des bourreaux nazis à ceux des gloires poétiques allemandes, une manière, non pas de « dénoncer », mais de remettre dans une perspective tragique et ambiguë, la culture, « culture » que la philosophie des Lumières avait voulu présenter comme unilatéralement positive.

Vitrines alchimiques, toiles initiatiques

À l'exemple de Joseph Beuys (auquel Kiefer a rendu plusieurs visites en 1971), l'artiste réalise des « vitrines », amoncellement et mise en scène d'objets dans des boîtes de verre, dont l'exposition présente un vaste ensemble. Mais, là encore, Kiefer travaille dans une perspective alchimique, si bien qu'il compare ces vitrines à la « *putrefacio* » alchimique, ce premier stade de décomposition de la matière inférieure vers la réalisation du Grand Œuvre. On y trouve une palette suspendue et attachée à une terre craquelée par de grosses pierres. Sont développées d'autres métaphores historiques, comme celle-ci, intitulée « La Fin de l'Histoire », en référence à Hegel et au projet communiste, et qui renferme un marteau et une faucille rouillés, croisés sur une enclume rouillée, où a été glissée un fleur fanée, évoquant ainsi davantage la fin de l'histoire communiste que l'apothéose messianique que promettait le parti... L'« histoire de la vie » et celle du monde trouvent pour allégories symétriques un petit

et un grand appareil de visionnage avec leurs défilés d'images ternies. Viennent enfin de très grandes toiles représentant un homme en attente de résurrection sous le regard de tournesols géants, une échelle de Jacob au pied de laquelle un serpent qui se hisse sous forme d'ailes disparaissant finalement à l'horizon. À partir des années 90, la kabbale devient ainsi une source d'inspiration fondamentale et l'arbre kabbalistique est, par exemple, représenté par l'emploi d'une blouse sur les poches de laquelle sont inscrits les noms sacrés au centre d'une vaste toile. S'élabore donc une représentation inédite de très anciens symboles.

Lumière finale

Le Grand Œuvre d'Anselm Kiefer est-il en train d'aboutir et d'accoucher d'un nouveau soleil ? C'est ce que suggèrent en tout cas les dernières salles de ce labyrinthe vaste, intense et chargé. Après le noir et le gris des cendres, de grandes toiles font exploser les couleurs de fleurs en hommage à Rimbaud, Baudelaire et Van Gogh. Et puis surtout, la rétrospective s'achève sur une œuvre monumentale entre peinture et installation, réalisée en 2015 : « Mme de Staël – De l'Allemagne » (ci-dessus). Le spectateur est invité à être englouti par la mythique forêt germanique représentée sur la grande toile au fond. Des champignons sur le sable étendu au sol y mènent et portent les noms des grands poètes ayant distillé le génie allemand, et quoi qu'on y croise également le lit d'Andreas Baader, le terroriste de la Fraction Armée Rouge, avec, couchée dessus, une mitraillette rouillée. Magie, violence et mythe, mais cette fois, tout de même, dans l'optique d'une certaine réconciliation, d'une certaine voie possible, et quoi que ces champignons, comme toute œuvre d'art, peuvent se révéler autant nourriture sacrée, que simples porteurs d'hallucinations ou poisons mortels. Depuis le trou noir originel, il semble que s'offre donc enfin une perspective, fût-elle inquiétante et tragique...



INFORMATIONS PRATIQUES :

Anselm Kiefer

Centre Pompidou, Paris, Forum -1, Galerie 1

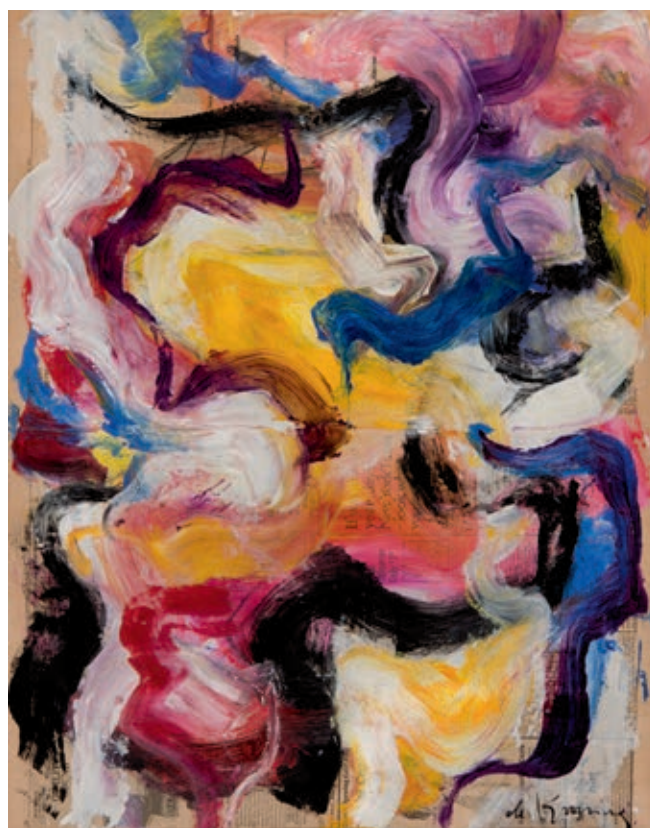
Jusqu'au 18 avril 2016

Tous les jours de 11h00 à 22h00 - Jeudi jusqu'à 23h00

PROCHAINEMENT
POST-WAR &
CONTEMPORAIN

Lundi 11 avril 2016

DROUOT-Paris, Salle 1



Willem de Kooning

Sans titre, 1974

Huile sur papier journal marouflé sur toile

Diptyque : 73 x 58 cm (chaque)

120 000 - 150 000 €

Responsable du département :

Adrien LACROIX / +33 (0)6 03 32 37 77 / lacroix@leclere-mdv.com



PROCHAINEMENT
**MAÎTRES
ANCIENS**

Lundi 18 avril 2016

DROUOT-Paris, Salle 5

Responsable du département :

Grégoire Lacroix

06 26 52 20 85

glacroix@leclere-mdv.com

Les bustes en porphyre d'empereurs romains sont les objets d'art les plus coûteux au XVIIème siècle. Recherchés par les souverains et les cardinaux, ils sont aujourd'hui dans les plus grands musées du monde. Le dernier apparu en vente en 1990 fut acheté pour la Galerie des Glaces de Versailles.

Tête en porphyre de l'empereur Caligula.
Rome, 1ère moitié du XVIIème siècle.

Champagne

Depuis
Since 1932

Trois générations
Three generations



10110 Celles Sur Ource - Tél. 00 33 (0)3 25 38 55 05

E-mail : pierrebrocard@champagnebrocardpierre.fr

www.champagnebrocardpierre.fr



CAZALS
MANZO
PICHOT

Your tax expert.

DOMAINE VINCENT BOUZEREAU

L'Asile Bourgogne



Vigneron à Meursault

Une passion de famille...

Vincent et Aline sont tous deux bourguignons, très attachés à leur famille et conscients de l'héritage riche et précieux qu'ils ont reçu de leurs ancêtres. C'est par eux qu'ils ont découvert le savoir-faire du métier et cette passion pour le vin. Le domaine, d'une surface de 10 hectares environ, est situé en Côte de Beaune et produit des vins rouges et blancs.

Le couple veut à son tour transmettre le goût du vin et de la vigne à ses six enfants, dont les aînés s'y intéressent déjà beaucoup.



Contact

L'Asile Bourgogne
25 rue de Mazeray, 21190 Meursault - France
Tel : 03 80 21 61 08
vincent.bouzereau@wanadoo.fr

Expéditions possibles sur toute la France

Une large gamme de vins...

En Blanc

- ⊗ Crémant de Bourgogne
- ⊗ Bourgogne Aligoté
- ⊗ Bourgogne Blanc
- ⊗ Meursault
- ⊗ Meursault « Narvaux »
- ⊗ Meursault 1er Cru Goutte d'Or
- ⊗ Meursault 1er Cru Charmes
- ⊗ Meursault 1er Cru Poruzots
- ⊗ Puligny-Montrachet 1er Cru les Folatières
- ⊗ Corton Grand Cru « Clos des Fièvres » blanc

En Rouge

- ⊗ Bourgogne Passetoutgrain
- ⊗ Bourgogne rouge
- ⊗ Monthélie
- ⊗ Auxey-Duresses 1er Cru Bas de Duresses
- ⊗ Volnay
- ⊗ Volnay 1er Cru Champans
- ⊗ Volnay 1er Cru Santenots
- ⊗ Pommard
- ⊗ Beaune 1er Cru Pertuisots
- ⊗ Corton Grand Cru « Clos des Fièvres » rouge



Park Palace

Parce que vos anciennes le valent bien,
PARK PALACE met à votre disposition un endroit de rêve de 3 100 m².
Un atelier dans lequel Christophe Barly vous fait bénéficier
de l'entretien, la préparation, la restauration
et du gardiennage de votre véhicule.



Cours particuliers de mécanique sur voitures anciennes de 1 à 5 jours
ou cours collectif à thème par groupe de 5 personnes minimum.

PARK PALACE | CHRISTOFAUTO

13 rue Georges Leblanc - 27530 La Couture-Boussey

Tél. : 02 32 36 18 74 | 06 09 18 21 49

www.parkpalace.fr | parkpalace@parkpalace.fr



Les Grands Ducs

Magazine de l'art de vivre au masculin et club privé
pour hédonistes modernes

mag.lesgrandsducs.com

membersonly@lesgrandsducs.com