PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
Dimanche 9 décembre 2012

PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

Automobiles de Collection
Canots Automobiles de Collection

EXPERTS / SPÉCIALISTES

Expert
Mario MONTANARO
Expert pour tous les lots d'Automobilia ainsi que 301, 302, 303 à 312, 325, 327, 335, 338, 351.
+33 (0)6 71 27 36 01
montanaro.osenat@orange.fr

Spécialistes
Automobiles
Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Canots Automobiles
Patrick DEVILLARS
+33 (0)6 13 33 33 47

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

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

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Catalogue sur
www.osenat.com

AUTOMOBILES, CANOTS ET MOTOS DE COLLECTION,

Collection Lucien LOREILLE (part.2)

CONTACT

+33 (0)1 80 81 90 10

Jean-Pierre OSENAT

Président
Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT

Directeur du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot.@osenat.com

VENTE

Dimanche 9 décembre 2012
à 14 heures 30
5, rue Royale
77300 FONTAINEBLEAU

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau
77250 MORET-SUR-LOING
Jeudi 6 décembre de 10 h à 19 h
Vendredi 7 décembre de 10 h à 19h
Samedi 8 décembre de 10 h à 19 h
Dimanche 9 décembre de 9h à 12h
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10

Ordres d'achat / Enchères téléphoniques

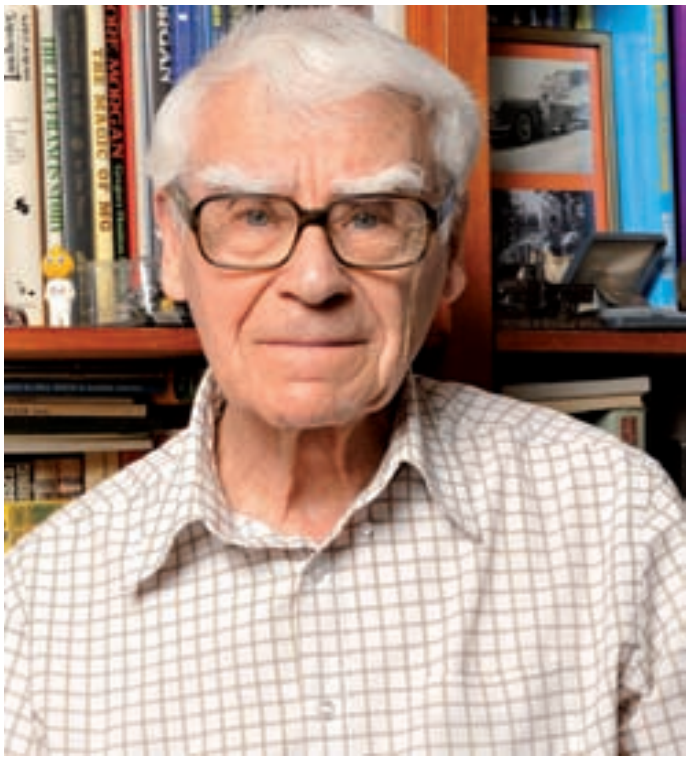
Nous sommes à votre disposition
pour organiser des enchères téléphoniques
pour les automobiles, les motos
et canots inscrits dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

www.osenat.com

Collection de l'historien automobile Lucien LOREILLE,

Officier des Arts et des Lettres

(Part. 2)



Lucien était d'une gentillesse incroyable, je crois bien qu'il n'avait que des amis. Il est inutile de souligner sa culture automobile, elle n'avait pas de frontières.
C'est hélas un peu tard que je l'ai rencontré et je le regrette sincèrement. Nous avons néanmoins pu échanger quelques connaissances et je sais que ces moments resteront gravés dans ma mémoire. Je tiens à remercier sincèrement Henriette, sa charmante épouse, pour son accueil mais surtout pour m'avoir supporté. Qu'elle trouve ici un témoignage de ma profonde sympathie.

Mario Montanaro

1

2

3

1. **Oeuvre originale** de Lucien Loreille représentant un assortiment de badges émaillés et monogrammes de diverses marques automobiles, 130 x 50 cm, plus de 70 éléments dont Bugatti, Hispano Suiza, Horch, Delage, Amilcar 8, Lambert,… 800 / 1 000 €

2. **Oeuvre originale** de Lucien Loreille représentant un assortiment de badges émaillés et monogrammes de diverses marques automobiles, 62 x 52 cm, plus de 40 éléments dont Rolls Royce, Motobloc, Suère, Ligier, Lamborghini, etc... 400 / 600 €

3. **Oeuvre originale** de Lucien Loreille représentant un assortiment de badges émaillés et monogrammes de diverses marques automobiles, 62 x 52 cm, plus de 50 éléments dont Iso, Bizzarini, Talbot, Buchet Ariès, Benz,… 500 / 700 €

4. **Oeuvre originale** de Lucien Loreille représentant un assortiment de badges émaillés et monogrammes de la marque Delahaye, 60 x 74 cm, 18 éléments. 200 / 250 €

5. **Oeuvre originale** de Lucien Loreille représentant un assortiment de badges émaillés et monogrammes de la marque Salmson, 45 x 52 cm, 9 éléments. 100 / 150 €

6. **Rochet-Schneider**, superbe et rare plaque d'identification de la 52e voiture construite par la marque, certainement de 1896 ou 1897, encadrée 125 x 70 mm.
Historique : Offerte le 12-03-1998 par Henri Malartre. Lucien Loreille indique : « *Cadeau Royal, Henri Malatre ne savait pas quoi faire pour effacer plusieurs années de brouille injustifiée.* », Henri Malartre dit le jour de la remise : « *je ne sais plus d'où je la tiens, probablement d'une voiture cassée autrefois.* »
150 / 200 €

7. **Automobile Quaterly**, exceptionnelle collection complète comprenant les 124 numéros de cette belle revue de luxe, du vol.1 n°1 au vol. 31 n°4, soit de 1962 à 1993 avec 4 n° par an.
On y joint *World of the car* du même éditeur. 1 500 / 2 500 €

8. **Encyclopédie de l'automobile**, Edition Pininfarina en italien, 8 volumes, 1967. 60 / 80 €

9. **Revue Automobile**, exceptionnelle collection complète de 1948 à 2012, y compris le numéro spécial sur les utilitaires de 1949, soit 64 ans de collection. 2 500 / 3 500 €

10. **La France Automobile 1897**, 2e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

5B

5C

7

11. La France Automobile 1898, 3e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

12. La France Automobile 1899, 4e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

13. La France Automobile 1900, 5e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

14. La France Automobile 1901, 6e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

15. La France Automobile 1902, 7e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

16. La France Automobile 1903, 8e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

17. La France Automobile 1904, 9e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

18. La France Automobile 1905, 10e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

19. La France Automobile 1906, 11e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 150 / 200 €

20. La Pratique Automobile, les années 1906 à 1913, soit 8 volumes. 300 / 400 €

21. Omnia, les années 1907 à 1910, soit 8 volumes (reliés par semestre). 300 / 400 €

22. The Autocar, les années 1934, 1936 et 1938 : "Special Issue". 50 / 80 €

23. The World on the Wheels par H.O Duncan, publié par l'auteur, avec dédicace de l'épouse de l'auteur à Lucien Loreille. 200 / 300 €

24. Pierre Dumont (1920/1987), gouache originale représentant un cabriolet Duesenberg type J à carrosserie Murphy, offerte et dédicacée par l'auteur à Lucien Loreille "*Très, très, très amicalement*", avec historique au dos. Lucien Loreille connut Pierre Dumont vers la fin des années 60' lorsqu'il commencèrent une collaboration avec Serge Pozzoli et l'Album du fanatique. Cette gouache faisait partie de la série qui devait être reproduite comme illustration dans le livre "*Au temps des Automobilistes*" en 1965, mais comme il y avait déjà deux Duesemberg, elle ne fut pas retenue. Elle fut néanmoins reproduite dans l'Album du Fanatique de l'Automobile de 10/71. Encadrée, 70 x 55 cm. 400 / 600 €

25. Géo HAM, lithographie représentant la Bugatti n°2 du vainqueur Louis Chiron durant le Grand Prix d'Antibes 1928, à l'arrière plan : la Bugatti 37A de Ceresato et l'Amilcar 6 cylindres de Morel. Numérotée 111/500, contresignée par l'artiste. Encadré, 69 x 52 cm. 500 / 800 €

26. Géo HAM, lithographie représentant la Delahaye des vainqueurs du Rallye de Monte-Carlo 1951, inscription au dos : "*don de Monsieur Etievard, 5/1/1965*". 400 / 600 €

27. Cadre comprenant deux photographies de Louis Raffalovich (18/1967) dédicacées à Lucien Loreille. Il était le vainqueur des 24 heures de New York 1909 (une des premières courses sur cette durée) (petit dossier au dos du cadre). 50 / 80 €

29. René LUTZ, dessin représentant une voiture A.S.S de 1920, avec dédicace à Lucien Loreille de l'auteur qui est le fils d'Adrien Lutz, ce dernier participa à l'étude de cette voiture. Daté 1993. 50 / 80 €

30. Rolland PILAIN, Grand Prix A22, très belle photographie encadrée et dédicacée par Henri Malartre "*Ma plus vive reconnaissance et en toute amitié à Lucien Loreille qui m'a permis de sauver cette prestigieuse et unique voiture française*". Reproduite dans *Automobile Quaterly* Vol. 3 n° 4 1965. 100 / 150 €

31. De Dion Bouton, lot comprenant 3 livres édités par l'Amicale De Dion Bouton, tous dédicacés par l'auteur René Ville (président du Club), on y joint 3 fascicules sur la marque. 50 / 80 €

32. Voisin, lot comprenant Automobiles Voisin 1919/1958 par Pascal Courteault, EPA, 1991, sous emboîtage, numéroté 2229/3500, Mes mille et une voitures par Gabriel Voisin, édition de la Table Ronde, éditions 1962 et 1983. 400 / 600 €

24

25

26

33. **Talbot**, lot comprenant : Talbot Lago de Course, par Pierre Abeillon, éd. Du 22 janvier, 1992, sous emboîtage, numéroté 213/1500, offert par l'éditeur, Prix 1992 de l'Académie Bellecourt. Talbot par Alain Spitz, EPA, 1983, Talbot par Borgé et Viasnof, édition Veynier, 1980, on y joint Toutes les Talbot par M. Renou, EPA, 1985 400 / 600 €

34. **Microcar**, lot comprenant Kleinwagen par un collectif, Taschen, 1994 et Microcars stories par Jan de Lange, éd. Drivers, 2005. 50 / 80 €

35. **Delahaye**, lot comprenant Delahaye, Sport et Prestige par François Jolly, éd. Grancher, 1981, Delahaye, le grand livre par J. Dorizon, JP Dauliac et F. Peigney, EPA, 1995, Delahaye 135 par M-A Colin, ETAI, 2003, on y joint Toutes les Delahaye par M. Renou, EPA, années 1983 et 1994. 100 / 150 €

36. **Toutes les Voitures françaises**, collection hors série d'Automobilia, éd Histoire & Collections du Salon 1919 au salon 1983, 44 numéros. 200 / 250 €

37. **La Vie Automobile 1904**, année reliée en 2 volumes, on y joint 17 numéros de l'année 1919 reliés en un volume. 150 € / 200 €

38. **A.C.F, Automobile Club de France**, Catalogue officiel du Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sport, années 1901 et 1905. 80 / 120 €

39. **A.C.F, Automobile Club de France**, Catalogue officiel du Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sport, années 1903 et 1906. 80 / 120 €

40. **Lot** comprenant les Voitures francaises 1935 par R. Bellu, éd. Herme Vilo, 1984, les Voitures francaises 1939 par R. Bellu, éd. Edita Vilo, 1982, les Voitures francaises des années 50, par R. Bellu, éd. Delville. 120 / 180 €

41. **Nappe** reproduisant la célèbre affiche Bugatti de Gerold, 115 x 145 cm, offerte à Lucien Loreille à l'occasion d'un Rallye, état neuf, jamais servi. 50 / 80 €

42. **A.C.M, Automobile Club de Monaco**, lot comprenant 5 pièces dont un emblème de bouchon de radiateur monté sur un support et des plaques commémoratives du Rallye de Monte Carlo. 150 / 200 €

43. **Lot** de cendriers et de vide-poches, dont 1 ramené d'un voyage à New York. 30 / 60 €

44. **Lot** de 3 livres sur les bouchons et emblèmes de radiateur. 50 / 80 €

45. **Bugatti - Magnum**, par H. Conway et M. Sauzay, EPA, 1989, très belle dédicace de M.Sauzay à Lucien Loreille. 300 / 400 €

46. **My Two Lives**, par René Dreyfus et B. Ray Kimes, Aztec, 1983 on y joint un cendrier du restaurant de R. Dreyfus le Chantecler à New York et 3 épinglettes dont 2 du B.O.C. 80 / 120 €

47. **Bugatti – Dokumentation einer Automobilmarke**, par Hucke, Monika & Uwe, 1976, Die Geschichte der Bugatti-Automobile, par Hucke, Monika & Uwe, 1970, avec dédicaces des auteurs le 30/09/1972 Das Grosse Bugatti Büch, par Tragatsch, Erwin, 1983. 100 / 150 €

48. **Grand Prix Bugatti,** par H. Conway, 1968, Bugatti – le pur sang, par H. Conway, 1974, 3e édition, offert par l'auteur à Lucien Loreille pour la commémoration du GP de Lyon en 09/1974, on y joint le "Ballantines" Bugatti par Ronal Baker, 1971. 100 / 150 €

49. **Register & Data of Bugatti Automobiles**, par H. Conway, 1962 , The Bugatti Book, par Eaglesfield, Barry with Hampton, C W P, 1954, The Bugatti Story, par Boddy William, 1960, Bugatti – A biography of Ettore Bugatti, par Bradley W F, 1948. 300 / 400 €

50. **Bugatti**, par H. Conway et J. Greilsamer, 1978, Bugatti – L'Evolution d'un style, par Kestler Paul, 1975, Bugatti, par H. Conway, 1965, Bugatti Automobiles et Autorails, par A. Lot, 1979. 200 / 300 €

51. **L'épopée Bugatti**, par L'Ebé Bugatti, 1966, exemplaire numéroté 533 et dédicacé par l'auteur à Lucien Loreille on y ajoute Archives d'une Passion, par Raffaelli Antoine, 1997, édition Maeght, Prix de l'Académie Bellecourt 1997, exemplaire dédicacé par l'auteur et l'éditeur, avec quelques remarques de Lucien Loreille extrêmement intéressantes. 100 / 150 €

52. **Bugatti double-arbres**, par Robert Jarraud, 1977, Album Bugatti 57, par Barrie Price, 1994, Guide Bugatti, par Maurice Sauzay, 1992, Une vie pour Bugatti, par Yan Verdier, 2002, Prix Académie Bellecourt 2002. 200 / 300 €

53. **Bugatti – Carlo**, Rembrandt, Ettore, Jean, par Philippe Dejean, 1982, Bugatti, par Pierre Dumont, 1975, L'adieu à Bugatti, par P. de Méritens, 2000, Centenaire Ettore Buagatti 1881/1981, par Fondation Prestige Bugatti, 1981. 100 / 150 €

54. **Revue Internationale Bugatti**, lot comprenant 3 numéros : 1992 n°2, 1993, n°4 et 5. 30 / 50 €

55. **Panhard & Levassor,** par B. Vermelen, ETAI, 2005, Panhard, la doyenne d'avant guerre, par B. Perrot, EPA, 1979, Panhard, les premiers tours de roue, par B. Perrot, 1991, Les Panhard et Levassor, par C. Aiche Sarre, ETAI, 2000, Panhard, toute l'histoire, par B. Perrot, EPA, 1983. 100 / 150 €

56. **Jean Albert Grégoire**, important lot comprenant 9 livres de ce visionnaire dont les 2 tomes de 50 ans d'automobile, Toutes mes automobiles, l'aventure automobile,… 200 / 300 €

57. **Salmson**, Histoire d'un nom, par Claude Chevalier, ETAI 1997 , The Salmson History , par Chris Draper, 1974 , Salmson, Toute l'histoire, par P. Fouquet Hatevilain, EPA, 1986 80 / 120 €

58. **Hotchkiss**, petit dictionnaire, par Daniel Tard, 1994 , La fabuleuse aventure d'Hotchkiss, par P. Fouquet Hatevilain, Edijac, 1983 , Hotchkiss, l'âge classique 1935/1955, par M-A Colin, ETAI, 1998 , Grégoire, une aventure Hotchkiss , par M-A Colin chez Massin éd. 120 / 150 €

59. **Hispano Suiza**, the legendary, par Johnnie Green, Dalton Watson, 1977, Hispano Suiza, par Ernest Schmid, JP Barthelemy, 1997 avec très belle dédicace de l'auteur à son ami Lucien Loreille. , Les automobiles Hispano Suiza, par Paul Badré, Edijac, 1990, exemplaire numéroté 419/500 , Hispano Suiza, Toute l'histoire, par Paul Badré, EPA, 1994 , Hispano Suiza, Toute l'histoire, par Paul Badré, EPA, 1984, avec dédicace de l'auteur "A Lucien Loreillen, Ce coup d'essai d'un apprenti-Historien". 150 / 200 €

60. **Delage**, par Jacques Rousseau, éd. Larivière, 1978, Delage, Styling and Design, par R. Adatto et D. Meredith, 2005, Delage, toute l'histoire, par A. Dolfus, EPA, 1984 150 / 200 €

61. **Renault**, important lot comprenant 10 livres dont Toutes les Renault, par R. Bellu, 1979 , Renault des automobiles de prestige, par C. Rouxel, M. Griselhubert, C. Gueldry et J. Dorizon, prix Académie Bellecourt 2002 , Les Renault de Louis Renault, par Pierre Dumont, Edifree, 1982, avec dédicace de l'auteur à son ami Lucien Loreille "…*En espérant qu'il ne trouve pas trop d'erreurs"*. 200 / 300 €

62. **Peugeot**, un lot de 7 livres comprenant notamment Toutes les Peugeot, par R. Bellu, 1980 , Peugeot de la crinoline à la 404, par René Sibillot, 1960 , Peugeot d'hier et d'avant hier, par Pierre Dumont, Edifree, 1983 , Peugeot, sous le signe du lion, par Pierre Dumont, EPA, 1976. 200 / 300 €

63. **Radiateur** Cognée de Sene - Lyon, il s'agit du radiateur de cette rare marque lyonnaise en exposition dans l'appartement de Lucien Loreille sur le Balcon. 250 / 350 €

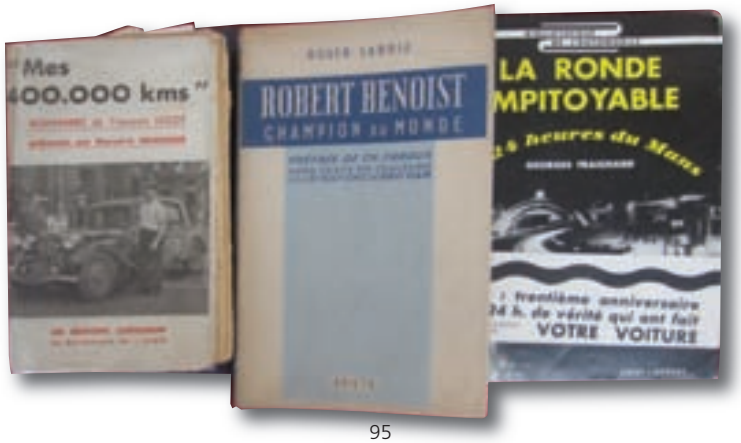
64. **SIMCA** Poissy, rare livre édité en 1959 par l'usine et imprimé chez Draeger, on y joint Simca, un appétit d'oiseau par Jacques Rousseau, 1984. 60 / 80 €

65. **Mathis**, constructeur d'automobile, par JF Blattner, Edifree, 1990, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille, Emile Mathis, prince de l'automobile, par B. et P. Hamm, 1991. 60 / 80 €

49 63 68

77

84 92



95

98

66. Le Clos Serpollet, par P. Dubarry de la Salle, 2002, Les frères Serpollet, par G. Durrenmatt, 1997. 60 / 80 €

67. Très beau lot comprenant 6 livres :La Saga des Pilain lyonnaises, par Claude Rouxel et Gilles Blanchet, éd. Du Palmier, 2008 , Dimitri Sensaud de lavaud, par Alain Xerf, éd. Du Palmier, 2009 , Delaunay Belleville, par P-H, P. et F. Richer, éd. Page de Garde, 2002 , Charles Henri Brasier, par Michel Bricaud, éd. Page de Garde, 1999 , Rolland Pilain, par Gilles Blanchet et Claude Rouxel, ed. Page de Garde, 2000 , Rochet Schneider, par P-L Pouzet, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1993. 120 / 180 €

68. Lot comprenant 6 livres Amilcar, par Gilles Fournier, éd. Retroviseur, 1994, prix de l'Académie Bellecourt 1994, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille. Bucciali, par Christian Huet, 2004, Chenard & Walcker - FAR, par C. Rouxel, J. Dorizon, M. Clouet et F. Vauvillier, 1998 , Georges Irat les 5 & 6 cv, par M. Piat, 2000 , Rolland Pilain, par Gilles Blanchet et Claude Rouxel, Edijac, 1985, exemplaire numéroté 838/1000 , Maurice Sizaire, par Paul Badré, Edifree, 1985. 250 / 300 €

69. Citroën, un lot comprenant 5 biographies et La croisière jaune, par Georges Le Fèvre, 1933. 70 / 90 €

70. Citroën, un lot comprenant 4 Almanachs, soit les années 1932, 1933, 1934 et 1935. 100 / 150 €

71. Citroën, un lot comprenant 4 Livres : Le grand livre de la traction avant, par O. de Serres, EPA, 1984, L'album de la Traction Avant, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, EPA, 1978, La Traction, un roman d'amour, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, Balland, 1975, La

Traction, en 300 photos, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, Balland, 1975, avec dédicaces des auteurs à Lucien Loreille. 80 / 120 €

72. **Citroën**, un lot comprenant 6 livres dont Toutes les Citroën, par R. Bellu, 1979, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille , Citroën Quai de javel, Quai André Citroën, par Pierre Dumont, EPA, 1973, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille, Citroën Quai de javel, Quai André Citroën Tome 2, par Pierre Dumont, EPA, 1978, exemplaire numéroté 211, Citroën 5 HP, par Bernard Laurent, 2006 , Citroën SM, par M. Sauzay et Jeff Daniels, 1981, avec dédicace de M. Sauzay à L. Loreille « *…La reconnaissance de ton "élève"…* ». 120 / 180 €

73. **Berliet**, un lot de 7 livres dont Berliet de Lyon, par J. Borgé et N. Viasnoff, EPA, 1981, avec belle dédicace des auteurs à Lucien Loreille. 70 / 90 €

74. **Maurice Aroutcheff**, voiture en bois "années 30" signée, fabriquée pour SNR et offerte par cette société à Lucien Loreille en 1980 pour la nouvelle année, L : 40 cm, l: 16,5cm h: 14 cm, on y joint un autre exemplaire du même artiste représentant une Citroën 5 HP, L : 29 cm, l : 14 cm, h : 13,5 cm. 80 / 120 €

75. **Lorraine Dietrich :** très belle Croix de Lorraine d'un modèle monté sur les voitures de la marque jusqu'à 1914, sur présentoir en bois. 80 / 120 €

76. **Un lot d'épinglettes** émaillées en commémoration de Rallyes Automobiles (Lyon-Charbonnières, Chamonix,…) datés de 1936, 1937, 1947, 1956, 1968. 80 / 120 €

77. **Caravane publicitaire** du Tour de France 1955, Exceptionnel modèle en bois représentant le camion "Vitabrille", L : 390 mm, l : 90 mm, h : 150 mm
Le camion "Vitabrille" a été construit sur un châssis Renault 2500 kg . Il est reproduit dans Les livres (joints au lot) de J. Borgé et N. Viasnoff Les Poids Lourds à la page 133 et les véhicules hors série p 49. Lucien Loreille nous indiquent que le dessin original est de Géo Ham et la carrosserie de COTTARD à Bourg-en-Bresse, superbe état d'origine (à part le bouchon du tube). 500 / 800 €

78. **Automobile Club du Rhône** : rarissime emblème de l'ACR monté sur un bouchon.
Note : *"Insigne jamais représenté dans les archives de la cave de l'ACR, jamais vu ailleurs, M. Malartre suppose qu'il est d'avant 1914."* 150 / 200 €

79. **Auto Moto Club St Remois** : insigne de l'AMCSR 1928/1938.
Note : "Course de côte des Alpilles, la plus sportive et la plus poétique de France". 100 / 150 €

80. **Insigne du R.A.C** monté sur embase bois, porte le numéro D6841. 80 / 120 €

81. **Lot** de trois belles plaques : Rochet Frères & Cie - Ingénieurs constructeurs - 40 rue Ste Geneviève Lyon, SA AE Luc Court - Lyon Chassis V2 n°53 et Carrosserie Billeter & Cartier - Lyon. 80 / 120 €

82. **Lot** comprenant 3 bougies dont une avec un purgeur, un moteur De Dion Bouton "50,000" et un purgeur. 100 / 150 €

83. **Lot** de 3 programmes de courses : Grands Prix de France, L'Autodrome 4 et 5 octobre 1924 (sans doutes, les premières courses de Monthléry), Grand Prix de Vichy 1934, Grand Prix de Nice 1934. 100 / 150 €

84. **Lot** de 6 programmes de course : circuit de Saint-Cloud, inauguration de l'AUTO-ROUTE 9 juin 1946 , 12 Heures de Paris 1948 et 1950, 2e, 3e et 4e Grand Prix de Paris 1949, 1950 et 1951. 300 / 400 €

85. **Audibert & Lavirotte** 1894/1901, album hors commerce destiné aux descendants des deux constructeurs, exemplaire offert et dédicacé par Michel Audibert à Lucien Loreille. On y joint une plaque constructeur (copie) et un bouchon de roue, *" reproduction exécutée en un seul exemplaire et offert à Lucien Loreille par l'adjoint du maire de Lyon pour service rendu au Musée de la Rochetaillée en présence de M. Malartre en 10/1985".* 100 / 150 €

86. **Lot** de livres comprenant : Mes Automobiles Hommel, dédicacé par Michel Hommel, DB la renaissance par F. Jolly, Chappe et Gessalin par M. Delannoy et deux livres sur Facel Vega. 80 / 120 €

87. **Lot** de 4 livres comprenant notamment La Grande Histoire des Taxis Français 1898/1988 par Claude Rouxel numéroté 262/500. 80 / 120 €

88. **Lot** comprenant Histoire de la locomotion terrestre 1936 et les Grands dossier de l'Illustration "l'automobile" 1987. 150 / 250 €

89. **SOVEL**, un important lot de photos (env 120 photos), certaines prises à Paris devant des Monuments. 400 / 600 €

90. **LES 24 HEURES DU MANS**, par Roger Labric et illustré par Géo Ham, imprimé en juin 1949, on y joint une coupure de presse de l'accident de 1955. 500 / 800 €

91. **Histoire de l'Automobile**, Pierre Souvestre, 1907, éd. Dunot et Pinat. 200 / 250 €

92. **Mich à l'Automobiles**, Album complet, 1907, Superbe et rare. 400 / 600 €

93. **Lot** de 3 livres rares : Les Automobiles par D. Farman 1896, l'Automobile sur Route par G. Lavergne 1900, Traité des voitures Automobiles 1898. 100 / 150 €

94. **Lot** de 2 livres rares : Mes Courses par André Pisart 1945, Cent à l'heure à travers le Sahara par le Lieutenant Loiseau. 150 / 250 €

95. **Lot** de 3 livres rares : Mes 400 000 km souvenirs de François Lecot 1937, Robert Benoist Champion du Monde par Roger Labric illustrations de Geo Ham 1945, La Ronde Impitoyable Georges Fraichard 1945. 450 / 600 €

96. **Baudry de Saunier** : ANNUAL 1906, L'automobile théorique et Pratique 1900, les Automobiles Industrielles 1910. 200 / 300 €

97. **Exceptionnel Programme** de la course Gordon Bennett 1904. En trois langues (F, GB, D), nombreuses photos. 300 / 400 €

98. **AMILCAR** : un bel ensemble de brochures commerciales, les principaux modèles présentés sont : 8 cylindres, Pégase 1936 Draeger, Compound, la 6 Cylindres, la Grand Sport, etc… ainsi qu'une notice de 1925. 300 / 400 €

99. **BALLOT** : un lot de deux catalogues, modèles 2 Litres et 8 cylindres 150 / 200 €

100. **BALLOT** : un lot de deux catalogues, modèles 2 Litres et 8 cylindres, on y ajoute un feuillet sur la 2 Litres. 150 / 200 €

101. **BNC** : un lot comprenant un catalogue affiche des modèles 1928, tarif 10/1927, photo et catalogue de la "Lucien Bollack" 1930. 100 / 150 €

102. **BUCCIALI** : catalogue sur les 8 et 16 cylindres, 12 pages, 6 carrosseries reproduites. Cette documentation exceptionnelle fut donnée par Paul Albert Bucciali à Lucien Loreille en octobre 1967, il s'agissait du dernier exemplaire ! On y joint différents autres documents. 300 / 500 €

103. **BUGATTI** : lot comprenant les catalogues 1912 (16 p), 1913/1914 (28 p) et 1914 (8 p) on y ajoute la photocopie d'une lettre de 3 pages de 1913 et une notice de la 5 CHX 1913. 200 / 300 €

104. **BUGATTI** : lot comprenant des catalogues de 1920 à 1926 avec notamment les types Brescia, 35, 35a, 37, 38, 40, une photo "Lamberjack", tarif,... 400 / 600 €

105. **BUGATTI** : lot comprenant des catalogues sur les modèles 44, 46 et 49 avec notamment une notice de type 44. 250 / 300 €

106. **BUGATTI** : lot comprenant des catalogues sur les types 43, 43A et 50, plus un catalogue de chez Bucar-Zürich avec les type 40, 43A, 44, 46, 49 et 50 ainsi qu'un beau document en allemand avec photos des types 50, 41 et 55. 350 / 450 €

107. **BUGATTI** : lot comprenant un très bel assortiment de 6 catalogues sur la 57, 57S de 1935 à 1939 plus des feuillets descriptifS et tarifs. 450 / 600 €

102

104

105

106

107

134A

108. **BUGATTI** : lot comprenant la brochure du Type 101 et 7 photos anciennes de la collection Sauer, on y ajoute une suite de brochures sur les autorails, un livret d'Ettore sur sa vie (c1928), une photo tirage ancien de la 57G de Wimille. 150 / 250 €

109. **CHARRON** : un ensemble comprenant les catalogues de pièces des modèles des modèles 8 HP et 12 HP de 1914 et le très beau catalogue de 1912 dans son emboitage. 100 / 150 €

110. **DARMONT** : un ensemble de 4 documentations sur les type C et 3 V.B. 50 / 80 €

111. **DARL'MAT 402** : lot comprenant une brochure de 402 Peugeot "Spécial Sport", 3 photos d'une 402 Darl'Mat "compétition" à montlhéry, 3 photos aux 24H du Mans (1937/1938), 2 photos du roadster, 4 photos du cabriolet, 6 photos du coupé et 5 photos d'une "spéciale" avec carrosserie "speedster" et 2 photos d'Emile Darl'Mat. 250 / 450 €

112. **DARL'MAT 203** : lot comprenant une brochure commerciale avec son courrier, 5 photos de la berline dont une avec Emile Darl'Mat et 4 photos du cabriolet. 100 / 200 €

113. **DE DIETRICH (Lunéville)** : Superbe catalogue de mars 1899, 32 pages. Les modèles reproduits sont ceux de 1898 (la plupart se retrouve dans la France Automobile) 200 / 300 €

114. **DELAHAYE :** un lot de 4 catalogues, avec tarif, tiré à part "*essai de la 235*" et un carton distribué au salon 1946. 150 / 250 €

115. **DELAHAYE** : un lot de catalogues avant guerre 1936 à 1938. 250 / 350 €

116. **DOLO** : un lot de 2 brochures commerciales sur les types 3 cv J.B 10, 7cv J.B 20, J.B 10U et J.B 20U. 50 / 80 €

117. **FARMAN** : intéressant lot sur la luxueuse 40 CV. 100 / 150 €

118. **GEORGES IRAT** : lot de 3 documentations dont un catalogue de 24 pages sur la 2 Litres ainsi que son tarif 1925. 100 / 150 €

119. **GORDINI** : exceptionnel lot comprenant 3 catalogues tous dédicacés par Amédée Gordini le 24 juin 1963 (dont un illustré par Géo Ham), on y ajoute deux cadres dont une photo d'Amédée Gordini avec Lucien Loreille datée de 1961 alors qu'il venait d'offrir 2 de ses voitures de courses au Musée de la Rochetaillée. 300 / 500 €

120. **GRÉGOIRE** : petit dépliant avec tarif 1911 et une partition polka-marche titrée Grégoire 30 / 50 €

121. **HISPANO-SUIZA** : Catalogue de la 54 CV, deux dépliants H6B et I6, un dépliant de la 32 CV Coupe Boillot 1922 et 2 feuillets-photos. 150 / 250 €

122. **LA PERLE** : très rare catalogue comprenant les modèles 4 et 6 cylindres en 1500 cm³, on y joint une affichette concernant l'adjudication du fond de commerce "*La Perle*" en 1926. 100 / 150 €

123. **LORRAINE-DIETRICH** : intéressant lot comprenant 6 catalogues avant et après 1914 y compris 6 cylindres 15 et 20 cv. On y joint un "bleu" et un tiré à part de la pratique automobile 1925. 200 / 250 €

124. **ROCHET** : catalogue 1900 comprenant les illustrations et descriptions du tricylcle et quadricycle à moteur ainsi que celle de la voiture automobile. 100 / 150 €

125. **SALMSON** : Catalogue Cyclecar GN 04/1921, notice d'entretien 06/1922 type AL, catalogue Cyclecars et voiturettes 1923, catalogue 1923, tarif du 01/04/1923 et un fascicule du salon 1923. 150 / 200 €

126. **SANDFORD** : peut être le premier catalogue de la marque (pas de freins avant). 30 / 50 €

127. **S.A.R.A.** : lot comprenant diverses documentations de la voiture à refroidissement par air. 60 / 80 €

128. **SENECHAL** : lot de trois brochures commerciales des années 1924 / 1928. 60 / 80 €

129. **SIZAIRE** : lot comprenant le catalogue 1908 et divers autres documents. 100 / 150 €

130. **TURCAT MERY** : lot comprenant le tarif 1919, une documentation sur la 15/25HP et une notice d'entretien dans sa pochette. 70 / 90 €

131. **TALBOT** : lot comprenant un assortiment de catalogues sur les 6 et 8 cylindres 1930/1934 100 / 150 €

132. **TALBOT** : lot comprenant un assortiment de catalogues des années 1935/1938 (9 éléments, y compris la brochure "grand sport" T150C 2,65 m ou 2,95 m d'empattement). 250 / 350 €

133. **VOISIN** : lot comprenant le catalogue 1929 (avec lunettes), tarif, courrier, catalogue 1930, brochure 1931 et 1932, catalogue et brochure 1933, brochure 1934, on y joint la notice d'entretien des 8, 10, 14, 18 et 24 CV. 350 / 450 €

134. **VOISIN** : lot comprenant les catalogues 1935 (avec voiture de l'avenir), 1936 (avec tarif), 1937, 1938 et 1939 (avec moteur Graham), on y joint 2 brochures "biscooter". 200 / 300 €

et à divers…

134A **Lot de 7 titres de circulation français** d'avant-guerre à usage exclusivement décoratif comprenant Brasier, Dietrich, Panhard, Renault, Dewald, Vallade et Cie et Renault. 200 / 300 €

134B **Lot de 6 titres de circulation français** d'avant-guerre à usage exclusivement décoratif comprenant Brasier, Amilcar, Mercier, Cottereau, Peugeot et W1 garage. 200 / 300 €

134C **Lion Peugeot c1909**, représente un un Lion Peugeot en carrosserie tonneau positionnée près du pont Alexandre III avec au fond le Grand Palais, les pneus sont marqués Michelin & Cie Clermont-Ferrand, Imprimerie René Rousseau & Cie à Paris, affiche entoilée, 135 x 212 cm 1 500 / 2 500 €

134D **De Dion Bouton**, célèbre affiche pour les cycles représentant un lévrier et une femme avec son vélo et la mer en second plan, signée C. Fournery, c1925, Imprimerie des affiches Gaillard Paris-Amiens, collée sur zinc pour affichage, grand modèle 120 x 160 cm. 600 / 800 €

134E **La Pratique Automobile**, les années 1909 à 1913, soit 5 volumes. 200 / 300 €

134F **La Vie au Grand Air**, les années 1900, 1901, 1902, reliée en 3 volumes. 200 / 300 €

134G **La Vie Automobile** relié en 3 volumes, les 1er semestres 1906, 1910 et 1911. On y joint Le Monde Automobile 1911, relié en 1 volume. 100 / 150 €

134H **L'Automobile théorique et Pratique** par Baudry de Saunier, les tomes 1 et 2. 100 / 150 €

Mascottes - Plaques

135 **Hirondelle** stylisée dans le plus pur style Arts Déco signée F. Bazin, c1925, bronze argenté, très bon état. 300 / 350 €

136 **Mouette en vol** au dessus des flots, non signée, c1920, bronze patine naturelle, bon état. 120 / 180 €

137 **Icare**, l'origine de cette mascotte serait à attribuer à la firme DEWOITINE, célèbre constructeur d'avions, qui comme de nombreux industriels tenta certainement une diversification vers l'automobile, non signée, estampillée Paris…, c1925, bronze patine naturelle, Hauteur 150 mm. 300 / 350 €

138 **Saint Christophe**, rarissime mascotte des Automobiles FN (Fabrique Nationale, Belgique), très détaillée dans la finesse de ciselure, signée Ferrand, environ 1914/1920, bronze nickel ancien. 800 / 1 000 €

139 **Chef indien**, signé C. Paillet, c1925, bronze traces d'argenture, hauteur 145 mm. 250 / 300 €

140 **Singe à la Lanterne**, superbe mascotte signée H. Payen, bronze argenté, longueur 185 mm. 700 / 800 €

141 **Bobby**, policier anglais, mascotte d'origine anglaise, le sujet du « policeman » était très à la mode pour s'attirer l'indulgence des forces de l'ordre, modèle rare, attribuée à AEL, 1925/1930, bronze argenté, hauteur 180 mm. 250 / 350 €

142 **Salut Olympique**, très beau sujet signé de Maurice Guiraud Rivière, l'un des plus grands sculpteurs des « années folles », c1925, bronze argenté, bon état, il faut noter la terrasse percée pour fixation, Hauteur 155 mm. 800 / 1 200 €

143 **Chevreau**, très agréable sculpture représentant un animal bondissant symbolisant au mieux le coté nerveux de la voiture, c1925, bronze argenté, hauteur 160 mm. 150 / 200 €

144 **Le lièvre et la tortue**, jolie représentation de la fable de la Fontaine « rien ne sert de courir, il faut partir à point », signé G. Bailly, montage d'origine sur un bouchon de Citroën 5HP, c1923, hauteur totale 110 mm. 400 / 500 €

Mascottes de Monsieur H. et à divers

132

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

161

162

145 Cavalier Romain (Saint-Maurice), rare et beau sujet en bronze nickelé, édition Marcel Granger, signé J. Perraud, c1925, hauteur 210 mm, représentation au n°163 du livre Mascotte Passion, M. Legrand. 450 / 600 €

146 Le Mécano, sujet débonnaire en habit de travail avec une clef anglaise, signé R. Sartorius, hauteur 105 mm, bronze argenté, c1925, représentation au n°201 du livre Mascotte Passion, M. Legrand. 300 / 350 €

147 Jeune athlète, le lanceur de poids, signé J. Dunache, c1925, bronze argenté, hauteur 160 mm. 150 / 200 €

148 La Volupté, très belle femme nue, signée par J. Garnier, c1915, hauteur 160 mm. 600 / 700 €

149 Autruche, très belle sculpture en bronze argenté, estampillée édition AEL, c1925, hauteur 120 mm. 250 / 350 €

150 Archer, très beau sujet signé M. Guiraud Rivière, 1919, bronze, hauteur 145 mm. Cette sculpture fut choisie par les automobiles Grégoire pour équiper le bouchon de radiateur. 1 000 / 1 500 €

151 La Femme au voile, très belle mascotte décorative, estampillée AEL, c1921, hauteur 180 mm. 600 / 700 €

152 Tête de chef indien, bronze patine polychrome, rarissime et très beau sujet attribué aux éditions Bona-Fizel, c1913. 450 / 550 €

153 MICHELIN, très belle Mascotte représentant le Bibendum qui arrête l'obstacle appelé à tort « le boxeur », métal au bronze nickelé, 1920/1925, hauteur 100 mm. 2 500 / 3 500 €

154 La renommée, estampillée R/D-AEL, en bronze patine naturel, hauteur 160 mm. 250 / 300 €

155 Belle montre AT 8 jours avec son support pour tableau de bord, remontoir à 12h, manque la clé, diamètre 85 mm (verre). 120 / 180 €

156 Lot de 2 plaques décoratives Bugatti (32 x 52,5 cm) et Buick (43 x 30 cm). 100 / 150 €

157 Lot de 2 Plaques décoratives Ferrari (65 x 54,5 cm) et Maserati (54 x 30 cm). 100 / 150 €

158 Lot de 2 plaques décoratives Bentley (29 x 60 cm) et Aston Martin (25 x 74,5 cm). 100 / 150 €

159 Lot de 2 plaques décoratives Porsche (48,5 x 35 cm) et Lamborghini (51 x 47,5 cm) 100 / 150 €

160 Porsche 930 ou 911 Turbo aileron emblématique du modèle amicalement surnommé "pelle à tarte 200 / 300 €

Antoine DUFILHO

Architecte de formation passionné par le "futurisme", petit neveu de Jacques Dufilho, célèbre acteur, lui même peintre, sculpteur, esthète et amoureux de Bugatti, Antoine est également un Sculpteur imprégné depuis mon plus jeune âge de l'amour de l'automobile et de la beauté mécanique. Il a commencé son art de sculpteur il y a un an et demi en autodidacte par la création d'une Bugatti 59 pour l'anniversaire de son père. Son choix est de travailler sur l'épuration de différents modèles automobiles mythiques et exclusifs et d'en décliner pour chacun une «série» de réalisations différentes.

La première série de modèles au nombre de 3 que j'ai réalisée fut basée sur la Bugatti type 59 présentées à Rétromobile 2011 à Paris. Ces modèles, confectionnés en plaques d'aluminium martelées et soudées, habillées de peintures personnalisées, sont dévolues à la vitesse, avec des roues ovalisées comparables à l'effet généré par un obturateur photographique ancien (retrouvé dans quelques merveilleux clichés de Robert Doisneau).

La deuxième série fut basée sur la mythique monoplace Mercedes w196, basé sur les thèmes de la déconstruction ou de la mise en valeur de la structure Une première représente une épuration du modèle légèrement allongé accentuant l'aérodynamisme, aux roues tournées dans des blocs d'aluminium massif. La deuxième est représentée par une série de plaques et de vides intermittents, aux roues tournées dans des blocs de bronze massif. Cette représentation visant à alléger le modèles tout en conservant la morphologie globale de l'automobile complexifie sa vision d'une multitude de courbes nouvelles. Ce mode de représentation rappelant l'art mécanique d'un moteur ou d'une calandre automobile offre une perception différente du modèle en fonction de son point d'observation. Il a ensuite réalisé un autre modèle inspiré de la Ferrari 250 GTO, exposé et vendu mi-avril à l'exposition Lille ARTFAIR dont s'en suivra une série de réalisations basées sur la déconstruction. Dans ses créations artistiques, il cherche à intégrer tous les aspects de la modernité et notamment dans le choix des matériaux.

161 MERCEDES-BENZ W196. 3 000 / 4 000 €

162 MERCEDES-BENZ W196 Structure. 3 000 / 4 000 €

MOTOS
de Collection

200
C1875 VÉLOCIPÈDE *Collection Lucien LOREILLE*
€ 1 000 / 1 500

Superbe et rare exemplaire de vélocipède en bois et fer forgé de petite taille pour enfant. L'engin se conduit par un guidon avec direction directe sur la roue avant, la fourche est droite et on se déplace par les pédales fixées directement sur l'axe de la roue avant. La roue arrière n'est pas d'origine. La selle repose sur un fer plat servant d'amortisseur.
Diamètre roue avant 735 mm, hauteur totale 1 050 mm.

201
c1935 TRICYCLE-VOITURETTE de marque POIRIER de Type F2
€ 200 / 300

Numéro de matricule 1366 DD 1253.

Voiturette entièrement fabriquée à la main.

202
1972 SUZUKI T350 Rebel
€ 800 / 1 000

Cadre n° 36920
Carte grise française de collection

Les Suzuki de la série T ont écrit une grande page de l'histoire de la marque. Fabriquées de 1963 à 1977, les cylindrées variaient de 90 à 500 cc. Le moteur était un bicylindre à deux temps. A partir de 1973, les modèles supérieurs à 250cc ont le frein avant qui passe du tambour au disque. Très belle routière, la T350 Rebel est équipée d'un moteur de 315 cm^3 développant 39 CV à 7 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à 6 rapports, une première sur une moto de route à grande diffusion. Son poids contenu la rendait maniable. Sa ligne est élégante et sombre.
Le modèle présenté est complet et est à restaurer.

203

c1939 MOTO GUZZI 500 Type Alce

€ 3 500 / 4 500

Cadre n° 18864
Moteur n° AL 66522
Carte grise française

Le moteur monocylindre à plat est l'une des particularités des Moto Guzzi d'entre les deux guerres. La Moto Guzzi Alce est une 500 développée dès 1938 pour les forces armées à partir des modèles GT 17 et GT 20. Le moteur de la 500 Alce propose une cylindrée de 498,4 cm³ et une distribution très originale avec une soupape d'échappement en tête et une soupape d'admission latérale.

Elle rencontrera un beau succès en raison de son extrême fiabilité et de sa robustesse légendaire. La suspension arrière est très intéressante et relativement moderne. Développée à la fin des années 20' par la marque, elle consiste en un bras oscillant avec ressorts placés sous le moteur dans une boite. L'amortissement est assuré par un système à friction.

Moto typiquement militaire, la 500 Alce a tout même participé à des compétitions, comme en 1939 où pilotée par le grand Alberto Ascari et quelques autres, elle remporta 4 médailles d'or lors des 6 jours internationaux de régularité en Autriche. La production s'est établie à 6 390 exemplaires jusqu'en 1945.

La Moto Guzzi 500 Alce de la vente a été entièrement et remarquablement restaurée. Comme la plupart des Alce elle se trouve aujourd'hui en version civile et ne présente plus les équipements typiquement militaires. Avec son gros monocylindre à plat et sa suspension spéciale, c'est une machine originale, rare et très intéressante. Immatriculée en France dans le département de l'Oise depuis 1950, elle a fait partie d'une belle collection pendant près de trente ans. C'est sans doute la plus célèbre des motos italiennes de la fin des années 30'.

204

1972 SUZUKI GT 380

€ 3 000 / 4 000

Cadre n° 36464
Moteur n° 38848
Cylindrée : 371 cm³
Poids 171 kg
Carte grise française

Publicité italienne d'époque

La Suzuki GT 380 est née en 1972, et avait pour but de remplacer les 350 bicylindres qui étaient dépassées par la concurrence. Ce 3 cylindres deux temps était en fait la demi cylindrée de la 750 GT. La GT380 sera un succès commercial jusqu'en 1979. Elle a été un compromis de puissance et de couple pour être en fait une vraie GT capable d'atteindre le 170 km/h.

Très fiable, faible consommation pour un 2 temps, cette moto (qui a été immatriculée en 1973) est pourvue de nombreux chromes, et d'équipements très complets. L'essai effectué a été très concluant. Ce modèle J innovait également par un système de refroidissement de la culasse du cylindre central, le « Ram Air System ».

AUTOMOBILES
de Collection

301 1924 CITROËN 5HP Type C Cabriolet

C'est à l'excellent Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il fut aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble dans sa conception. Deux ans après la sortie du type A, la première Citroën, remplacée en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C. Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926.

C'est dans une nouvelle usine de 7 hectares et située à Levallois que la plupart des 5HP sont sorties, cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation. En effet les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles. En 1925, il y avait 5 000 agents Citroën en France, ce réseau était redoutablement efficace. Le succès commercial fut énorme, cette voiture souvent jaune était surnommée la « Citron ». La gamme « usine » des carrosseries disponibles étaient : la torpédo 2 places « cul de poule », la torpédo 3 places décalées en « faux trèfle » ou 3 places en « trèfle », le cabriolet 2 places appelé « coupé docteur » et enfin la version utilitaire pour livraison surnommée la « boulangère ». Les consommations d'essence et d'huile étaient faibles, le coût d'entretien réduit à sa plus simple expression, l'équipement général était complet avec notamment une roue de secours avec pneu, phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à cet emblématique modèle de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60' ! Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite et rien n'a changé aujourd'hui !

Le modèle présenté est un cabriolet, c'est la version luxe de la gamme. La finition comportait des boiseries intérieures, une capote étanche et des vitres latérales descendantes. Il n'y a qu'une seule porte, du côté passager, de l'autre se trouve la roue de secours. Esthétiquement le parebrise est positionné plus loin du radiateur ce qui allonge l'auvent et donne beaucoup d'allure comparativement aux versions torpédos. Onéreuse, c'est une version bien plus confortable et beaucoup plus rare que les petites torpédos. Avec les ailes plates, il s'agit d'un exemplaire de la première version. Le numéro de série positionne sa date de sortie d'usine en janvier 1924.

L'état général de cet exemplaire est très satisfaisant, la plupart des boiseries de la caisse ont été changées. Le pare brise en d'une seule pièce, ce qui est une modification. Seuls trois propriétaires se sont partagés son volant depuis 1968. La voiture a subit un grande révision très récemment. Son fonctionnement est agréable et le moteur tourne parfaitement bien, il démarre aussi facilement au démarreur qu'à la manivelle. Elle est facile à conduire et se manie comme un « vélo ». La 5HP est une des icônes de l'automobile française, le cabriolet est sa version « Luxe ».

Châssis n° 20.912
Carte grise française

Moteur : 4 cylindres
en ligne (55 x 90 mm)
pour 855 cm³
Puissance :
11 CV à 2 100 tr/mn
Distribution :
Soupapes et arbre
à cames latéraux
Alimentation
par carburateur
horizontal
Allumage par bobine
et distributeur
Boîte de vitesses
à 3 rapports + MA
Freins à tambours
à commande mécanique
sur la transmission
et les roues arrières
Suspension par ressorts
quart elliptiques
Essieu avant
et pont arrière rigides
Roues Michelin
démontables
Poids environ 600 kg

€ 10 000 / 12 000

302 c1930 CHENARD & WALCKER Y6 - 9 CV

Cette Chenard & Walcker est équipée d'une carrosserie de conduite intérieure type « commerciale », fiscalement c'est donc un utilitaire. A l'arrière, pour faciliter le chargement des marchandises, l'ouverture se fait par un hayon en deux parties. Ces véhicules étaient très demandés par les artisans et commerçants car ils servaient pour le travail de la semaine et pour les promenades familiales du dimanche.

La concurrence était rude sur ce marché important et toutes les principales marques telles que Citroën, Berliet, Licorne, Renault ou Peugeot, proposaient des véhicules du même type. C'est pourquoi les marques Chenard, Delahaye et Rosengart forment ensemble un consortium, une sorte d'association qui propose une gamme commune avec des publicité qui vante cette entente. Celle ci comprend aussi d'autres marques automobiles et permet aux agents des différentes marques de représenter officiellement toutes ces marques.

D'ailleurs au salon 1929, une calandre fine, comme celle sur l'exemplaire proposé ici, commune aux trois marques principales apparaît pour uniformiser l'aspect des modèles proposés.

La Chenard Y6 a été réceptionnée par le service des mines en 1927. Mais apparemment ce n'est que pour l'année-modèle 1930, salon 1929, qu'apparaît la Conduite Intérieur Commerciale comme celle présentée.

Cet exemplaire est donc très rare, en effet excessivement peu de ces « commerciales » ont survécu. Il a été amoureusement restauré avec séparation de la carrosserie du châssis. La peinture est récente, les boiseries sont d'époque et très saines. A l'arrière, on trouve deux sièges d'appoint et une seule porte latérale. Les cinq pneus sont comme neufs. La carte grise indique que cette Chenard est immatriculée en Gironde depuis 1955. Stationnée durant quelques années dans un beau musée, cette Chenard & Walcker a récemment subi une révision mécanique. Elle ravira un amateur du genre ou de la marque.

Châssis n° 86365
Moteur 4 cylindres
en ligne
Distribution
par soupapes latérales
Boite de vitesses
à 3 rapports + MA
Suspensions à ressorts
semi-elliptiques
Freins à tambours,
commande mécanique

Carrosserie
Conduite intérieure
« commerciale »

Rare et authentique
version commerciale

Pneus neufs

Restauration
avec caisse séparée

Révision récente

€ 6 000 / 8 000

Osenat 14 octobre 2012

303 1926 TALBOT 10 CV Type DC

La Talbot type DC est présentée au salon de Paris 1923 en remplacement du type B lancé deux ans auparavant. Les améliorations sont : un allumage par magnéto en remplacement de l'allumeur Delco, le freinage complet sur les quatre roues avec les réputés freins Perrot à l'avant, le réservoir placé à l'arrière, l'alimentation au carburateur se faisant par un élévateur d'essence ; la voie est augmentée et passe de 1,25 m à 1,35 m, l'empattement reste à 3,00 m. La boîte de vitesses est à trois rapports avant et le moteur est distribué par des soupapes en tête.

La Talbot DC est très bien née, elle est proposée avec les meilleurs atouts techniques de son époque. Elle a tout ce qu'il faut pour réussir face à ses concurrentes. En fait, elle deviendra avec près de 6800 exemplaires, le plus grand succès commercial de la marque de Suresnes.

D'après son titre de circulation, notre superbe Talbot DC n'a connu que deux propriétaires depuis 1970. Sur la plaque d'immatriculation arrière on découvre un numéro qui remonte à 1955 dans le département de l'Aube. Il est donc probable que l'historique concernant cette Talbot ne soit pas très difficile à remonter. Son numéro de série positionne cette DC comme l'une des dernières fabriquées dans le premier tiers de l'année 1926.

Le faisceau électrique de notre DC a été récemment refait avec des fils coton conformes à l'époque. Les pneus sont des 14x50 en bon état. Pour parfaire le confort, chaque ressort de suspension est secondé par un amortisseur à friction. Côté mécanique, le carburateur est un rare Solex en bronze à boisseau. Le moteur semble très moderne pour le début des années 20.

La carrosserie qui équipe ce châssis est un très joli torpédo dans un émouvant état d'origine. La peinture est certainement très ancienne mais d'après guerre. La sellerie en moleskine dans un très bel état de conservation. Il faudrait ici et là procéder à quelques soins légers pour continuer sa conservation. La capote a été refaite récemment. Le pare brise provient des excellents établissements Duvivier. Le tableau de bord est complet avec la plaque de châssis, le niveau d'essence Nivex et sa pompe, une montre, la pression d'huile et un compteur de vitesse sans oublier le tableau de

commande des feux avec un ampèremètre. Tous les instruments sont assortis entre eux sur fond blanc. Le plus étonnant est de voir ce tableau de bord recouvert de moleskine, ce qui lui confère un côté sport qui sied bien à cette voiture. En accessoire, on trouve à l'arrière des supports de marque Nerva pour soutenir des valises ou une malle comme celle installée.

Il est important de noter l'usure excessivement peu prononcée des pédales qui montre que le kilométrage total de ce châssis doit être très faible. Notre Talbot DC est une superbe voiture dans la catégorie reine des 10 CV des années 20-25. Avec une splendide carrosserie torpédo et sa sellerie d'origine, le passionné ne peut être que subjugué par son charme inimitable.

Châssis n° 55 539
Carte grise française

Moteur 4 cylindres
de 1597cc
Alésage x course :
68 x 110 mm
Soupapes en tête
Graissage sous pression
Allumage par magnéto
Alimentation par
carburateur Solex
Bv : 3 rapports + MA
Embrayage à disque
Freins à tambours
sur 4 roues
Direction par boitier
Essieu et pont rigides
Suspension par ressorts
1/2 elliptiques
Amortisseurs à friction
Voie : 1,35 m
Empattement : 3,00 m

Modèle fiable
Gros succès
de la marque
Carrosserie torpédo
jamais restaurée
Sellerie d'origine
électricité refaite
Voiture enviable

€ 18 000 / 23 000

Osenat 9 décembre 2012

304 1933 HOTCHKISS Type 614

C'est à partir de 1929 que la marque aux canons croisés développe son premier moteur six cylindres soupapes en tête avec la 3 litres AM80 en complément des quatre cylindres type AM2. Une version poussée à 3,5 litres fera son apparition en 1931, c'est l'AM80S. La gamme des six cylindres est reconduite en 1932 avec deux empattements 3,16 et 3,30 m.
Au catalogue Hotchkiss en 1933, tous les types AM ont laissé la place aux types pris dans les séries 400 et 600 suivi de la puissance fiscale. En fait les 400 sont les quatre cylindres et les 600 représentent les modèles avec un moteur six cylindres.
La 614 est donc la 6 cylindres 14 cv de 2511 cc. Le type moteur et le type mine de la voiture sont AM73, 73 étant la cote d'alésage du moteur en mm. Un seul empattement est disponible, c'est le 3,16 m.
Notre berline Hotchkiss 6 cylindres est équipée d'une très belle carrosserie usine comme l'indique la plaque fixée sur le coté gauche « Carrosserie HOTCHKISS n°20357 ».
Cette berline ne manque pas d'allure avec son pare brise légèrement incliné, à noter qu'il s'entrebâille pour aérer l'habitacle. Très classique dans son dessin, un coté sportif se dégage par son surbaissement et sa largeur. La roue de secours reléguée à l'arrière allège le profil en l'allongeant. Les couleurs vert foncé et noir sont d'une grande élégance. A l'intérieur la sellerie en drap beige-marron a été refaite et se trouve en très bon état. Son moteur porte le numéro 503, il est bien du type AM 73 comme le châssis.
Historiquement, on sent bien que c'est une voiture qui est appréciée puisque on ne dénombre que deux amateurs qui en ont été propriétaires sur les trente dernières années. Il survit quelques exemplaires de ces berlines « usine » qui sortent régulièrement et comme à l'époque, on ne trouve que des propriétaires qui vantent les mérites de ce modèle du « juste milieu ».
C'est un bel exemplaire de ces dernières voitures dont la ligne n'avait pas encore subi la mode « aérodynamique » avec l'inclinaison des calandres. Restaurée il y a quelques années, cette conduite intérieure Hotchkiss est prête pour faire plaisir à son prochain propriétaire.

Châssis n° 38500
Carte grise française

Moteur 6 cylindres
Alésage/course :
73x100 mm
Distribution
par soupapes en tête
Alimentation
par un carburateur
Boite de vitesses
à 4 rapports + MA
Empattement 3 160 mm

Eligible pour le Rallye
du Club des Marques.

€ 20 000 / 25 000

305 1951 HOTCHKISS 2050 GS "Rallye"

Les toutes nouvelles berlines Hotchkiss quatre cylindres 13 CV et les six cylindres 3,5 litres 20 CV sont présentées au salon de Paris 1950. Elles prennent les noms de 1350 et 2050, ces noms reprenant simplement la puissance fiscale et l'année de présentation. En plus d'un tout nouvel avant, la principale nouveauté est la suspension avant à roues indépendantes.

Le modèle 2050 Grand Sport est caractérisé par un moteur développant 130 CV avec ses deux carburateurs et un empattement très raccourci par rapport à la berline qui transfigure totalement cette 20 CV. Il passe de 3,09 à 2,80 m et cela se voit bien au niveau de la porte qui affleure l'aile arrière. En comparaison avec ses concurrentes comme Talbot, Delage et Delahaye, elle est plus vive, plus maniable et plus légère.

Les Hotchkiss 2050 GS sont des voitures extrêmement rares, Marc Antoine Colin dans son livre Hotchkiss 1935-1955. L'âge classique, éditions E.T.A.I., mentionne une production comprise entre 35 et 40 exemplaires en ce qui concerne le nombre de châssis mais on ne sait pas exactement combien seront terminées et vendues. Il en resterait seulement une petite quinzaine.

La conduite d'une 2050 GS est un vrai régal. C'est une voiture très agile avec son empattement de 2 800 mm. Sur les routes sinueuses, elle est facile à inscrire dans les virages, mieux elle les avale sans problème. Grimpé le Mont Ventoux ou se "faire" les Gorges de l'Ardèche avec une 2050 GS en "attaquant" un peu sont des moments inoubliables.

Châssis n° 95 257
Carte grise française

Moteur 6 cylindres
3,5 litres
Soupapes en tête
Deux carburateurs
Env 130 cv
Boite de vitesses Cotal
4 rapports et inverseur
Suspension avant roues indépendantes
Freins à tambour, commande hydraulique
Empattement 2,80 m
Vitesse : élevée

Modèle "super sport"
Très long capot
Voiture extraordinaire
Maniable et vive
Plaisir de conduite
Tenue de route
Très rare, une quinzaine de survivantes

Eligible pour le Monte Carlo Historique
Eligible pour le Rallye des Clubs de Marques

D'autant plus que la voiture possède un confort de bonne qualité avec ses roues avant indépendantes et une suspension améliorée par l'ingénieur Grégoire à l'arrière. Il faut aussi noter que les grands freins sont à commande hydraulique et s'acquittent parfaitement bien de leur tache.

L'exemplaire proposé a été immatriculé la première fois le 25 juillet 1951. Cette "Grand Sport" porte le numéro de série 95257 et n'a connu que deux propriétaires au cours des vingt dernières années. Elle a été entièrement restaurée il y a quelques années. La sellerie en cuir bordeaux avec moquettes rouge est splendide. Les places arrière bien que présentes sont plutôt symboliques. C'est plus un emplacement qui agrandit le coffre avec ses dossiers rabattus et ses ceintures de maintien pour des valises.

Notre 2050 GS est équipée de l'option boîte Cotal comme la plupart des quelques autres exemplaires survivants. Cette boîte, montée d'origine sur les Delage et Delahaye contemporaines, est d'un maniement très agréable et facilite grandement la conduite.

Son très long capot et son empattement court lui donne beaucoup allure et un caractère sportif affirmé. Attachant et très agréable à utiliser, ce modèle ne se retrouve que rarement sur le marché.

Cette voiture a participé au très beau Rallye des Clubs de Marques qui se déroulait dans le Cotentin. Elle y fut bien sûr très admirée. Pour mémoire, ce rallye est exclusivement réservé aux voitures appartenant à l'une des onze marques

Une 2050GS au Rallye de Monte Carlo 1953

françaises éligibles qui sont Bugatti, Delage, Delahaye, Hotchkiss, Facel Vega, Hispano Suiza, Lorraine Dietrich, Panhard et Levassor, Salmson, Talbot et Voisin. Très bien organisé, la participation moyenne s'élève autour des 80 voitures.

La 2050 GS « Rallye » est la dernière Hotchkiss sportive, issue d'une prestigieuse lignée. Pour beaucoup d'amateurs, elle représente ce qui se faisait de mieux à l'époque dans sa catégorie. Avec son moteur puissant et sa maniabilité extraordinaire, c'est réellement une voiture envoûtante. On ne s'étonnera donc pas que la marque ait remporté 6 fois le Rallye de Monte Carlo...

€ 40 000 / 60 000

Osenat 14 octobre 2012

306 1927 ROCHET-SCHNEIDER Type 15000

A l'origine de la marque, on trouve Edouard Rochet et Théodore Schneider qui s'associent pour débuter une grande aventure automobile. Mais en fait, il est inutile de présenter la grande marque lyonnaise Rochet Schneider établie dès 1892/1894. L'un de ces premiers exemplaires est conservé dans la Collection du Musée de Rochetaillée et participa en 1963 au Londres-Brighton conduite par Henri Malartre et Lucien Loreille. Cette voiture arriva dans les temps impartis. Près de 70 ans après sa naissance, cette voiture est encore capable d'exploits.

Après plusieurs déménagements, la marque construit tranquillement sa réputation en mettant en avant non pas la quantité mais toujours la qualité de fabrication et s'oblige à construire robuste pour durer. L'histoire a montré que Rochet Schneider a réellement respecté ces préceptes.

En 1921, dans la Vie Automobile, un journaliste écrivait : « le nom de Rochet Schneider est l'un des plus avantageusement connus de l'industrie automobile, car il est synonyme d'une haute qualité de fabrication et d'une construction particulièrement soignée ». La marque, elle même, le disait aussi : «la construction en grande série ne permet pas d'apporter à chaque châssis tous les soins qui sont nécessaires à sa construction parfaite». Quoi dire de plus ?

La Rochet Schneider de la vente est un modèle 15000, une robuste et très sérieuse voiture cataloguée pour 12 CV. Le châssis classique et très solide présente un empattement de 3,05 m. Il comporte une suspension arrière par ressorts cantilever supportant un très solide pont. A l'avant, la suspension s'effectue par deux ressorts semi elliptiques qui supportent un essieu freiné. Cet essieu est signé par la très sérieuse maison Lemoine, les freins étant de la marque Hersot connue pour leur qualité. Le confort de cette suspension est assuré par quatre amortisseurs américains Gabriel Snubbers, réputés comme étant parmi les meilleurs au monde. Les roues à raies bois sont amovibles et équipées de pneus en 15 x 50, une dimension très confortable sur la route.

Le moteur, impressionnant par sa taille, est un très solide modèle 15000. Ses cotes d'alésage x course sont 80 x 130 mm. Le bloc est borgne et l'admission est du coté opposé à l'échappement. Le réservoir à essence, d'une grande capacité, est situé à l'arrière du châssis. L'alimentation se fait par un « Exhausteur » et un carburateur Zénith sortant de la même usine que la voiture. L'allumage se fait par une magnéto et le système électrique est complet avec démarreur, dynamo et une belle paire de phares à fourches de marque Ideal-Lyon. Il y a aussi lieu de noter une paire de phares additionnels ainsi qu'un fouilleur, le feu latéral commandé par le conducteur et qui permet de lire les indications routières de nuit.

Notre superbe et rarissime Rochet Schneider a été magistralement carrossée par les établissements V. Camdelaresi. Ce carrossier était établi à Lyon au 76 rue Neuve de la Villardière et profitait d'une excellente réputation. D'ailleurs, il survit quelques très belles voitures ayant été carrossées par ce faiseur certainement d'origine italienne. Cette carrosserie a beaucoup d'allure par ses dimensions qui s'apparentent plus à une 20 cv. Spacieuse, elle propose 6 à 7 places avec ses deux strapontins dans le sens de la route. Le pare brise principal provient de la maison Barciet de Lyon alors que les places arrière sont protégées par un pare brise amovible « le Telescopique », accessoire de chez Eyquem-Paris. La sellerie en cuir d'origine est assez bien conservée même si elle nécessite des soins. Au tableau de bord on trouve une pression d'huile Rochet Schneider, un tachymètre A.T, un appareillage électrique SEV et une montre Jaeger provenant d'une Delage qui sera facile à remplacer si nécessaire.

Il apparaît clairement que l'arrière fut ouvert de façon à transformer le type de « voiture particulière » en « commercial ». Cette modification, assez fréquente, permettait de pouvoir rouler durant la seconde guerre mondiale. Classiquement, le dossier arrière a été démonté et une porte basculante a été fabriquée avec l'arrière d'origine. Cela obligeait le carrossier-modificateur à créer un dossier amovible pour les places arrière, ce dossier est bien sûr toujours présent. Rien n'a été remodifié et toute cette histoire reste visible derrière la grande malle amovible.

Pour l'anecdote, il faut savoir que l'actuelle famille propriétaire a été récemment contactée, après bien des recherches, par la famille qui avait vendu la voiture en 1962. Cette dernière avait été propriétaire de cette Rochet Schneider de 1955 à sa vente. Elle a retrouvé par hasard le capotage des côtés de cette torpédo, souhaitant que cela revienne à la voiture et c'est ce qui a été fait. Il aura fallu pour cela des gens très sérieux et conser-

Avec les enfants

vateurs, ne serait-ce pas là une des définitions des lyonnais ? De 1962 à nos jours, la voiture a réellement été utilisée, mais n'a jamais failli à sa mission lorsqu'elle était sollicitée. Elle fut repeinte il y a une vingtaine d'années, passant pour l'occasion du vert au blanc selon le désir de son propriétaire aujourd'hui décédé. Elle fut toujours démarrée à la manivelle, c'est dire si le démarreur a pu se reposer pendant le demi-siècle qui vient de s'écouler. D'ailleurs, cette « 15000 » vient de subir une révision mécanique par le spécialiste reconnu Sinclair d'Aubarède et roule de nouveau correctement. Bien que l'historique de notre châssis soit connu pour les deux tiers, il manque le premier tiers qu'il serait très intéressant de retrouver, il s'agit peut être une seule autre famille ! Dans tous les cas, avec son numéro de série, il est à peu près certain qu'il s'agit d'une des toutes dernières voitures de la série 15000. Les Rochet Schneider sont des voitures d'une grande qualité de fabrication, faites pour durer. Tous les exemplaires qui ont survécu peuvent en témoigner. La robustesse de la mécanique permet de voir l'avenir sereinement lorsque l'on roule en Rochet. Les quelques propriétaires chanceux ne sont que très rarement vendeurs, il s'installe entre eux et leur Rochet Schneider une relation qui ne s'explique pas vraiment. Ici en ce qui concerne notre très belle torpédo « Candelaresi » il aura fallu cinquante ans pour la voir de nouveau en vente. Qu'un hommage soit ici rendu à la famille qui se sépare de ce monument après l'avoir bien conservé et maintenu en vie. Il est certain que les vrais amateurs de la marque ne laisseront pas passer cette chance unique qui s'offre à eux…

Numéro de série 16348
Carte grise française

Qualité de fabrication
Robustesse éprouvée
Très belle marque lyonnaise
Belle carrosserie lyonnaise
Même famille lyonnaise depuis 50 ans

€ 20 000 / 30 000

Osenat 9 décembre 2012

307 c1908 DORIOT-FLANDRIN 8HP Type E

Chassis Doriot & Flandrin de 8 chevaux

Ludovic Flandrin quitta Peugeot et Auguste Doriot se libéra de Clément Bayard pour fonder la marque automobile « Doriot Flandrin et Compagnie » en 1906. Ils débutèrent au 169 bd Saint Denis à Courbevoie pas très loin de la maison Delage.
Le premier modèle est une 6 HP, équipée d'un châssis droit et de 5 ressorts. C'est une belle réussite et dès 1908, deux nouveaux modèles viennent compléter la gamme : une monocylindre 8 HP et une bicylindre 10 HP. Un troisième associé dénommé Parant, se joindra en 1910 et la marque deviendra alors DFP, Doriot Flandrin et Parant.
Le modèle présenté vient d'être entièrement restauré à partir du châssis. Tous les axes et roulements ont été changés. Pour faciliter les démarrages une couronne de dentée et un démarreur électrique ont été installés. Le moteur, la boite et le pont ont été simplement révisés. La magnéto a été modifiée avec adjonction d'une bobine. Le carburateur est un Solex en bronze à boisseau. Toute la carrosserie, un petit tonneau 4 places, a été reconstruite à neuf ainsi que le capot et les ailes. La sellerie, en simili cuir beige a aussi été refaite. Elle se présente aujourd'hui comme sortant de sa récente restauration.
On se souvient avoir vendu il y a quelques années un exemplaire de Doriot 8 HP qui avait roulé très longtemps avec une fiabilité extraordinaire, puisqu'elle « ne tombait jamais en panne ».
Si les DFP sont des voitures très connues, les DF sont de vraies raretés. Nous ne savons d'ailleurs pas s'il en existe beaucoup d'autres. En tout cas, cette Doriot Flandrin, se trouve aujourd'hui disponible pour un amateur qui souhaite passer du bon temps.
Il ressort de façon constante que les rallyes de voitures d'avant 1914 sont parmi les plus sympathiques qui se pratiquent. L'esprit n'est pas à la compétition mais plutôt à l'entraide et à la promenade bon enfant accompagnée de bons repas…

Châssis n°182
Document FFVE

Châssis droit
à longerons et traverses
Moteur monocylindre
8HP maqué DF
Allumage par magnéto
Alimentation
par un carburateur
solex
Boîte de vitesses
séparée
Suspension AV
par essieu rigide
et ressorts
semi-elliptiques
Suspension AR par pont
rigide et 3 ressorts
semi-elliptiques
Roues à raies bois
et pneus en 710 x 90
Carrosserie
torpédo 2 places

€ 15 000 / 20 000

308 c1929 CHENARD & WALCKER 1500 Grand Sport « TORPILLE » Type Y7

Chenard & Walcker, la marque de Gennevilliers qui arbore l'aigle comme emblème, présente au salon de Paris 1927 deux nouveaux modèles sport à moteur 1500 cm³. Dénommée Y8, la 1500 surbaissée est équipée d'une carrosserie « tank » alors que la version semi surbaissée qui prend le type Y7 est habillée d'une carrosserie Grand Sport fuselée appelée « Torpille ». Il faut aussi noter la possibilité de commander le châssis Y7 avec une carrosserie conduite intérieure deux portes en bois contreplaqué.

Le moteur était commun aux deux versions. Il s'agissait d'un tout nouveau quatre cylindres avec culasse à turbulence Ricardo. Les cotes sont de 69 mm d'alésage et de 100 mm de course. L'ingénieur Toutée a dessiné un moteur très court avec graissage sous pression et radiateur d'huile, soupapes d'admission en tête et soupapes d'échappement latérales. Un gros carburateur Solex assure l'alimentation. Il faut noter la présence d'un petit tuyau qui vient du collecteur d'échappement pour réchauffer le collecteur d'admission. Le régime atteint facilement les 4 000 tr/mn. La boîte de vitesses comprend quatre rapports et la M.A. Les freins, point fort de la marque, présentent un diamètre de 320 mm. L'empattement s'établit dans la moyenne des voitures « sport » à 2,55 m. Les suspensions sont assurées par quatre couples ressorts semi elliptiques et amortisseurs à friction. La vitesse maximale est annoncée pour 135 km/h comme le souligne le catalogue :

« Les nombreux mais cependant sévères essais auxquels cette merveille de mécanique a été soumise depuis plusieurs mois, ont prouvé, au chronomètre, qu'une vitesse de 135 kilomètres-heure peut être atteinte aisément sans aucune vibration et avec une tenue de route parfaite. »

Côté compétition, les 1500 Tank et Torpille s'illustrent aussi bien en courses de côte (Gaillon, Mont Ventoux, Gometz-le-Châtel, …) qu'en courses de vitesse ou d'endurance (24H de Belgique, 6H de Tunisie, G.P. d'Alger, G.P du Maroc, Paris-Nice …). C'est Madame Michel DORE qui, finissant 9ème au général, remporte la Coupe des Dames lors de l'édition 1930 du Rallye de Monte Carlo.

On retrouve aussi ces Chenard & Walcker 1500 Sport lors de certains concours d'élégance comme celui de Montlhéry en 1930. La « Torpille » participante y était présentée comme carrossée par Geneix et Pinel ; sur la photo elle pose à côté d'une Auburn.

La Torpille était proposée au tarif de 27 700 francs, elle était livrée complète avec sa carrosserie fuselée à deux places avant et une arrière, une peinture bleu France, une sellerie en simili-cuir rouge, ailes avant enveloppantes et pivotantes. La pointe arrière s'ouvre pour découvrir la roue de secours. La forme générale de la « torpille » est originale, elle est reconnaissable entre toutes les voitures très facilement.

L'historique de notre Chenard & Walcker Y7 « Torpille » est bien connu depuis sa découverte dans les années 60'. C'est à ce moment que l'historien de l'automobile et collectionneur au goût très sûr Serge Pozzoli découvre cette voiture. Il la conservera dans son fabuleux musée du Gérier jusqu'à sa mort en 1992. Une vente aux enchères est organisée à Paris en février 1994 pour disperser une grande partie de cette extraordinaire collection. C'est alors que l'actuelle famille propriétaire s'en porte acquéreur. La voiture rejoint alors un garage de Gennevilliers à quelques hectomètres de son lieu de naissance.

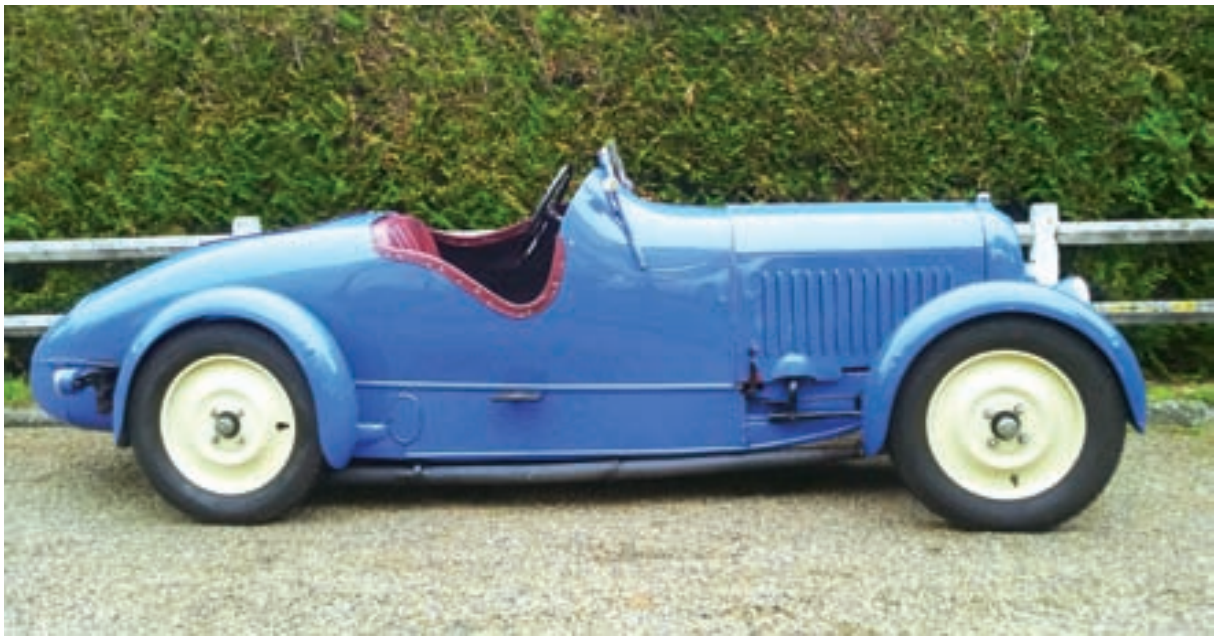
La voiture se présente dans un état totalement d'origine et apparaît comme n'ayant jamais été mis en route lors de son long séjour au Gérier. Le moteur se trouve en très mauvais état, et c'est à une véritable résurrection que Monsieur P. son heureux propriétaire va s'atteler. Il me dit à plusieurs reprises que le sauvetage du moteur lui avait coûté « une vraie fortune, tellement c'était abîmé ». Carrossier de métier, le reste de la restauration ne présentait pas de réelles difficultés.

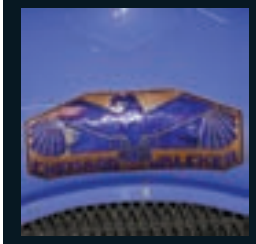
Resplendissante, cette « Torpille » reprend du service et va participer à bon nombre de rallyes et d'expositions pour la plus grande joie de la famille, sans oublier les passionnés de la marque à l'aigle et toutes les personnes qui l'ont vu rouler ou exposée.

Aujourd'hui, la Chenard Y7 « Torpille » ex- Pozzoli, ex-Monsieur P. se trouve dans un état général très satisfaisant. Le fonctionnement est tout à fait normal, le moteur démarre facilement et tourne bien, prenant ses tours facilement. Les suspensions sont confortables, le maniement et la conduite sont aisés. La carrosserie, la peinture et la sellerie semblent encore tout droit sorties de restauration. Les pneus avant sont comme neufs.

En 1974, dans l'album du fanatique de l'automobile n°73, S. Pozzoli écrivait qu'il connaissait deux autres « Torpille » soit un total de trois. De plus, sur la couverture de ce numéro il mit sa Chenard & Walcker « 1500 Grand Sport Torpille » en couverture de la revue.

Pièce de collection rarissime et hautement désirable, cette authentique « Torpille » est une digne représentante des « 1500 Sport ». Ce n'est pas du tout un cyclecar, c'est une « vraie » voiture qui rentre dans la catégorie où l'on trouve les Bugatti 37 par exemple. Celle-ci est aujourd'hui disponible et ira certainement rejoindre une belle collection. Comme le disait Serge Pozzoli : « les voitures intéressantes finissent toujours chez ceux qui les méritent »…





Châssis n° 75531

Moteur 4 cylindres
de 1496cm³
Soupapes d'admission
en tête
Soupapes
d'échappement latérales
Carburateur Solex
Allumage par bobine
et distributeur
Refroidissement
par liquide
Boîte à 4 rapports + MA
Essieu et pont rigides
Direction par boitier
à droite
Jantes à voile plein
et pneus 13 x 45

Ex-collection
Serge Pozzoli

Une des trois
survivantes
Marque prestigieuse
Modèle sport/course
Très bon état général
Modèle sport
Belle carrosserie fuselée

Voiture Introuvable
2/3 places

2 propriétaires
en 50 ans

€ 50 000 / 60 000

309 1929 TALBOT 11 Six - M67 Tourer Sport 4 places par Saoutchik

C'est au Salon de 1927 que la nouvelle Talbot M 67 est présentée. Avec son 6 cylindres à soupapes en tête, elle a marqué de son empreinte la période et est devenue un jalon dans l'histoire de la marque de Suresnes. En effet avec sa présentation, c'est la fin des 4 cylindres pour la marque. C'est exactement ce que souhaitait O. Clegg, le patron anglais, convaincu, dès 1924, que les moteurs d'au moins 6 cylindres étaient l'avenir pour les belles voitures de tourisme.

Dès son lancement, la M 67 connaît un grand succès. En deux ans, ce sont près de trois mille trois cents exemplaires qui seront vendus. C'est un chiffre très important pour une voiture de cette catégorie.

Aussi à l'aise sur la route que dans les concours d'élégance, on retrouve aussi la M67 dans les rallyes automobiles comme le célèbre Rallye de Monte Carlo. Au Salon de Paris 1929, le châssis fait l'objet de quelques modifications, notamment l'empattement est légèrement réduit à 3.13 m, le modèle prend la désignation M67C, le châssis de 3,23 m devient le M67L. La carrière du modèle s'achèvera avec le salon 1932.

Notre Talbot M67 présente un empattement de 3,23 m et avec son numéro de série on peut la dater de la fin 1929 juste avant la réduction de l'empattement. Elle est équipée d'une très jolie carrosserie Torpédo 4 places mais avec deux portes. Ce type de carrosserie est extrêmement rare en France. Les anglais appellent ce genre de caisse un « Sport Tourer 4 Seater », c'est plus fréquent outre manche mais avec des portières échancrées.

Notre carrosserie est plutôt à rapprocher de la très belle Delage D8 équipée d'une caisse du même type réalisée par Chapron provenant de la belle collection Milligen et dispersée aux enchères il y a quelques années. La fiche du club Talbot concernant cette voiture indique que la carrosserie de cette M67 a été réalisée par l'excellent maître Jacques Saoutchik.

n° série 72.027
Carte grise française

Marque prestigieuse
Moteur 6 cylindres
Très belle carrosserie

Même famille
depuis 1964

Eligible au Rallye
de Monte Carlo

Avec son pare-brise à fins montants chromés et son absence de vitres dans les portes, cette carrosserie apparaît très fine et très légère. Les pare-chocs formés de deux tubes superposés n'alourdissent absolument pas la voiture. La ligne générale file du radiateur au pare-chocs arrière selon un trait de crayon unique, simple et précis. Avec sa capote qui disparaît presque entièrement, on est bien en présence d'une carrosserie élégante, fine et réussie.

Historiquement nous savons que la famille actuelle détient cette belle Talbot depuis 1964 soit près de cinquante ans. Son immatriculation précédente remonte au tout début de 1951 dans le département de la Seine et comporte au moins deux propriétaires. Une plaque au tableau de bord indique que Monsieur Louis PLATET a été propriétaire de cette voiture. L'intérieur est d'origine en cuir noir. Les immenses portes s'ouvrent largement permettant un accès facile. Bien que jamais restaurée, notre tourer Talbot se présente dans un bon état d'origine. Il nécessite bien sûrs quelques soins, mais il est évident que ce châssis et cette carrosserie les mérite amplement. En premier lieu c'est une Talbot six cylindres, gage de qualité et de souplesse. Si la M67 a remporté un grand succès commercial c'est surtout parce qu'elle excellait dans sa catégorie. Un beau châssis ne suffit pas, il faut aussi une belle carrosserie et celle de notre Talbot est à la fois d'une grande légèreté visuelle et d'une pureté de ligne comme seuls les grands stylistes savent le faire.

Cette Talbot représente un très beau projet pour un amateur de la marque ou un passionné de carrosserie sans oublié les amoureux de la période classique 1925/1933.

€ 20 000 / 30 000

310 1923 ROLLAND-PILAIN Type RP

C'est à François Rolland, le financier, et à Emile Pilain, le technicien que l'on doit la création de la marque qui unit leurs deux noms dès 1905 à Tours. La construction des automobiles débuta en 1906. La marque participa à de très nombreuses compétitions et se battit un beau palmarès. Les innovations n'étaient pas en reste avec notamment dès 1914 l'apparition au grand prix de Lyon de freins à commande hydraulique !
Le type RP (la fameuse 10HP) fut fabriqué de 1913 à 1927 et une telle longévité n'est pas un hasard. La beauté de la voiture, la qualité de fabrication, le confort et la fiabilité sont les ingrédients du grand succès commercial remporté par le modèle RP. Le moteur de 1913 avait une cylindrée de 1847 cm3 qui passa en 1914 à 1925 cm³ pour ne plus bouger. En 1923, pour la première édition des 24 Heures du Mans, Rolland Pilain participa avec 4 voitures dont 2 types RP. Toutes les voitures terminèrent, les 2 RP à la 23 et 24e place. Durant cette période, des raids furent effectués pour montrer la robustesse et la fiabilité des voitures RP comme en 1921 le raid de la Nationale 10 « Paris-Tours-Bordeaux-Biarritz » une 10 HP accomplit les 1.100 km en 18 heures, sans problème. En 1923 une 10HP quitte Bordeaux pour un raid de 3700 km à travers la France à 55 km/h de moyenne. Mais le plus impressionnant est le raid de 14700 km réalisé entre fin 1924 et début 1925 avec 2 voitures 10HP rigoureusement de série et sans préparation, à travers l'Afrique pour rallier l'atlantique et la mer rouge ! C'est la démonstration la plus éclatante des qualités de robustesse et de fiabilité de ce modèle.
Avec un magasin sur les Champs Elysées et le Tout-Paris qui roule en Rolland Pilain, la réputation de la marque se résumait parfaitement bien dans le slogan : « *la voitures des As, l'As des voitures !* »
La Rolland Pilain de la vente a la particularité non seulement d'être en bon état mais surtout celle d'avoir une très jolie carrosserie torpédo dite « Tulipée ». En effet le haut de la carrosserie s'évase légèrement ce qui donne une très belle allure générale et assez peu commune. Modèle emblématique de la marque, cette RP a subi une belle restauration, avec un moteur adapté au sans plomb. Avec le beau radiateur typique des RP et sa carrosserie, cette torpédo sera une voiture agréable aussi bien en promenade personnelle qu'en rallye.

Châssis n° 4260
Carte grise française

Moteur : 4 cylindres
de 1 925 cm³
Vilebrequin : 3 paliers
Distribution :
1 arbre à cames latéral
Graissage :
sous pression
Alimentation :
carburateur Zénith
Allumage : magnéto.
Boîte de vitesses :
4 rapports + MA
Embrayage : cône cuir
Transmission :
pont rigide et ressorts
semi-elliptiques
Suspension avant :
essieu rigide et ressorts
semi-elliptiques
Freins : tambours à
commande mécanique
Direction :
à droite et par boitier
Empattement : 3,00 m
Voies av/ar : 1,30 m
Châssis :
longeron et traverses
Carrosserie :
torpédo 4 places

Eligible pour
« Le Mans Classic »

€ 25 000 / 30 000

311 1922 DE DION-BOUTON Type ID

Le Comte De Dion fait la rencontre de Georges Bouton un hiver, grâce à une machine à vapeur. Ensemble ils vont fonder la marque qui allait devenir l'une des plus célèbres de l'histoire de l'automobile. Dès la mise au point du fabuleux petit moteur monocylindre, en 1895, la marque va prendre son essor et devenir une des références de la période fin XIXème / début XXème.
La première voiturette à pétrole voit le jour mi 1899, ensuite les modèles vont s'enchaîner allant même jusqu'à un énorme moteur v8 qui sera repris par les américains. Après la Grande Guerre, la reprise se fait avec une gamme assez complète de 10 à 18 CV. En ce début des années 20', les de Dion se distinguent par un radiateur en coupe-vent et une grande qualité dans la construction. Les performances sont dans la norme de l'époque. La série des ID a débuté en 1919 pour se terminer vers 1923. C'est une 10 CV de bonnes dimensions avec un moteur 4 cylindres borgne à soupapes latérales. L'équipement électrique est complet avec phares, dynamo et démarreur. Les roues sont des jantes amovibles Michelin en 760x90. Le tarif des de Dion était supérieur à celui des voitures de très grande série. Les carrosseries étaient classiques et élégantes, la réputation de la marque attirait les familles bourgeoises, les notaires, les docteurs, etc…
Notre De Dion Bouton torpédo est l'une de ces fameuses 10 CV des années 20'. En 1983, c'est un amateur de la Garenne-Colombes qui achète, à Bar le Duc chez les frères Colas, ce qui n'était encore qu'une « ruine ». Cette De Dion Bouton était en fait une épave mais elle était complète et authentique. Elégante et bien proportionnée, ce classique torpédo « usine » méritait d'être une belle restauration.
Notre amateur, voisin et ami, le Docteur X, est du genre survolté qui veut que tout soit fini avant d'être commencé. Mais avec la De Dion Bouton il dut prendre son temps pour procéder à une restauration d'une grande qualité. Il avait fait sa première expérience en restauration avec très un rare cyclecar Alcyon-Sima Violet en 1981. Cette dernière est d'ailleurs toujours aussi belle, les restaurations de qualité ont la vie dure.
En ce qui concerne la de Dion Bouton, un démontage absolument total a été fait et une restauration en profondeur à partir du châssis a été commencée. Tout a été refait, révisé ou reconstruit conformément à l'origine. L'électricité en fil coton, les pièces nickelées, les roulements, les axes, les ressorts, toute la mécanique, moteur, boite, pont y compris un couple conique neuf, les freins,…rien n'a été laissé au hasard ni oublié. Même les roues d'origine ont été conservées malgré le prix des pneus à talons à l'époque. La sellerie est d'une grande qualité, cuir moquette et capote ont été refait par Antoine, le sellier qui travaillait pour la carrosserie Lecoq. Extrêmement conforme, une seule entorse a été faite quelques temps après la fin de la restauration, le remplacement de l'essieu avant sans frein par un essieu freiné pour améliorer la sécurité et le freinage, cette amélioration aurait pu être faite à l'époque.
Flambant neuve, la voiture fut régulièrement utilisée en promenade et en rallye. Très fiable, il n'y a pas eu de problème de roulage, et même, je me rappelle que vers 1986/1987 nous avons fait une grande promenade de Paris en Normandie par la route pour visiter le musée du Bec Hellouin en présence de Madame Colette Chassaing de Borrédon. Une anecdote qui m'a marqué était lorsque revenant de nuit d'un rallye nous sommes tombés en panne dans une sortie d'autoroute avec une Citroën DS qui tirait la remorque avec la de Dion. Nous avons déchargé la De Dion, tiré l'attelage pour le sortir de l'autoroute et après avoir tout abandonné sur le bord de la route, nous sommes rentrés avec la de Dion pour faire les 30 derniers km !
Elle transporta même le grand historien de l'Automobile Jacques Rousseau, ami de Lucien Loreille, le temps d'un ou deux tours de circuit lors d'une manifestation à Pont Authou (27).
Entretenue, choyé, adulée, notre ami le Docteur se séparera de sa De Dion ID en 1991 pour acquérir un autre projet De Dion mais plus ancien une 8cv de 1903. Chacun des propriétaires n'a eu qu'à se louer des qualités de cette voiture. Il est étonnant de voir que presque trente ans après sa restauration, cette De Dion ID est toujours aussi belle. Le prochain propriétaire pourra lui aussi profiter pleinement de cette merveilleuse et très élégante voiture.
C'est, pour moi, une voiture très émouvante à présenter, car elle correspond à ma jeunesse qui n'est plus qu'un lointain souvenir…

Châssis n° 2101
Carte grise française

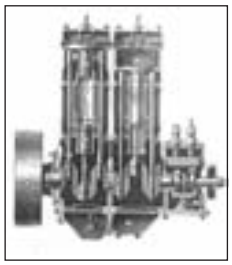
Marque prestigieuse
Modèle typique
des années 20'
Belle carrossserie
d'origine
Sellerie cuir
Restauration
de très haute qualité
(années 1980)
Aucun mastic,
carrosserie refaite dans
les règles de l'art
3 propriétaires
sur trente ans

€ 22 000 / 28 000

312 1925 LORRAINE-DIETRICH B3/6 - CLM

Lorraine - Moteur CR2

Moteur CR2



Moteur CR2 en coupe

C'est à Moissac dans le Tarn et Garonne que naquit Marius Barbarou. Il passa chez Clément-Bayard puis chez Mercedes Benz et enfin après Delaunay Belleville, il intègre, en 1915, Lorraine-Dietrich pour la fabrication de moteurs d'avion. Après les hostilités, il est à l'origine du fantastique 6 cylindres de la B3/6, un moteur de 3.5 litres qui terminera 2 fois première à la distance lors de la plus terrible des épreuves sportives : les 24 heures du Mans en 1925 et 1926.

Destinées à une clientèle bourgeoise mais sportive, les 15 CV Lorraine-Dietrich sont fiables, dotées d'un freinage efficace et de performances de premier plan. Un inconnu de 22 ans, qui fera parler de lui plus tard, termina second du rallye de Monte Carlo en 1931 sur une lorraine B3/6. Il s'agit de Jean-Pierre Wimille.

Les moteurs C.L.M sont des moteurs construits à Lille par la Compagnie Lilloise des Moteurs sous licence allemande Junkers. Ils carburent à l'huile lourde (gaz oil) alimenté par une injection mécanique, ils sont à 2 temps et fonctionnent selon le cycle Diesel. Leur construction est caractérisée par l'absence de culasse et l'emploi de deux pistons opposés par cylindre. Cette disposition permet d'obtenir une grande puissance massique et un équilibrage parfait. En se rapprochant, les pistons compriment fortement le volume d'air qui atteint une température élevée. Le combustible finement pulvérisé par l'injecteur est projeté dans le cylindre et s'enflamme instantanément. Dans les moteurs à deux cylindres les explosions se font alternativement.

Les moteurs CLM étaient livrables dans les versions suivantes : industriel, marin ou pour la locomotion (tracteurs, camionnettes…). Pour l'anecdote plusieurs de ces moteurs étaient en service dans la ligne Maginot pour entrainer des groupes électrogènes.

Notre Lorraine-Dietrich B 3/6 se présente dans un superbe état d'origine avec sa très jolie carrosserie plateau-ridelles dans une version bâchée avec une cabine fermée. Sur les portes, l'emblème CLM est toujours bien visible. Le compteur et certains instruments sont de l'origine du châssis, les autres sont CLM. L'équipement du châssis a certainement été modifié par la C.L.M. et a consisté principalement dans le changement des roues à moyeux Rudge par des jantes type Michelin à 6 tocs et voile plein et le remplacement du très beau moteur 6 cylindres de 3,5 litres le moteur C.L.M n°4557 type 2PJ65. Les caractéristiques de ce moteur 2 temps / 2 cylindres / 4 pistons sont un alésage de 65 mm pour une course totale de 210 mm et développant environ 24 cv à 1 450 tr/mn. Une plaque indique ces modifications. La plaque de propriétaire est au nom d'un vigneron de Tassin (Rhône). L'immatriculation remonte à 1955.

Il est intéressant de voir que dans la notice du moteur, un tableau indique la vitesse maximale du véhicule en fonction de la charge. Dans une documentation, un châssis de Lorraine est cité en exemple et reproduit avec les mêmes modifications que celui-ci, il apparaît avoir un empattement plus long. Il est donc probable que plusieurs châssis Lorraine aient été modifiés avec moteur C.L.M mais celui-ci est semble être le seul connu pour l'heure.

Notre châssis Lorraine-Dietrich est très intéressant par son empattement court de 3,04 m et la présence de freins sur les quatre roues. A part le moteur, le reste de la mécanique, direction, essieu avant pont arrière, freins, boite de vitesses et radiateur nids d'abeille sont ceux du châssis. Quelques travaux récents ont été effectués et notamment une révision du pont arrière et les freins entièrement refaits à neuf. Utilisable, le démarreur est neuf et le moteur est tournant.

Rarissime exemplaire entièrement d'origine de la modification professionnelle d'une très belle voiture de sport/luxe en une camionnette « grand luxe » destinée à être lourdement sollicité. C'est le plus bel exemple pour montrer les qualités de robustesse des châssis B3/6. Emouvant, ce morceau d'histoire ne laissera personne insensible.

Numéro de série :
122.901
Carte grise de collection

Châssis type longerons et traverses en tôle d'acier emboutie
Suspension arrière : pont rigide et ressorts semi-elliptiques
Suspension avant : essieu rigide et ressorts semi-elliptiques
Freins : à tambours sur les 4 roues
Direction : à gauche par boîtier
Moteur CLM

Exceptionnel état d'origine

Rarissime Lorraine-CLM

Seul exemplaire connu

€ 25 000 / 30 000

313 1962 ROLLS-ROYCE Silver Cloud II

Châssis n° LSXC627
Titre de circulation américain
Dédouanée et à immatriculer en collection

D'une grande élégance, ses lignes fluides font de la Silver Cloud la plus belle de toutes les Rolls-Royce à carrosserie usine. Malgré des proportions imposantes, aucune lourdeur. Que de la majesté et de la distinction. Les créations spéciales des carrossiers n'égaleront que rarement la parfaite réussite de la voiture d'usine. La Silver Cloud succède à la Silver Dawn en 1955. Elle est toujours construite sur un châssis séparé, une technique archaïque qui permet toutefois aux clients qui le souhaitent de faire réaliser une autre carrosserie. Mais dans leur grande majorité, les Silver Cloud seront dotées d'une carrosserie usine. Deux versions d'empattement sont disponibles, 3,12 mètres et 3,22 mètres. Le moteur dérive de celui de la Silver Wraith, un six cylindres en ligne à soupapes opposées — en tête à l'admission, latérales à l'échappement. D'origine fort ancienne, ce 4,9 litres bénéficie sur la Cloud d'une nouvelle culasse en alliage léger. Deux carburateurs SU remplacent l'unique carburateur des Wraith et Dawn. La voiture atteint ainsi les 160 km/h et court le 0 à 100 km/h en 13 secondes, un chiffre flatteur pour une limousine de grand luxe de l'époque. Le tout dans un silence de cathédrale. Construite sous licence par Rolls-Royce, la transmission automatique General Motors Hydramatic à quatre vitesses est désormais montée en série. Le reste relève de la dotation traditionnelle avec une suspension arrière à pont rigide (ressorts à lames) et quatre freins à tambours. S'il a beaucoup évolué au fil des décennies, le six cylindres Rolls-Royce en fonte arrive en bout de développement — sa conception remonte à 1922 avec le lancement de la Twenty. La Silver Cloud I sera la dernière six cylindres de Crewe. Le modèle connaît en 1959 sa première évolution en recevant un tout nouveau groupe. Ainsi naît la Silver Cloud II, qui consacre le passage de Rolls-Royce au V8. L'imposant V8 de 6,2 litres à course courte et vilebrequin monté sur cinq paliers est réalisé en aluminium, bloc et culasses (interchangeables). Il est également équipé de poussoirs de soupapes hydrauliques. On évalue sa puissance à une valeur proche de 200 ch à 4500 tr/mn. Malgré ses 1820 kilos, la vitesse approche les 180 km/h. La direction reçoit une assistance en série. Nouveauté, la caisse est montée sur des silentblocs qui l'isolent du châssis. Ceci a pour effet d'améliorer encore le silence proverbial de la Rolls. De l'extérieur, la voiture est strictement identique à sa devancière. Par contre, l'habitacle est gratifié d'un tableau de

bord entièrement nouveau, dont les instruments sont groupés derrière le volant.

Le modèle présenté a été livrée neuve aux Etats-Unis dans l'état de Californie. Elle fut ensuite achetée par un agent Rolls Royce en 1982 pour sa collection personnelle. Ce dernier s'en sépara 30 ans après au profit du propriétaire actuel. Cette automobile n'a pas pu être présentée lors de notre précédente vente car la boite de vitesses patinait à froid et son actuel propriétaire a préféré procéder à cette réparation pour livrer une automobile prête à repartir par la route. La boite de vitesses vient donc d'être complètement restaurée par le spécialiste Americo, ainsi que la climatisation. L'essai a été très concluant, et elle est aujourd'hui « la » Rolls-Royce aux yeux des collectionneurs.

€ 30 000 / 40 000

314 1964 JAGUAR Type E 3,8 L Cabriolet

C'est lors du salon de Genève 1961 que la Jaguar Type E fut présentée. « L'excitation des médias était à son comble, nous rappelle la marque, la courte balade offerte aux journalistes faisait tellement fureur que le fondateur de Jaguar, Sir Williams Lyons, s'est rendu compte qu'une seule voiture ne suffisait pas. Il a ordonné à un pilote d'essai de partir immédiatement vers les ateliers de Jaguar à Coventry et de revenir en Suisse, de nuit, au volant d'une autre Type E ».

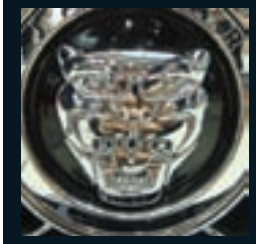
La légende veut également qu'Enzo Ferrari, découvrant la Jaguar Type E pour la première fois, ait déclaré « *c'est la plus belle voiture au monde* ».

La sublime anglaise est ainsi : un objet de mythe, de légendes, d'histoires et de souvenirs. La première rencontre avec un tel engin a laissé chez beaucoup un souvenir impérissable. Ses lignes sensuelles et racées lui ont d'ailleurs valu d'être sanctifiée comme un véritable objet d'art : la Type E a une place permanente au MOMA de New-York !

Parce qu'elle est la plus pure, la plus authentique, la plus sauvage également, la Type E de première série en version 3,8 litres est la plus recherchée des collectionneurs. Ce tout premier modèle échappe aux avatars que connaîtra par la suite une génération riche de multiples variantes. La plupart du temps, hélas, les voitures connaissant une longue carrière sont victimes de diverses reprises et ajouts. La Type E est synonyme de rêve d'enfant.

Elle est l'œuvre de l'ingénieur W.M. HEYNES, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par JAGUAR, et le succès de CUNNINGHAM aux 24 Heures du Mans 1960, débuts des « E2A ». On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril : 7 827 exemplaires furent construits. Pour beaucoup, la série 1 3.8 construite de mars 1961 à octobre 1964 demeure le meilleur modèle. Les formes sont pures et le moteur est très vivant. La célèbre console centrale en aluminium et les sièges baquets la différencie des autres modèles.

Cette Jaguar type E S I 3'8, est un roadster de 1963 « opalescent blue », cuirs gris, tapis bleus, capote bleue. Cette voiture d'origine californienne a fait l'objet d'une restauration absolument parfaite tant cosmétique que mécanique. Le moteur a été refait à l'identique, les arbres à cames spéciaux et un équilibrage soigné. Le résultat est un comportement magnifique et un régal pour les oreilles. Cette restauration a nécessité plus de 1 500 heures de travail par des mécaniciens, carrossiers, tapissiers de grande qualité. La voiture a été entièrement mise à nu, la coque décapée, etc. Bref, cette Type E a été refaite à neuf, dans le strict respect de l'origine.



Châssis n° 880869
Carrosserie : Roadster
Moteur : 6 cylindres
en ligne de 3 781 cm³
Alimentation :
3 carburateurs SU HD8
Alésage x course :
87 x 106
Puissance 265 cv
à 5 500 tr/mn
Transmission
aux roues arrière
Boîte de vitesses :
manuelle
4 rapports + MA
Poids 1 220 kg.
Freins : 4 disques.

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "

€ 100 000 / 120 000

Osenat 9 décembre 2012

315 1957 MERCEDES BENZ 190 SL

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux États-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm³ développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique.
Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm.
Dérivée du châssis plate-forme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium.
La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL « papillon », le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande sœur de la 190 SL : le roadster 300 SL.

Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes. Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL « pagode ».
Le modèle présenté a été entièrement restauré dans les règles de l'art. C'est ce que l'on peut appeler une restauration « concours ».
Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts. C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que performante. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien.

Châssis
n°1210427502079
Dédouanée, attestation FFVE fournie

Carrosserie :
Cabriolet 2 places
Moteur 4 cylindres de 1 897 cm³
Puissance de 105 cv à 5 700 tr/mn
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 2 carburateurs
Boîte de vitesses à 4 rapports + MA
Suspension avant et arrière par roues indépendantes
Freins à tambours sur les 4 roues à commande hydraulique
Empattement 2 400 mm, poids 1 275 kg
Longueur 4 220 mm
voie av/ar 1 430/1 475 mm
Roues en tôle emboutie
Vitesse env. 170 km/h

Eligible au
"Rallye Monte Carlo Historique "

€ 80 000 / 110 000

316 1965 TRIUMPH TR4 A IRS

Châssis n° CTC50713L
Dédouanée,
attestation FFVE fournie

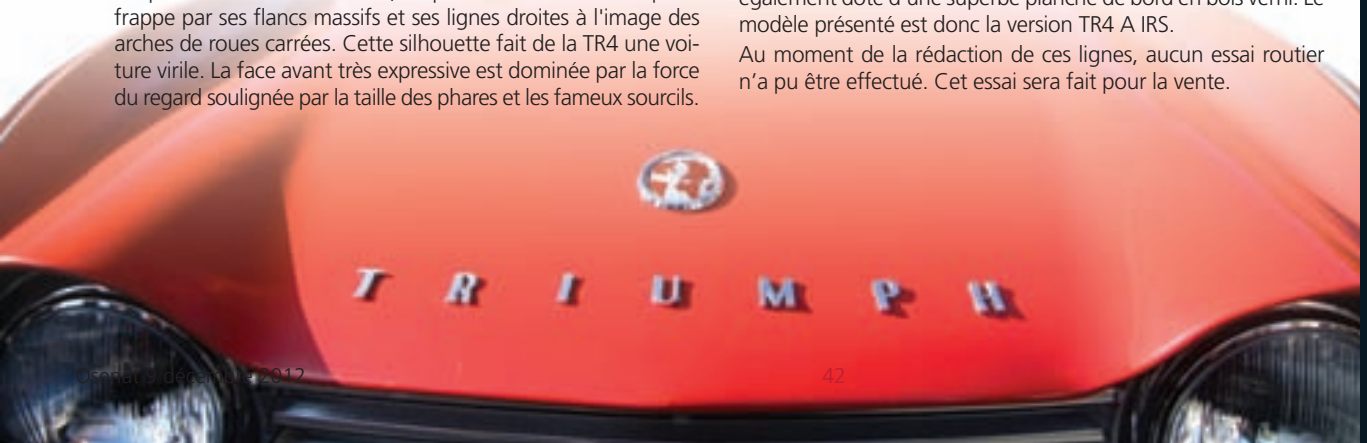
La TR 4 s'analyse comme l'évolution modernisée d'un archétype anglais. Originale et attachante, la TR4, synthèse de la tradition sportive britannique et du génie artistique italien, apparaît comme une grande réussite esthétique. La Triumph TR 4 a bénéficié d'un prix de vente et d'un coût d'entretien tels qu'un grand nombre d'amateurs puissent profiter de ses qualités. Elle s'est fait remarquer par un rapport performances-prix d'achat auquel bien peu de ses concurrentes pouvaient prétendre. Les roadsters TR vont atteindre, avec la deuxième génération qui s'ouvre avec la TR4, leur pleine maturité. Moins typiquement anglaise, la TR 4 s'approche d'une définition plus internationale de la voiture de sport. Devenue cabriolet, elle représente un concept plus universel tout en restant très représentative de la culture britannique. Car l'esprit du roadster a été préservé. Pour lancer la TR4 en août 1961, Triumph a naturellement utilisé le maximum de composants mécaniques issus de la TR3. La nouvelle voiture reprend donc à sa devancière son classique et robuste châssis séparé, dont les voies ont été élargies (mais l'empattement reste le même), tout comme son moteur. La véritable nouveauté se trouve ailleurs et touche avant tout l'esthétique et le confort de la voiture. A l'aube des années 60', il est clair qu'aux yeux des clients, l'archaïsme des lignes de la TR 3 l'emportait sur le charme que pouvait dégager leur caractère suranné. Confié à Michelotti, le rajeunissement du design évoque le style des voitures du Mans de 1960. Mais le jeune styliste a créé un superbe ensemble baroque, dont l'originalité confère à la voiture beaucoup de caractère. En un mot, un petit chef d'œuvre ! Le profil frappe par ses flancs massifs et ses lignes droites à l'image des arches de roues carrées. Cette silhouette fait de la TR4 une voiture virile. La face avant très expressive est dominée par la force du regard soulignée par la taille des phares et les fameux sourcils.

Le confort de l'habitacle s'avère en net progrès grâce à des sièges mieux rembourrés et à des garnitures intérieures à la finition plus soignée. L'habitabilité a été sensiblement améliorée. La présence de vitres latérales consacre l'abandon des écrans latéraux de la TR 3. Une vraie révolution culturelle ! La planche de bord en tôle peinte et la stricte symétrie de ses deux grands cadrans circulaires (compte-tours et tachymètre) contribue à l'ambiance virile de l'ensemble. La position de conduite basse et le chant du moteur donnent l'impression flatteuse d'une vitesse supérieure à la réalité. Un coffre à bagages plus logeable et une capote au maniement plus rapide complètent les progrès de l'équipement.

La tenue de route de la TR4, affectée des tressautements et des changements de cap brutaux caractéristiques de l'essieu arrière rigide hérité de la TR3, appelait l'adaptation d'une suspension arrière indépendante. Cette modernisation, qui représente une étape importante dans l'évolution des Triumph TR, apparaît sur la TR4 A, lancée en janvier 1965. D'où son appellation de IRS (Independant Rear Suspension). Grâce à cette nouvelle suspension, la TR 4A bénéficie de qualités routières plus dignes de sa puissance. La voiture jouit dès lors d'une homogénéité dont était dépourvu le modèle originel.

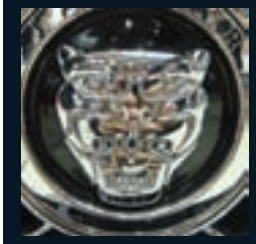
Outre le lettrage IRS placé à l'arrière de la voiture, la TR 4A se reconnaît extérieurement à sa grille de calandre légèrement modifiée, qui perd deux barrettes verticales, ainsi qu'aux clignotants à la forme baroque disposés sur les ailes. Son habitacle se voit également doté d'une superbe planche de bord en bois verni. Le modèle présenté est donc la version TR4 A IRS.

Au moment de la rédaction de ces lignes, aucun essai routier n'a pu être effectué. Cet essai sera fait pour la vente.



€ 12 000 / 18 000

317 1989 JAGUAR XJ-S HE Cabriolet



Châssis n°
SAJJNVDW4DB159014
Carte grise française

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "

Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière «Grand Tourisme», le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe en 2+2. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents. Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Le moteur V12 de 5,3 litres est amélioré dans deux directions. Il est plus puissant tout en consommant mois. Cette nouvelle version prend le nom de XJ-S HE. Une carrière aussi longue est exceptionnelle et ne se rencontre pratiquement jamais sur une Grand Tourisme. Ce n'est pas anodin. En 1983, la XJ-S est proposée dans une nouvelle version cabriolet mais avec arceau de sécurité qui vient se positionner à coté du coupé. Cette Targa est remplacée par un vrai cabriolet en 1988.

Notre cabriolet XJ-S HE est donc équipé du V12 économique et de la boîte automatique. Il se présente en excellent état avec seulement 56 000 km et l'essai effectué a été très concluant. Un dossier de factures d'entretien sera remis à l'acquéreur. La dernière révision a été effectuée en janvier 2012.

€ 12 000 / 15 000

Osenat 9 décembre 2012

318 1963 MGB Cabriolet

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm³. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir.

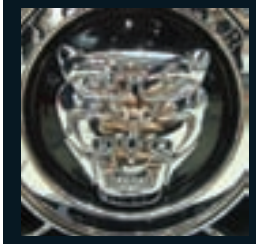
Le modèle présenté est rouge. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record ! C'est connu, c'est dans les vieux pots qu'on fait la meilleure soupe. A l'image d'un potage Bio, la MGB permet de redécouvrir les saveurs authentiques de la conduite au volant d'une automobile, dans sa plus simple expression. Plus que des performances pures, elle offre avant tout des sensations.

Et finalement, si le bonheur c'était ça ?...

Châssis n°
GHN3L12957
Moteur à 4 cyl
de 1800 cm³
Alimentation
par 2 carburateurs
Embrayage monodisque
à sec
Dédouanée,
attestation FFVE fournie

€ 10 000 / 13 000

319 1970 JAGUAR 420G



Châssis n° 78054BW
Carte grise française

L'un des derniers changements sur la Mark X se produira en octobre 1966 à l'occasion du Salon d'Earl's Court. Dans le cadre de la rationalisation de sa gamme, Jaguar rebaptise ses modèles en prenant les deux premiers chiffres de la cylindrée en rajoutant un zéro. La 2,4 litres deviendra la 240, la 3,4 litres, la 340, la 4,2 litres, la 420 et la Mark X 4,2 litres devient la 420 G pour la distinguer de la 420. Jaguar n'a jamais révélé la signification de la lettre G.

Navire amiral de la flotte de Sir William Lyons, la 420G est un pullman de la route. Ce somptueux vaisseau capable de 200 km/h est la Jaguar la plus longue (5,03 mètres) et la plus large (1,93 mètres) de l'histoire de la marque. Avec sa silhouette aussi moderne que majestueuse, la 420 G est célèbre pour la ligne bulbeuse qu'elle doit à ses flancs arrondis. Elle est aussi très basse, une impression renforcée par les roues de 14 pouces. Elle est encore la première Jaguar à afficher une face avant à quatre phares et à être dépourvue de « spats » sur les roues arrière. L'intérieur recèle ce que la tradition britannique peut offrir de meilleur. Cuir Connoly, moquettes épaisses, la planche de bord est un chef-d'œuvre d'essences rares et vernies. Aux places arrière, des tablettes escamotables en ronce de noyer vernie avec miroir prennent place dans les dossiers des sièges avant. Quelques spécificités cosmétiques permettent de reconnaître le modèle 420 G de la Mark X : une longue baguette chromée en parcourt les flancs et une barre centrale orne la calandre. La bichromie est également offerte en option. A l'intérieur, les normes de sécurité américaines ont imposé le rembourrage de la partie supérieure de la planche de bord.

La Mark X (3,8 litres et 4,2 l) a été construite à 17 279 exemplaires. La 420 G est beaucoup plus rare puisque seuls 6 088 exemplaires ont vu le jour. Le modèle présenté est encore plus rare puisqu'il est français d'origine (seulement 107 exemplaires !). Un autre gage de qualité : aucune trace de sintofer ni

de mastique quelconque sur cette carrosserie ! Un dossier de factures accompagne la voiture.

La 420 G est le symbole d'une époque où l'opulence régnait. Cette conception peut se résumer en quelques mots : le faste ne peut s'épanouir que dans l'ampleur. Ces fabuleuses voitures d'exception, qui damaient le pion à la quasi-totalité des autres véhicules de leur époque ont la grandeur compassée des vieux aristocrates indifférents à l'agitation du siècle !

€ 12 000 / 18 000

Osenat 9 décembre 2012

320 1959 FORD Fairlane 500 Galaxie

En 1955, suivant la mode des lignes droites, des ceintures de caisse rectilignes et des ailerons naissants, Ford présente une gamme totalement refondue. Les calandres sont larges et basses. Les voitures sont désormais munies du pare-brise panoramique. Sa surface présentait une vision extérieure parfaite. En 1957, les lignes de la Failane sont moins rigides, les phares portent une sorte de casquette, et les feux arrière, ronds, sont surmontés d'un aileron pointu prenant corps sur les côtés. La Fairlane s'enrichit de la finition supérieure « Fairlane 500 » avec plus de chromes. Le mérite de Ford est de suivre la mode des « fins » sans verser dans l'extravagance la plus totale. La sobriété de ces lignes caractérisait ce modèle. En 1958 sur la base du modèle précédent, il y a quelques petits changements très visibles comme la calandre bien sûr, les double phares, les baguettes de côté. Apparaissent également, une suspension à air qui ne sera pas renouvelée, le V8 de base qui devient celui de la Thunderbird (292cid/205cv) et une boîte automatique 3 vitesses Cruise-O-Matic. En 1959 : Médaille d'or au salon de Bruxelles, la Ford n'a jamais été considérée aussi belle qu'en 1959, il faut dire que dans cette année de tous les excès, elle est particulièrement bien équilibrée.
Le modèle présenté est un modèle de 1959. A l'heure où nous écrivons ces lignes, l'essai n'a pas pu être effectué mais le sera pour la présentation à la vente.

Châssis n° B9RC179325
Moteur
à 8 cylindres en V
Boîte automatique
à 3 vitesses
Suspension avant
à roues indépendantes
et ressorts à boudin
Suspension arrière
à pont rigide
et ressorts à lames
Dédouanée,
attestation FFVE fournie

€ 25 000 / 30 000

321 1984 FERRARI 308 GTSi

Avec l'arrêt des Dino 246 GT, Ferrari ne disposait plus comme " *entrée de gamme* " que de la Dino 308 GT4, dessinée par Bertone et si décriée. Au début des seventies, pour sa nouvelle berlinette, Ferrari refait appel à Pininfarina qui dessinera une des Ferrari les plus populaires et les plus produites : la 308. Et désormais, l'entrée de gamme chez Ferrari, et non plus Dino, sera équipée d'un V8 ! La 308 GTB n'a pas déçu ses géniteurs. Elle offrira son essor industriel à Ferrari, qui, grâce à elle, triplera ses chiffres annuels de fabrication. En 1981, la production des V8 dépassera à Maranello celle de tous les V12 fabriqués depuis la naissance de la marque ! Contrairement à la Dino, dont elle est indirectement l'héritière, la 308 GTB reçoit le badge Ferrari. Elle sera construite parallèlement à la Dino 308 GT4. La 308 GTB reprend l'architecture de la Dino : moteur monté transversalement au centre de la voiture et faisant bloc avec la boîte de vitesses et le différentiel. La nouvelle Ferrari hérite du V8 de trois litres à quatre arbres à cames en tête (entraînés par courroie crantée) inauguré par la Dino 308 GT4. La principale différence avec le moteur de cette dernière tient à son carter sec - cette lubrification permet d'accroître le volume d'huile en circulation et d'abaisser la température. Les modèles destinés au marché américain reçoivent cependant, comme la 308 GT4, un carter humide. D'autres caractéristiques les distinguent encore des 308 GTB européennes : présence de deux distributeurs d'allumage et de quatre sorties d'échappement au lieu de deux… Il est accouplé à une boîte de vitesses à cinq rapports - aux commandes fermes à l'image de toutes les voitures frappées du cheval cabré ! Le séduisant design de Pininfarina propose un subtil cocktail de classicisme et de modernité, où l'on retrouve une continuité de style avec la 365 GT4 BB combinée à quelques zestes de Dino. A la berlinette Boxer, la voiture doit son profil cunéiforme, ainsi que le sillon de ses flancs, qui divise visuellement le ponton - mais que l'on retrouve sur plusieurs modèles de Maranello. A la Dino, elle emprunte sa lunette arrière concave inversée et ses fortes prises d'air latérales. L'avant plongeant a nécessité l'installation de phares rétractables. C'est sur le stand de Charles Pozzi au salon de Paris de 1975, où trône également la 312 T de Niki Lauda qui vient

de remporter le championnat du monde de Formule 1, que la 308 GTB fait son entrée dans le monde. Les premiers clients de la 308 GTB apprécient la souplesse et la douceur de son moteur, qui ne rechigne pas aux tâches urbaines. Equilibrée et homogène, la nouveau-née jouit d'une excellente tenue de route. Elle manifeste une grande docilité. Lancé en 1977 au salon de Francfort, le cabriolet 308 GTS comble le vide laissé par le retrait de la Dino 246 GTS. Pininfarina a repris à cette dernière le principe du toit amovible, que l'on range derrière les sièges. La 308 GTS est mécaniquement identique au coupé, à l'exception du carter humide qui équipe son moteur. La première évolution de la 308 intervient à la fin de 1980 avec l'adoption de l'injection mécanique. Comme sur la 400 i et la Mondial, il s'agit du système indirect Bosch K-Jetronic®, associé à l'allumage électronique Marelli. Sensiblement au même moment, le carter sec disparaît sur la 308 GTB européenne.

Bien qu'elle n'ait pas été conçue à cette fin, la 308 GTBi va s'illustrer en compétition pendant deux ans. Portée à 300 cv par le préparateur Giovanni Michelotto et engagée par Charles Pozzi, la voiture, pilotée par Jean-Claude Andruet, remporte la Targa Florio de 1981. Suivront d'autres victoires, dont deux enregistrées dans le Tour de France et une au Critérium des Cévennes (en 1982). Le modèle présenté date de 1984, il appartient au même propriétaire depuis 19 ans. Les dernières révisions ont été faites.

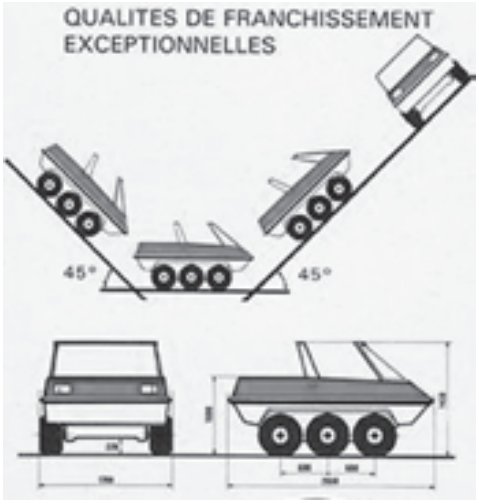
Châssis n°
ZFFUA13A3E0051817
Moteur : 8 cyl en V
Alimentation
par injection
Cylindrée : 2 926 cm³
Carte grise française

€ 30 000 / 35 000

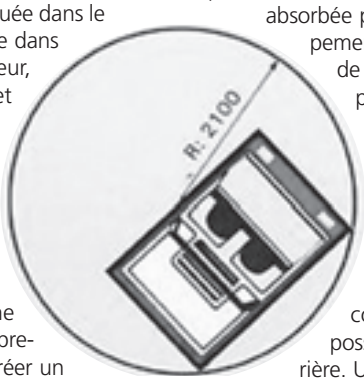
Osenat 9 décembre 2012

322 1981 PONCIN VP2000

Châssis n° 139
Carte grise française



Poncin est une entreprise crée en 1974 et située dans le nord de la France, à Tournes (08), spécialisée dans les véhicules passe partout (ATV). Son créateur, Gilles Poncin est un ingénieur des Ponts et Chaussées. Loin d'un simple " Géo Trouvetou " local, l'industriel réussit à commercialiser un véhicule aux allures de jeep lunaire : le VP 2000 est né.
La société Ardenn Equipement fabrique des équipements pour engins de chantier (godets, grappins, pinces et bennes) prospère rapidement et emploie dès 1980, plus d'une centaine d'employés. C'est alors que l'entrepreneur, passionné d'automobiles à l'idée de créer un engin léger susceptible de se déplacer sur n' importe quel chantier ...



En moins d' un an il met au point le VP (Véhicule-Poncin) qu'il essaie lui-même à proximité immédiate de son usine de Tournes sous les regards des curieux, un peu à la manière d' un autre Ardennais, Sommer, faisant essayer son avion aux enfants de Mouzon dans les années 1900. Mais le V. P malgré ses 2,20 m n'est pas un jouet et dès 1982, il est commercialisé !
S'en suit une épopée d'une dizaine d'années pour le constructeur ardennais à qui tout réussit. Le V.P 2000 et ses variantes 3000 se vendent dans le monde entier. On le croise dans toutes les stations de ski à la mode et même en Amérique ! G. Poncin " voit grand " mais reste un Ardennais. Son hélicoptère privé se pose régulièrement sur les hauteurs de Prix les Mézières.
Au début des années 90', la conjoncture change, les marchés se tarissent et malgré de nouveaux produits 100 % Français comme sa jeep MUT en 86, (6x6 unique en France), Gilles Poncin se voit contraint d'abandonner l'aventure et de recentrer ses projets technologiques sur son activité première. En 1991, il s'associe avec J-P Dorguin (Sum - Tech) caressant le rêve de reprendre la célèbre marque d'engins de travaux publics RICHIER, absorbée puis remise en vente par FORD. Ardenn Equipement existe toujours, elle est passée sous contrôle de J-P Dorguin en 2007. Le groupe Ardenn Equipement - Sum -Tech emploie 250 employés. L'entreprise est actuellement le principal fabricant de matériels pour engins de travaux publics à l'échelle mondiale.
Le modèle présenté est le VP 2000, 1er de la lignée : Coque plastique, 6 roues motrices, chenillables, amphibie, moteur Citroën (Dyane 29 CV, vitesse 30 km. Il se conduit comme un char (palonnier à 2 manettes). Il possède une boite à 4 vitesses et une marche arrière. Un plein de 25 litres lui permet de tenir de 6 à 8 heures. Ces véhicules sont idéals sur le sable et étaient utilisés par les sauveteurs dans la région du Sud-Ouest.

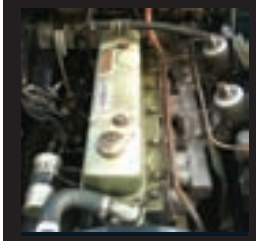
€ 6 000 / 9 000

323 1959 AUSTIN HEALEY 3000 MKI

L'histoire de l'AUSTIN HEALEY 100/4 débute en 1954 avec son moteur 4 cylindres de 100 chevaux. Rapidement, le beau roadster anglais s'illustre lors de célèbres compétitions, dont les 24 Heures du Mans. A cette première version succède un modèle un peu décevant par ses performances: la HEALEY 100/6. Effectivement, son lourd moteur 6 cylindres ne développe pas plus de 100 chevaux. Cette auto intermédiaire n'aura pas réellement de participations en compétition. Il faut attendre 1959 et l'apparition de la fameuse AUSTIN HEALEY 3000 MKI pour renouer avec le succès. Elle est dotée d'un 6 cylindres 3 litres beaucoup plus vif, plus puissant et plus souple. L'AUSTIN HEALEY est parvenue à sa pleine maturité. La conduite se fait sur le couple, dont l'excellente valeur de 23 mkg s'exprime à 3 000 tr/mn. Sur la route, la voiture exprime la générosité de sa mécanique qui, pour être dépourvue de toute sophistication, n'en témoigne pas moins de remarquables qualités. Toujours prêt à reprendre sans broncher, ce six cylindres tout en rondeur s'affirme comme un parangon de souplesse et de disponibilité. Autre nouveauté, les freins à disques à l'avant, ainsi cette nouvelle version est en mesure de lutter efficacement sur les circuits. La MKI est d'ailleurs la seule AUSTIN HEALEY 3000 éligible en compétition historique. Produite de 1959 à 61, elle représente l'apogée des AUSTIN HEALEY en tant que voiture de sport de rallyes et d'endurance et a su capter l'attention et l'imagination des passionnés des voitures de sport dans le monde entier D'ailleurs les nombreux succès glanés en coupe des Dames par la célèbre Pat Moss, les meilleurs résultats internationaux de la voiture sont deux victoires dans la Coupe des Alpes et autant dans le Marathon de la Route (Liège-Sofia-Liège). Dans cette épreuve courue en grande partie sur les terribles routes des Balkans, en particulier en Yougoslavie, la victoire historique de Pat Moss en 1960 prend un caractère symbolique très fort. La soeur du grand champion britannique est alors la première femme à battre les hommes dans un rallye international. En 1964, Aaltonen offrira à Liège un second trophée à l'Austin Healey 3000.
Le modèle proposé est une BT7 qui a été restaurée. Sa ligne intemporelle, en fait l'une des plus belles voitures britanniques de l'après-guerre.

Châssis
n° HBT7 L / 882
Carte grise française

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "



€ 30 000 / 40 000

Osenat 9 décembre 2012

324 1991 PORSCHE 944 S2 3.0 Cabriolet

Châssis n°
WPOZZZ94ZMN430423
Carte grise française

C'est au salon de Frankfurt que Porsche dévoile sa version "S" dans sa gamme 944. La nouveauté technique est évidemment située au niveau du moteur. Car extérieurement, elle reprenait le look de la version de base, mais reprenait le châssis de la version Turbo avec les jantes de type "téléphone". Si les améliorations sur la version Turbo étaient mineures et peu visibles, il n'en était pas de même pour la S2. Cette fois-ci, la S2 reprenait intégralement les artifices aérodynamiques et esthétiques de la 944 Turbo avec pèle mêle le bouclier avant, le déflecteur aérodynamique de la jupe arrière et les jantes alu au dessin nouveau. Le quatre cylindres voit sa cylindrée augmenter pour être portée à 3 litres ! Pour un quatre cylindres c'est tout simplement énorme, mais cela a été rendu possible grâce au talent des motoristes de Porsche. Il faut donc compter sur 211 CV et 280 Nm de couple dès 4 000 tr/mn. On peut réellement parler de nouvelle voiture et non plus de simple évolution. Ce moteur est tellement onctueux et performant, qu'il fait oublier nombre de concurrentes dotées d'un 6 cylindres. Et pour que la réussite de cette auto soit complète, Porsche sort la version cabriolet qui avait été présentée depuis très longtemps en salon. Dotée des mêmes caractéristiques techniques que sa version couverte, la 944 S2 cabriolet offre une ligne à couper le souffle aussi bien capotée que découverte. Et comme toujours chez Porsche, c'est un cabriolet qui a conservé toute la rigidité du coupé préservant ainsi les qualités de tenue de route intactes.
Le modèle présente totalise 96 000 km, et possède ses carnets d'origine.

€ 15 000 / 20 000

325 1968 FORD Mustang GT Cabriolet

Châssis n°
8T03S136292
Carte grise française

La Ford mustang est née d'une idée de Lee Laccoca. Lancé au printemps 64, ce modèle eût un succès immédiat et important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures américaines « grand public » élevée au rang de mythe. Il faut noter que la Mustang est toujours fabriquée presque 50 ans après sa première présentation. Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable et ensuite il y a un très grand nombre d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires...). En fait il y en a rarement 2 identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur.

Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973. Bien que de dimensions plutôt européennes, la Mustang s'avère spacieuse avec un coffre suffisant. C'est une voiture qui, encore aujourd'hui, est utilisable au quotidien. Toutes les pièces sont disponibles et ne sont pas onéreuses, c'est relativement important dans le cas d'une voiture de collection que l'on désire utiliser.

L'exemplaire présenté est du millésime 1968. Il s'agit d'un cabriolet exceptionnellement rare à plus d'un titre et extrêmement désirable pour le collectionneur qui cherche un «bon modèle». Tout d'abord, il s'agit d'une voiture vendue neuve en France et à ce titre elle est très bien «optionnée».

Commercialement positionnée dans le haut de gamme à l'époque, les Mustang françaises, quand elles ont survécu, sont d'excellents exemplaires comparativement à ceux que l'on rencontre fréquemment en provenance d'importations récentes des USA. A l'époque, il n'y eu que 535 cabriolets du millésime 1968 d'importés. Notre Mustang avait une date de fabrication prévue pour le mois de décembre 1967. Sa première immatriculation en France est datée du 24 avril 1968. Elle est née Wimbledon White, c'est le nom de la couleur des Mustang blanches.

La capote possède une vitre à l'arrière et sa commande électro-hydraulique fonctionne normalement. La direction est assistée. La montre et le compte tours sont présents au tableau de bord. Entre les sièges, nous trouvons la très pratique console centrale. L'intérieur est noir et du modèle luxe. Les freins sont assistés et à disques à l'avant. Le pack GT est installé d'origine. Cette énumération correspond à des options rares ou très rares.

Le moteur d'origine est le 390 CI équivalent à 6 390 cm³ équipé du carburateur quadruple corps avec une puissance déclarée de 325 cv mais en réalité, il est plus puissant. Il est associé à une boite de vitesses manuelle à 4 rapports «close ratio - top loader», c'est la boîte «super sport» des Ford. Pour passer la puissance aux roues, le pont arrière est l'indestructible 9 pouces avec le rapport autobloquant 3,25:1, une option rare. En 1968, cette combinaison 390 / BM4 n'a concerné au total que 340 cabriolets sur les plus de 25 000 fabriqués. Si la boite et le pont d'origine sont toujours présents, notre Mustang a perdu son moteur d'origine, remplacé par un classique 351 CI. Il est tout à fait possible de la remettre dans sa configuration d'origine.

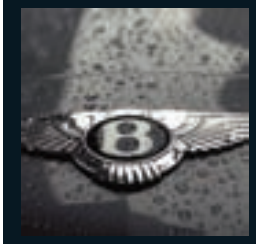
Notre Mustang est donc un authentique cabriolet GT français depuis toujours, avec son compteur en Km/h. Nous savons que seuls trois amateurs se sont succédés derrière son volant sur les 40 dernières années. L'intérieur est d'origine et dans un état réellement splendide et étonnant. Le compteur indique 98000 km ce qui est peu mais est très certainement le kilométrage parcouru depuis 1968 vu l'usure générale. La tôlerie est très saine, la voiture n'ayant jamais couché dehors. Très récemment notre Mustang GT a reçu des soins mécaniques ainsi que des pneus et des amortisseurs neufs.

En considérant le modèle, les options et l'état général, si l'on doit conseiller une Mustang cabriolet, celle ci mérite fortement d'être regardée de très, très près..

€ 25 000 / 30 000

Osenat 9 décembre 2012

326 1983 BENTLEY Mulsanne Turbo



Châssis n°
SCBZS0706DCX07057
Carte grise française

Moteur 8 cylindres en V
Cylindrée : 6 752 cm³

Pendant de la Rolls-Royce Silver Spirit, la Bentley Mulsanne fait ses débuts au salon de Paris de 1980. Si elle porte le nom du célèbre virage manceau qui termine la ligne droite des Hunaudières — clin d'œil aux nombreuses victoires des machines de W.O. Bentley dans les années trente —, cette limousine de 3,06 mètres d'empattement et de 5,30 mètres de longueur roule à 195 km/h. Son importance historique n'en est pas moins décisive pour Bentley, car elle inaugure la spectaculaire renaissance de la marque dans les années 80. La Bentley Mulsanne arbore une ligne modernisée. Par rapport à la T, la voiture apparaît plus basse et plus large, et la surface vitrée a été augmentée. L'événement majeur a lieu en 1982 au salon de Genève. En lançant la Mulsanne Turbo, Bentley redécouvre les vertus de la suralimentation un demi-siècle après la "Blower". L'explosive Turbo va faire beaucoup de bruit et métamorphoser la vénérable firme. Synthèse de luxe et de sportivité, cette limousine à hautes performances marque en effet à Crewe la fin du "badge engineering", qui consistait à commercialiser des modèles identiques sous des marques différentes.

A ce jeu, Bentley avait perdu son identité… et sa clientèle. La Bentley Mulsanne Turbo s'offre une cavalerie de 50% supérieure à la version atmosphérique. Ses 350 CV (environ, puisque Crewe reste fidèle à son habitude de ne pas dévoiler la puissance de ses moteurs) en font le plus puissant modèle jamais sorti des usines Rolls-Royce. Malgré son poids (plus de 2,2 tonnes), la voiture passe de 0 à 100 km/h en moins de 8 secondes et atteint de l'ordre de 220 km/h (selon les essais).

Pour supporter le turbocompresseur, le V8 de 6 750 cm³ en alliage léger a été modifié (culasses, pistons et soupapes). De même, l'échappement est nouveau. Le turbo Garrett souffle gentiment à la pression de 0,5 bar dans un carburateur quadruple corps Solex, le système étant doté d'un clapet de décharge. La transmission automatique GM Hydramatic à trois rapports a reçu une démultiplication adaptée au couple très important à bas régime.

Extérieurement, la Mulsanne Turbo est identifiable à sa calandre peinte dans la couleur de la carrosserie et à son double échappement. La voiture est vendue uniquement en Europe (surtout au Royaume-Uni et en Allemagne) et au Proche-Orient. Elle y connaîtra le succès et une centaine d'exemplaires sortira annuellement de Crewe jusqu'en 1985, soit un tiers de la production Bentley.

En 18 ans de production, la Mulsanne et ses dérivés ont transformé Bentley pour en faire la marque la plus dynamique de Crewe.

Le modèle présenté est donc la version Mulsanne Turbo. Il a eu un propriétaire de 1983 à 1992, puis a été à un parisien qui l'a conservé jusqu'en 1992. Ensuite la voiture est partie à Nantes et était entretenue par Royal Automobiles (dossier de factures, 45 000 km en 2000). Puis son propriétaire actuel depuis 10 ans.

€ 8 000 / 10 000

327 1954 FORD Comète Monte-Carlo

C'est FACEL Metallon et Jean Daninos qui étudient en secret et pour Ford SAF une nouvelle voiture définie comme un « coach luxueux d'un style sinon français, du moins européen, d'un style latin. » Il semble que, comme pour la SIMCA 8 Sport, c'est le maître-carrossier Farina qui est mis à contribution pour les premiers croquis. Cette nouvelle voiture de luxe, présentée au salon de Paris 1951, est baptisée Comète, son moteur est le V8 de 13cv déjà présent dans la Vedette.
Pour donner un peu de tonus à son sublime coupé Comète, Ford lance la Monte Carlo au salon de Bruxelles en janvier 1954. En installant sous le capot le V8 Ford de 3 923 cm3, la marque procède à la même opération que celle réalisée un peu plus tôt avec la Vendôme par rapport à la Vedette.
La Ford Monte Carlo dépasse maintenant le 150 km/h. De plus, son comportement s'avère nettement amélioré grâce au montage de la boite de vitesses Pont à Mousson à 4 rapports synchronisés. La Ford Monte Carlo se distingue extérieurement de la Comète par sa calandre « coupe-frites » à croisillons et sa prise d'air sur le capot. Produite jusqu'à l'été 1955, soit après le rachat de Ford par Simca, elle sera peu diffusée en raison de son prix de revient très élevé et de son prix de vente prohibitif. Elle fut bien sûr une des reines des concours d'élégance à l'époque. La production de la « Monte-Carlo » a été limitée à 699 exemplaires jusqu'à sa révérence vers la mi-1955. Pour l'anecdote on soulignera que la carrosserie n'arbore aucune marque, seul le type est indiqué à l'avant les lettres chromées « COMETE » et sur les flancs on trouve le « Monte Carlo » à coté d'un badge représentant la ville de Poissy.
En dehors de ses considérations, elle représente l'incarnation du luxe à la française, en associant l'élégance d'une carrosserie FACEL à un moteur V8 de 4 litres. D'ailleurs en y regardant de plus près, il est intéressant de constater que la VEGA, première voiture vendue par FACEL, est très proche de la Monte-Carlo dans son dessin général et notamment la forme de son pavillon. Il est clair que la Vega est une digne descendante de

la Comète, d'ailleurs leurs noms astronomiques les rapprochent beaucoup.
Il n'en resterait qu'une vingtaine en France. En 1954 parmi les voitures proposées au salon, il n'y avait dans les productions françaises que quelques voitures plus onéreuses que la « Monte Carlo », à savoir la Talbot T26GSL, la Delahaye 235 et les Hotchkiss cabriolets.
Ce magnifique et moderne coupé 4 places de prestige est aujourd'hui une voiture très rare et extrêmement envoutante.
L'exemplaire présenté possède un intérieur légèrement patiné en cuir vert assorti à sa robe vert clair sur vert foncé. Le tableau de bord est magnifique en inox strié. La présentation générale est d'un excellent niveau. Le moteur tourne très bien et répond parfaitement aux sollicitations de l'accélérateur. La boite P-à-M est précise et très facile à utiliser. La conduite est particulièrement agréable, la voiture ayant été bien entretenue par son actuel propriétaire, un amoureux des « belles françaises ». Il faut noter un système de freinage entièrement révisé.
Ce modèle mérite sans conteste sa présence dans les très belles collections et les concours d'élégance comme la Villa d'Este par exemple. C'est sans conteste l'un des fleurons de la production française de début des années 50 !

Châssis n° 2076
Carte grise de collection

Moteur à 8 cylindres en V de 3 923 cm³
Alimentation par carburateur
Puissance : 105 CV à 3 800 tr/mn.
Boite de vitesses mécanique à 4 rapports + MA
Embrayage monodisque à sec
Châssis : Longerons et traverses
Suspensions à roues indépendantes à l'avant
Freins à quatre freins à tambours à commande hydraulique
Carrosserie : Coupé 4 glaces ou coach par FACEL

€ 45 000 / 55 000

Osenat 9 décembre 2012

328 1965 COMETTI & CECCHI

Une marque et un chantier Italien de légende crée par un groupe de passionnés qui ont créés des modèles soignés durant de nombreuses années.

Le bateau présenté a été récemment restauré, il a bénéficié d'une mécanique extrêmement fiable qui permettra de naviguer sur lacs et rivières en toute quiétude.

Construction : Bois
Type : Hors bord
Longueur : 4, 60 M
Largeur : 1,85 M
Poids : 400 Kg
Mécanique : Evinrude
Puissance : 50 Cv
Equipement : Remorque simple-essieu
Document : français

€ 8 000 / 11 000

329 1958 KIRIÉ

Chantier Français fondé par Auguste Kirié en 1927, tout d'abord concepteur de barques et voiliers. Après la succession de son fils Claude, le chantier pris l'option des bateaux à propulsion mécanique de type Dinghy lui permettant de rivaliser sur de nombreux plans d'eau et ainsi remporter de superbes trophées toujours équipés de coques en bois.
Les années 60' furent un virage pour le chantier optant pour les coques polyester, principalement pour les bateaux de courses, ce qui lui permit de mettre en place un réseau de distribution International.

Le modèle présenté à été protégé par une petite couche de peinture qu'il faudra décaper pour permettre une belle restauration dans les règles. La mécanique devra subir une révision.
Un bateau, à restaurer, qui aurait participé a quelques courses vitesses de 1964 à 1968.

Type : Sport
Construction : Bois
Longueur : 4,80 M
Largeur : 1,80 M
Poids ; 400 Kg
Tirant d'air : 0,60
Tirant d'eau : 0,40
Mécanique : Simca 1300
Puissance : 7 Cv
Remorque : Simple-essieu
Document : Acte de navigation français

€ 6 000 / 8 000

330 1972 RIVA Junior

Photo d'un modèle similaire

N° de coque : 401
Construction : Bois
Longueur : 5,70 M
Largeur : 2,04 M
Poids : 1 100 Kg
Tirant d'air : 0,90
Tirant d'eau : 0,60
Mécanique : Chris Craft
Type : V8
Puissance : 185 Cv
Poids : 340 Kg
Document :
Acte de Francisation "
Carnet Orange "
Livré sur ber roulant métallique

Chantier d'exception, une référence dans le monde du motonautisme, depuis la création par Seraphino Riva le père de Carlo, charpentier sur le lac d'Iseo concepteur de barques et de voiliers. Aidé par sa femme tenant une trattoria sur un bateau aux abords du chantier, Carlo Riva décida de prendre un vol pour les Etats Unis pour lui permettre de découvrir la marque de référence Chris Craft. Après plusieurs jours sur place il pu revernir en Europe avec de nouvelles idées et des moteurs fiables.
Du fait de son génie de la communication il permit à la marque un développement unique en son genre avec des supports médiatiques de renoms, s'appuyant sur une clientèle de stars du spectacle, de la chanson et du monde de la finance.
Rapidement la marque devint incontournable dans le monde du Runabout à propulsion mécanique, tant un mono moteur qu'un bi-moteur avec la référence du dernier né, le Riva Aquarama Spécial, propulsé par deux V8 de 350 Cv pourvu d'une finition hors du commun.
Le modèle présenté est un Riva Junior N° 401, équipé d'un moteur 8 cylindres, restauré avec passion (Fonds, flancs, pont, électricité, peinture, vernis, chrome, mécanique, sellerie ...), rien ne manque à ce modèle permettant une navigation immédiate en toute sérénité.

€ 38 000 / 42 000

331 1966 TUESCHER Runabout

Construction :
Bois et polyester
Chantier : Suisse
Longueur : 6,40 M
Largeur : 1,90 M
Poids : 1,100 Kg
Tirant d'eau : 0,60
Tirant d'air : 0,90
Moteur : Chrysler
Type : 8 Cylindres
Cylindrée : 6 Litres
Equipement :
Bâche récente
Document
de navigation suisses

L'état général du bateau est excellent, parfaitement entretenu, il n'a eu qu'un propriétaire à ce jour.

€ 25 000 / 28 000

332 1966 PEDRAZZINI

Type : Mistral
Origine : Italie
Construction : Bois
Longueur : 6,20 M
Largeur : 1,95 M
Poids : 1 100 KG
Tirant d'air : 1,10 M
Tiran d'eau : 0,40 M
Moteur : 6 Cylindres
Type : Z drive

Italien d'origine Augusto Pedrazzini installé sur le lac de Zürich en Suisse, dès 1904. Il créa en 1914 son propre chantier en y construisant des barques et des voiliers.

Son fils Ferrucio lui succéda en 1950 et se concentra sur les bateaux à moteur de type Runabout.
Bateau restauré entièrement (Fond, pont, peinture, vernis, électricité, mécanique, chrome, sellerie…)

€ 25 000 / 30 000

333 1965 STAR

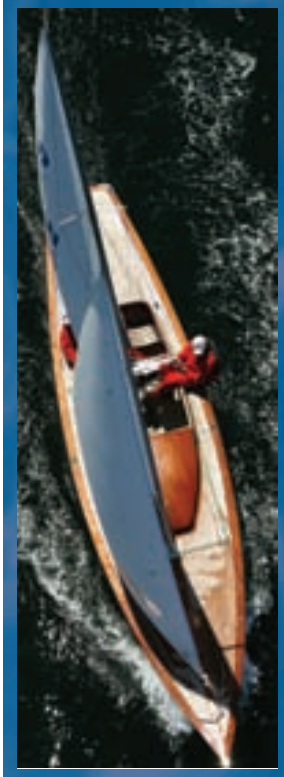
Le plus ancien des quillards de compétition internationale fut dessiné en 1911 par Francis Sweisguth pour le cabinet américain William Gardner, inspiré du Bug.
Une première série dés 1906, dans un premier temps grée en Houari puis en Marconi en 1921. La surface de voile fut fixée en 1930. Cent soixante dix sept flottes réparties sur vingt sept pays.
Cette série monotype comporte de nombreuses tolérances (Mâts cintrables dés 1937, tissus synthétiques de voiles, hok de grand voile en tête de mât ....).
Le Star attire ainsi de grands noms de la Coupe de l'America, grace à sa grande maniabilité et sa vitesse, unité permettant de sortir par près de 35 nœuds de vent.
Trois chantiers se partagent le marché. Deux Italiens situés sur le lac de Come " *Lillia et Folli* ", et un allemand " *Mader* ". Le budget d'un bateau neuf est de 33 000 à 35 000 €.
Nous vous présentons un Star bois en excellent état vous permettant de participer à de nombreuses régates Internationales de quillards d'exceptions

Type : Voilier
Longueur hors tout : 6 m 92
Longueur de flotaison : 4 m 72
Maitre bau : 1 m 73
Tirant d'eau : 1 m 01
Poids : Surface de voilure : 28,85 M²
Grand voile : 23 M²
Foc : 6,85 M²
Classe Olympique à partir de 1932

€ 4 000 / 5 000

334 1974 DRAGON

Chantier : Borresen
Pays de provenance : Danemark
Construction : Bois
Longueur : 8 m 90
Largeur : 1 m 95
Poids : 1 670 kg
Flottaison : 6 m
Tirant d'eau : 1 m 20
Grand voile : 18,50 M²
Genois : 10,70 M2
Document de navigation : Acte de francisation " Carnet Orange "
Remorque double-essieux avec carte grise française



Quillard d'une rare élégance, présent dans les plus grands ports d'Europe est l'un des voiliers les plus mythiques du XXe siècle.
Le créateur du Dragon est le fameux architecte Norvégien John Anker qui dessina ce fabuleux quillard en 1928. Il fit son apparition dés 1948 en France, année ou il fut sélectionné par les jeux Olympiques de Londres.
Bateau extrêmement fin à barrer et à régler il permettra une joie sans limite de navigation.

En résumé un bateau d'exception pour navigateur et régatier exigent
Le bateau présenté à été entièrement restauré (Dossier à disposition), Pont, roof, vernis, membrures, boulons de quille, etc....
Equipé d'un jeu de voile (Grand voile et génois), ainsi que de son taud

€ 50 000 / 60 000

335 1967 PORSCHE 911 Targa « Soft window »

Restauration des planchers

Durant le salon de Francfort en septembre 1963, tous les regards sont tournés vers le stand Porsche qui dévoile la remplaçante de la 356 présentée en 1948. La nouveauté s'appelle 901, c'est une 2+2.
Même si la ligne générale de la 901 reprend celle de la 356, son dessin est plus moderne, plus tendu et moins rondouillard. La fabrication débute fin 1964 et présente une boîte à 5 rapports et un moteur 6 cylindres à plat à refroidissement de 130 cv pour une cylindrée de 2,0 L, il est implanté en porte-à-faux arrière. Le modèle est très vite rebaptisé 911, Peugeot ayant protégé tous les type à trois chiffres avec un 0 au milieu comme nom de modèle d'automobile.
L'empattement est très court et s'établit à 2 211 mm. Dès le départ, le modèle participe à des compétitions et remporte de nombreux succès.
En mars 1966, les deux carburateurs triple corps Solex sont remplacés par des Weber et en octobre c'est une nouvelle version plus poussée qui fait son apparition, c'est la 911S avec 160 cv et ses belles jantes Fuchs.
Au niveau de la carrosserie, une version ouverte de la 911 est présentée au salon de Francfort 1965. Elle est baptisée Targa en souvenir des victoires lors de la très difficile course Sicilienne : la Targa Florio. Très particulier, ce cabriolet se caractérise par un large arceau de sécurité, un pavillon amovible situé au dessus des passagers avant et dans la partie arrière une capote. C'est d'ailleurs à cette capote qui sert de lunette, que l'on doit le surnom de ces premières Targa : « Soft Window » (vitre souple) par opposition aux versions suivantes avec une lunette fixe en verre.
Comme l'indiquait la publicité, on se retrouve avec quatre combinaisons de carrosseries : complètement fermée ou complètement ouvert et avec seul l'arrière ouvert ou juste le pavillon enlevé. Porsche mettait bien en avant son arceau si spécifique en indiquant que la Targa était le premier cabriolet au monde étudié pour la sécurité.
Les premières livraisons ne débutent réellement qu'en décembre 1966 juste avant noël, ces premières Targa sont donc des « modèles 1967 », à l'époque le millésime allait d'août à juillet. La fabrication a été limitée à seulement 718 exemplaires parmi lesquels on trouve 483 voitures dans la version 911S et seulement 235 en 911 qui est par conséquent deux fois plus rare que la version S, ces chiffres sont à rapprocher des 3423 coupés 67 (S et non S). Les numéros de série des Targa 1967 vont de 500001 à 500718, un S est ajouté s'il s'agit d'une 911S.
Notre Porsche 911 Targa est donc l'un des très rares exemplaires de la toute première version, celle de 1967. Avec son numéro de châssis 500287, elle est simplement la 287ème Porsche 911 Targa fabriquée. Li-

vrée neuve en Allemagne, elle quitta l'usine le 22 mars 1967 pour être immatriculée le 4 avril suivant. Son historique en France remonte au minimum à 1984, elle était alors dans la Somme avant de rejoindre le Nord chez son actuel propriétaire, un amateur de la marque.
Ce dernier a procédé à une restauration de cette « Targa 67 » entre octobre 2011 et avril 2012. Le dossier comprenant les photos et les factures est d'ailleurs assez impressionnant. Les travaux ont été effectués par le spécialiste Stéphane Heurdier. Au niveau de la carrosserie, après décapage, les planchers ont été changés et les parties corrodées ont été remplacées. La partie mécanique n'est pas en reste avec un démontage complet du moteur et de la boite de vitesses pour une révision en profondeur et le changement des pièces nécessaires. Les demi trains, les freins, les amortisseurs, … rien n'a été laissé de coté. L'intérieur a été refait, il est en cuir noir. Il faut noter la superbe couleur Orange sanguine référencée 97-2002-L qui est d'origine sur cette voiture. Cette couleur n'était pas standard en 1967 mais elle était disponible sur commande spéciale en option.
Dans cette 911, le tableau de bord est encore avec les instruments à marquage vert comme dans les 356. Ce marquage passera au blanc dès août 67 avec l'année modèle 1968 et les versions lettrées L ou T, la 911 tout court disparaissant.
Sur toute sa longueur, ce tableau de bord est souligné par une bande en aluminium brossé, ce qui n'existe pas sur la S. le propriétaire nous indique que la sellerie cuir et les jantes Fuchs de S sont des options d'origine sur cette voiture.
L'empattement est court, c'est sur le modèle 1969 qu'il passe de 2220 à 2271 mm. Les 911 de 1964/1968 sont appelées les SWB pour *Short Wheel Base* ou « châssis courts » et sont donc plus agiles. Légères et vives, elles sont très amusantes à conduire. La fiabilité « Porsche » a traversé les décennies et a

établi une réputation de robustesse universellement reconnue. On est donc en présence superbe exemplaire de ces rares Porsche Targa 67, dans une couleur Orange sanguine qui lui va à ravir.
Parmi toutes les Porsche 911, la « Targa 67 » est pour les amateurs l'une des plus désirables et l'une des plus difficiles à trouver. Toute la pureté du dessin original se retrouve dans ces premières 911 « châssis court ». C'est une voiture de sport et de légende qui dans sa catégorie n'avait pas réellement de concurrence à sa hauteur. Aujourd'hui seuls quelques exemplaires sont connus en France…les amateurs du genre ne s'y tromperont pas.

INFORMATION :

Le célèbre préparateur allemand RUF propose depuis plus d'un an une très moderne 911 Targa baptisée « Roadster » et qui reprend la lunette arrière souple de la « Targa 1967 », prix de la version de base 195 000 € hors taxes !
Aujourd'hui seuls quelques exemplaires de la "911 Targa 67" sont connus en France.

Châssis n°500287
Moteur 6 cylindres à plat de 1 991 cm³
Puissance 130 CV
Refroidissement par air
Air cooled
Deux carburateurs Weber
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA
Suspensions à 4 roues indépendantes
Freins à disques sur les 4 roues
Poids 1 080 kg

Rarissime 911 Targa « Soft window »
Le premier modèle
Plus rare que la S
Restauration très récente
Intérieur cuir
Couleur Orange sanguine réf. 97–2002L
Jantes type S

€ 35 000 / 45 000

336 1956 FORD Thunderbird " Classic Birds "

A l'origine, Ford voulait concurrencer la Chevrolet Corvette. C'est ainsi qu'est née en 1955 un modèle sport à deux places: la Thunderbird! Elle finit par devenir une voiture de luxe et concurrencer la Cadillac Eldorado. Ce fut une réussite car 16.000 exemplaires étaient vendus en une année. De1955 à 1957, c'est un modèle de deux places, cabriolet équipé d'un moteur puissant. La production totale durant les trois années fut de 53 166 exemplaires. Le nom Thunderbird fait référence à la mythologie indienne: il s'agit de l'oiseau-tonnerre censé apporter pluie et fertilité. En lançant sa Thunderbird, Ford proposait une interprétation typiquement américaine de la voiture de sport avec un moteur V8 dans une voiture confortable et spacieuse car la clientèle était jeune. Pendant l'époque de la conquête de l'espace, la Thunderbird aux apparences de fusée, était d'un véhicule pour un jeune cadre dynamique qui refusait de conduire une voiture banale ou grosse, il fallait donc une voiture de taille moyenne. La première Thunderbird est nommée Thunderbird I "Classic Birds". Le modèle présenté a été restauré. Elle est équipée de l'option boîte de vitesses automatique et donc du moteur le plus puissant parmi les deux disponibles. La banquette est à réglage électrique. Elle est livrée avec sa capote et son hard-top « hublot » de la couleur de la carrosserie. Les Classic Birds sont très belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.

Châssis n° P6FH145862
Titre de circulation
extra européen
Dédouanée,
à immatriculer
en collection
Attestation FFVE fournie

€ 25 000 / 30 000

337 1961 PORSCHE 356 Coupé Hardtop Karmann

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965.
La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78 000 exemplaires. Le modèle 356 devenait une voiture mythique !
A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions, d'ailleurs son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». La 356B est sortie en 1960 et est remplacée par la 356C en 1964.
L'exemplaire présenté est sortie en 1961 sous la dénomination 356 T5 B. Il s'agit d'un coupé hard top dont la carrosserie provient de chez Karman. La justesse du dessin original se retrouve sur tous les modèles importants de la marque et ce jusqu'à nos jours. Mais si vous cherchez la rareté des modèles 356, celui-ci est pour vous.

Chassis n° 200223
Modèle T5B
Moteur à 4 cylindres à plat
Cylindrée 1582 cm³
Vitesse maximale 160 km/h
Dédouanée, attestation FFVE fournie

€ 40 000 / 50 000

Osenat 9 décembre 2012

338 1979 TVR TAIMAR 3000M

T.V.R signifie simplement TreVoR, c'est la marque de voiture sport dont la première fabrication par Trevor Wilkinson remonte à 1947. Mais elle se retrouve dans une posture financière précaire et c'est Arthur et Martin Lilley qui la rachète fin 1965. Ils continuèrent la fabrication des modèles existants avant de créer un tout nouveau modèle : la série M avec une châssis tubulaire fraichement étudié par Mike Bigland. Le lancement a lieu fin 1971 au Salon de Londres.
La fabrication de la série M a débuté en avril 1972 avec une carrosserie coupé deux places. En 1976, c'est le lancement de la Taimar avec son hayon ouvrant et une version cabriolet en 1978. La production cessera à la fin de l'année 1979 lors du remplacement par un nouveau modèle.
Les moteurs qui ont équipé la série M ont été au nombre de trois avec les modèles : 1600M (moteur Ford Kent), 2500M (moteur Triumph TR6) et la 3000M (moteur Ford Essex V6). Quelques rares voitures ont reçu des moteurs équipés de turbocompresseur.
La 3000M et les 142 CV de son V6 Ford présentent des prestations élevées avec notamment une vitesse de pointe de 200 km/h et des accélérations digne de ce nom. D'ailleurs beaucoup de TVR de la série M ont participé avec succès à des compétitions.

Ces TVR ont comme principale caractéristique d'être des voitures redoutablement efficaces sur la route avec un châssis rigide et très bien conçu, une caisse très légère en fibre de verre et des performances de tout premier plan. Aujourd'hui les capacités routières des TVR ne sont pas réellement dépassées. Avec une tenue de route qui surprend et sa vivacité toujours présente, la TVR est un « jouet » pour les grands.
La production des différents modèles de cette sportive a été de : 148 exemplaires pour la 1600M, 947 pour la 2500M et 395 pour la Taimar, auxquels il convient d'ajouter les 258 cabriolets et les quelques versions équipées d'un turbo. Le nombre des voitures ayant survécu est inconnu.
L'exemplaire de la vente est donc l'une des 395 Taimar mais parmi celles-ci c'est l'une des très rares « conduite à gauche ». Elle possède une carte grise française et fonctionne très correctement. Son état général est bon aussi bien au niveau de sa mécanique que de sa présentation. L'intérieur est en cuir noir et le tableau de bord est très complet. L'assemblage des couleurs de la peinture noire avec une bande rouge est typique du modèle et du plus bel effet. Le moteur est très souple et d'une nervosité à faire pâlir bien d'autres voitures sportive. Trouver une TVR comme celle proposée n'est pas facile du tout…Il n'y en aurait que cinq en France. On peut aussi souligner que le rapport prix/performance/rareté est totalement en faveur de la TVR. Il faut bien noter de ne pas oublier de la dompter, c'est une sportive virile pour amateur éclairé…

Châssis n° 4457 FM
Carte grise
française de collection

Moteur Ford 6 cylindres
en V de 2 994 cm³
En position
longitudinal AV
Alimentation
par un carburateur
Weber double-corps
Puissance 142 cv
à 5 000 à tr/mn.
Transmission
aux roues arrières
Boîte de vitesses Manuelle 4 rapports+MA
Freins à disques AV
et tambours AR.
Pneus en 185/60 HR14
Poids 936 kg
Vitesse maxi 200 km/h

Très rare
Modèle super sport
Stricte deux places
Conduite à gauche
Rien à prévoir
Design très "*seventies*"

€ 18 000 / 24 000

339 1974 FERRARI 308 GT4

Ferrari présente au salon de Paris 1973, en avant première le modèle 308 GT4 sous la marque Dino. Méconnue, c'est une voiture aussi surprenante qu'intéressante. À plus d'un titre : par son concept de GT 2 + 2 associée à un moteur central arrière, par sa griffe Bertone et par son nouveau moteur V8. Elle est le premier modèle Ferrari de conception entièrement nouvelle depuis la prise de contrôle par Fiat (en 1969) du département véhicules de production de Maranello. Elle succède à la 246 GT. Elle inaugure un V8 de trois litres (un retour à la cylindrée de la 250 GT), qui sera repris sur la 308 GTB. Contrairement au V6 de la Dino 246 réalisé chez Fiat, la mécanique de la 308 est fabriquée à Maranello. Monté transversalement au centre de la voiture, ce moteur (à carter humide) fait bloc avec la boîte de vitesses et le différentiel autobloquant. Gavé par 4 carburateurs double corps Weber, il développe 250 CV à 7 700 tr/mn.
L'intérieur est spacieux et le tableau de bord est très complet. Sur la route, la 308 GT4 s'avère une voiture fabuleuse à conduire, comme un karting. C'est une voiture amusante à conduire à la fois légère et vive.

Châssis n° F106AL08222
Dédouané, à immatriculer en collection
Attestation FFVE fournie

Carrosserie : Coupé 2+2
Moteur : 8 cylindres en V de 2 927 cm³
Puissance : 250 CV à 7 700 tr/mn
Distribution par 2 arbres à cames en tête
Alimentation par 4 carburateurs double-corps
Freins hydrauliques à disques

€ 25 000 / 30 000

Osenat 9 décembre 2012

340 1963 PORSCHE 356 Cabriolet BT6

Le goût de PORSCHE pour les cabriolets ne date pas d'hier. La première 356 (356-001) était un cabriolet et une des dernières photos prise en 1948 à Gmünd dans le fief de la famille montre le père Ferdinand et le fils Ferry réunis devant cette première PORSCHE.
Le dessin original d'Erwin KOMENDA, toujours attaché à la famille PORSCHE puisqu'il suivit Ferdinand depuis Daimler-Benz puis Auto-Union avant guerre, puis Ferry chez CISITALIA dès 1945, n'a été que très peu modifié. Bien sur il y a eu quelques retouches pour adoucir le galbe d'une aile, déplacer une grille, s'adapter à la réglementation en matière de sécurité mais la forme trapue a été conservée.
7 ans après son lancement, le succès de la Porsche 356 ne se dément pas. Pourtant Ferry Porsche sait qu'il se doit de poursuivre les innovations comme l'aurait fait son père. Les 356 A (produites de 1956 à 1959 sous plusieurs déclinaisons: Coupé, cabriolet et jusqu'en 1958 Speedster/ Convertible), se distinguent visuellement par la présence d'une baguette chromée le long du bas de caisse et un nouveau pare-brise. On note aussi la poignée de coffre sur le capot avant intégrant le blason Porsche et des grilles de refroidissement sous les phares. Dans l'habitacle, Porsche introduit un peu plus de confort, avec des accessoires comme le lave-glace, une nouvelle planche de bord dont la partie supérieure est rembourrée et des sièges avant au dossier inclinable. Sous le capot, le 4 cylindres à plat reste fidèle

au poste, en version 1300 ou 1300 S (normale ou Super) en revanche le 1500 laisse sa place à un nouveau 1600 délivrant 60 CV à 4 500 tr/mn ou 75 CV à 5 000 tr/mn (1600 S). Enfin, les modifications de trains roulants comprennent de nouvelles jantes de 15 pouces de diamètre, des suspensions revues avec barres de torsion et des voies élargies ainsi qu'une direction à vis (brevetée par Porsche). Toutes ces évolutions ont pour effet d'accroître sensiblement la stabilité et la précision à grande vitesse

De nombreuses 356 ont été engagées en compétition automobile, que ce soit par l'usine Porsche ou par des équipages privés. Son palmarès en course est impressionnant, et nombre de 356 ont inquiété et parfois battu des voitures plus puissantes, grâce à sa maniabilité et sa légèreté. Sa qualité de fabrication vaudra à Porsche une solide réputation. Elle fut également un succès commercial énorme aux USA, en particulier chez les stars d'Hollywood. L'acteur américain James Dean en a possédé une.

Le cabriolet présenté est en parfait état après une restauration mécanique et carrosserie réalisée par de vrais spécialistes. La peinture a été parfaitement appliquée, le moteur tourne merveilleusement bien, il ne demande qu'à accélérer, en harmonie avec la souplesse de la boite de vitesses et de l'embrayage. Quant à la sellerie, elle est parfaite. L'automobile possède également sa radio d'origine.

Châssis n°157197
Carrosserie : Cabriolet
Moteur de 1582 cm^3
à 4 cylindres à plat
Alimentation
par carburateurs
Boite de vitesses
à 4 rapports + MA
Dédouanée, attestation
FFVE fournie

€ 80 000 / 100 000

Osenat 9 décembre 2012

341 1974 ALFA ROMEO 2000 GT Veloce

Le coupé Bertone est l'œuvre du jeune Giorgetto Giugiaro. Alors âgé de vingt deux ans, ce dernier travaillait à l'époque pour le compte du célèbre carrossier turinois. La ligne est extrapolée du coupé 2000 de 1960, déjà projeté par le jeune homme décidément précoce. Compact et d'une remarquable homogénéité, le design de cette 2 + 2 constitue une grande réussite, l'un des principaux chefs-d'œuvre de Bertone. Esthétiquement, la face avant gagnera beaucoup avec la calandre à quatre phares montée sur la 1750, un trait conservé sur le coupé 2000. Elle confère à la voiture une expression forte, voire agressive, qui manque quelque peu à la première calandre dotée de deux projecteurs. Cette proue jouera le principal rôle d'identification entre les versions, qui se succéderont pendant les quatorze années de carrière de cette génération de coupés.

L'apparition en 1971 de la 2000 GT Veloce voit le coupé Bertone atteindre sa pleine maturité. Monté également sur la nouvelle berline 2000 et sur le spider, le moteur de 150 CV SAE (132 CV DIN) permet à la GTV de frôler le cap fatidique des 200 km/h. Un niveau de performances dont peu de voitures de la même catégorie pouvaient s'enorgueillir à l'époque, en dehors de la BMW 2002 Ti. Pour faire face à la puissance, la 2000 est équipée en série d'un pont autobloquant, un équipement qui n'était proposé qu'en option sur la 1750. La nouvelle calandre se voit décorée de multiples barres horizontales dans lesquelles se fond le triangleAlfa Romeo, tandis que le serpent se substitue au trèfle sur le montant de custode. Incorporant les feux de recul, les optiques arrière sont aussi plus généreusement dimensionnés.

Ces modèles restent bien les derniers représentants de l'âge d'or des quatre cylindresAlfa Romeo.

Le coupé 2000 GTV est une voiture pleine de tempérament et toujours capable de tenir son rang dans la circulation actuelle. De fait, cette Alfa a vraiment un cœur, voire une âme...

Le plaisir de conduite et la sensualité de son moteur, constituent un véritable enchantement. Par rapport à la 1600, l'agrément se trouve métamorphosé par l'important supplément de puissance et l'amélioration sensible du couple. Les montées en régime sont également plus alertes et la vivacité du double arbre est un régal. La musique de ce moteur, est tout simplement diabolique. A bas régime, chaque coup d'accélérateur libère un son grave et rauque, dans la tessiture mezzo, tandis qu'en flirtant avec la zone rouge, il nous gratifie de rugissements montant dans les aigus. Ainsi, selon le régime et le rapport de boîte, la partition module dans des tonalités plus ou moins graves pour nous gratifier d'une sorte de concerto pour clarinette et hautbois !

A l'instar d'une belle Italienne (c'est presque un pléonasme), cette félinité voluptueuse et enivrante constitue une invitation permanente au péché !

Châssis n° AR3026319
Dédouanée,
à immatriculer
en collection
Attestation FFVE fournie

€ 10 000 / 15 000

342 1953 SIMCA Sport

Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile était, à l'origine, une firme automobile italienne, créée par FIAT pour construire en France ses véhicules sous licence, vendus sous la marque Simca-Fiat de 1935 à 1938 puis après sous la seule marque Simca. Ce procédé a permis à Fiat de vendre ses modèles sur le territoire français sans payer de taxes d'importations et de droits de douanes, car Simca était une entreprise basée en France et à l'époque il n'y avait pas de politique de libre-échange. Créée juridiquement le 2 novembre 1934, sa production ne démarra que le 1er juillet 1935. Les cabriolets et coupés SIMCA s'inscrivent dans une longue tradition remontant aux origines de la marque. Leur genèse tient à la volonté d'Henri Pigozzi, séduit par la ligne de la Cisitalia dessinée par Pinin Farina, de faire réaliser par ce dernier et sur le même dessin un prototype de cabriolet Simca. Les Simca Sport de production présentent quelques modifications par rapport au prototype. Le pare-chocs avant a été légèrement modifié et des clignotants sous les phares ont remplacé les flèches de direction. Quant au coupé, sa lunette arrière panoramique est réalisée en trois parties. La mécanique est celle de la Simca 8 1200 portée à 50 cv grâce à un travail effectué sur la culasse (augmentation du taux de compression, adoption de soupapes d'admission plus larges). Le millésime 1952 correspond à une année de transition avant l'apparition de la Simca 9 Sport (la première monocoque de la marque) construite sur la base de l'Aronde. En effet, avec la disparition de la 8 et de son châssis, toute la conception est à revoir. De plus, la structure monocoque de la nouveau-née interdit dans un premier temps la transformation en cabriolet. Tracée par Jean Daninos, la nouvelle ligne de la Simca 9 Sport est lancée au salon d'octobre 1952. La calandre ne possède qu'une seule barre, les passages de roues deviennent rectangulaires et les roues sont à rayons. La voiture se caractérise par un haut degré de finition avec une sellerie en cuir. Elle est équipée du moteur 1300 cm3 de l'Aronde dont la puissance a été augmentée (51 CV). Le modèle présenté est de 1953, la mécanique fonctionne bien, l'embrayage est neuf ainsi que les freins. D'une très grande élégance, discrète et raffinée, cette carrosserie spéciale était assemblée chez FACEL.

Châssis n° 49335
Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

Osenat 9 décembre 2012

343 1973 MERCEDES BENZ 450 SL

Les Mercedes-Benz SL Pagode, présentées dans les années 60' possédaient encore un zest de sportivité. Avec son six en ligne de 2,8 litres, le 280 SL affichait des performances et comportement presque sportif et affichait surtout un remarquable compromis entre le confort et le sport. En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de sa bête d'image : le SL type R107. Fini le toit Pagode, mais le SL possède toujours son hard-top, véritable marque de fabrique des SL. Mais plus encore que la voiture en elle-même, le SL type R107 symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. Tous les plus célèbres personnages, véritables clichés de la réussite américaine, s'affichent dans les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107 : Bobby Ewing dans Dallas, Richard Gere dans American Gigolo, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque, et même Eddy Murphy, dans le premier opus du Flic de Beverly Hills. Une véritable star sur quatre roues, que revendique pleinement Mercedes-Benz.
La ligne du SL de profil est d'une pureté sans faille. L'intérieur offre une rigueur toute germanique et bien dans le ton de l'époque. Pas de bruits parasites, des assemblages précis, et une tenue dans le temps qui semble inaltérable. Le grand volant se rappelle à votre bon souvenir, pour signifier que les Mercedes-Benz des années 70-80 se conduisaient en cruising. Les feux avant et arrière sont dotés des striures anti-salissures, très en vogue chez Mercedes-Benz à l'époque. L'histoire du SL type R107 est réellement celle d'une montée en puissance.

Très fiable, les roadsters SL R107 sont un peu à part dans la généalogie SL. Très typés confort et luxe, ils avaient alors réussi à toucher une autre clientèle plus vaste que les Pagode. Aujourd'hui, le luxe et l'étoile se proposent à vous, un achat à envisager sérieusement pour qui cherche un roadster sympa.

Châssis n°
10704312011049
Dédouanée, attestation FFVE fournie

€ 9 000 / 12 000

344 1974 CHEVROLET Camaro

La Camaro fut construite pour concurrencer la Ford Mustang. En effet, lorsque Ford présente sa Mustang en avril 1964, l'état major de GM ne se montre pas vraiment impressionné, persuadé qu'il n'existe pas de marché pour ce type de véhicule et qu'avec son « petit » coupé le rival de toujours foncerait vers de sinistres destinés. Leurs espoirs seront de courte durée ; quatre mois seulement après son lancement, 100 000 Mustang sont sorties des chaînes de fabrication. L'ambiance au directoire de General Motors se dégradera considérablement. Il leur faut faire mieux, et vite, pour retrouver leur première place sur le marché national. Dans l'urgence, Chevrolet crée le projet XP836 surnommé « Panther ». Ses lignes très pures, exemptes de toutes fioritures, combinent harmonieusement volumes et rondeurs avec des éléments plus anguleux, un peu à l'image des plus prestigieuses productions italiennes.

À sa sortie, Chevrolet précise que le nom du nouveau modèle vient d'un mot français, « camaro », signifiant « camarade » en argot mais Ford rétorque ironiquement que c'est le nom d'un type de crevette (« Camarón » veut dire « crevette » en espagnol). Chevrolet dira alors sur le même ton qu'un Camaro était « un petit animal vicieux mangeur de Mustang ».

La Camaro voit donc le jour le 26 septembre 1966, sur le tout nouveau châssis F-Body qui se caractérise par un format quatre places, disponible en coupé et en cabriolet, et d'une architecture faux châssis à l'avant fixé sur une coque. Quatre versions sont disponibles avec environ quatre-vingt options d'usines et quarante accessoires du concessionnaire.

Le modèle proposé a été livré neuf le 5 juillet 1974 dans le département du 78 et a été acheté par son propriétaire en 1977. La dernière révision importante a été faite le 29 juin 2011 pour 4 400 €.

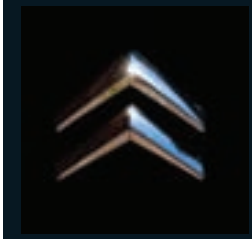
Châssis n°
1S87T4N110290
Carte grise française

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "

€ 4 000 / 6 000

Osenat 9 décembre 2012

345 1971 CITROËN SM



Châssis n° SB2663
Moteur (type):
6 cylindres en V à 90°
Alimentation:
3 carburateurs
double-corps Weber
Cylindrée 2670 cm³
Puissance 170 CV DIN
à 5 500 tr/mn
Carte grise française

A la fin des années 70', la France du Général de Gaulle, tente de montrer au monde entier ses capacités à innover et à briller. En témoigne la future commercialisation du Concorde, qui sera le premier avion supersonique de grande ligne à être commercialisé et mis en service, il y a eu aussi le paquebot France. Et dans l'Automobile? C'est Citroën qui participera activement dans ce domaine avec un nouveau modèle qui représentera l'industrie automobile Française. Ce sera la SM. L'idée d'un dérivé sportif de la DS est dans l'air depuis le début des années soixante. Le projet a pour ambition de donner à la France la voiture sportive de prestige, qui lui fait cruellement défaut depuis la disparition de Facel Véga. Son nom de code: S. Qui, avec le moteur Maserati, donnera SM. Présentée en mars 1970 au salon de Genève, la SM est une automobile hors normes, provocante et dérangeante. Comme la DS, c'est une surdouée, bourrée de technologie hypersophistiquée et d'hydraulique. En plus, elle présente la singularité incroyable pour une GT d'être une traction avant. Robert Opron est l'auteur de la ligne saisissante de la SM, un design à nul autre pareil. C'est de profil que cette voiture imposante près de cinq mètres est la plus belle, avec notamment l'originale forme triangulaire de la vitre de custode. La proue porte un long porte-à-faux terminé par une rampe optique de six phares sous verrière: deux projecteurs code, deux phares de route et deux longue portée directionnels. Fruit du rachat de Maserati par Citroën, le V6 de 2 670 cm³ est dû au grand Giulio Alfieri. Réalisé en alliage léger, il développe 170 cv à 5 550 tr/mn. Il est gavé par trois carburateurs double corps Weber de 42 millimètres. La boîte de vitesses possède cinq rapports. Grâce à son aérodynamique, la SM atteint les 220 km/h, ce qui la place en tête des modèles de sa catégorie. La SM reprend à la DS sa suspension hydropneumatique à correcteur d'assiette, ainsi que ses essieux quelque peu modifiés et équipés de barres antiroulis. A l'avant, la voie est plus large de vingt centimètres qu'à l'arrière. La SM reçoit encore une direction à rappel asservi et à assistance variable, qui s'allège avec la vitesse. Cette débauche technologique lui vaut une tenue de route et une stabilité inouïes (la tenue de cap est fantastique), quel que soit l'état de la route, qu'il pleuve ou qu'il vente. Quant au freinage, il s'avère surpuissant avec quatre disques, accolés à la boîte de vitesses à l'avant. Ces multiples atouts seront mis à profit en compétition. Une voiture quasiment de série remporte le rallye du Maroc en 1971. Après quoi, Citroën engage en groupe 5, à partir de 1972, deux prototypes raccourcis et à l'arrière tronqué. Porté à trois litres, le V6 fournit 250 CV à 7 000 tr/mn (250 km/h). Toutefois, le meilleur résultat ne sera qu'une troisième place au Rallye du Portugal avec Waldegaard au volant. Après 5 000 voitures vendues en 1971, les ventes de la SM s'effondreront. Les raisons de l'échec sont nombreuses: le réseau Citroën inapte à commercialiser une telle voiture. On ne vend pas en même temps et côte à côte une SM et une 2 CV! Le caractère complexe de la voiture (inhabituel pour les clients Citroën), son entretien coûteux, les circonstances de sa sorite (choc pétrolier). Pourtant, la SM réunit toutes les qualités: rapidité, confort, tenue de route, sécurité, exclusivité de la conception et du design... Le modèle présenté est un modèle à carburateur, il est complètement d'origine, avec son dossier d'entretien suivi depuis l'origine. Elle est chaussée de 4 pneus neuf. Le pot d'échappement en inox est neuf. Mais l'originalité de cette voiture est son toit ouvrant, une option rare à l'époque! Alors la SM, intéressante? Plus que jamais d'autant que sa cote remonte après avoir été longtemps très basse. Et si "SM" signifiait avant sa sortie projet S à moteur Maserati, aujourd'hui ses admirateurs l'appellent plutôt Sa Majesté...

€ 10 000 / 15 000

346 1987 PORSCHE 928 S4

La Porsche 928 occupe une place à part dans le cœur des amateurs de sportives. Ce coupé GT à moteur avant, combinait des performances élevées à un confort sur de longs parcours. C'est en mars 1977, au salon de Genève, que la Porsche 928 fait ses grands débuts. Tout étonne en elle, à commencer par son look de soucoupe volante, son V8 de 4,5 litres et ses performances. L'intérieur innove, à commencer par ce bloc instrument solidaire de la colonne de direction qui est réglable. Ainsi, il est enfin possible d'abaisser le volant sans que le compteur soit masqué par la jante du volant. Dès les premiers essais, la presse est dithyrambique, à tel point que l'année suivante, la Porsche 928 est élue voiture de l'année 1978. En 1979, les crises pétrolières sont désormais loin et Porsche accède enfin à la demande de tous: donner plus de puissance à une GT qui en manque pour permettre à son châssis de se mettre pleinement en valeur. La 928 S accueille donc un V8 à la cylindrée légèrement accrue (4,6 litres) et développe 300 cv. Les performances progressent évidemment de manières significatives puisque les 250 km/h en vitesse de pointe sont atteints et la borne kilométrique est franchie en moins de 26 secondes. Succédant à la Porsche 928 S, la 928 S4 apparaît en 1986 avec le premier restylage depuis le lancement de la 928. Sous le long capot avant, le gros V8 continue à battre la mesure avec force et gagne pour l'occasion une poignée de chevaux. Désormais affranchie de son rôle de tueuse de 911, la Porsche 928 va pouvoir terminer sa carrière sans souffrir des "anti-moteur avant". Ayant trouvé sa propre clientèle, au sommet de la gamme Porsche, la 928 S4 reste encore l'une des plus formidables GT de la marque.

Le modèle présenté a toujours été parfaitement entretenu. Elle possède en supplément un « affichage tête haute » de vitesse sur le pare-brise, très utile et d'un lecteur de DVD. Dotée d'une ligne unique, décalée et intemporelle, ce futur Classic de Stuttgart se montre très séduisant encore dans sa version restylée 928 S4. Un plaisir à s'offrir dès maintenant pour les amateurs du genre, vous ne le regretterez pas...

Châssis n°
WPOJBO922HS861103
Moteur à 8 cylindres
Cylindrée 4 957 cm³
Puissance:
320 CV à 6 000 tr/mn
Carte grise française

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "

€ 12 000 / 17 000

Osenat 9 décembre 2012

347 1960 PORSCHE 356 Roadster

Le 8 juin 1948, le prototype portant le numéro de châssis 356-001 est homologué. La première Porsche est née et il s'agit d'un roadster. La Porsche 356 est présentée au salon de Genève 1949, un an après la présentation du prototype 356.

Ce modèle évoluera au fil des ans et Porsche propose à partir d'avril 1951 une évolution de motorisation. Un nouveau 1300 cm³ dérivé du moteur VW vient se positionner au-dessus du 1100 de base. Il offre seulement 4 cv supplémentaire mais plus de couple. Une version 1300 S (adaptée au Super) vient coiffer la gamme avec une puissance de 60 CV à 5 500 tr/mn. La 1300 inaugure également la nouvelle boîte de vitesses synchronisée maison et des freins à commande hydraulique, deux nouveautés étendues au modèle de base. Le cabriolet 356 suit les mêmes modifications esthétiques et techniques que le coupé. Série très limitée produite chez Heuer sur la base du cabriolet, la Porsche 356 Roadster America marque l'année 1952 comme les premiers pas de Porsche sur le marché américain, très demandeur de voitures sportives.

Le roadster est une quasi voiture de course et ne pèse que 750 kg. Il introduit également une nouvelle évolution de cylindrée à 1500 cm³ qui fait passer la puissance à 70 CV au Super. Le roadster se distingue également du cabriolet par un intérieur très dépouillé avec sièges baquets, un pare-brise abaissé, une ligne plus basse avec des portières sans vitre et évasées sur leur partie haute ainsi qu'un capot attaché par des sangles. Curieusement une Porsche 356 Roadster est assez peu connue car souvent confon-

Photos d'un modèle similaire

Châssis n°86974
Dédouanée, attestation FFVE fournie

due avec un cabriolet. Pourtant ce modèle n'a rien à voir. Tout d'abord elle présente le pare brise avec son entourage chromé typique des Cabriolets 356 « spéciaux » comme le fameux convertible D ou le Speedster. Ensuite sa ligne arrière est différente avec un recouvrement plus important du compartiment moteur vers l'intérieur de l'auto qui sans recouvrir les places arrières lui donne une ligne beaucoup plus fluide. Enfin et pas le moindre détail, elle partage avec le convertible D et le Speedster ce fameux tableau de bord.

Côté carrosserie, le Speedster D prend le nom de Roadster et retient le relatif dépouillement propre à sa devancière, avec un pare-brise un peu plus bas et une capote plus sommaire que sur le cabriolet.

Le modèle présenté a été parfaitement restauré et est "*Matching numbers*".

€ 90 000 / 110 000

Osenat 9 décembre 2012

348 1975 ROLLS ROYCE Silver Shadow

Châssis n° SRX18941
Carrosserie : B
erline 4 portes
Moteur: 8 cylindres en V
de 6 745 cm³
Puissance:
200 cv à 4 500 tr/mn
Distribution
par soupapes en tête
Alimentation
par 2 carburateurs
Boîte de vitesses automa-
tique à 4 rapports + MA
Freins à disques
hydrauliques
Carte grise française

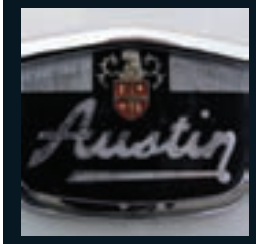
Présentée en octobre 1965, la Silver Shadow, première Rolls Royce monocoque, tranchait résolument sur les plans techniques et esthétiques avec les générations précédentes sans rien renier de ce qui avait fait sa réputation de la marque: extrême qualité de construction, fiabilité, esthétique, raffinée, finitions de très haut niveau, silence et souplesse encore améliorés par le moteur V8 en alliage léger. Elle a contribué à faire entrer Rolls-Royce dans l'ère moderne. La Silver Shadow est également la première Rolls-Royce à recevoir des freins à disques. Avec un triple circuit assisté, son système de freinage s'impose d'ailleurs comme un modèle de sophistication. Avec sa silhouette abaissée et anguleuse, la Silver Shadow consacre également le passage de Rolls-Royce à la ligne ponton. Sa forme sobre et très homogène reste emprunte d'une noble élégance. Le profil révèle un remarquable équilibre des proportions, avec un pavillon bien centré entre une poupe symétrique du long et majestueux capot.

Autoproclamée "Best car in the world", la Rolls-Royce représente depuis longtemps le symbole automobile de la perfection, de la noblesse et de la réussite sociale.

Le modèle présenté est en parfait état de fonctionnement. L'essai que nous avons effectué a été très concluant.

€ 12 000 / 18 000

349 1968 AUSTIN Mini MKII



Châssis n°
Carte grise française

Eligible au
"Rallye Monte Carlo
Historique "

En 1959, Sir Alec Issigonis, alors à la British Leyland Corporation, présente la Mini. La nouvelle venue surprend par ses choix techniques et son gabarit. 53 ans plus tard, elle est encore produite. Un exploit qui en dit long sur le génie d'anticipation de cette voiture, qui occupe une place de choix dans le panthéon de l'automobile. Son succès et son rôle historique, la Mini les doit à son design au sens anglo-saxon du terme, c'est-à-dire, outre son style, son architecture et son concept. C'est la force de ce dernier, contenue dans la puissance anticipatoire de l'innovation, qui a permis à la voiture de traverser le temps. Parallèlement, elle s'est remarquablement trouvée en phase avec son époque au point de la symboliser. Et de rejoindre, au rang des phénomènes de société, les Beatles ou la mini-jupe dans la mythologie des Trente Glorieuses. Parfaitement équilibrée dans ses proportions, la forme de la Mini a la simplicité des choses évidentes. Voiture d'ingénieur par excellence, elle a une « forme d'ingénieur », aux antipodes du style et de ses fantaisies. Refusant toute concession contingente liée à une mode quelconque, sa forme n'obéit qu'à l'exigence rationnelle et perfectionniste de son créateur : l'optimisation de la surface au sol. Ayant dans cet esprit atteint la perfection, sa ligne ne sera jamais retouchée. Sollicité par Leonard Lord, le président de la British Motor Corporation, Giovanni Pininfarina, dont la firme a dessiné l'Austin A 40, ne s'y est pas trompé en déclinant la proposition : «N'y touchez pas, elle est parfaite».

La Mini, c'est d'abord un homme, Alec Issigonis. Effacé, l'homme a l'audace et la ténacité des timides. Véritable concentré d'innovations, la Mini lui ressemble. Elle est aussi son chef-d'œuvre. Alec Issigonis n'est pas tombé dans le piège de la voiture spécifiquement dédiée à la ville, une impasse d'où n'est sorti aucun desmodèles de ce type construits depuis la Deuxième Guerre mondiale. Seule la Fiat 500 échappe à cette cohorte d'échecs grâce à sa conception et à sa construction, qui en font une vraie voiture — à la différence des microcars.

Présentée à la presse les 18 et 19 août 1959, la Mini est dans les concessions le 26 du même mois. Commercialisée sous les deux marques principales de la BMC, elle porte les appellations d'Austin Seven et de Morris Mini Minor, les deux versions ne se distinguant que par le décor de la calandre. Singulièrement à Londres par les milieux branchés, dont la conduite de la Mini, outre la facilité de stationnement qu'elle apporte, permet d'afficher le décalage. Devenue Mark II en octobre 1967, la Mini subit un léger remodelage esthétique. Agrandie, sa calandre prend des angles tout en perdant ses moustaches. A l'arrière, la lunette s'élargit alors que de nouveaux feux adoptent une forme rectangulaire.

53 ans après sa naissance, la Mini apparaît toujours comme une voiture moderne.

Dans un palmarès ô combien riche en lauriers, il est un tour de force que la géniale petite voiture peut être fière d'avoir réussi : celui d'avoir séduit toutes les femmes. Car la Minimania féminine a touché toutes les couches de la société, dans les beaux quartiers ou dans les banlieues populaires, toutes ont craqué pour la Mini.

€ 8 000 / 12 000

350 1967 JAGUAR Type E Série 1

C'est lors du salon de Genève 1961 que la Jaguar Type E fut présentée. « L'excitation des médias était à son comble, nous rappelle la marque, la courte balade offerte aux journalistes faisait tellement fureur que le fondateur de Jaguar, Sir Williams Lyons, s'est rendu compte qu'une seule voiture ne suffisait pas. Il a ordonné à un pilote d'essai de partir immédiatement vers les ateliers de Jaguar à Coventry et de revenir en Suisse, de nuit, au volant d'une autre Type E ».

La légende veut également qu'Enzo Ferrari, découvrant la Jaguar Type E pour la première fois, ait déclaré « c'est la plus belle voiture au monde ».

La sublime anglaise est ainsi : un objet de mythe, de légendes, d'histoires et de souvenirs. La première rencontre avec un tel engin a laissé chez beaucoup un souvenir impérissable. Ses lignes sensuelles et racées lui ont d'ailleurs valu d'être sanctifiée comme un véritable objet d'art : la Type E a une place permanente au MOMA de New-York !

Parce qu'elle est la plus pure, la plus authentique, la plus sauvage également, la Type E de première série est la plus recherchée des collectionneurs. Ce tout premier modèle échappe aux avatars que connaîtra par la suite une génération riche de multiples variantes. La plupart du temps, hélas, les voitures connaissant une longue carrière sont victimes de diverses reprises et ajouts. La Type E est synonyme de rêve d'enfant. Elle est l'œuvre de l'ingénieur W.M. HEYNES, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par JAGUAR, et le succès de CUNNINGHAM aux 24 Heures du Mans 1960, débuts des « E2A ». On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril : 7 827 exemplaires furent construits. Pour beaucoup, la série 1 demeure le meilleur modèle.

Le modèle présenté est une série 1, 2+2, 4.2 L qui a été complètement restauré. A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous n'avons pas pu faire un essai mais celui-ci sera effectué avant la vente. Mais les photos parlent d'elles-mêmes !

Châssis n°1E77233
Moteur 4,2 L
Dédouanée, attestation FFVE fournie

Eligible au
"Rallye Monte Carlo Historique "

€ 45 000 / 55 000

Osenat 9 décembre 2012

351 1977 CITROËN Méhari

Châssis n° 08CA4721
Carte grise française

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal ! La France vivait quelques évènements nationaux de première importance.
Il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les ballades en plein air.
La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la célébrissime 2cv. Disponible en 2 places on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places.
La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une Jeep à la française. D'ailleurs beaucoup d'administration ont utilisé ses qualités intrinsèques pour diverses missions et notamment militaires.
Notre Citroën Méhari a été immatriculée le 24 avril 1977 pour la première fois, et appartient au même propriétaire depuis 21 ans. C'est une deux places sur la carte grise mais possède une banquette arrière. Son année de naissance ne nécessite pas l'installation de ceintures de sécurité à l'arrière. Cette méhari a appartenu à l'armée française mais son historique militaire a été enfoui sous une peinture type « loisir », elle n'a pas roulé depuis plusieurs années et nécessite une révision.

€ 3 000 / 5 000

352 1974 PORSCHE 914-2

Châssis n°4742900870
Moteur 4 cylindres
de 2 litres
Boite de vitesses
à 5 rapports + MA
Freins à disques
Carte grise française
de collection

L'histoire de Porsche a toujours été intimement liée à celle de Volkswagen. Créateur de la Coccinelle qui servit de base à sa première voiture, la 356, Porsche a sur un lien d'affinité, avec Volkswagen produit de 1970 à 1976 une sportive "grand public", la 914. Dotée de qualités routières exceptionnelles grâce à un moteur central, la VW-Porsche 914 devait permettre à Porsche de renouer avec la clientèle populaire qui avait assuré le succès de sa 356, et à Volkswagen de donner une succession au coupé Karmann Ghia. Le pari fut transformé aux USA et cette automobile était vendue comme une Porsche et comme une Volkswagen en Europe.
En 1969, Porsche propose 2 versions : un 4 cylindres de 1,7 L et un 6 cylindres de 2 L. La première version rencontrera un grand succès car le 6 cylindres était trop cher. La boîte de vitesse possède 5 rapports et la première est décalée. En 1972, la 914/6 est remplacée par la 914/2 avec un moteur 4 cylindres porté à 2,0 litres. Avec 100 cv les performances de ce nouveau modèle sont semblables au moteur 6 cylindres. Le modèle présenté appartient à cette catégorie, et fut comme la grande majorité vendu neuf aux Etats Unis. Sa carrosserie tout

comme sa couleur orange est caractéristique du design « seventies ». Cette Porsche ne ressemble à aucune autre, représente un objet design XXe siècle, un cocktail admirable pour un petit roadster : Originale, attachante, décapotable, rapide et surtout bourrée de qualités routières.

€ 12 000 / 15 000

Osenat 9 décembre 2012

353 1975 MGB Cabriolet

Châssis n°
GHN5UF373082G
Moteur à 4 cyl
de 1800 cm³
Alimentation
par 2 carburateurs
Embrayage
monodisque à sec
Carte grise française

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1 800 cm³. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir. Le modèle présenté est vert British Racing Green. Il possède également son hard top. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires.
Le modèle présenté possède des pare-chocs chromés, une calandre à barres verticales et représente encore la plus jolie des catégories de MGB.

€ 9 000 / 12 000

354 1966 MASERATI Sebring 3700 Série II

Fort du succès acquis en Grand Tourisme dans les années 50' grâce aux 5000 GT, Maserati est bien décidé en ce début des années 60' à perpétuer ce succès grâce à l'arrivée de deux nouveaux modèles : la Sebring et la Mistral.

Le premier des deux à apparaître est la Sebring, présentée auSalon de l'automobile de Genève en 1962 et produite de 1963 à 1968. Elle combine la récente mécanique de la 3500 GTi, un habitacle de type 2+2 entièrement revu et une carrosserie signée Vignale.

Durant les années 60', Maserati envisage de concurrencer le constructeur britannique d'automobile de prestigeAston Martin. La 3500 GT, malgré son indéniable succès commercial, n'a pas réussi à devancer les Aston Martin DB et notamment la DB4.

Les premières Maserati Sebring voient le jour en 1962. La concurrence avec les moteurs Aston Martin se faisant difficile, deux séries de Sebring – simplement appelées « Série I » et « Série II » – seront produites ; les différences entre ces deux variantes du modèle sont essentiellement l'augmentation de la cylindrée et donc, a fortiori, de la puissance.

Elle a été dessinée par le designer Giovanni Michelotti en association avec le carrossier Vignale.

La carrosserie compacte de la Sebring semble plus moderne que celle de sa devancière, la 3500 GT, à l'image des deux doubles phares ronds déjà présents sur la 5000 GT. La Maserati Sebring est propulsée par un 6 cylindres en ligne à deux arbres à cames en tête ayant déjà fait ses preuves depuis longtemps. Il évolue aisément aussi bien à bas régime à 700 tr/min qu'à haut régime au-delà de 6 000 tr/min. Ce moteur est conçu d'une façon inhabituelle pour Maserati. Les pistons se déplacent dans des chemises humides en fonte tandis que l'allumage des cylindres est réalisé par deux bougies d'allumage. La Serie I était mue par un moteur de 3 485 cm³ développant 235 cv. La Serie II voit sa cylindrée portée à 3 694 cm³ pour une puissance de 245 cv. Le châssis, issu de la Maserati 3500 GT, est constitué d'une structure tubulaire compliquée et toute particulière, alliant des tubes – à section carrée pour certains et ronde pour d'autres – à deux supports principaux longitudinaux traversant le véhicule de part en part. La longueur de ce dernier est en revanche raccourcie à 4 470 mm, ce qui octroie à la Sebring une meilleure tenue de route. Elle est par ailleurs équilibrée — sa stabilité à haute vitesse est qualifiée d'impressionnante — et n'est ni survireuse ni sous-vireuse. La suspension arrière est assurée par un simple axe suspendu par des ressorts semi-elleptiques. La suspension avant utilise quant à elle un système à double triangulation. Les deux trains sont associés chacun à une barre antiroulis.

Le modèle présenté a été livré neuf aux établissements Thépenier (importateur de l'époque) à Saint Cloud pour son 1er propriétaire, Monsieur Fontaine. Elle possédait donc son moteur 3,7 L, des roues à rayons et sa couleur était « Auteuil de Salchi (106 E1) », argent métalisé. Son cuir Connoly était noir (ref PAC 1560). Son propriétaire qui nous a déposé cette automobile en venant par la route d'Espagne la possède depuis 10 ans. Le propriétaire précédent la possédait depuis 1973 et c'était certainement son 2e propriétaire. L'entretien a été effectué de façon régulière. En 2002, Pierre Nalet, spécialiste Maserati (Garage du Trident à Dammarie-les-Lys) a effectué les travaux suivants : Dépose de l'ensemble moteur/boite et démontage complet ; Démontage du vilebrequin, contrôle et remontage ; Remplacement de la chaine de distribution, préparation des différents éléments, étanchéités complètes ; mise au point de l'injection et de l'allumage ; Remplacement des flexibles de freins et purge du circuit ; Installation d'une ligne d'échappement en inox. Et dernièrement l'injection a été contrôlée, ainsi que le reste par un autre éminent spécialiste Roger Salvatore pour les Etablissements « L'atelier des Sportives » à Bondoufle.

L'essai effectué a été très concluant, le moteur tourne de manière satisfaisante, sans émissions de bruits anormaux. La pression d'huile est bonne. La carrosserie est très saine et une peinture récente a été faite (2010). L'intérieur d'origine est très beau, seuls les sièges avant ont été refaits à l'identique. Elle possède également son lecteur de cartes. Un dossier de factures sera remis à l'acquéreur.

Châssis n°AM10110379
Moteur 6 cylindres
en ligne
Cylindrée 3694 cm³
Puissance : 245 CV à
5 200 tr/min
Alimentation
par injection mécanique
Lucas
Boîte de vitesses
à 5 rapports + MA
Freins à disques
Roues Borrani à rayons
Carte grise française

€ 70 000 / 90 000

Osenat 9 décembre 2012

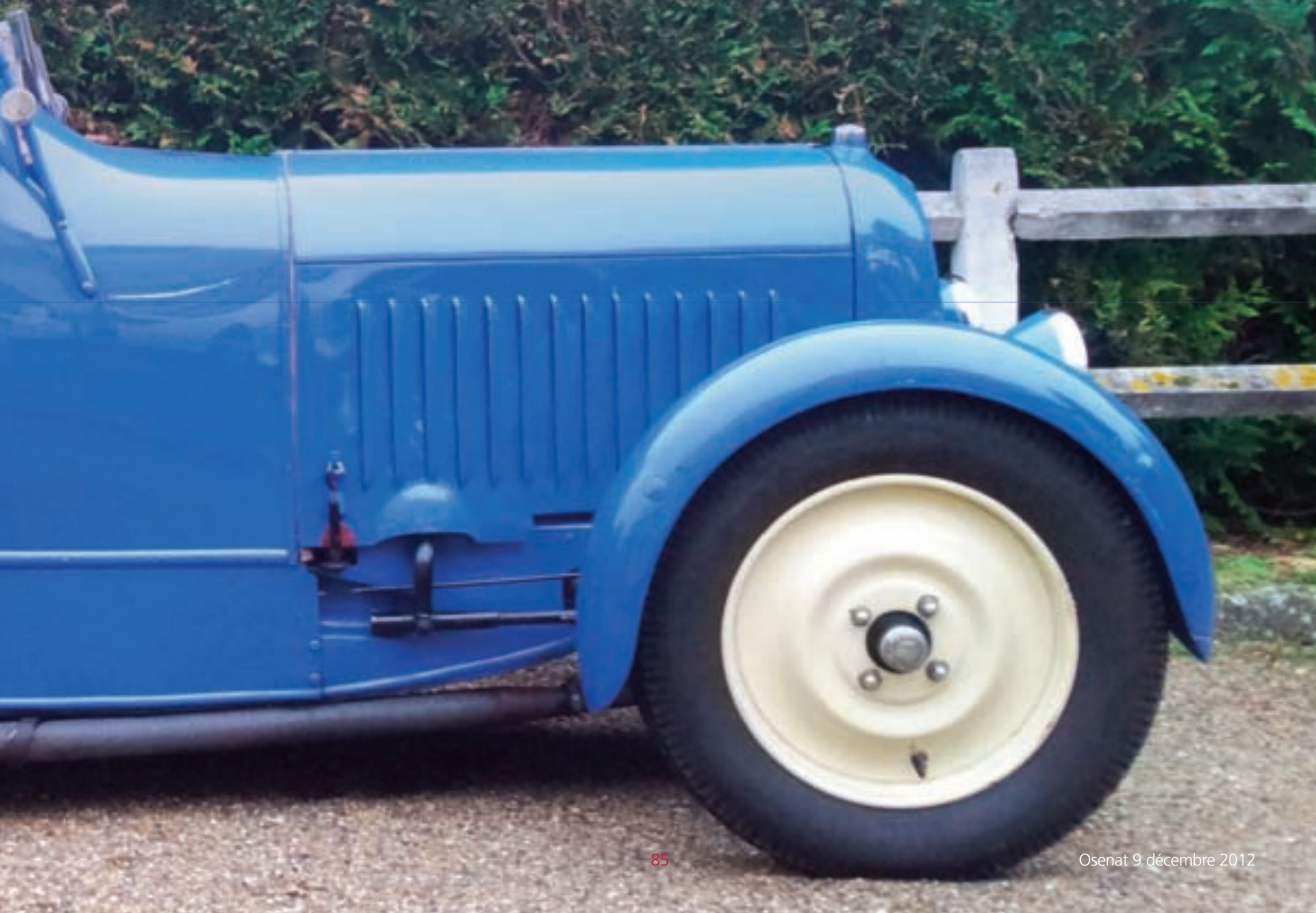
Canots Automobiles de Collection

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
54	328	1965	COMETTI & CECCHI
55	330	1972	RIVA Junior
54	329	1958	KIRIE
55	331	1966	TUESCHER Runabout
56	332	1966	PEDRAZZINI
56	333	1965	STAR
57	334	1974	DRAGON

INDEX

Automobiles de Collection

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
66	341	1974	ALFA ROMEO 2000 GT Veloce
49	323	1959	AUSTIN HEALEY 3000 MKI
74	349	1968	AUSTIN Mini MKII
52	326	1983	BENTLEY Mulsanne Turbo
29	308	c1929	CHENARD & WALCKER 1500 Grand Sport « TORPILLE » Type Y7
19	302c	1930	CHENARD & WALCKER Y6 - 9 CV
69	344	1974	CHEVROLET Camaro
18	301	1924	CITROËN 5HP Type C Cabriolet
78	351	1977	CITROËN Méhari
70	345	1971	CITROËN SM
35	311	1922	DE DION-BOUTON Type ID
28	307	c1908	DORIOT-FLANDRIN 8HP Type E
63	339	1974	FERRARI 308 GT4
47	321	1984	FERRARI 308 GTSi
53	327	1954	FORD Comète Monte-Carlo
46	320	1959	FORD Fairlane 500 Galaxie
51	325	1968	FORD Mustang GT Cabriolet
60	336	1956	FORD Thunderbird " Classic Birds "
24	305	1951	HOTCHKISS 2050 GS "Rallye"
45	319	1970	JAGUAR 420G
38	314	1964	JAGUAR Type E 3,8 L Cabriolet
76	350	1967	JAGUAR Type E Série 1
43	317	1989	JAGUAR XJ-S HE Cabriolet
36	312	1925	LORRAINE-DIETRICH B3/6 - CLM
81	354	1966	MASERATI Sebring 3700 Série II
40	315	1957	MERCEDES BENZ 190 SL
68	343	1973	MERCEDES BENZ 450 SL
44	318	1963	MGB Cabriolet
80	353	1975	MGB Cabriolet
48	322	1981	PONCIN VP2000
64	340	1963	PORSCHE 356 Cabriolet BT6
61	337	1961	PORSCHE 356 Coupé Hardtop Karmann
72	347	1960	PORSCHE 356 Roadster
58	335	1967	PORSCHE 911 Targa « Soft window »
79	352	1974	PORSCHE 914-2
71	346	1987	PORSCHE 928 S4
50	324	1991	PORSCHE 944 S2 3.0 Cabriolet
26	306	1927	ROCHET-SCHNEIDER Type 15000
34	310	1923	ROLLAND-PILAIN Type RP
73	348	1975	ROLLS ROYCE Silver Shadow
37	313	1962	ROLLS-ROYCE Silver Cloud II
67	342	1953	SIMCA Sport
22	303	1926	TALBOT 10 CV Type DC
32	309	1929	TALBOT 11 Six - M67 Tourer Sport 4 places par Saoutchik
42	316	1965	TRIUMPH TR4 A IRS
62	338	1979	TVR TAIMAR 3000M



PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

les Mercredis de Breteuil

28 novembre 2012 de 18h30 à 20h
Conférence de Mario Montanaro
expert en automobiles de collection

« Les automobiles d'Avant-guerre »

Exposition d'une sélection de lots automobilia
du 28 novembre au 5 décembre au matin

Contact :
Orianne LIEURAIN-MINELLA
Bureau des estimations de Paris
66, avenue de Breteuil 75007 PARIS
01 80 81 90 11
osenatparis@osenat.com

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
SOCIÉTÉ OSENAT FONTAINEBLEAU
5, rue Royale - 77300 FONTAINEBLEAU
Tél. : + 33 (0)1 64 22 27 62

DIMANCHE 9 DÉCEMBRE 2012 À 14 H 30

& AUTOMOBILES DE COLLECTION
CANOTS AUTOMOBILES DE COLLECTIONS

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

NOM / NAME (PLEASE PRINT OR TYPE)

ADRESSE / ADDRESS FOR INVOICING)

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TÉLÉPHONE / TELEPHONE

N° DE TÉLÉCOPIE / FAX

No DE LOT LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION TITLE / DESCRIPTION	ENCHÈRE EN € / HAMMER PRICE IN € (hors frais de vente et hors TVA) / (excluding buyer's premium and VAT)

Formulaire à retourner au / *Please return to*
Tél. : 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax : 00 33 (0)1 64 22 38 94

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées.
Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.
Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement.
A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Subject to your Conditions of Sales which i have read and accept, please bid on my behalf for the following lot[s] up to the hammer price(s] mentioned on this form. These bids are to be executed as cheaply as is permitted by other bids. If any bid is successful, I agree to pay, addition to the hammer price, a buyers premium and VAT if applicable at the rates stated in the section Conditions of Sales, of this catalogue.
Please attach to the abstentee bid form a bank statement, a copy of a form of identification (identity card, passport...) or a certified copy of your registration in the register of companies.
Lots are sold in accordance with the Conditions of Sales printed in the catalogue. Prospective buyers are encouraged to attend the public presale viewing to carefully inspect the lots. Prospective buyers may contact the experts at the sale in order to obtain information on the condition of the lots.

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

No claim regarding the condition of the lots will be admissible after the sale.

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

The bid form are very easy to use for the costumers.
Osenat Fontainebleau Company isn't responsableto have missed to the accomplishment an order by error or for any other cause.

SIGNATURE / SIGN

CONDITIONS DE VENTE

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

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

OSENAT précise qu'elle agit en principe, dans la présente vente, en tant que mandataire et pour le compte exclusif du vendeur. Tout contrat de vente est conclu directement et exclusivement entre le vendeur et l'acheteur.
Les ventes aux enchères se déroulent selon les conditions et modalités suivantes qui sont acceptées par tout enchérisseur et participant aux ventes :
La vente sera faite au comptant et conduite en euros.

L'acheteur paiera au profit de la SOCIÉTÉ OSENAT, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16 % du prix d'adjudication sur une première tranche jusqu'à 100 000 euros et de 11 % sur la tranche supérieure à 100 000 euros, la TVA au taux en vigueur étant en sus
o : ce signe signifie que le lot appartient à une personne de la Société.

GARANTIES
Aucun employé de la SOCIÉTÉ OSENAT n'est autorisé à donner une quelconque garantie. La SOCIÉTÉ OSENAT et le vendeur n'assument aucune responsabilité eu égard aux défauts éventuels des objets mis en vente, pas plus qu'ils ne garantissent l'exactitude des indications relatives à l'auteur, l'origine, la date de facture, l'attribution, la provenance, ou l'état matériel des objets, des automobiles et des bateaux. Les photographies du catalogue n'ont pas de valeur contractuelle.
Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur.
A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la SOCIÉTÉ OSENAT, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admis aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage, manques et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description.
La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de transport.
Soucieuse de votre sécurité, la Société OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par la personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés.

ENCHÈRES
Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. La SOCIÉTÉ OSENAT est libre de fixer l'ordre de progression des enchères et les enchérisseurs sont tenus de s'y conformer.
Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par la SOCIÉTÉ OSENAT, l'objet, l'automobile ou le bateau sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.
À titre purement indicatif, un convertisseur de change fonctionnera lors de cette vente.

ENREGISTREMENT DES ENCHÉRISSEURS
Afin de se conformer aux prescriptions légales en la matière et d'empêcher, dans la mesure du possible, toute erreur lors de l'adjudication des objets et des automobiles, les personnes ayant l'intention d'enchérir lors des ventes sont priées de se présenter avant chaque vente au bureau d'enregistrement sur place. Moyennant présentation d'une pièce d'identité s'agissant d'une personne physique ou d'un extrait du Registre du Commerce ou document équivalent s'agissant d'une personne morale et de garanties financières adéquates, les acheteurs potentiels rempliront une carte d'enregistrement mentionnant leur nom et adresse et se verront remettre un numéro qui leur permettra de participer à la vente.
L'acheteur est réputé agir pour son compte, à moins que la SOCIÉTÉ OSENAT n'ait accepté par écrit, avant la date de la vente, qu'il agisse en qualité de représentant d'un tiers dont l'identité aura été préalablement révélée. La SOCIÉTÉ OSENAT attire l'attention de l'acheteur potentiel sur le fait qu'il est nécessaire de vérifier l'identité de ce dernier, sur la base soit d'une pièce d'identité (personne physique), soit d'un extrait du Registre de Commerce ou de tout autre document équivalent (personne morale).
Si les informations et documents mentionnés ci-dessus relatifs à l'identité de l'acheteur se révèlent faux, l'adjudication sera annulée d'office par la SOCIÉTÉ OSENAT.

ORDRE D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE
Tout enchérisseur qui souhaite faire une offre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire sur demande auprès de l'Etude. Ce formulaire doit parvenir à la SOCIÉTÉ OSENAT, au plus tard deux jours avant la vente, accompagné d'une copie de passeport et des coordonnées bancaires de l'enchérisseur. Les enchères par téléphonesont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas, la SOCIÉTÉ OSENAT ne pourra être tenue responsable d'un problème de liaison téléphonique.
Si deux ordres d'achat identiques devaient s'avérer être les plus élevés lors de la vente, l'objet sera attribué à l'acheteur dont l'offre est parvenue en premier à la SOCIÉTÉ OSENAT.

Automobilia : 23 % + TVA aux taux en vigueur *(23 % + current VAT)*

PAIEMENT
La vente étant faite au comptant, le paiement des achats devra se faire sans délai. Le règlement des achats, ainsi que celui des éventuelles taxes s'y appliquant, pourra être effectué en euros à :
SOCIÉTÉ OSENAT
Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
JEAN-PIERRE OSENAT FONTAINEBLEAU
5, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384
N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Le règlement par chèque ne sera accepté qu'après accord préalable de la SOCIÉTÉ OSENAT. Pour cela, il est demandé que les acheteurs obtiennent, avant la vente, une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat, qu'ils transmettront à la SOCIÉTÉ OSENAT.
En cas de défaut de paiement de l'intégralité du prix par l'Acheteur dans un délai de 30 jours à compter de la vente, la SOCIÉTÉ OSENAT se conformera aux instructions du Vendeur et l'assistera dans la mesure du possible dans l'exécution de ses instructions, soit plus particulièrement le recouvrement du prix d'achat ou l'annulation de la vente.
A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec accusé de réception. A l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement, un honoraire complémentaire de 10 % avec un minimum de 250 euros. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire.

RETRAIT DES ACHATS
Aucun objet ou automobile ne sera remis à son Acheteur avant paiement total du prix de vente, comprenant la prime à la charge de l'Acheteur et la TVA, et remise des informations et documents nécessaires selon le paragraphe ci-dessus.
En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets ou des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement. L'objet, l'automobile ou le bateau sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et la SOCIÉTÉ OSENAT décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet, l'automobile ou le bateau pourrait encourir. Toutes formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.
Les lots doivent être enlevés au plus tard 8 jours après la vente aux frais et risques de l'acheteur. Au-delà de ce délai, des frais de gardiennage et d'assurance de 100 euros par jour vous seront comptés.
Si un objet, une automobile ou un bateau n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, la SOCIÉTÉ OSENAT pourra, après avoir adressé une mise en demeure à cet effet à l'Acheteur, consigner l'objet ou l'automobile en question, aux frais, risques et périls de l'Acheteur.

APRÈS LA VENTE
Résultats de la vente
Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente :
SOCIÉTÉ OSENAT à FONTAINEBLEAU
Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou bien par :

www.osenat.com

PAYMENT
CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS
All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume.
It is important that you read the following pages carefully.
The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff as listed at the front of this catalogue under Sales. Enquiries and information will be happy to assist you.

BUYER'S PREMIUM
The buyer shall pay to OSENAT SAS shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal ta 16 % on the first tranche up to 100 000 euros and equal to 11 % on the tranche exceeding 100 001 euros, plus any applicable VAT at the applicable rate.

VAT RULES
VAT registered buyers from other European Union (EU) countries may have the VAT on the hammer price with their VAT registration number and evidence that the property has been removed from France to the another country of the EU within a month of the date of sale.

Conception :
eyesstudio contact@eyes-studio.com

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. +33 (01) 64 22 27 62 ■ FAX +33 (0)1 64 22 38 94
69 AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS ■ TEL. +33 (0)1 80 81 90 11 ■ FAX +33 (0)1 47 23 39 64
107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TÉL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com
JEAN-PIERRE OSENAT. FONTAINEBLEAU. SA. SU. MAISON DE VENTES VOLONTAIRES DE MEUBLES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES AGRÉÉE EN DATE DU 4 AVRIL 2002 SOUS LE NUMÉRO 2002 135 RCS MELUN 442614384