PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
Dimanche 14 octobre 2012

# EXPERTS / SPÉCIALISTES

**Expert**
Mario MONTANARO
*Expert pour les lots 311, 342, 343, 353, 355 et 363*
+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

***Miniatures***
Cédric CASUBOLO
+33 (0)6 63 14 51 52

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

**Expert**
Alexis DELICOURT
+33 (0)6 10 01 53 43

Nouveau consultant au sein de notre équipe, aux côtés de Mario Montanaro Alexis Delicourt, expert automobile, côtoie le milieu de la voiture ancienne depuis sa plus tendre enfance grâce à son père et son grand père Auguste Delicourt qui commença à acheter des vieilles automobiles dès le milieu des années 50'. Du coupé docteur Ford T à l'Hispano du président Herriot, sans oublier les deux Peugeot 402 Darl'mat ou la Potez Spéciale de course : ce sont près de 500 modèles différents qui sont passés entre ses mains, avec néanmoins un goût particulier pour les belles de Molsheim. Alexis Delicourt a su associé sa passion avec son métier d'expert automobile spécialisé en véhicules de collection et sa venue enrichira notre équipe de son expérience.

# AUTOMOBILES,
*dont Collection de Monsieur P.*
# CANOTS AUTOMOBILES DE COLLECTION

## CONTACT
+33 (0)1 80 81 90 10

## Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Priseur

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

## VENTE
Dimanche 14 octobre 2012
à 14 heures 30
5, rue Royale
77300 FONTAINEBLEAU

## EXPOSITIONS PUBLIQUES
Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau
77250 MORET-SUR-LOING
Du jeudi 11 au samedi 13 octobre
de 10 h à 19 h
Dimanche 14 octobre
de 9 h à 12 h
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**

# Automobilia

## MASCOTTES, BRONZES

1 **«Triomphe»** signé Bazin, France. Bronze argenté, modèle adopté par les automobiles Isotta-Fraschini (Italie). Cette mascotte reçut l'assentiment du public, elle restera référencée dans les catalogues des accessoires de 1920 à 1935. *Réf.: 530 du livre de M. Legrand (ML).* 400 / 500 €

2. **« Avions Voisin »**. La mascotte traditionnelle des automobiles « Avions Voisin », surnommée ironiquement « la cocotte », serait due au dessinateur Lejeune, ami du constructeur et fidèle à sa philosophie : réduire le poids. D'où le choix d'une pièce en feuilles d'aluminium découpée et rivetée correspondant parfaitement à cet objectif. Ce qui allait devenir l'emblème de la marque fut présenté pour la première fois au Salon de l'Auto 1923. Pendant toute cette période, elle fit partie intégrante et fonctionnelle du bouchon de radiateur...De 1923 à 1938, elle exista en plusieurs versions différentes de hauteur, d'inclinaison et d'épaisseur de feuille d'aluminium ». *Michel Legrand « Mascottes Automobiles » Editions EPA. Réf 951 ML. Modèle coulé.* 800 / 1 200 €

3. **« Pégase »** signé F. Bazin, France 1925-1930. Bronze nickelé. Réf 629 ML. (H. 132 mm) 350 / 500 €

4. **« Homme à la flèche »**, signé Darel, France 1925. Bronze (H. 180 mm, l. 200 mm). Cette mascotte était une exclusivité du garage Mondan Wilson, 14 rue Galvani, Paris. Agent : Talbot, Bugatti. *Réf 556 ML* 500 / 600 €

5. **« Phoque »** signé Frécourt, France 1930-1935, Bronze argenté (haut 100 mm). *Réf 789 ML.* 150 / 250 €

6. **« Bouledogue à la chaine »**. Premier concours de L'Auto 1923. Non signé, estampillé : G.E, présenté par les éditions Marvel, rue des Petites-Ecuries, Paris. Bronze nickelé (H. 85 mm). *Réf 755 ML.* 300 / 400 €

7. **« Centauresse l'Eclair »**, signé Darel, France 1925-1930, Bronze nickelé, H. 130 mm. Réf 142 ML. 300 / 400 €

8. **« Automobiles Buick »**, Fondeur : Ternsted, Detroit, non signé, USA 1928. Métal composé chromé, haut 78 mm, long 115 mm. *Réf 244 ML.* 200 / 300 €

9. **« Poutai, Dieu de la chance »**, inscription Youama-Djamah (en relief), France 1920, Métal composé, Haut 105 mm. Particularité : fume quand le radiateur chauffe. Réf 313 ML. 150 / 250 €

10. **« Automobiles Essex, Icare »**, USA 1928, Métal composé chromé, haut 125 mm. *Réf 523 ML* 150/250 €

11. **« Aigle sur globe »**, Bronze dans le goût de Ruffony, 1928, Haut 125 mm. 100 / 150 €

12. **« Aigle »**, Bronze nickelé non signé, France 1920-1925, Haut 85 mm, larg 147 mm. Modèle adopté par les « Automobiles SLIM » ; *Réf 914 ML.* 100 / 150 €

13. **« Automobiles Mathis »** Modèle présenté : Emysix 1928, Flamme : aliage, base en bronze. Haut 65 mm long 65 mm. « Le club Mathis a émis l'hypothèse que la « flamme », emblème des Mathis adoptée comme mascotte dès le salon de Paris 1927, a été inspirée au constructeur par la torche de la statue de la Liberté qu'il contempla lors d'un voyage d'études aux Etats-Unis en 1925. La forme de la flamme Mathis est, en effet très voisine de celle de l'œuvre de Bartholdi, « La Liberté éclairant le Monde » érigée en1886. La mascotte évolua suivant les types de véhicules et les années. Le club référence 8 modèles ». *Réf 992 ML.* 100 / 150 €

14. **« Gazelle »** Mascotte pour automobiles Chrysler 1931 par Jarvis. Haut 85 mm, long 155 mm. 150 / 250 €

15. **« Hermès »** Bronze doré, tenant une bourse, Haut 225 mm. 100 / 150 €

16. **« Victoire »** Bronze signé EPO, environ 1930. Haut 240 mm. 150 / 250 €

17. **« Chien sur un tonneau »** Bronze doré signé H.Payen, feu de position, haut 75 mm, long 120 mm. Henri Payen déclinait certaines de ses création en utilisation : soit feu de position (se fixant sur les ailes de la carrosserie) ou en traditionnelles mascottes. 150 / 250 €

18. **« Rugbyman »**, Métal composé non signé, monogrammé Le Rugby, haut 155 mm. 100 / 150 €

19. **« Mercure »**, Bronze chromé non signé, dans le goût de Lejeune, haut 180 mm. 250 / 350 €

20. **« Femme Sphinx »**, Bronze doré non signé, haut 142 mm. 100 / 150 €

21. **« Aigle »,** Bronze rouge, haut 130 mm, environ 1920. 100 / 150 €

22. **« Femme au rocher »**, Bronze non signé, haut 115 mm. 150 / 250 €

23. **« Aigle royal »**, Métal composé, haut 130 mm. 100 / 150 €

24. **« Aigle »,** Bronze nickelé non signé, France 1920-1925, Haut 85 mm, larg 147 mm. Modèle adopté par les « Automobiles SLIM » ; *Réf 914 ML.* 100 / 150 €

25. **« Hirondelle »**, Bronze signé G. Garreau, haut 160 mm, larg 120 mm. 100 / 15 €

26. **« Moineau »**, Métal composé, haut 85 mm. 50 / 80 €

27. **« Indien »**, Insigne de capot pour automobiles Pontiac 1948, long 500 mm. 50 / 80 €

28. **« Aile thermomètre »** Métal composé, haut 40mm, thermomètre Prelac Levallois. 50 / 80 €

29. **« Bouchon ailé »**, Ailes déployées, Bronze, Haut 90 mm. 50 / 80 €

30. **« Indien »**, Insigne de capot pour automobiles Pontiac 1928, long 300 mm. 50 / 80 €

31. **« Bouchon Thermomètre »** de J.B. Dumas Paris, haut 130 mm. Environ 1928, dos verre bleu gravé. 100 / 150 €

32. **Bouchon Thermomètre** « Salmson, société de moteurs Billancourt », signé H.Briand, Bronze argenté et émail bleu, haut 80 mm. 100 / 150 €

33. **Bouchon Thermomètre** « Boyce Moto Meter », signé SAE Repusseau, bronze argenté, haut 100 mm. 80 / 120 €

34. **Lot** comprenant 4 bouchons de roue : Binder, Bronze env 1930 ; Panhard et Levassor, Bronze ; 2 bouchons Bronze. 50 / 80 €

35. **Lot** comprenant 11 bouchons de radiateurs (Citroën, ..) et un support de thermomètre. 40 / 60 €

36. **Lot de 8 mascottes** « Sigles » de clubs dont :
- Royal Automobile Club Associate non signé, alliage composition, sigle émaillé, haut 115 mm. Reg CZ85065 *(Ref 606 livre de M Legrand) ;*
- Royal Automobile Club Associate Junior Car Club, non signé, alliage composition, sigle émaillé, haut 115 mm. Reg CY1685 (cet exemplaire a gardé sa vignette de 1933 ;
- Automobile Club du Sénégal ;
- Automobile Club du Rhône ;
- Civil Service Motoring Association;
- Junior Car Club;
- The Order of the Road;
- Automobile Club de Paris. 100 / 150 €

1

2

3

4

6

7

## PLAQUES ÉMAILLÉES

37. **Lot** comprenant 3 plaques : Texaco (diam 29 cm), Unic (32 x 28 cm) et Huiles Labo (DF 45 x 33 cm). 100 / 150 €

38. **Plaque émaillée** Kervoline, double-face (39 x 60 cm). 50 / 80 €

39. **Plaque émaillée** de signalisation avec réfléchisseurs (70 x 70 cm). 50 / 80 €

40. **Lot comprenant 3 plaques** : Parisiennes (40 x 60 cm), Lucky Luke (39 x 59 cm), Compresseur Bavox (50 x 40 cm). 40 / 60 €

41. **Lot** comprenant 5 plaques dont 3 de signalisation. 50 / 80 €

42. **Plaque peinte** Bougies NGK (49.5 x 46 cm). 30 / 50 €

43. **Plaque plastifiée** SCHELL (DF 100 x 100 cm). 50 / 80 €

44. **Enseigne lumineuse** LABO, double-face (80 x 80 cm). 100 / 150 €

45. **Enseigne** Norwich Union (80 x 52 cm). 50 / 80 €

46. **Lot** comprenant 2 panneaux de signalisation. 40 / 60 €

47. **Plaque** représentant une Mercedes Benz 300 SL. 40 / 60 €

48. **Lot** comprenant 2 enseignes lumineuses Station G, double-face, haut 90 cm, larg 60 cm ; et Facom, haut 88 cm, larg 67 cm 50 / 80 €

49. **Plaque émaillée** Huiles Renault (55,5 x 40 cm). 50 / 80 €

50. **Lot** comprenant 2 plaques Michelin (82.5 x 34 cm et 80 x 72,5 cm). 30 / 50 €

51. **Plaque** Unic double-face (38 x 52 cm). 40 / 60 €

52. **Lot** comprenant 2 plaques émaillées Ets Duffour & Icon. (98 x 37,5 cm et 95 x 16 cm). 40 / 60 €

53. **Lot** comprenant 2 plaques Kléber et une plaque Continental. (33 X 83 cm et 19 x 100 cm). 40 / 60 €

54. **Enseigne lumineuse** Renault double-face (76 x 122 cm). 100 / 150 €

55. **Lot** comprenant 2 plaques de direction (70 x 45.5 cm et 25 x 91 cm). 50 / 80 €

56. **Plaque** Primagaz double-face (51 x 55 cm). 40 / 60 €

57. **Plaque** Michelin double-face (69 x 69 cm). 50 / 80 €

58. **Lot** comprenant 4 plaques de signalisation. 50 / 80 €

59. **Plaque peinte** double-face Conord (Moteurs) ; (40 x 60 cm). 40 / 60 €

60. **Lot** comprenant 3 plaques diverses dont une plaque du Touring Club de France. 50 / 80 €

61

## DESSINS - GRAVURES - SCULPTURES

61. **Gravure** de GÉO HAM représentant « Pilote de Course », Robert Benoist au volant de sa Bugatti, état parfait. (65 x 45 cm) 350 / 450 €

62. **Lithographie** de Pascal Brunet représentant la berlinette victorieuse au Monte Carlo en 1971 avec Ove Andersson et David Stone, numérotée et contresignée par l'artiste. 100 / 150 €

63. **Affiche** BUGATTI de René Vincent (98.5 x 70.5 cm). Entoilée. 100 / 150 €

64. **Affiche** Rolland Pilain (49.5 x 63.5 cm). 50 / 80 €

65. **Lot** comprenant 5 affiches diverses. 50 / 80 €

66. **Dessin décoratif** représentant 2 automobiles de course sur le circuit des 24 heures du Mans. Non signé ; (52.5 x 75 cm). 40 / 60 €

67. **Affiche publicitaire** Radiomatic, Leader de l'Autoradio, signée Dumont (74 x 50 cm). 40 / 60 €

68. **Affiche** Castrol, impression Décora Lavallois (200 x 65.5 cm). 50 / 80 €

69. **Dessin** de Jean Camille Bellaigue, 1919. 60 / 90 €

70. **Dessin** de Jean Camille Bellaigue, 1919. 60 / 90 €

71. **Dessin** de Jean Camille Bellaigue, 1919. 60 / 90 €

72. **Dessin** de Jean Camille Bellaigue, 1919. 60 / 90 €

73. **Dessin** de Jean Camille Bellaigue, 1919. 60 / 90 €

74. **Bernard de SOUZY**
JUAN MANUEL FANGIO, Huile sur toile (92 x 77 cm). 1 000 / 1 500 €
*Ingénieur diplômé des Arts et Métiers, Bernard de Souzy réalise des bustes de personnalités des arts et de la politique, telles que Jacques Chirac, Helmut Kohl, Bill Clinton ainsi que le célèbre nu de Gérard Depardieu (2 m de haut et 300 kg), Enzo FERRARI et Michael Schumacher.*
*Artiste polyvalent, B de Souzy affectionne tout particulièrement l'univers de la compétition automobile. Amateur et propriétaire de belles voitures, il puise inspiration et émotion dans le spectacle de la course et crée des mises en scènes évocatrices traduisant d'authentiques atmosphères.*
*Bernard de Souzy a remporté le concours du Mémorial Enzo FERRARI aux Etats-Unis. Il voue une passion sans borne à l'homme, son génie et ses voitures de rêve, est un artiste à suivre.*

75. **Sculpture** FERRARI, lettrages en métal peint (haut 30 cm). 150 / 250 €

76. **Sculpture** JAGUAR, lettrages en métal peint (haut 30 cm). 150 / 250 €

77. **Sculpture** PORSCHE, lettrages en métal peint (haut 30 cm). 150 / 250 €

78. **Lithographie** de Craig WARWICK représentant Michael Schumacher, Champion du monde chez Ferrari. 40 / 60 €

79. **Affiche** du Tour Auto 1994. 30 / 50 €

62

37

37

37

44

54

69

70

74

75

76

77

## MINIATURES

80. **Lot** comprenant 2 Jouets Mont Blanc : Matra 530 GT rouge bon état et Citroën GS verte bon état. 50 / 70 €

81. **Jouet** Joustra représentant une Studebaker Commander, état moyen, traces d'oxydation, mécanismes non testés. 40 / 60 €

82. **Jouet Joustra** représentant une Ford Fairlane ambulance, état moyen, traces d'oxydation, mécanismes non testés. 40 / 60 €

83. **Jouet Joustra** représentant une Mercedes 300 SL, état moyen, traces d'oxydation, mécanismes non testés. 40 / 60 €

84. **Jouet France Jouets (FJ)** représentant une Peugeot 404 filoguidée en état moyen, manques de peinture, traces d'oxydation, non testée. 40/60 €

85. **Jouet MF** représentant une Karman Ghia en bon état, quelques traces d'usure. 40 / 60 €

86. **Jouet JRD** représentant une Citroën 2CV fourgonnette commerciale, Secours routier, état moyen, traces d'usure et oxydation. 50 / 70 €

87. **Camion benne** Structo Toys (USA) en bon état, quelques traces d'usure et oxydation. 40 / 60 €

88. **Ensemble de 9 miniatures** 1/43e diverses marques, Traction 11BL Dinky Toys, 1 Porsche 356 Dinky Toys GB, Renault 300 kg CIJ, Ford Fairlane Dinky GB, 1 HWM Dinky toys GB, 2 Formule 1 Made in China et 2 formule 1 Solido en état moyen pour certaines avec oxydation à bon pour d'autres. 60 / 80 €

89. **Ensemble** comprenant une Panaméricaine Technofix en état moyen avec oxydation et un circuit routier en tôle en bon état. 40 / 60 €

90. **Lot de 19 miniatures** années 60' en l'état, certaines repeintes, dinky toys, norev, JEP, minialuxe, CIJ... 80 / 100 €

91. **Lot de 33 modèles** petites échelle, en grande majorité majorette, 3 modèles grande échelle, en l'état, certaines repeintes. 30 / 50 €

92. **Lot de 3 tracteurs** et 2 remorques agricoles Corgi toys, matchbox et Joal (boite d'origine), bon état 30 / 50 €

93. **Lot de 15 camions**, poids lourds Solido, Matchbox, Majorette, bon état pour la plupart 40 / 60 €

94. **Très important lot de tacots,** moyen âge et ancètres de marques et états divers, Rami, Clé, Matchbox, Safir... on y joint une boîte de pièces détachées et une maquette plastique du paquebot France 80 / 100 €

95. **Très important lot de tacots** et ancètres de marques et états divers, Huilor, clé, matchbox, dinky... on y joint une boîte de pièces détachées 80 / 100 €

96. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e diverses, quelques kits montés, norev, solido, 1 Rolls Dinky ancienne, bon état général 60 / 80 €

97. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e militaires diverses en grande majorité Solido, 4 en boîte d'origine, 2 anciennes Dinky toys,bon état général. 40 / 60 €

98. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e pompiers diverses en grande majorité Solido, 13 en boîte d'origine, une pelle mécanique Bourbon,bon état général. 40 / 60 €

99. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e modernes dans leurs boîtes cristal d'origine de marques diverses, Norev, Solido, Verem, Rio... très bon état général 80 / 100 €

100. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e modernes dans leurs boîtes cristal d'origine de marques diverses, Solido, Verem, Rio...très bon état général 80 / 100 €

101. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e modernes dans leurs boites cristal d'origine en grande majorité solido, très bon état général 80 / 100 €

102. **Très important ensemble de miniatures** 1/43e modernes dans leurs boîtes cristal d'origine en grande majorité solido, Verem, Norev très bon état général 80 / 100 €

103. **Lot de 23 miniatures** echelle 1/24e ou approchant principalement majorette, Polistil, Burago, Solido, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

104. **Lot de 9 miniatures** grande échelle modernes de marques Burago, Solido, Polistil, Revell, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

105. **Lot de 7 miniatures** grande échelle prestige sport de marques Burago, Polistil, Solido, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

106. **Lot de 10 miniatures** grande échelle prestige sport de marques Burago, Polistil, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

107. **Lot de 8 miniatures** grande échelle de sport des marques Burago, Polistil et Solido, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

108. **Lot de 11 miniatures** grande échelle de sport des marques Burago, Polistil et Solido, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

109. **Lot de 12 miniatures** grande échelle populaires et camions publicitaires des marques Burago, Hotwheels, Solido, très bon état général, manques possibles 80 / 100 €

110. **Lot de 21 miniatures** différentes marques et échelle rallye, bon état général, manques possibles. 80 / 100 €

111. **Prototype Ferrari** Vilac en bois état neuf 40 / 60 €

112. **Lot de 20 miniatures** différentes marques et échelles prestige Guiloy, Schuco, Model Art... neuf, la plupart dans les boîtes 120 / 150 €

113. **Garage pliant** électrique n° 2, Réf 1102, avec sa boite d'origine, fissure sur la vitre avant. 40 / 60 €

## LIVRES

114. **Lot de livres** comprenant: « Le Bréviaire du Chauffeur » par R Bommier ; « Les petites difficultés de l'automobile » par H Petit ; « Les pannes d'automobiles, leurs causes, leur remède » par L Razaud ; « Monsieur Dupont Chauffeur » par Kistemaekers ; « L'équipement électrique des véhicules automobiles » par H Lannoy ; « Guide de l'auto touristique automobile de 1934 » ; « Automobiles » par N. Chryssochoïdes. 50 / 80 €

115. **Lot de livres** comprenant : « L'automobile et son histoire » par R. Poirier et P. Lehideux ; « Book of Motor Sport » par Stirling Moss ; « Veterans of the road » par E Nagle ; « Junior Mechanics 1913 vol 1 ; 1914 vol 2 ; vol 3 ». 40 / 60 €

116. **Alpha Auto**, Grande Encyclopédie de l'Automobile. En 12 volumes, comprenant L'Histoire de la Course et L'Histoire de l'auto. 100 / 150 €

117. **Lot** comprenant « Equipages et Voitures », 2 volumes et « Deutsches Museum »1907. 40 / 60 €

118. **« Instruction Book »** pour ASTON MARTIN DB 2/4. 200 / 250 €

119. **Lot VOISIN** comprenant diverses photographies (modernes) des catalogues de la marque pour les Salons de Paris 1923 ; 1926-1927 ;1929 ; 1930 ; 1931 ; 1932 ;1934. 150 / 250 €

120. **« Automobiles Classiques »**, les 1er numéros et divers. 40 / 60 €

121. **« Le Fanatique de l'Automobile » et « Classic Cars »**, divers numéros. 40 / 60 €

122. **Lots** de divers catalogues et livres. 40 / 60 €

123. **Lot** de divers livres. 40 / 60 €

80

90

95

99

105

112

116

100

118

124

**124. Ancienne voiture à pédales** Baby Course.
Manque le rétroviseur et l'avertisseur longueur 90 cm. 100 / 150 €

**125. Lot de 4 mannequins** en costumes années 50'.
Taille réelle 100 / 150 €

125

## COLLECTION JACKY POLLET

**200. Exceptionnel lot** comprenant 17 photographies du pilote Jacky POLLET accompagné d'Amédée GORDINI, Stirling MOSS, le marquis Alfonso de PORTAGO, Georges HOUEL,… Photographies Vachon, Journal L'Equipe, ML Rosenthal,…
(Photographies de la victoire du pilote sur la barquette Gordini au IVe Tour de France Auitomobile en 1954, et recevant la coupe avec Amédée Gordini ; photographies du Vème Tour de France Automobiles de 1956 à l'arrivé à Monthléry dont une dédicacée par Jacky Pollet….). 300 / 400 €

**201. Lot** comprenant 15 photographies du pilote Jacky POLLET au volant de sa barquette GORDINI, dont photographies R Jarraud, E Wéry, ML Rosenthal, Junior, Vachon,…
(Photographies de la victoire du pilote sur la barquette Gordini au IVe Tour de France Auitomobile en 1954, et recevant la coupe avec Amédée Gordini, Photographie au Criterium du Sénégal à Dakar le 7 mars 1954, Le Mans 1954,...). 250 / 350 €

**202. Lot** comprenant 23 photographies du pilote Jacky POLLET au volant de sa monoplace GORDINI, dont photographies P Bastien, Montagne, Suarez, Vachon, Farabola,…
(Photographies à Caen le 27 juillet 1952, à Berlin le 28 septembre 1952, au Grand Prix de Chimay le 24 mai 1953, au Grand Prix d'Espagne le 24 octobre 1954, au Grand Prix de Pau le 11 avril 1955, au Grand Prix d'Albi le 29 mai 1955, au Grand Prix d'Italie à Monza le 11 septembre 1955, au Grand Prix de Hollande en 1955).
350 / 450 €

**203. Lot** comprenant 18 photographies du pilote Jacky POLLET au volant de sa MERCEDES BENZ 300 SL, dont photographies Vachon, Junior, L'Equipe,…
(Photographies au 5e Tour de France en 1956, au Mans, à Reims, à Dakar le 11 mars 1956, en route vers les Mille Miglia le 26 avril 1956…). 300 / 400 €

200

201

202

203

## 204
## 1980 RALEIGH Compétion
€ 100 / 150

Cadre Raleigh 3 tubes Reynols 501
Nombre de vitesses : 2 x 5 vitesses
Plateaux avants 42/52

Vélo emblématique des années 70', avec ses tubes Reynols 501, sa fourche aux montants chromés, ses roues avec pneus à boyaux, sa selle en cuir…
Vitesses au cadre (à l'ancienne !).
Cette bicyclette de course est dans un très bel état, avec sa peinture d'origine… vintage assuré !

## 205
## 1970 SOLEX 3800
€ 150 / 180

Ce solex est "dans son jus", en bon état et surtout complet !
Frein avants à patins et arrière à tambour.
Très bel exemplaire pour faire une restauration dans les règles de l'art !

# AUTOMOBILES
## de Collection

# 301 1932 RENAULT Vivastella type PG 5

*Photo de l'état actuel de l'auto*

C'est au salon de l'automobile de 1926 qu'apparut pour la première fois la nouvelle 15 CV Renault 6 cylindres (radiateur à l'arrière du moteur), que l'on peut considérer comme génératrice de la gamme des six et huit cylindres que seront les Vivasix, Primastella, Nervastella et bien sûr les Vivastella.

Mais c'est en 1930 avec le changement de place du radiateur qu'une nouvelle génération automobile voit le jour avec des formes modernes. Les noms de ses autos malgré ces changements fondamentaux restent les mêmes. Sur la Vivastella, chaque année apporte son changement dans sa ligne de carrosserie, aujourd'hui on n'a du mal à croire que ses voitures portent le même nom !

De 1926 à 1929 Vivastella (type PG1-PG2) possède son radiateur à l'arrière du moteur, ainsi que sur les PG3 et PG4 (1930)

Ce n'est qu'à partir de 1931 que la PG5 (1930-1933) se modernise. Elle s'impose comme la plus remarquable et la plus luxueuse des automobiles de sa catégorie. La publicité d'époque indiquait « Un nouveau châssis trapézoïdal, encore plus rigide et robuste, rend plus parfaite sa tenue de route et a permis de lui donner une silhouette nouvelle, des lignes plus basses, très élancées. Grâce à ses dimensions intérieures, elle offre 5 ou 7 places parfaitement confortables ». Les carrosseries de la Vivastella et la variété de ses accessoires, classent cette automobile comme une voiture de qualité vraiment complète dans sa présentation comme dans sa réalisation mécanique. Son seul aspect, avec son nouveau capot profilé, la désigne comme une voiture de très grande classe. « La voiture idéale pour la ville et le tourisme ».

Le modèle présenté appartient à la même famille depuis 43 ans, acheté dans la région bordelaise. Un courrier de l'ancien propriétaire viticulteur datant de 1969 indiquait : «Voici les photos de ma voiture, pas fameuses sous ce pale soleil mais cela vous donnera quand même un aperçu d'une voiture qui a 39 ans. Les voitures actuelles durent moins ». 43 ans après c'est toujours vrai. Cette automobile est aujourd'hui à restaurer.

Châssis n° 540883
Moteur 6 cylindres
Carte grise française

€ 2 000 / 3 000

# 302 1978 FIAT X 1/9 Série spéciale « Échelle »

En 1966 commence l'étude de la Fiat 128. Cette voiture moderne, première traction avant de la marque, est lancée en 1969 en versions berline et break. A côté du coupé, un cabriolet - qui doit prendre la succession du spider 850 - est prévu. Fiat envisage alors deux architectures pour le futur spider : la traction avant et le moteur en porte à faux arrière. De son côté, Bertone, chargé du dessin, tente d'imposer une troisième solution : le moteur central arrière. Très attaché à cette disposition qu'il a inaugurée sur la fabuleuse Lamborghini Miura, le carrossier souhaiterait l'adopter sur un modèle beaucoup plus accessible.

Cependant, la direction de Fiat se montre réticente, notamment pour des raisons financières.

Fin 1969, Bertone présente sur le stand Autobianchi (la marque faisant office de « laboratoire » pour Fiat et le grand public) une automobile avec un moteur central. Le style cunéiforme, l'architecture et l'arceau du prototype préfigurent la future X 1/9. Il faut cependant attendre le Salon de Turin 1972 pour que la X 1/9 soit dévoilée. Si son appellation énigmatique – qui reprend simplement le nom de code du projet – en fait un modèle à part dans la gamme Fiat, celle-ci reçoit un moteur de 1 290 cm³. Placé en position centrale transversale, ce moteur est incliné de 11° vers l'arrière. La boîte de vitesses est à quatre rapports. Elle est équipée d'une suspension à quatre roues indépendantes.

Ce superbe dessin signé Bertone (période Marcello Gandini) est bien maîtrisé, les flancs creusés et l'arrière à pan coupé forment un ensemble particulièrement réussi. L'avant très plongeant, rendu possible par la position du moteur, favorise à la fois l'aérodynamisme et la tenue de route à vitesse élevée. Les phares rétractables, qui changent le « visage » de la voiture une fois relevés, représentent un des éléments stylistiques marquants de l'auto.

Afin de célébrer le 50 000e exemplaire de X 1/9 produit, Fiat proposa une version très colorée. La présentation à la

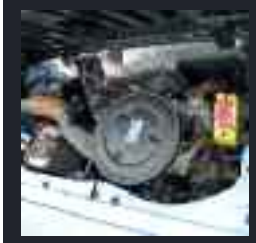
presse eut lieu en présence de Nikki Lauda lui-même !

Ainsi en 1976 apparaît la Série Spéciale : série "Echelle", qui consiste entre autres choses en un adhésif parcourant le tour de la voiture, avec une échelle comme motif, d'où son nom. Muni de belles jantes en tôle elle arbore également un large spoiler en caoutchouc noir à l'avant, ainsi qu'une plaque numérotée sur l'aile avant gauche. Les sièges sont revêtus de tissu rayé de couleurs vives, bien dans le ton des années 70… La planche de bord reste identique mais le graphisme de l'instrumentation change. Les contre-portes sont différentes et le levier de vitesses reçoit un soufflet en cuir.

Cette Fiat fait vraiment figure de petite GT ; certains catalogues d'époque n'ont d'ailleurs pas manqué de faire le rapprochement avec les modèles de prestige en évoquant la… Lamborghini Countach, également dessinée par Bertone.

Le modèle présenté est une 1re main et a été acheté en 1978 au garage S.A. Rucheton Frères, concessionnaire Fiat à Fontainebleau. Cette automobile a toujours dormi dans son garage au milieu d'autres voitures complétant une très belle collection. La notice d'entretien de la voiture sera donnée au futur acquéreur.

Dotée d'excellentes qualités routières, la Fiat X 1/9 est très homogène et n'a été conçu que par et pour le plaisir. Avec cette finition "Echelle" c'est sans doute l'une des plus recherchées à l'heure actuelle.



Châssis n° 96384
Carte grise française

Elle fut produite en 2 séries successives (avec des différences minimes) en 76/77 et 77/78.
couleurs disponibles:
orange, bleu, vert,

Phares supplémentaires sous le pare-chocs avant, bandes décoratives noires (avec motif "échelle") sur panneaux latéraux et arrière, spoiler avant en plastique noir…

€ 2 000 / 3 000

Osenat 14 octobre 2012

## 303 1971 FIAT 500

Conçue et construite comme une véritable automobile - structure monocoque, vraie suspension, freins hydrauliques largement dimensionnés et circuit électrique de 12 volts -, la Fiat 500 a pu assumer ce rôle historique, et connaître une réussite qui lui permettra de monopoliser longtemps le créneau de la micro-voiture sur le marché européen.

La Fiat 500 - la fameuse Topolino - qui, en 1936, se révèle comme la première mini-voiture de grande diffusion, aux proportions mieux adaptées à un usage urbain. Produite telle quelle jusqu'en 1948, et relookée en 1949 sous l'appellation 500 C, elle était parvenue au terme de son évolution.

Présentée pendant l'été 1957 sous le vocable de Nuova 500 Trasformabile (par référence à son toit entièrement découvrable), la voiture apparaît parfaitement adaptée à son objectif. Simple et économique, elle est rustique dans sa présentation, voire spartiate. Déchromée et dotée de vitres fixes, elle se signale aussi par son absence de banquette arrière, remplacée par un simple tapis isolant posé sur le plancher… On a poussé l'économie jusqu'à la priver de jauge à essence !

Fidèle à son image, la Fiat 500 évoluera peu. Devenue 500 D en 1960, elle reçoit le moteur de 499,5 cm³ de la 500 Sport, mais ramené à 17,5 cv. Ses clignotants qui prennent, sous les phares, la place des grilles d'aération permettent de l'identifier aisément. Dotée d'un dossier de banquette rabattable - transformant l'arrière en espace de rangement -, la "D" consacre l'évolution du modèle vers une formule 2+2 (enfants). La 500 perdra (enfin !) ses portes "suicide" en 1965 avec la naissance du type "F".

C'est en 1968 que la 500 connaît une évolution majeure dans sa présentation comme dans son statut. Fiat lance une version luxe du type F, la 500 L, plus chromée et mieux finie. Enrichie d'un agréable traitement de l'intérieur (tableau de bord noir mat de la 850, volant "sport" et moquettes), elle reçoit également des renforts tubulaires de pare-chocs. Ainsi gréée, la Fiat 500 va séduire ces dames des beaux quartiers, cultivant à fond le créneau de la seconde voiture sophistiquée. Et apportant par là même un important coup de fouet aux ventes, qui augmentent de 45 % ! C'est essentiellement sous cette livrée qu'elle achèvera une carrière à la remarquable longévité. Sa production sera même prolongée jusqu'en 1975 dans une version 500 R, équipée du moteur de 594 cm³ de la nouvelle 126 bridé à 18 cv, puissance traditionnelle de la voiture.

Avec son agréable forme ronde et son minois sympathique, auquel participe le gros couvercle posé sur son coffre, la 500 a su gagner la sympathie de tous. Sautillant sur les bosses, mais se faufilant avec entrain dans Paris, ce vaillant petit lutin sait aussi venir à bout des côtes dans les pétarades de son petit moteur. En France, son rôle sera exclusivement celui de seconde voiture urbaine. Car avec la 2 CV, à laquelle viendra s'adjoindre la Renault 4, les Français étaient largement pourvus en voitures populaires à usage mixte. La 500 contribuera à l'échec de la Vespa 400 et elle restera le modèle le moins cher disponible sur notre marché. Et de nos jours, elle partage avec la BMC Mini le rare privilège d'être encore utilisée, dans nos villes, comme véhicule d'usage. Si elle a contribué à la motorisation de masse de son pays d'origine, la Fiat 500 a dépassé la mission pour laquelle elle avait vu le jour. Car si elle fut pendant un temps une image de l'Italie pauvre des années cinquante, elle devint, par la suite, un symbole de sophistication bourgeoise. Comme quoi, si le destin d'une création est d'échapper à son auteur, la durée se charge aussi de la faire évoluer vers des rivages insoupçonnés…

Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis une dizaine d'années et a toujours été parfaitement entretenu. Les amortisseurs viennent d'être changés, et la culasse a été équipée au sans plomb. Un dossier de factures d'entretien et les différents contrôles techniques seront remis à l'acquéreur.

Châssis n° 5045970
Carte grise française

€ 6 000 / 8 000

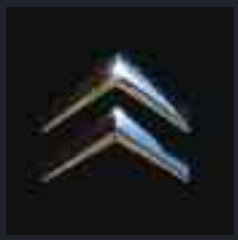
## 304 1983 CITROËN 2CV6 Charleston

Le 12 septembre 1980, le service des relations publiques de Citroën annonce à grand renfort de communiqués et de conférences de presse, la série limitée « 2CV Charleston ». Sur le stand, au salon de Paris, Citroën positionne quelques mannequins habillés très court avec des robes de perles et une coupe de cheveux à la garçonne. C'est évidemment ce qui symbolise le mieux la période « Charleston ». Ce nom est celui d'une danse née dans la ville de Charleston en Caroline du Sud aux USA. Elle fut introduite en France en 1925 par la « Revue Nègre » menée par Joséphine Baker au Théâtre des Champs Elysées.

Prévue à l'origine pour une série limitée de 8 000 exemplaires, ce modèle connaitra un succès énorme. La base du modèle est la 2 CV 6 avec son moteur de 620 cm³ et 29 CV. A l'origine, le modèle n'est disponible qu'en Rouge Delage et Noir. La peinture est toujours en deux tons et va bien avec le nom, un clin d'œil rétro aux années 20'/30'. La Charleston, qui touche une clientèle « jeune », sera intégrée au catalogue de la marque en juillet 1981, millésime 1982. Les phares deviennent chromés et les sièges sont en tissu uni gris en remplacement du tissu pied de coq noir et blanc.

L'exemplaire de la vente est immatriculé pour la première fois le 20 mai 1983. En bon état d'origine, son compteur indique 38,000 km, il est donc probable que son kilométrage réel soit de 138 000 km.

La Citroën 2 cv est une voiture de légende. Une version spéciale comme notre Charleston est toujours plus intéressante qu'une version courante sans être un exemplaire de la série limitée, elle a néanmoins les couleurs celle ci. De plus, il faut savoir que c'est le modèle qui obligea la marque à prolonger la vie de ce mythe.



Châssis n°
VF7AZKA0089KA9020
Carte grise française

€ 4 000 / 6 000

# 305 1954 AUTO UNION DKW F91 3=6

La firme allemande DKW « Dampf-Kraft-Wagen » (« véhicules mus par la vapeur ») fut rapidement popularisé sous le slogan : « Das kleine Wunder » (« La petite merveille »).

Elle fut fondée en 1917 par Jörgen Skafte Rasmussen et était également un grand Constructeurs de motos" constructeur de motos. Cette marque appartenait au groupe Auto Union.

Le modèle F89 produit dès 1949 possède un moteur à 2 cylindres 700 cm3 transversal d'avant-guerre. Le modèle qui suivit : la F91 3=6 inaugurait le moteur 3 cylindres (1953 à 1955).

Cette DKW 3 = 6 était une voiture compacte traction avant. Elle fut lancée lors du Salon de Francfort en Mars 1953 et a été vendue jusqu'en 1959. Elle était également désignée comme le « Sonderklasse (Classe spéciale)DKW » et ensuite par le numéro de projet de l'usine : DKW F91.

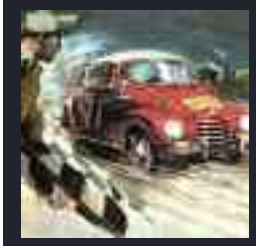
Cette Sonderklasse se distinguait principalement par son moteur à trois cylindres (897 cm³, 34 cv), qui a remplacé le deux cylindres, et était monté transversalement sur l'essieu avant. Le refroidisseur était derrière le moteur, et non pas derrière la grille avant (comme Renault). D'autres innovations caractérisaient cette automobile comme sa direction, ses amortisseurs télescopiques et sa suspension arrière. La boîte de vitesses est à trois rapports. Extérieurement, cette Sonderklasse est différente avec une calandre plus élégante avec seulement cinq barettes et devient une véritable 4 places.

Le modèle présenté est un coupé avec des fenêtres latérales entièrement escamotables, avant et arrière, sans montant. C'est également le 1er modèle à éclairer l'intérieur de l'habitacle en ouvrant la porte. Le moteur deux temps tourne sans à-coup et sans vibration comme un six cylindres à quatre temps. La vitesse maximum est de 110 km/h.

Ces automobiles se sont également très bien illustrées en compétition. En 1954, la division officielle "compétition" fut mise en place à Ingolstadt. Dès lors il y eut peu d'épreuves qui échappèrent à la 3 cylindres traction avant. Cette année 1954 vit une véritable avalanche de victoires: "Rallye de Monte Carlo", "Rallye d'Angleterre", "Rallye de Wiesbaden", le "Soleil de Minuit", le "Rallye des Tulipes", le "Rallye de Genève" et le "Tour de France Auto" qui amenèrent AUTO UNION/DKW à décrocher le titre de Champion d'Europe des voitures de tourisme. Au palmarès de cette année on ajoutera le "Championnat d'Allemagne", la victoire en catégorie jusqu'à 1 000 cm³ lors des "Mille Miles" et du "Tour de Belgique". Viendront encore les victoires au "Rallye du soleil", le "Lyon-Charbonnières", le "Rallye du Limousin", la victoire en catégorie ainsi que les deux premières places au scratch au "Rallye du Maroc".

L'année suivante sera digne de sa devancière pour DKW qui décrochera la 3e place au Championnat d'Europe derrière des autos de bien plus forte cylindrée. La victoire sourira de nouveau, au scratch et/ou en catégorie, au "Monte Carlo", à "L'Acropole" et au "Soleil de Minuit".

Le coupé présenté provient d'un musée (nous préconisons une petite révision). Il est en parfait état d'origine et roulant. Cette automobile vous permettra de vous inscrire dans toutes les manifestations européennes.

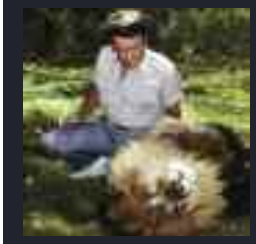


Châssis n° 66539304
Titre de circulation européen

Eligible au Tour Auto
Eligible aux Mille Miglia
Eligible au Monte Carlo Historique
Eligible au Liège–Rome–Liège

€ 9 000 / 12 000

# 306 1969 LAND ROVER Type 88



Châssis n° 24436525
Carte grise française

Les premiers véhicules nommés Land Rover ont été construits pendant l'été 1947. Pour nombre d'adeptes du tout-terrain, le Land Rover est un art de vivre.
Le mythe du Land est né après la Seconde Guerre mondiale, quand le gouvernement britannique encourageait ses industriels à trouver de nouvelles idées pour relancer ses exportations. Maurice Wilks, ingénieur en chef chez Rover, avait remarqué en effet que la Jeep s'était rendue indispensable auprès des populations civiles. Il proposa alors un véhicule utilitaire, à l'aise dans tous les terrains et peu onéreux parce que sa conception était simple : châssis en échelle, ponts rigides et carrosserie boulonnée. La pénurie d'acier interdisant la production d'une telle carrosserie à grande échelle, Rover eut l'idée de se tourner vers l'aluminium aéronautique pour habiller ses châssis.
Le 30 avril 1948 le premier Land est présenté au Salon de l'automobile d'Amsterdam.
En 60 ans de production, le véhicule aux lignes carrées bien connues des lionceaux et éléphanteaux du monde entier a fortement évolué, tout en conservant son aspect sui generis : panneaux de carrosserie en aluminium sur ossature en acier, châssis court ou long, bâché, tôlé, vitré ou Station Wagon. Il a connu jusqu'à présent quatre générations : le Série I (1949-1958), le Série II (1958-1973), le Série III (1973-1985), et les Land Rover 90 et 110, appelés Defender depuis 1989 (1983-…).

En 1958, le dixième anniversaire de la marque est célébré par l'arrivée du Série II. Quoique très semblables à leur prédécesseur, le 88 et le 109 (châssis long) apparaissent mieux finis que les premiers. On note l'apparition de la carrosserie actuelle, plus volumineuse que la précédente, avec un renflement latéral sur toute la longueur de la caisse et une calandre en grillage métallique. Ils sont, en outre, dotés du 2¼ litres en version à essence (modèle présenté) ou Diesel.
Le Land Rover series II a été un grand succès pour la marque britannique. Le Land Rover series II est un véhicule polyvalent et dont la robustesse n'était plus à prouver, c'est d'ailleurs le Serie I qui fixe pour toujours le concept des Land Rover. Ce véhicule a la réputation d'être solide. Parmi les évolutions de cette série, on notera en 1968 le déplacement des phares de l'extrémité du radiateur vers les ailes avant pour répondre aux normes américaines.
Ce land Rover Series II type 88 est d'origine et très sain. Les Land Rover anciens sont des véhicules rares et peu connu, du moins, ceux avant le Defender, pourtant, ce dernier n'est en fait qu'un descendant des Series I, II et III. L'essai routier a été très concluant. Si vous n'avez pas pu oublier Daktari, ce véhicule 4 x 4 hors du commun est pour vous !

€ 5 000 / 7 000

# 307 1992 DAIMLER Sovereign

N° de châssis :
SAJJHALD4AK657573
Carte grise française

La Jaguar XJ apparaît au Salon de Paris 1968. Elle concilie modernisme et tradition, pureté et classicisme, confort et tenue de route. Elle est disponible avec le six cylindres 4.2 L en boite manuelle ou automatique et plus tard avec le V12. Dès 1969, une version avec la calandre nervurée et un intérieur plus luxueux est proposée sous la marque Daimler.
Les évolutions mécaniques et stylistiques se produiront au cours de sa longue et merveilleuse carrière. La série 1 jusque 1973, puis la série 2 remplacée en 1979 par la série 3. En 1986, une nouvelle génération est lancée dénommée XJ40 avec un tout nouveau moteur 3.6 L à 24 soupapes. En 1990 la cylindrée passe à 4.0 L.
Le modèle présentée est donc l'une des ces somptueuses Daimler Sovereign, la version « Grand Luxe » de la Jaguar XJ40. Sortie en 1992, elle dispose du moteur 6 cylindres 4.0 L et n'a parcouru que très peu de kilomètres (62 000 km). Les cuirs d'origine et les moquettes ont l'aspect du neuf. Elle présente des options d'usine rares telles que les superbes jantes Lattice de 18'' et le toit ouvrant électrique.
En superbe état de présentation et de fonctionnement, elle est utilisée régulièrement par son actuel propriétaire.

€ 5 000 / 7 000

# 308 1969 PRINCESS 1300 Vanden Plas

Les Princess furent présentées pour la première fois au Salon de Londres en octobre 1963. Elles avaient une cylindrée de 1 100 cm³ et étaient destinées au marché féminin. Œuvre du génial Alec Issigonis, créateur de la Mini, l'Austin Morris 1100 garde le concept de leur petite sœur : moteur transversal et traction avant.
Son aristocratique petite calandre, sa finition hors du commun (tableau de bord en ronce de noyer, cuir Connoly) en font un véritable petit salon roulant.
C'est une voiture très agréable à conduire. La Princess est une voiture paisible qui va à son rythme, dans un confort souverain.
Le modèle présenté est une Vanden Plas, la version la plus luxueuse et la plus chère de la lignée. C'est une automobile régulièrement entretenue qui roule quotidiennement. Un dossier de factures sera remis à l'acquéreur. Son propriétaire vient d'effectuer plus de 3 000 € de révisions (joint spi de boîte, d'embrayage, joints moteur, remplacement de l'embrayage, crémaillère et rotules de direction, pompe à eau, durites, silent-bloc, démarreur, allumage, freins, cylindres de roues… bref elle fonctionne très bien. C'est la voiture idéale avec un confort exceptionnel pour faire ses courses dans Paris. La publicité de l'époque indiquait (à juste titre) : « La voiture que vous attendiez : La Princess Vanden Plas ! ». Avec un nom comme celui-ci elle ne peut que trouver son prince charmant !

Châssis n° 18535
Carte grise française
Carrosserie : Berline
Moteur : 4 cylindres en ligne de 1 100 cm³
Puissance : 59 CV à 6 000 tr/mn
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par un carburateur
Boîte de vitesses mécanique
Freins hydrauliques à tambours

€ 4 000 / 6 000

# 309 1955 SIMCA Versailles

Châssis n° 29121
Carte grise française

Lancées pour prendre la suite de la Vedette génération 1949 (remodelée en 1952), la Versailles, et la gamme qui l'accompagne, ont été conçues par Ford Etats-Unis. C'est en juillet 1954, au moment du rachat de Poissy par Simca, qu'elles ont été badgées et commercialisées par la marque d'Henri Pigozzi. Lancée au salon de Paris 1954, la nouvelle Vedette constitue un événement dans le monde de l'automobile. Avec la Versailles, Ford donne à la France une automobile d'inspiration fortement américaine. Entièrement conçue et dessinée à Dearborn en un temps record (un an et demi), la Versailles gagne à être comparée sur le plan esthétique à ses sœurs ou cousines américano-européennes. Afin de mieux faire passer la personnalité et le design très yankee de ses voitures, qui dans le milieu des années 50' en choque plus d'un dans l'hexagone, Simca a choisi des appellations qui flattent le bon goût et évoquent, avec le Roi Soleil, une grande époque du classicisme français : Versailles, le milieu de gamme, Trianon, la version économique et déchromée, et Régence, le modèle de luxe reconnaissable à ses roues à rayons, ses baguettes chromées et son traitement particulier de la peinture deux tons.
Pour motoriser la Versailles, on a donné un coup de fouet au vieux V8 Ford à soupapes latérales. Ce bloc américain paresseux, qui dérive du célèbre « Flat head » 3,6 litres de 1932, développait 66 CV SAE sur la Vedette 49 CV. On a réussi à en extraire 80 CV pour la Versailles. La voiture est faite pour rouler en croisière à 110 km/h. Elle offre alors un confort et un silence peu courants à l'époque sur un modèle de cette catégorie. Dans les années 50', la France manque de modèles de haut de gamme après le retrait progressif des grandes marques de prestige, alors à l'agonie (Talbot, Delahaye, Hotchkiss, Salmson). Quant aux voitures étrangères, elles ne sont abordables qu'à des *Happy few* vu leurs prix, en particulier les américaines tout à fait hors d'atteinte de la classe moyenne. A l'image de ces dernières, dont elle possède le look, la Versailles offre une habitabilité généreuse et un confort de qualité. Voiture des gens arrivés, sinon fortunés, elle s'avérera compétitive et rencontrera le succès. Il est vrai qu'elle avait peu à redouter des modèles français équivalents, qu'il s'agisse de la Frégate ou de la Traction 15 CV en fin de parcours.

Le modèle présenté est en très bel état d'origine et nous vient d'un musée. Nous préconisons une révision comme toutes les voitures provenant de musées. La carrosserie, point sensible sur ces automobiles, est très saine, l'intérieur (avec son célèbre parfum) est d'origine en très bon état (manque juste tapis sol). Une publicité d'époque indiquait : « *Versailles, l'aristocratie française* », effectivement une automobile exceptionnelle et confortable !

€ 4 000 / 6 000

Osenat 14 octobre 2012

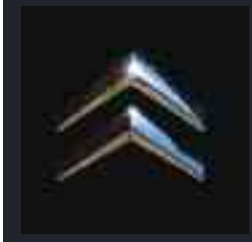
# 310 1982 MATRA Murena

C'est pour remplacer la Bagheera, que Matra présente la Murena en septembre 1980. Disponible tout d'abord avec un moteur 1 600 cm³, une version plus poussée apparaît quelques mois plus tard propulsée par un 2 200 cm³. Les qualités principales sont comme toujours chez Matra la tenue de route, la fiabilité, le confort et un design intéressant. La qualité de fabrication est toujours présente avec notamment un châssis galvanisé et résistant bien à la corrosion. Comme la Bagheera, la Murena propose trois places de front et de très bonnes prestations. En 1984, la Murena est Championne de France de Rallye-Cross avec Max Mamers. Environ 11 000 exemplaires verront le jour entre 1980 et 1983, combien en reste-il? L'exemplaire présenté se trouve dans un très bel état d'origine. L'actuel propriétaire détient ce bolide depuis plus de 25 ans. Aimée et appréciée, cette Matra a toujours été régulièrement entretenue. En option, notre 1600 Murena a reçu les jolies jantes en alliage léger. Digne représentante des voitures sportives françaises des années 80', cette Murena, à la ligne particulièrement aérodynamique, a marqué toute une génération. Aujourd'hui, il n'est pas très facile de trouver une Murena, dans un état comparable.

Châssis
n°53C392CX658844
Carte grise française

€ 3 000 / 6 000

# 311 1974 CITROËN DS 23 IE Pallas



Châssis n° 02 FG 2802
Carte grise française

La Citroën DS est une merveilleuse voiture. Elle a réellement révolutionné son époque. D'ailleurs, certains érudits parlent même de 2 époques: Celle d'avant la DS et celle d'après. Rien d'autre ne lui ressemble.

Fabriquée durant près de 20 ans, plus qu'une voiture à succès, la DS est une voiture historique et mythique. Lancée au salon de Paris 1955, c'est une débauche de technologie. Son confort royal, son freinage impérial et sa ligne majestueuse étaient autant d'avantages qui faisaient de l'ombre à toutes ses concurrentes.

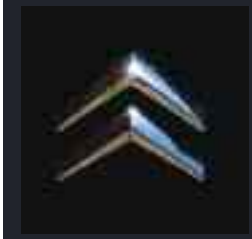
L'exemplaire présenté appartient à la série la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme: la DS 23 IE. Avec le moteur porté à 2,3 L avec l'injection référencée DX5, la Citroën DS avait enfin un moteur performant avec 141 CV. La boîte à vitesses est douce et reposante avec sa commande hydraulique. Le freinage est l'un des meilleurs de son époque sinon le meilleur. Il reste très efficace même sans A

Avec la finition Pallas, c'est une voiture de grand luxe équip
d'une très belle sellerie en cuir havane. Le confort des sièges
légendaire sur la DS, ceux ci sont équipés de grands appuis t
à l'avant. Des ceintures de sécurité à enrouleurs sont installé
Les moquettes sur Dunlopillo sont grises et ont dû être cha
gées. Le compteur indique 78 500 km. La peinture noire
conforme à la plaque « couleur » de la voiture qui porte la
férence AC 200 ME. Optionnelles, les vitres teintées qui éq
pent notre DS sont du plus bel effet et améliore le confort.

Les DS ont écumé les routes françaises pendant plus d'u
trentaine d'années, elles appartiennent à la mémoire coll
tive. Aujourd'hui, les belles Citroën DS ne sont pas si couran
que cela, avec ses vitres teintées et son élégante couleur no
notre 23IE se présente dans un très bel état général.
À ne pas manquer....

€ 13 000 / 18 000

# 312 1974 CITROËN 2CV6



Châssis n° 21KA0835
Carte grise de collection

En 1935, Michelin, fabricant français de pneumatiques, rachète Citroën. Pierre Boulanger, le nouveau patron a l'idée de créer une voiture destinée aux classes sociales du monde rural et à faibles revenus, le souci premier étant de permettre à la maison mère Michelin d'accroître son activité de pneumatiques. S'inspirant d'une enquête faite auprès d'un public ciblé, envoyée à plusieurs milliers d'exemplaires à travers l'ensemble du territoire, Boulanger écrit le cahier des charges précis et draconien, définissant le projet « TPV » (« toute petite voiture ») : avec quatre places assises, 50 kg de bagages transportables, 2 CV fiscaux, traction avant, 60 km/h en vitesse de pointe, boîte à trois vitesses, facile d'entretien, possédant une suspension permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul, et ne consommant que 3 litres aux 100 kilomètres. Elle doit pouvoir être conduite facilement, par un débutant ou une femme. Et surtout, aucun signe ostentatoire. Le slogan publicitaire « 4 roues sous 1 parapluie » de la fin des années 60', résume assez bien l'esprit général de ce que le patron attendait. Il désigne André Lefebvre à la tête du bureau d'études, qui a déjà fait ses preuves sur la Traction. Il aura pour associés, Pierre Meyer, Alphonse Forceau s'occupant de la suspension, Jean Muratet spécialiste de la carrosserie, et Flaminio Bertoni. L'équipe a carte blanche, tant qu'il ne s'agit pas d'esthétique ou de performance valorisante. Le projet explore toutes les voies possibles dans tous les domaines : des matériaux rares comme le magnésium sont employés pour la réalisation des bras de suspension ; les portes sont circulaires pour s'ouvrir en basculant; on expérimente un dispositif d'éclairage s'inspirant des lucioles, le toit du véhicule est en toile cirée et les vitres en mica pour alléger l'ensemble....Chaque prototype fait l'objet d'essais. Et Boulanger donne son aval à chaque étape. Dès qu'une solution aboutit sur un excès de confort, elle est rejetée : deux idées toutefois seront conservées : le dispositif de chauffage que les ingénieurs s'étaient confectionnés pour les essais en hiver, à partir de manchons en feutre récupérant les calories du tuyau d'échappement, et l'habillage des portes et de la sellerie que Mme Boulanger avait suggéré à son époux. Après la fin de la guerre, le rythme s'accélère. Le 7 octobre 1948, au salon de l'automobile, Citroën présente la 2 CV type A presque définitive. Elle n'est pas encore disponible et il n'est pas possible de voir ce qui se cache sous le capot. Elle est énormément critiquée par la presse qui n'a pas apprécié le silence de la firme autour de son projet. Malgré cela, l'accueil du public est plus enthousiaste. Une plaisanterie est lancée : « Obtient-on un ouvre-boîte avec elle ? » En 1949, juste avant l'ouverture du salon de Paris, elle est reçue par le service des Mines et désignée « Type A » (comme la TPV en 1939). La production de la 2 CV type A commence alors, avec un modèle unique et une seule couleur disponible. Symbole d'une époque, mais aussi d'un certain art de vivre, la 2 CV intègre toutes les générations et toutes les classes sociales. À l'étranger, la 2 CV représente une certaine image de la « France classique », avec la baguette et la Tour Eiffel. La 2 CV a marqué son époque et est devenue un mythe de l'automobile et de l'industrie.

Le modèle présenté a été complètement restauré. Un dossier de photographies sera remis à l'acquéreur.

Dès le début des années 1950, les clubs de 2 CV se forment, le premier d'entre eux étant celui d'Orléans créé par André Malard, Claude Perrault et André Nodiot en 1952. Cette même année, ils organisent un rallye de 893 kilomètres, que les plus rapides des 20 concurrents couvrent en un peu plus de 16 heures soit une moyenne de près de 56 km/h , ce qui montre l'endurance et la fiabilité de l'auto.

Les clubs sont aujourd'hui nombreux en France et dans le monde, fédérés pour ce qui est des clubs français, par l'Association des 2 CV Clubs de France. Les propriétaires de 2 CV se saluent lorsqu'ils se croisent, symbole d'un « esprit de communauté » qui s'est fait jour.

Un réseau de récupération et de reconstruction de pièces détachées, disponible sur l'Internet, permet aux amateurs actuels de la 2 CV de l'entretenir et la réparer sans trop de problèmes.

€ 5 500 / 7 500

# 313 1968 CITROËN ID19

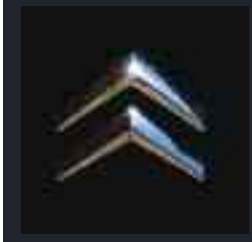
" Révolutionnaire ", la DS a fait du passé table rase lors de sa présentation en 1955. Pour une fois, ce qualificatif galvaudé n'avait rien d'abusif face au parti pris d'innovation absolue dont témoignait cette Citroën surdouée. Durant ses 20 ans de carrière, cette exceptionnelle voiture d'avant garde a été commercialisée au prix d'un modèle "ordinaire". De fait, il s'agit bien d'un prototype à tirage illimité ! La DS est une voiture extraordinaire et profite des évolutions au fil du temps. Après l'apparition de grilles sur les ailes avant (en 1960) pour améliorer le refroidissement du moteur, la voiture trouvera sa seconde physionomie en septembre 1962 avec la première retouche esthétique apportée à sa proue : en l'occurrence, une modification de son carénage et l'intégration de butoirs de caoutchouc au pare-chocs. A la fin de 1967, alors qu'elle entame sa douzième année de carrière, la DS change de visage une dernière fois pour mieux perpétuer sa légende. Une légende à l'épreuve du temps, puisque le chef-d'œuvre du quai de Javel restera une référence sur le marché des grandes routières européennes jusqu'à son retrait intervenu en1975, soit 20 ans après sa naissance.

La dernière génération de la DS se caractérise quant à elle par son visage du "troisième type". Il est dévoilé lors du salon de Paris de 1967, où Citroën a réservé aux visiteurs la surprise d'une nouvelle ligne. Plus que d'un remodelage, il s'agit d'une refonte complète de la face avant qui n'altère nullement l'esthétique de la voiture. Il convient de féliciter Citroën d'avoir su respecter et préserver la ligne originelle de la DS. Nombreux sont les constructeurs qui n'ont pas su résister à la tentation de retoucher profondément la carrosserie d'un modèle poursuivant une longue carrière. Avec une improbable réussite, car, rarement heureux, le résultat aboutit le plus souvent à une surcharge décorative incongrue ou à la dégénérescence des formes. Bien au contraire, son visage modernisé offre à la DS une nouvelle dimension en la gratifiant de l'expression suggestive et presque inquiétante d'une bête sauvage prête à l'attaque. Cette agressivité vaudra à la publicité italienne d'annoncer " une ligne encore plus sportive ".

À sa sortie, en mai 1957, la Citroën ID 19 Luxe était motorisée par un moteur 1 911 cm3 66 CV à carburateur simple-corps. Elle partageait avec la DS la suspension hydraulique, mais se démarquait par la boîte de vitesses à embrayage classique. Les ID se reconnaissent à leurs petits enjoliveurs de roue, au caoutchouc noir de leur entourage de pare-brise, à leurs cornets de clignotant arrière en plastique bordeaux puis noir et aux chevrons argentés apposés sur la malle arrière. Le toit des ID était en fibre de verre translucide non peint (couleur coquille d'œuf), il sera peint en blanc à partir des modèles 1962.

Le modèle présenté est en parfait état. Un dossier photographique de restauration montrant le démontage complet de la carrosserie sera remis à l'acquéreur.





Châssis n° 3783656
Carte grise de collection

€ 6 000 / 8 000

Osenat 14 octobre 2012

# 314 1963 LOTUS Seven série 2

Châssis n° SB 1838
Moteur n° LP 6231 LBA
Type 116 E Cosworth
Carte grise française

En 1957, Lotus lance en même temps que la routière Elite une voiture de sport et de piste dépouillée qui succède à la Lotus Mark VI. D'aspect similaire à la Mark VI, la Seven, conçue en peu de temps, utilise un châssis tubulaire dérivé de l'Eleven de piste, construit avec des tubes de un pouce de diamètre. Les trains avant sont ceux de la monoplace Lotus 12 à triangles superposés et amortisseurs à ressorts. Le train arrière, lui, de technicité plus rustique est un pont rigide pour des questions de coûts. Le moteur est disposé à l'avant. La carrosserie est réalisée en panneaux d' aluminium, sans portières. Les ailes et le cône de nez sont en aluminium. Elle est équipée de phares proéminents comparables à ceux de la 2CV. Elle concrétise parfaitement la philosophie de Lotus qui consiste à trouver la performance par la légèreté et la simplicité.

La série 1 utilisait des mécaniques rustiques dérivées du moteur Ford 100E de 1 172 cm³ à soupapes latérales. Ce bloc développait 40 CV seulement et était associé à une boîte à 3 rapports. Les freins étaient des tambours à commande hydraulique d'origine Ford. Pour les conducteurs sportifs, un kit incluant deux carburateurs SU était au catalogue des options. La spartiate série 1 était équipée en option d'une capote, d'essuie-glace ou de compte-tours. Mais l'habillage en vinyle rouge des sièges et du tableau de bord était de série. La Seven de première génération pouvait être achetée construite, mais la version en kit était la plus diffusée. En Angleterre, à cette époque, le fait de construire une voiture en kit permettait de s'affranchir en plus de la main d'œuvre d'une taxe importante sur les voitures complètes. Aussi Lotus contribua à la mode des kits tout en diffusant des voitures totalement neuves ce qui n'était pas le cas des concurrents qui vendaient des kits basés sur des pièces (moteurs et boîtes) d'occasion.

En 1958 apparut une version plus musclée de la Seven qui allait donner naissance à la mythique Super Seven. Le moteur Coventry Climax FWA de 1 098 cm³ développant 75 CV fut adapté. Ce bloc léger et puissant était associé à une boîte à 4 rapports Austin. La Super Seven atteignait 160 km/h et passait les 100 km/h en moins de 10 secondes. Il faut ramener ces chiffres à ceux d'une berline de l'époque. Par exemple, la Renault Dauphine lancée en même temps atteignait alors 110 km/h. Un pilote débutant du nom de Graham Hill commença sa carrière en gagnant des courses avec la nouvelle Seven.

En 1959, une troisième version de la Seven utilisant un moteur BMC de Morris Minor fut lancée. Bien que cette mécanique de 948 cm3 développe moins de chevaux que le bloc Ford, elle permettait de meilleures préparations. Ce bloc permettait l'exportation de la Seven aux États-Unis avec des ailes allongées façon Traction Avant qui allaient bientôt être utilisées sur les versions européennes de la voiture.

À partir de 1960 apparut une nouvelle version de la Seven, proche extérieurement mais assez fortement modifiée en profondeur au point de mériter l'appellation Série 2. En effet, la fabrication de la Série 1 avec sa carrosserie intégralement aluminium et son complexe châssis tubulaire nécessitait simplification et améliorations. Aussi, de nombreux tubes furent enlevés du châssis allégé et de nombreux composants ; direction, train avant furent repris de la Triumph Herald. Les ailes arrière étaient en fibre de verre. Différence extérieure marquante, les roues passèrent de 15 à 13 pouces. Les mécaniques de la Série 2 étaient celles de la Série 1 (à l'exception du bloc Coventry Climax) et se rajoutait un bloc 105E de la Ford Anglia soit des mécaniques d'environ 40 CV. En 1961 apparut une nouvelle Super Seven équipée cette fois du bloc 109E de 1 340 cm³ de la Ford Classic qui, préparé par Cosworth délivrait 85 chevaux. La Super Seven abattait alors le 0-100 km/h en 7 secondes ce qui était remarquable en 1961. Des disques de Triumph Spitfire apparurent pour freiner efficacement la voiture.

Le modèle présenté est une série 2 avec moteur Cosworth. Il est livré avec sa fiche FIA et son passeport technique. Nous pouvons vous confirmer qu'à son volant, vous aurez le sourire scotché, et les badauds le pouce levé. Idolâtrée, copiée, imitée et existante la Seven reste une œuvre d'art mythique !

Le modèle présenté a couru les Coupes de Provinces en 1964 et le trophée de la montagne la même année. Il termina à la 18e place avec comme pilote Monsieur Piot.

€ 25 000 / 30 000

# 315 1961 MORGAN Plus 4 Drop Head Coupé

Châssis n° 4760
Carte grise française

La première Morgan avec 4 roues a été lancée en 1936. Depuis la ligne générale est restée figée. C'est un cas unique dans l'histoire de l'automobile. Une longévité pareille, personne d'autre ne l'a réussie. Historiquement le premier quatre roues de Morgan s'appelait 4/4 pour 4 roues et moteur 4 cylindres. L'appellation devenant Plus 4 avec l'installation d'un moteur avec soupapes en tête de 2088 cm³ en 1950. En 1950, Morgan propose le modèle «Plus 4» Drop Head Coupé ou Cabriolet avec une carrosserie très luxueuse permettant une protection efficace contre les intempéries. Morgan avait déjà proposée ce type de carrosserie en 1938 mais l'avait abandonné pour se concentrer sur la production des tourers et des roadsters. Le «Drop Head Coupe» est une variante très rare dans la gamme des Plus 4 produites entre 1950 et 1968. Seuls 433 exemplaires ont été produits durant cette période. La fabrication étant plus complexe, le prix de vente s'en ressentait fortement et le succès commercial ne fut pas réellement au rendez vous. C'est aujourd'hui une Morgan extrêmement peu courante. Avec les portières plus hautes et dans la droite lignée du capot vers l'arrière, une fois capotée, cette version s'avère très élégante, plus «tenue de soirée» que les roadsters. La protection supplémentaire est réelle et efficace. Les vitres latérales restent amovibles comme sur le roadster. Le pare-brise est très différent et la finition nettement supérieure, elle comprend notamment des boiseries sur les portes et des baguettes latérales. Pour une Morgan, c'est une carrosserie haut gamme! Les Morgan montées avec un moteur de Triumph TR3 porte un numéro de série compris entre 3 421 et 5 574. Il n'y eu que 1 808 exemplaires équipés de ce moteur entre février 1956 et février 1964. Parmi ceux ci, il n'y aurait eu qu'une centaine de cabriolets. Notre Morgan Drop Head Coupe est donc une véritable rareté. L'image sportive de la Plus 4 est sauvegardée avec cette version «haute couture» bien plus élégante qu'un roadster. Le modèle présenté a passé la majorité de sa vie aux Etats-Unis dans l'Indiana. Elle a été livrée à Monsieur Hauser en 1962 dans l'Indiana, puis est restée dans cet Etat (le dossier historique important nous dévoile le nom des propriétaires, ainsi que toutes les factures d'entretien). Cette automobile a toujours été bien entretenue et profitait des routes de la région bordelaise avant d'effectuer un essai routier très concluant sur les routes bellifontaines.

€ 18 000 / 22 000

Osenat 14 octobre 2012

# 316 1985 PORSCHE 944

Châssis n°
WPOAA0948FN450692
Carte grise française

Véritable succès commercial dans le prolongement de celui de la 924, la Porsche 944 n'en demeure pas moins une vraie Porsche à part entière dont les qualités avaient alors séduit de nombreux clients. Sa gamme vaste et complète, ainsi que sa grande diffusion, permet aujourd'hui aux passionnés de GT d'accéder au mythe Porsche pour un prix d'achat abordable et profiter pleinement de ses qualités.

Reprenant l'aspect général de la 924 Carrera GT, la 944 possède des ailes arrière toujours élargies, mais mieux intégrées à la ligne générale. L'intérieur est identique à celui de la 924, la structure de caisse étant la même, seules les garnitures changent.

Véritable moteur Porsche (un demi-V8 de 928, excusez du peu !), il présente en outre l'attrait d'avoir des arbres d'équilibrages tournant à contre-sens offrant à l'usage, une souplesse remarquable pour un 4 cylindres valant celle de certains 6 cylindres concurrents. Avec une puissance de 163 CV à 5 800 tr/mn et 205 Nm de couple à 3 000 tr/mn, la 944 s'autorisait tout de même 220 km/h en pointe et 29 secondes au kilomètre D.A. En juin 1981, la voiture est présentée au public, la production démarre en novembre et sa commercialisation a lieu fin 81. Dès le mois d'avril et mai 1982, les marchés américains et anglais reçoivent à leur tour la 944.

L'année suivante, la 50 000e 944 sort des usines, démontrant ainsi l'attrait de ce véhicule auprès du public.

En 1991, après 10 ans de production et 176 126 exemplaires vendus à travers le monde, les 944 voient leur production s'arrêter et laisser la place aux nouvelles 968, basées sur les 944

A n'en pas douter il s'agit d'une vraie Porsche, facile à vivre.

€ 3 000 / 5 000

# 317 1960 CHEVROLET Corvette C1

*Photos d'un modèle similaire*

La Chevrolet Corvette a été lancée le 30 juin 1953 à Flint, dans le Michigan. Un prototype aux lignes strictement identiques avait par ailleurs été présenté au début de l'année 1953 au Motorama GM, dans l'hôtel Waldorf Astoria de New York. Le nom Corvette fut trouvé par Myron Scott, alors photographe en chef de Chevrolet. Le logo original de la Corvette représentait le drapeau américain entremêlé avec un drapeau contenant l'insigne de Chevrolet et une fleur de lys. La marque américaine cherchait un nouveau symbole pour la Corvette. Voulant s'inspirer des origines françaises du nom français de Louis Chevrolet, c'est un symbole français qu'ils prirent, la fleur de Lys : symbole de la royauté, mais aussi de pureté et de paix ! Le drapeau américain fut rapidement échangé pour un drapeau à damier, car il est interdit aux États-Unis d'utiliser la bannière étoilée à des fins commerciales ! Au fil des générations, très peu de changements furent apportés au logo, le drapeau à damier passant parfois à droite…La première Corvette comportait déjà de nombreuses innovations : c'était la première voiture de série dont les lignes étaient directement issues d'un concept-car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre.

Forte d'un succès jamais démenti, la Corvette s'est déclinée au fil du temps en divers modèles ; elle en est actuellement à la sixième génération. Ces modèles sont répertoriés de C1 à C6. La première Corvette, dénommée « Straight-axle » par les initiés, reste indissociable de l'image de l'Amérique des années 1950. Le premier exemplaire est construit le 30 juin 1953, il est de couleur polo white et son intérieur est rouge. Il s'agit d'un petit roadster deux places en fibre de verre, doté d'un moteur à 6 cylindres en ligne Chevrolet de 150 CV baptisé « Blue Flame » et d'une boîte automatique à deux rapports. Son moteur peu performant est son point faible. En 1956 le 6 cylindres en ligne est remplacé par le V8 de 4,3l qui évoluera jusqu'à 5,3l (327 ci) pour 360ch. La C1 est incontestablement devenue une voiture de collection emblématique, surtout en Europe, où elle est relativement rare. Elle se caractérise par son style flamboyant cher à Harley Earl, le charismatique patron du style de la General Motors, l'« Art and Colour Studio ». La ligne assez tourmentée de la troisième génération, l'abondance des chromes, les doubles phares inaugurés en 1958 — comme sur l'ensemble de la production américaine —, et les prises d'air postiches confèrent à la voiture une élégance et un charme. Sa large silhouette constitue l'une des spécificités de la Corvette. Pour donner du dynamisme au profil et alléger le ponton un peu lourd de la première génération, les flancs ont été creusés en 1956 en épousant la forme d'une flamme concave. La bichromie ajoute encore à l'élan du style, un trait original qui caractérisera la Corvette jusqu'en 1961. Sa planche de bord futuriste, son pare-brise panoramique et ses lève-vitres électriques installés en 1957 participent au charme inimitable de la Corvette ainsi qu'à un exotisme yankee qui a tant fait rêver les Européens des fifties. Sous le capot, ronronne un V8 de 283 CI (4 638 cm$^3$). Nourri par un carburateur quadruple corps inversé Carter, qui disparaît sous l'énorme galette de son filtre à air, il développe 230 CV SAE à 4 800 tr/mn et surtout l'énorme couple de 41,5 mkg à 3 000 tr/mn. Une cavalerie qui pousse la belle américaine en 9,5 secondes de 0 à 100 km/h et lui permet d'atteindre près de 190 km/h. Le modèle présenté possède une boite de vitesses mécanique et son très joli hard top.

Châssis n°
00867s1011874

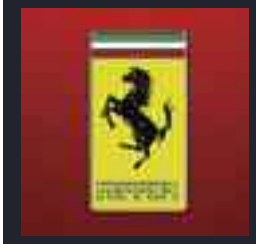
€ 45 000 / 55 000

Osenat 14 octobre 2012

# 318 1983 FERRARI Mondial 8

Succédant à la 308 GT4, la Mondial perpétue le concept de la GT 2 + 2 associé à un moteur central arrière. Une tâche délicate et un vrai défi, d'autant que sa devancière avait su éviter, grâce au talent de Bertone, les lourdeurs guettant un tel exercice. Baptisée Mondial en souvenir des barquettes Ferrari de 1953 à 1955, la voiture marque, après la parenthèse Bertone, le retour de Ferrari à son partenaire traditionnel, Pininfarina. La Mondial 8 sera présentée au salon de Genève en 1980. Contrairement à la 308 GT4, l'empattement de la Mondial est plus long - 2,65 mètres, dix centimètres de plus que la GT4, permettant aux passagers arrière de poser leurs pieds sur le sol. La Mondial hérite du V8 inauguré sur la GT4, toujours monté transversalement, mais doté désormais de l'injection (indirecte). Elle reçoit le système K-Jetronic de Bosch à commande mécanique, déjà adopté sur la 400 i en 1979. L'allumage Marelli Digiplex entièrement électronique et un limiteur de régime réglé sur 7 500 tr/mn complètent l'équipement. La conception de la Mondial a intégré les exigences américaines en matière de sécurité et de normes antipollution. Le châssis tubulaire incorpore de nombreuses tôles pliées et caissonnées. De plus, il présente une nouveauté : il est démontable de manière à faciliter les interventions sur le moteur. Les suspensions sont équipées d'amortisseurs Koni, alors que les moyeux et les roues ont été redessinés pour assurer une conduite plus confortable.

Le principal intérêt de la Mondial réside dans son habitacle. Les places arrière sont loin d'être exiguës et l'équipement se révèle en progrès. On note ainsi l'apparition de la première colonne de direction réglable en inclinaison sur une Ferrari. L'électronique s'installe également sur la planche de bord. Dès 1982, la Mondial bénéficie de la culasse à quatre soupapes par cylindre des 308 GTBi et GTSi introduites au même moment. La Mondial Quattrovalvole gagne 26 ch et son couple passe à 26,5 mkg. Le modèle présenté a été livré neuf par Charles Pozzi pour Monsieur Cavalari à Monaco. L'entretien a été fait jusqu'en 1988 (26 000 km) chez Monaco Motors, puis à Nice (43 852 km) jusqu'en 2004. Ensuite chez Italian Sport garage du Trident en 2011 (48 541 km) qui a effectué le remplacement des courroies. Elle totalise aujourd'hui 55 600 km. La voiture sera délivrée avec ses carnets et ses factures.



Châssis n°
ZFFLD14B000047845
Carte grise française

€ 14 000 / 18 000

# 319 1953 SIMCA Sport

Châssis n° 49335
Carte grise française

Simca (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.

*Simca 9 Sport de 1953, habillée par Facel S.A.*

**€ 20 000 / 24 000**

Osenat 14 octobre 2012

# 320 1976 ALFA ROMEO Spider 2000 Veloce

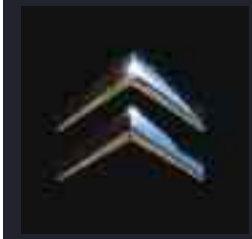
Châssis n° 2465838
Carte grise française

En septembre 1955, quelques mois après la berline, est lancée la Giulietta Spider, dessinée par Pinin Farina et animée par un moteur 1300 double arbre. Surnommée la signorina, elle remporte un grand succès, en Italie comme sur les marchés extérieurs. En 1962, est dévoilée la berline Giulia à moteur 1600 et boîte de vitesses à cinq rapports. Cependant, les nouvelles versions sportives se font attendre. Dans l'immédiat, le Spider Giulietta, rebaptisé Giulia, reçoit la nouvelle mécanique, restant en production jusqu'en 1965. Par ailleurs, le cabriolet GTC, dérivé de la Sprint GT, est produit en faible quantité en 1965-66. Le nouveau Spider dessiné par Pininfarina n'est présenté qu'en 1966. Si sa ligne apparaît très novatrice, elle a été annoncée depuis dix ans par six prototypes du carrossier turinois et d'abord par la Super Flow d'avril 1956. Animée par un moteur 6 C 3500, celle-ci se caractérise par ses flancs convexes qui comportent une profonde rainure longitudinale (formes qui favorisent l'aérodynamisme et la stabilité en cas de vent latéral), ses phares placés sous un carénage en plexiglas et ses parties avant et arrière plongeantes. Elle est suivie, la même année, de la Super Flow II puis, en 1959-60, des Spider Super Sport et Coupé Super Sport. On se rapproche encore plus des formes et des dimensions du modèle définitif avec les Giulietta Spider Aerodinamica de 1961-62, munies toutefois de phares rétractables. Au Salon de Genève 1966 est dévoilée la « 1600 spider ». Suite à un concours, elle est baptisée Duetto, même si l'appellation n'est pas retenu officiellement. A l'usine, on parle volontiers d' « os de seiche », par allusion à la forme de l'arrière. Notons que les lignes novatrices du Spider sont fraichement accueillies. En janvier 1968, le Duetto cède la place à la 1750 Spider Veloce, modèle à la carrosserie identique, équipé d'un moteur de 1 800 cm³. Fin 1969, le Spider fait l'objet d'un profond restyling, avec l'adoption d'une partie arrière à pan coupé : la 2e série, dite coda tronca, remplace la coda longa(suivant les théories d'Herr Professor Wunibald Kamm). Le Duetto possède une carrosserie monocoque autoportante. La capote, de couleur noire quelle que soit la teinte de la carrosserie, est d'un maniement aisé et son étanchéité apparaît satisfaisante. Le Duetto est équipé d'un tableau de bord en métal peint couleur carrosserie. Les sièges, munis de dossiers réglables sont en skaï noir. Sur la version coda tronca, le tableau de bord sera modifié en profondeur (utilisation de plastique moulé, apparition d'une console centrale) sur les versions haut de gamme (1750 puis 2000).

Premier modèle de la longue lignée des Spiders, le Duetto est une des Alfa Romeo les plus marquantes de l'après-guerre, immortalisée par Dustin Hoffman dans le film « Le lauréat ». Bénéficiant d'un style inimitable, le Duetto est un régal à conduire sur les petites routes, son moteur ne demandant qu'à monter dans les tours et sa boîte de vitesses s'avérant très agréable à manier, tandis que son comportement se montre prévenant, même s'il vaut mieux garder le pied léger sur route détrempée…. S'il donne beaucoup à son propriétaire, le Spider n'est pas caractériel. Il vous procurera beaucoup de plaisir.

€ 8 000 / 12 000

# 321 1980 CITROËN Méhari 4x4



Châssis n° : 00CE0158
Carte grise de collection

Moteur 2 cylindres
à plat
Refroidissement par air
Carburateur
double-corps
Arbre à cames central
Cylindrée : 602 cm³
Puissance :
29 CV à 5 750 tr/min
Boîte de vitesses
à 4 rapports
+ réducteur
+ MA Type 4x4

La Méhari est une voiture pour les loisirs, les balades en famille. En rabattant la banquette arrière optionnelle dans la bassine, elle se transforme en une deux places pour un usage utilitaire.
La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2 cv. La carrosserie, qui est en résine plastique emboutie à chaud et colorée dans la masse, peut reprendre sa forme initiale après un léger choc. Elle est soutenue par un treillis tubulaire. La première série ne dure qu'une année. En effet, pour les modèles 1970, la carrosserie est légèrement modifiée. Pour 1978, la Méhari s'équipe de freins à disques et d'une calandre démontable. La direction est adoucie avec un volant plus petit. Pour 1979, un combiné à deux cadrans issu de la LN prend place sur la planche de bord et la puissance passe de 26 CV din à 29 CV DIN grâce à un carburateur double corps. En 1979, la Méhari 4x4 apparaît avec la roue de secours sur le capot moteur et des freins à disques à l'arrière. Chère à l'achat, les ventes sont difficiles et la fabrication de la « 4x4 » s'arrête en 1983 après seulement 1 300 exemplaires.
Le modèle présenté a subi une restauration complète, les tubes de châssis (creux) ont été traités au polyuréthane, entièrement démonté, il n'a reçu que des pièces neuves d'origine.
Elle possède également la roue de secours (avec son cache) sur le capot, son attelage, sa boîte à gants d'origine (n'existe plus en neuf), son volant d'origine, son vrai siège passager qui bascule !
La carte grise indique 4 places et est conforme à la voiture qui possède la rare banquette arrière. La boite de vitesses vient d'être changée (11 000 € de facture). Nous avons l'impression de sortir de la concession, il y a déjà 32 ans !
Les Méhari sont parmi les Citroën les plus amusantes, la « 4x4 » représente la version la plus rare et la plus enviable.

€ 18 000 / 22 000
Osenat 14 octobre 2012

# Collection de Monsieur P.

*(LOTS 322 À 328)*

## 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 ch, 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 1955 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 entièrement restauré. Les sorties d'échappement sont situées dans le pare-choc. 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 de la couleur de la carrosserie. Elles sont belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.

Châssis n° P5FH100661
Carte grise de collection

€ 35 000 / 40 000

Osenat 14 octobre 2012

# 324 1983 CROCO

Le CROCO a été fabriqué par le groupe TAG Wiliams, bien connu pour la formule 1.
Le nom CROCO vient de CROss COuntry, ce qui revient à dire tout terrain. L'emblème est le crocodile, qui s'écrit en anglais également CROCOdile. Tout comme ce dernier, le véhicule tout terrain CROCO se sent parfaitement à son aise dans les marais et les marécages, dans l'eau et sur tous les terrains ordinairement réputés impraticables.

En 1976, 3 hommes tentent dans le désert, de remettre en état leur véhicule tout terrain. Une fois de plus, un véhicule réputé excellent tombait en panne au bord de la route. On peut se demander, à la sueur de son front, comment il est concevable que nous disposions de véhicules lunaires et non de simples véhicules passe-partout. En 1977, cette lacune était comblée. Le CROCO est créé et le prototype issu d'une conception toute nouvelle, fait ses 1er pas sous le soleil de plomb du désert et dans le froid mordant des Alpes. C'est en 1978 que le nouveau véhicule sera pour la 1re fois présenté au public à l'occasion du Salon du Véhicule Utilitaire de Genève. La mise au point de technologies nouvelles représente un engagement beaucoup plus intense que la simple reproduction des techniques traditionnelles. Le 17 septembre 1982, le 1er CROCO quittait sa chaine de montage. Un véhicule tout terrain, testé et éprouvé de la tête aux pieds, et absolument unique en son genre. La qualité, unique en son genre et les hautes exigences concernant la fiabilité du véhicule ne sont pas le fruit du hasard. Le CROCO est en effet construit dans sa propre firme qui construisait des pièces d'avion. A son volant, la peur n'est pas du voyage, vous vous sentez en parfaite sécurité. Sur terre, sur l'eau et dans les airs, le CROCO ne connaît aucune restriction climatique ou topographique. Le modèle présenté est à réviser, il est délivré avec son Drivers Manual. Vous pouvez devenir le Roi du tout terrain avec ce CROCO. Pour terminer, un rapport établi par l'armée indiquait : « Il est certain que l'on ne peut comparer le CROCO avec aucun autre véhicule tout terrain. Il est construit pour ça et y trouve sa supériorité ».

Châssis n° 106030321283
Titre de circulation européen

€ 3 000 / 5 000

# 325 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 & 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 CV à 4 500 tr/mn. Malgré ses 1 820 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.

Elle est aujourd'hui « la » Rolls-Royce aux yeux des collectionneurs.

€ 30 000 / 40 000

Osenat 14 octobre 2012

# 326 1983 BENTLEY Mulsanne Turbo

Châssis n°
SCBZS0706DCX07057
Carte grise française

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.

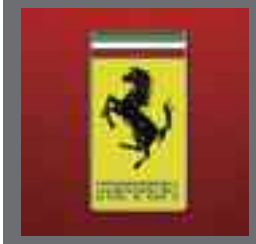
€ 15 000 / 20 000

# 327 1969 FERRARI 365 GT 2+2

Avec la 250 GTE, Ferrari s'est lancé, dès 1960, dans la fabrication en série d'une nouvelle gamme de voiture de grand tourisme à caractère sportif avec des places arrière. Le succès est immédiat et important. Il ne se démentira pas avec la version suivante: la 330 GT 2+2, qui sera remplacée par la 365 GT 2+2. Par rapport à sa devancière, si l'empattement ne bougeait pas, la mécanique augmentait de 10 % en volume passant de 4 litres à 4,4 litres. Cette luxueuse voiture était livrée avec les vitres électriques, la climatisation, la direction assistée et une suspension arrière à niveau constant. A l'intérieur, le cuir et le bois sont au rendez-vous avec une finition de très haut niveau. Le coffre est important, l'habitacle est spacieux et lumineux: c'est une vraie routière de voyage, une vraie " grand tourisme ". Le magnifique dessin de Pinin- Farina est une véritable prouesse esthétique. La voiture est fluide, élancée et bien équilibrée. C'était la version luxe de la marque alors que la 365 GT/4 Daytona était la version sportive. Sa finition, son coût de revient en fabrication étaient supérieurs et son prix de vente s'en ressentait : elle était beaucoup plus chère que la Daytona.

Le modèle présenté a été livré neuf en France par l'importateur Charles Pozzi le 7 mars 1969.

Mr Gardan l'a possédée et entretenue chez Pozzi de 1997 à 2007, et l'a ensuite revendu à son actuel propriétaire. La voiture a toujours été entretenue après sa réfection totale mécanique en 1999-2000. La peinture a été refaite en 2001, après sablage. L'échappement a également été changé, ce qui lui donne une musique rauque. Les ponts ont été vidangés en 2008. L'essai que nous avons effectué a été très concluant. S'apparentant à un bon placement, l'achat d'une 365 GT 2+2 demeure avant tout un achat plaisir. Ayant besoin de la faire tourner régulièrement pour qu'elle demeure en bonne santé, vous ne devriez pas avoir trop de mal à vous motiver pour la promenade dominicale. Laissez-vous bercer par la sérénade de ce V12 d'anthologie...



Châssis n° 11887
Carte grise française

Carrosserie: Coupé 2+2 par Pininfarina
Moteur 12 cylindres en V de 4 390 cm³
Puissance de 320 CV à 6 600 tr/mn
Distribution par 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres
Alimentation par 3 carburateurs Weber DF1/5
Boîte de vitesse à 5 rapports + MA
Freins à disques sur les 4 roues à commande hydraulique
Empattement : 2650 mm
Roues type 275GTB
Vitesse 245 km/h

€ 60 000 / 80 000

Osenat 14 octobre 2012

## 328 Moteur BRITISH SEAGULLS

En 1931, les premières Seagulls, vendues comme la Mouette de Marston, étaient en pleine essor. Leurs conceptions modernes, comme des engrenages inversés refroidis à l'eau par les gaz d'échappement étaient révolutionnaires. Les moteurs étaient disponibles dans différents modèles permettant une puissance élevée avec ces arbres courts et longs. Le moteur en version-10HP double cylindre était capable d'alimenter des bateaux jusqu'à 30 pieds (9.1 m).
Le développement du moteur Seagull sont fut confié a John Way-Hope, qui avait travaillé pour Evinrude, et l'ingénieur Bill Pinniger. Ces deux compères œuvraient dans la division marine de la Sunbeam Motor Company. Après avoir acquis les droits de fabrication et brevets pour ces moteurs M ils ont créé de la Bristol Motor Company à Bristol après avoir financé l'achat de brevets d'avions légers et des voitures de sport. En 1938, ils ont consolidé la conception du moteur et changé de nom de Marston Seagull à British Seagull, et le moteur a été proclamé comme le « l ».
Le modèle présenté est en très bon état . Puissance : 3 cv

€ 380 / 480

## 329 Moteur KŒNIG

Rudolf KÖNIG fonda son entreprise en 1928 à Berlin ouest, en fabriquant des moteurs de bateaux. Son fils, fin pilote lui permit d'acquérir une solide réputation dans le monde du Motonautisme en gagnant de nombreux courses tant en Europe qu'a l'étranger, notamment aux Etats Unis. Après une mise au point du système de refroidissement, les moteurs étaient fabriqués pour les compétitions et rapidement la marque obtenait de très bon résultat sur la scène internationale.
Ce rare modèle présenté est dans son état d'origine (à repeindre et à remettre en route). C'est une opportunité intéressante de posséder cette mécanique rare.
Moteur hors-bord de Classe C. Année : 1956 / 1958

€ 600 / 700

## 330 Moteur EVINRUDE

Le moteur Evinrude fut le premier hors-bord viable, conçu par un jeune norvégien immigrant aux États-Unis du nom de Ole Evinrud. Aujourd'hui encore, les moteurs hors-bords ont conservés le design original de 1907.

€ 400 / 450

## 331 Moteur VOLVO Penta

Tout a commencé avec deux frères sous le nom de O.W. Hult et C.A. Hult, responsables de la compagnie Archimède de Stockholm " Suède ". Dès 1911 ils construisirent leur premier moteur et l'ont commercialisé, c'était le type 2$^{1/2}$ HP. En 1922, les frères Johnson de South Bend Indiana achetèrent la licence leur permettant de fabriquer les moteurs hors bords. Dés 1935 la firme se nomme Volvo Penta après la fusion de la compagnie Archimède. Fait exceptionnel le fameux U2 présenté, a donc connu une longévité avec quelques améliorations de près de 55 ans, preuve de leur fiabilité dans le dur domaine de la marine.
Moteur type : U 2

€ 700 / 800

## 332 1953 BOESCH

Boesch est un rare chantier alémanique construisant à ce jour des unités de construction bois vernis. Basé sur le lac de Zürich ce chantier géré par les frères du fondateur Carl et Urs pérennise l'art des bateaux d'exceptions. Cette marque permis à de nombreux champions de ski nautique d'atteindre un palmarès unique en partie dû à un sillage quasi parfait dans les catégories reines ( Saut, Slalom, Mono figure ... ), et ce sur de nombreux plans d'eau internationaux.
Le modèle présenté à été restauré par une association Aixoise en 2008 " Club des Plaisanciers ". Le bateau peint dans sa globalité, est équipé d'une sellerie rouge et de sa mécanique d'origine.

Origine : Suisse
Type : 500
Dimensions :
Longueur : 5,00 M
Largeur : 1,80 M
Poids : 650 Kg
Tirant d'eau : 0,40
Mécanique :
Gray Marine
Moteur : 4 Cylindres
N° moteur : F15698
Puissance : 37 Cv
Document de navigation : Carte de circulation Française
Remorque
simple essieu

€ 8 000 / 10 000

## 333 1955 BIANCHI & CECCHI

Le chantier COMETTI & CECCHI, situé dans la ville de Cologoleto " Genova ", fut spécialisé dans le domaine des canots de type Dinghy et Runabout. Il avait une réputation de constructeurs d'excellente qualité grâce à une sélection de bois sélectionnés avec soins ayant fait leur réputation.
Le canot présenté aurait été réalisé pour le fils du propriétaire du chantier dénommé Gino.
Une restauration complète fut effectuée il y a une dizaine d'année par un collectionneur de bateaux d'exceptions en Italie. Pour l'anecdote ce collectionneur après diverses expériences décida de créer sur une île lui appartenant un chantier de restauration qu'il céda récemment.
L'opportunité d'acquérir un bateau unique avec une ligne superbe en très bon état, équipé d'une mécanique d'origine restauré par l'actuel propriétaire.

Type : Gino
Dimensions :
Longueur : 4,50 M
Largeur 1,50 M
Poids : 450 Kg
Tirant d'eau : 0,30
Mécanique : Hors-bord
Marque : Evinrude
Puissance : 25 HP
Type : Big Twin
Document : Acte de navigation Italien
Livré sur son Ber d'origine
Equipements : Coussins, réseervoir d'essence, pagaie

€ 8 000 / 9 000

## 334 1934 LEHMANN

Un bateau d'exception de 1934 restauré avec passion (Fonds, membrures, flancs, pont, mécanique, électricité, sellerie, ....), une merveilleuse embarcation !

Chantier : Suisse
Moteur : Gray Marine
Type : 4 Cylindres
Puissance : 65 Cv
Accastillage d'origine
Pont : Acajou de Cuba, jonc pin d'Oregon
Plats-bord: chêne
Coque : Epoxy
Dimensions :
Longueur : 6,00 M
Largeur : 1,75 M
Tirant d'eau : 0,40
Poids : 650 Kg
Documents : Douanier
Bateau équipé de sa remorque simple essieu avec carte grise Française

€ 27 000 / 30 000

## 335 1963 SEYLER

Les établissements Georges Seyler ont été fondés en 1893. Ils sont installés sur les rives de la Marne " Le Perreux-sur-Marne " et s'imposent comme les spécialistes de la construction nautique de plaisance. La qualité de ses constructions en double bordé d'acajou procure une rigidité analogue à la coque d'un hydravion. Ainsi, le chantier a été honoré dès ses premières années de nombreux prix tels que le premier grand prix de l'exposition Internationale de 1937.

Le modèle présenté est le type Grand Sport de 1963, construit en coque triple bordé acajou, pour la coque, membrures chêne. Ce canot a été restauré et parfaitement entretenu à ce jour, il est en état de fonctionnement et vous permettra de partager les plaisirs d'une navigation douce et confortable ou sportive.

Type : Grand sport
Dimensions :
Longueur : 4,90 M
Largeur : 1,80 M
Poids : 550 Kg
Tirant d'eau : 0,30
Mécanique : In Board
Type : Mercruiser 4 Cylindres
Puissance : 120 CV
Remorque simple essieu
Document de Navigation Français

€ 17 000 / 20 000

## 336 1964 KIRIE

Ce chantier français a été créé par Auguste Kirié, qui après avoir travaillé dans des chantiers navals sur les bords de Marne et les quais de Seine s'établit à son compte en tant que loueur de bateaux. Puis, en 1927, il s'installe aux Sables d'Olonne et ouvre un chantier à son nom. Son fils Claude, né en 1917, rentre au chantier dès l'âge de 13 ans pour y faire son apprentissage.
Malgré la crise, le chantier produit quelques canots et dinghies. En 1942, en pleine guerre, Claude prend la direction du chantier, ce qui lui évite un départ pour l'Allemagne.
Le chantier poursuit ses constructions : dans les années 50, le dinghy prend le pas sur toutes les autres constructions, toujours construits à partir de plans maison. Les modèles se diversifient, avec toujours la compétition comme terrain d'essai. Le chantier emploie une vingtaine de personnes. Au catalogue, sont présentés des modèles exclusivement construits en bois : canoë, dinghies, runabouts, cabin cruiser et hors bord de course.
Dans les années 60', le chantier, comme les autres chantiers, s'intéresse au polyester, mais Claude reste un ardent défenseur du bois, surtout pour les bateaux de course. A ce moment-là, Kirié est représenté par 23 revendeurs, plus des agents à Monaco, Oran, Alger, Bone, Beyrouth...
Le modèle présenté à été restauré avec une peinture protectrice de couleur blanche, équipé de son moteur Simca 1 300 d'origine. Une unité rare en son état qui aurait participé a quelques courses de vitesses de 1964 à 1968.

Modèle : Sport /
Doubles cockpit
Dimensions :
Longueur : 4,80 M
Largeur : 1,80 M
Poids : 400 Kg
Mécanique :
Simca 1 300
Puissance : 7 cv

€ 8 000 / 9 500

## 338 RACER

Une coque en parfait état de présentation, jamais présentée en course puisqu'il s'agissait d'un Bateau de remplacement en cas d'incident, La peinture est récente. La position de pilotage était allongée. Nous vous garantissons de véritables frissons.

Année : 1965 – 1970
Construction : bois
Dimensions :
Longueur : 4,50 m
Largueur : 1,80
Poids : 80 kg

€ 900 / 1 000 €

## 337 YETT

Il s'agit d'un bateau unique en son genre avec une fabrication aluminium de type aviation (Volant type Hélicoptère). Il aurait participé en 1952 ou 1953 à la course Lyon la Mer (A vérifier). Commandes au sol, main courante permettant d'effectuer ce que l'on nomme en moto le singe pour une meilleure stabilité, ce canot est extrêmement léger et rapide. C'est une rare occasion de naviguer sur un canot rapide, permettant d'atteindre sans aucun doute un grand frisson.

Origine :
Grande Bretagne
Dimensions :
Longueur : 4,00 M
Largeur : 1,15 M
Poids : 250 Kg
Mécanique : Hors–Bord
Marque : Johnson
Puissance : 18 CV
Remorque simple
essieu

€ 6 500 / 7 500

## 339 1966 RIVA Junior

*Photo d'un modèle similaire*

Le modèle Junior " Monomoteur " fut mis en chantier après le fameux Florida qui su accumuler de nombreux records, plus particulièrement dans le domaine du ski nautique.
Le Riva Junior, fut lancé plus spécifiquement pour une nouvelle et jeune clientèle sportive. 626 exemplaires ont été fabriqués par le chantier de Sarnico de 1966 à 1971.
Le modèle présenté est incomplet et sans mécanique, de fait à restaurer dans sa globalité. Une rare opportunité d'acquérir une marque d'exception pour un modeste budget avec le plaisir sans égal de restauration au fond de son garage ou grange durant les soirées d'hiver.

Type : Junior
Numéros : 287
Dimensions :
Longueur : 5,70 m
Largeur : 2,17 m
Poids : 900 kg
Document
de navigation Italien

€ 5 500 / 6 500

## 340 1961 CRAI

Type : Miami 540
Dimensions :
Longueur : 5,40 m
Largeur : 2,20 m
Poids : 1 100 kg
Tirant d'eau : 0,60 m
Mécanique :
Crusader V8
Puissance : 220 CV
Cylindrée : 5,7 L

Document :
acte de Francisation
Remorque en parfait état de roulage

Une fusion de trois chantiers a donné naissance à cette marque Italienne " Cantieri Reuniti Italia ", leur permettant de lutter contre les modèles italiens et notamment envers la célèbre marque Riva.
Le modèle présenté est un Day Cruiser type Miami 540 permettant d'embarquer six personnes à son bord.
Il est équipé d'une remorque double essieux et de son acte de Francisation permettant une navigation et une destination en toute quiétude.
La mécanique est en excellent état suite à une récente révision générale avec une facture récente d'un montant de 6 000 €.
Les flancs ainsi que le pont ont été vernis récemment. Les fonds ont également été revus.
Ce bateau permettra une navigation immédiate sans soucis.

€ 26 000 / 29 000

## 341 1963 RIVA

Type : Super Florida
Numéros : 720
Années de fabrication : 1953 à 1969
Unités produites : 711
Dimensions :
Longueur : 6,20 M
Largeur : 2,10 M
Poids : 1 300 Kg
Tirant d'eau : 0,50
Mécanique : Crusader V8
Puissance : 175 CV
Capacité d'accueil : 6 personnes
Acte de navigation Français
Remorque de transport simple essieu

RIVA, 4 lettres connues du monde entier !
Véritable chantier mythique ayant conquis le monde du Motonautisme durant plusieurs générations et nous faisant toujours rêver. La qualité et le style unique de ces merveilleux canots étaient dû à un visionnaire : Mr Carlo Riva, le fils du créateur de la marque Serafino Riva .
Suite à la reprise du chantier il fut inspiré des constructions américaines et plus spécifiquement de la marque Chris Craft. Son billet d'avion en poche, avec son ami Gervasoni il allait négocier l'achat des mécaniques V8, permettant ainsi d'équiper avec fiabilité ces canots monomoteurs puis bi-moteurs.
La réussite fut quasi immédiate.Ces constructions étaient dotées de cette fameuse « touche Italienne » et d'une communication de qualité. Rapidement la marque Riva devint une référence en Europe puis dans le monde.
Le bateau présenté est dans son état d'origine, sa mécanique peut naviguer mais nous recommandons une restauration (Peinture, vernis, sellerie pour en faire un bateau digne de ce nom et de la marque).

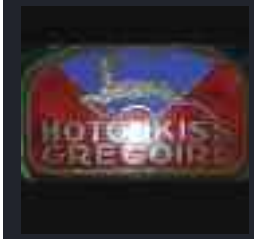
€ 25 000 / 28 000

## 342 1953 HOTCHKISS « Grégoire » Type JAG

Voiture personnelle de Monsieur Grégoire

C'est à l'ingénieur Jean Albert Grégoire que l'on doit l'Hotchkiss surnommé de son nom et dont le vrai type correspond à ses initiales. Ce nouveau modèle est dévoilé au Salon de Paris 1951. Après 10 ans d'étude la voiture qui fait la fierté de son concepteur est enfin prête.
Techniquement, la « Grégoire » est une voiture intéressante et très originale. C'est une traction avant avec un moteur 4 cylindres à plat. Le châssis-plateforme est en aluminium. Les quatre roues sont indépendantes et la suspension avant est très originale avec ses ressorts hélicoïdaux placés à l'horizontal. Le lancement fut difficile, le succès commercial ne fut pas au rendez vous, malgré toutes les qualités de finitions, de constructions et de confort.

En 1954 François Mitterrand sort de son Hotchkiss Grégoire




Châssis n° 743
Carte grise française

Le ministère de l'Intérieur/Sureté Nationale a acquit et utilisé la berline « Grégoire », numéro de série 553. Une très belle photographie montrant François Mitterrand, alors ministre, se trouve dans le livre de référence de M.A. Colin sur les Hotchkiss.

Seulement 247 exemplaires ont vu le jour. De cette production, les versions cabriolet et coach n'ont représenté que 14 voitures, ce qui nous laisse 233 berlines. Le modèle présenté a été immatriculée pour la 1re fois le 31/07/1953. D'après le livre de Marc Antoine Colin, il fut livré par la société de J.A. Grégoire, Tracta située à Asnières à une personne dénommée Marchandeau. Elle est entre les mains du même amateur depuis 16 ans. Son intérieur est en cuir rouge corail d'origine, une option assez rare. Un compte-tours équipe le tableau de bord, là aussi c'est une option peu fréquente. Le moteur est peint en gris, il s'agit d'une finition spéciale faite sur commande. Les deux carburateurs représentent une finfition « sport » et augmente notablement la puissance, rendant plus agréable l'utilisation de cette voiture confortable.

La peinture noire d'origine est soignée et montre avec son bel intérieur en cuir rouge corail (sellerie Hotchkiss) une voiture qui fut toujours soignée.

Monsieur Pierre Antoine Colin a eu la gentillesse de nous confirmer son historique. Cette automobile fut la voiture personnelle de Monsieur Grégoire et son épouse l'utilisait régulièrement pour se rendre à sa propriété de Charameau dans les gorges du Tarn. Il s'agit de l'une des toutes dernières avec la carrosserie en partie en acier. Sa sellerie d'origine est exceptionnellement belle.

Rarement proposée à la vente, les Hotchkiss JAG sont des voitures passionnantes, originales et très attachantes. Elles sont bien sûr éligibles pour le "Rallye des Clubs de Marques".

**€ 20 000 / 30 000**

Osenat 14 octobre 2012

# 343 1951 HOTCHKISS 2050 GS « Rallye »

Les nouvelles berlines Hotchkiss quatre cylindres 13 CV et les six cylindres 3,5 litres 20 CV sont présentées au salon de paris 1950 et prennent les noms de 1350 et 2050, ces noms ont une forte connotation fiscale !
Le modèle 2050 GS est caractérisé par un moteur développant 130 CV et équipé de deux carburateurs. Mais c'est surtout l'empattement très raccourci par rapport à la berline qui transfigure totalement cette 20 CV. Il passe de 3,09 à 2,80 m.
Les Hotchkiss 2050 GS sont des voitures extrêmement rares, Marc Antoine Colin dans son livre *Hotchkiss, l'âge classique 1935/1955* mentionne une faible production comprise entre 35 et 40 exemplaires. Il en resterait 14 ou 15. Même s'il n'a pas été possible d'essayer l'exemplaire proposé avant l'impression du catalogue, l'expérience permet de dire que 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. 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. Il a été entièrement restauré il y a quelques années. La sellerie est en cuir bordeaux avec moquettes rouge. Cette 2050 GS est équipée de l'option boite Cotal comme la plupart des quelques autres exemplaires survivants. Cette boite, montée d'origine sur les Delage et Delahaye contemporaines, est d'un maniement très agréable et facilite grandement la conduite. Les places arrière bien que présentes sont plutôt symboliques. C'est plus un emplacement qui agrandit le coffre avec les dossiers rabattus. Son très long capot et son empattement court lui donne beaucoup allure. Cette « GS » porte le numéro de série 95257 et n'a connu que deux propriétaires au cours des vingt dernières années. Très attachant, ce modèle ne se retrouve que très rarement sur 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 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 est la dernière Hotchkiss de sport, issue d'une prestigieuse lignée. 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…

Châssis n° 95 257
Carte grise française

Eligible pour le Rallye de Monte Carlo Historique.

€ 60 000 / 80 000

Osenat 14 octobre 2012

# 344 1950 HOTCHKISS Artois

Deux canons croisés surmontés d'une grenade en feu, le tout entouré par un ceinturon fermé en boucle. Bien en évidence sur les radiateurs des véhicules Hotchkiss, cet emblème, copie presque conforme de l'insigne militaire américain de "l'Ordonance Department", rappelle sans ambiguïté les origines de la firme automobile Hotchkiss. C'est en effet outre-Atlantique, dans le Connecticut, que s'installent vers 1640 les ancêtres anglais de Benjamin Berkeley Hotchkiss, le fondateur des Etablissements Hotchkiss. Cette marque automobile française a toujours représenté le prestige automobile. Celle-ci tout comme Facel Vega à une époque, n'est pas encore reconnue à sa juste valeur. Seuls quelques initiés avant-gardistes les ont adoptées.

Après la deuxième Guerre Mondiale, les ventes de la 864 ou Cabourg reprennent alors que la production en avait été interrompue pour participer à l'effort de guerre en produisant des véhicules utilitaires. Hotchkiss est alors une société en péril et les ventes de la Cabourg ne l'aident pas à s'en sortir, la voiture faisant un peu démodée. Dans l'urgence, la gamme est alors revue. Au salon de l'automobile de Paris en octobre 1948, Hotchkiss présente de nouveaux modèles (type S 49), 13 et 20 CV, destinés à remplacer ceux d'avant-guerre toujours en production. Esthétiquement, les berlines 13 CV, Artois, et 20 CV, Gascogne, diffèrent peu de leurs devancières. Les surfaces vitrées sont un peu plus importantes, de petits feux sont ajoutés autour de la calandre, les phares sont semi-encastrés et le capot est dépourvu d'aération latérale. Mais ces deux dernières modifications ne passeront pas le stade de la production en série au début de 1949. Les phares et le capot reprendront leur configuration antérieure. C'est sur le plan mécanique que les modifications sont les plus notables : les roues avant sont désormais indépendantes (au lieu des essieux rigides) et le freinage est hydraulique. Rapidement, le nom Gascogne disparaît au profit de Artois, désignant à la fois les 13 et 20 CV. Cette Artois voit également son arrière modifié de façon à disposer d'une malle bien plus accessible. De l'avant, on trouve peu de différences si ce n'est un museau plus fin coupé en deux par une arête centrale. Le passage d'aile est plat alors que l'échancrure est plus profonde sur la Cabourg. Quant au moteur, il jouit d'un surcroît de puissance par une élévation du taux de compression. Le 4 cylindres fournit 70 chevaux. La version 6 cylindres est appelée Gascogne. C'est ainsi que la version à 4 cylindres peut tranquillement filer à 110 km/h tandis que la 6 cylindres file à 140 km/h ! Au salon de 1949, la gamme reçoit de légères modifications esthétiques. Un projecteur anti-brouillard et un phare longue portée sont ajoutés autour de la calandre. Le capot reçoit de son côté des petites trappes latérales pour une meilleure aération du moteur. Après un peu plus de 2 000 exemplaires construits en moins de deux ans, les Artois laisseront la place à l'Hotchkiss Anjou en 1950.

Le modèle présenté a été complètement restauré en partant du châssis. Tout a été revu : les éléments de suspensions sont neufs, le moteur, l'embrayage, le pont, l'électricité, tout a été refait à neuf. Sans oublier le carburateur, l'allumeur, la ligne d'échappement, les freins, les pneus. La carrosserie à été sablée, les boiseries structurelles ont été changées lorsque c'était nécessaire. Les boiseries intérieures, la sellerie (cuir beige), le ciel de toit, les moquettes, les passementeries et les joints ont été refaits à neuf. Les chromes ont également été restaurés.

L'ensemble des factures s'élève à 50 000 €. Cette Hotchkiss vous permettra de participer à de nombreux rallyes et concours d'élégance.

Châssis n°
Carte grise française

€ 30 000 / 35 000

Osenat 14 octobre 2012

# 345 1994 MERCDES BENZ 500 SL

Châssis n°
WDB1290671F099878
Titre de circulation
extra-européen
Homologation
Mercedes Benz France

Chez Mercedes, le SL est synonyme de glamour, luxe et sportivité. Une noble lignée apparue en 1954, avec la mythique 300 SL. C'est depuis ce type de carrosserie qui sera la signature des SL ( SL pour Sport Leich, soit « Sport Léger »). Viendra ensuite la « Pagode » en 1963 (W 113), signée par Paul Braque, puis un nouveau SL (W 107) en 1971, qui connaîtra une carrière exceptionnellement longue. En mars 1989, dans la foulée du Salon de Genève, Mercedes présente un nouveau modèle (la W 129 en interne), qui se caractérise par la modernité de ses lignes, à la fois anguleuses et aérodynamiques. Aussi, sur ce SL, quelques innovations pour l'époque sont proposées en série, comme la capote en toile entièrement électrique (un hard-top était aussi disponible), l'ABS, ou pas moins de 2 airbags et même des arceaux escamotables en cas de retournement ! Les premiers pneus indéjantables, les Continental CTS étaient proposés. Elle offre également une climatisation automatique, une direction assistée à réglages électriques, des sièges en cuir à réglages électriques et mémoires, des jantes alu de 15', des lave-phares, la peinture métallisée, une radio Becker avec 10 HP, des rétroviseurs électriques dégivrants, des vitres électriques. Autant dire que la technologie embarquée est impressionnante. Les différents moteurs sont proposés : 6 cylindres de 231 CV (300 SL) et le V8 de 306 CV (500 SL) très onctueux. En juillet 1998, l'auto connaît un discret restylage. Si les premières moutures brillaient déjà pour leur fiabilité, ces dernières, encore plus robustes et mieux finies, garantissent de surcroît encore plus de sécurité. Cette automobile est une authentique sportive, avec un excellent agrément de conduite.
Le modèle présenté n'a que 77 000 km. Il est livré avec son carnet d'entretien, son hard top et sa capote électrique. La sellerie de couleur beige est superbe. La boite de viotesse ainsi que la climatisation fonctionne très bien.

€ 12 000 / 18 000

# 346 1966 FORD Mustang Cabriolet Code C

Lorsque la Ford Motors Company commercialisa la Ford Mustang, elle allait créer un créneau encore vierge de toute concurrence. En effet, les berlines n'intéressaient pas réellement les jeunes américains alors en plein Americain Way of Life. Une GT à la carte, à des tarifs étudiés, avec des grands renforts de marketing pour le lancement et un engagement en compétition avec les plus grands et les stars les plus connus contribuèrent à forger une image indestructible à la Ford Mustang En ce temps là, Ford battait Ferrari au Mans, et sur les routes d'Europe comme sur les ovales d'outre-Atlantique, Dearborn campait sur la plus haute marche du podium. Quelques années auparavant, en novembre 1960, un ingénieur de Princeton fort de quinze ans d'expérience dans la branche commerciale, était arrivé à la tête de Ford. Il répondait au nom de Lee Iacocca… Vu le succès que va connaître la Mustang et le rôle qu'elle jouera outre-Atlantique, sa présentation à la Foire de New York le 17 avril 1964 apparaît comme un événement majeur de l'histoire de l'automobile américaine. En outre, orchestré de main de maître par Lee Iacocca, son lancement ne passera pas inaperçu. Mettant en œuvre des moyens considérables, il prendra l'allure d'un grand show médiatique, à la télévision comme dans la presse écrite. Décidément douée pour le spectacle, la voiture pénétrera six semaines plus tard sur la piste des 500 Miles d'Indianapolis dans le rôle de pace car. Le succès commercial sera foudroyant. Un an après ces festivités inauguratrices, plus de 400 000 exemplaires auront déjà été vendus, et deux ans plus tard, c'est plus d'un million de voitures qui auront quitté les chaînes de montage. La Mustang a bien mérité son qualificatif de voiture phénomène.

Dépourvue de tout raffinement technique, mais terriblement attachante, la Mustang sera populaire sans pour autant se fondre dans la masse. Offrant une ligne différente, la première génération du modèle séduit par son design réussi, qui en fait une création originale et bourrée de charme. De nombreux détails en témoignent, à l'image des flancs sculptés, tandis que le capot doit sa taille à la volonté des services marketing de ne pas déconcerter l'automobiliste américain. La face avant retient l'attention par sa calandre avancée, qui restera longtemps une récurrence du modèle originel en même temps qu'un signe d'identification de la Mustang. Grâce à son gabarit raisonnable et à une ligne dépourvue des excentricités habituelles du design d'outre-Atlantique, la Mustang peut être considérée comme la plus européenne des sportives américaines. Il est vrai qu'au début des années 60', les outrances sont en nette régression. Et Ford a toujours affiché une relative pondération par rapport aux délires de la GM ou même de Chrysler. Pour autant, nous nous souvenons qu'à l'époque, son look reflétait une personnalité très américaine, sans parler du style de la décoration intérieure. La Mustang est proposée avec une foule d'options, qui permettent à l'acquéreur de composer son propre cocktail à partir de la riche banque d'organes et d'équipements divers du groupe Ford. Selon son goût et ses moyens, chacun pourra se composer une Mustang économique, luxueuse ou sportive. Certes, une telle politique commerciale ne saurait être considérée comme une nouveauté dans l'industrie américaine. Mais en débouchant véritablement sur la notion de voiture à la carte, la Mustang lui donnera une dimension qu'elle n'avait pas auparavant.

Destinées autant à parfaire la mécanique que la décoration ou la finition, ces innombrables options se multiplieront au fil des années. En 1965 la Mustang bénéficie du nouveau V8 de 289 ci (4,7 litres) de 210 CV. Les freins à disque à l'avant sont disponibles en option et l'inscription disc brakes apparaît alors sur la pédale. Ford ne pouvait mieux fêter la sortie de la 250 000ème Mustang qu'en lançant, à la fin de 1964, le superbe coupé fastback, au design très convaincant. Le modèle présenté est un cabriolet de 1966 équipé de son V8 289 ci. Il s'agit d'un code C avec la capote électrique. On constate une grosse cote d'amour pour cette sportive mythique qui symbolise à merveille l'Amérique des Sixties. En France, de nombreuses stars ont roulé en Mustang. Aujourd'hui c'est tout le mythe de l'Amérique qui s'offre à vous pour une utilisation facile.

Châssis n°
6F08C311965
Dédouanée,
à immatriculer
en collection
Attestation FFVE fournie

Moteur : 8 cyl en V,
16 soupapes
Cylindrée: 4 728 cm³
(289 ci)
Alésage x course :
101,6 x 72,8 mm
Puissance : 275 CV SAE
à 6 000 tr/min

€ 22 000 / 28 000

Osenat 14 octobre 2012

# 347 1971 MG B GT

*Photos d'un modèle similaire*

Bien qu'elle s'inscrive dans la lignée des roadsters qui ont fait la réputation de la marque, la MGB marque une importante évolution. Chargée d'assurer la succession de la MGA, la MGB hérite d'une tâche difficile, d'autant que l'exportation outre-Atlantique apparaît, plus que jamais pour les responsables de la marque, comme un objectif prioritaire. Si elle est conçue par référence à sa devancière dont elle doit garder la clientèle traditionnelle, la nouvelle voiture vise également une nouvelle cible d'amateurs exigeant un confort moins spartiate et plus de sécurité. Tel est l'élément déterminant du cahier des charges, beaucoup plus que le niveau des performances. Les premières esquisses datent de 1957. Le design est dû à Don Hayter, un ancien d'Aston Martin. Après la réalisation de trois prototypes en 1960 et 1961, la voiture est présentée en septembre 1962 au salon d'Earls Court (Londres). La MGB apparaît ainsi sous les traits d'un cabriolet au caractère plus neutre que les précédentes sportives de la marque. Grâce à son design moderne et dépouillé, à sa silhouette basse et à sa ligne douce aux flancs galbés, elle séduira, mais sans ostentation. Techniquement, la MGB se présente comme un compromis entre des techniques empruntées à la MGA et une architecture moderne. Entièrement nouvelle du point de vue de sa structure, elle est la première sportive monocoque lancée par la firme. On sait que cette formule permet, par sa rapidité d'exécution, de faire face à une production de masse. Grâce à cette structure, la voiture offre à ses occupants un intérieur plus spacieux que la MGA, ainsi qu'un coffre à bagages plus largement dimensionné. De même, les ingénieurs d'Abington ont fait porter leurs efforts sur l'amélioration du confort qui s'avère d'un bon niveau. La mécanique révèle que l'on a fait du neuf, et sous la nouvelle et saillante robe se cachent les éléments mécaniques de la MGA. Le moteur subit un réalésage portant la cylindrée à 1 798 cm³ et la puissance à 95 CV à 5 500 tr/mn. Le couple de 15 mkg obtenu à 3 500 tr/mn, soit à un régime inférieur de 500 tours à celui du 1,6 litre, apporte plus de souplesse et d'agrément de conduite. Son agréable souplesse apparaît à l'unisson d'une voiture conçue non pour la performance, mais pour une conduite coulée. La boîte de vitesses, dont la première non synchronisée attirera de vives critiques, surtout aux Etats-Unis, et le pont arrière sont identiques à la MGA. La liste des emprunts se poursuit avec la suspension, qui reprend à l'arrière les bons vieux ressorts à lames. Pourtant, la garde au sol a été réduite et les roues de 14 pouces confèrent à la MGB une position particulièrement basse. Dix-huit années d'existence d'un modèle ne s'accomplissent pas sans quelques évolutions. La première modification concerne l'adoption, en 1964, du moteur à cinq paliers de l'Austin 1800. En octobre 1967, la voiture profitera du lancement de la MGC pour recevoir la boîte de vitesses entièrement synchronisée de cette dernière.

Voiture de grande diffusion simple, robuste et utilisable quotidiennement, la MGB a rempli la mission qui lui était dévolue. Grâce à son exceptionnelle longévité, elle a connu une carrière commerciale hors normes pour une voiture de sport avec 512 733 exemplaires construits, dont 70 % exportés aux Etats-Unis.

Le coupé apparaît en octobre 1965. A sa ligne séduisante signée Pinin Farina, la voiture ajoute un atout pratique non négligeable, son hayon arrière. Très appréciée outre-Atlantique sous l'appellation "hatchback", cette formule favorise le chargement de bagages. Le succès sera au rendez-vous et la MGB GT permettra à la marque d'élargir notablement la clientèle de son cabriolet.

Châssis n°
GHD5UB238838G
Carte grise française

€ 7 000 / 10 000

# 348 1968 MORGAN Plus 4 Tourer

Châssis n° 6826
Carte grise française

*Photos d'un modèle similaire*

*Photos de la restauration*

Morgan lance au mois d'octobre 1950, au salon londonien d'Earls Court, la Plus Four. Mais le nouveau modèle monte en gamme et s'inscrit dans la classe deux litres. Il est animé par le quatre cylindres Standard Vanguard de 68 CV. Le châssis a été renforcé et la voiture est équipée de la boîte de vitesses Moss ainsi que du pont Salisbury.

La Morgan Plus 4 subit en 1954 un remodelage de la face avant, qui lui donne pratiquement son aspect d'aujourd'hui, avec sa calandre bombée et ses phares partiellement intégrés dans les ailes. En même temps, elle adopte le quatre cylindres (1991 cm³) de la Triumph TR2, dont les 90 CV l'entraînent désormais à 160 km/h.

A partir de 1956, la Morgan Plus 4 peut être équipée de la mécanique de la TR3, d'une puissance de 95 CV, puis 100 CV. C'est en 1959 que la Plus 4 bénéficie de freins à disques Girling, alors que la carrosserie voit sa poupe affinée par la roue de secours placée en position inclinée. Une calandre ovale fixée sur un nez particulièrement allongé, la classique grille d'aération sur le côté en plus de passages de roue plus prononcés. Les trois phares avant détachés de la structure lui donnent un air « insectoïde » du meilleur effet. Tout cela vient se poser sur un châssis renforcé qui conclut ce sympathique tableau.

Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 10 ans. La voiture a été entièrement restaurée, le châssis est neuf, la caisse en aluminium est neuve, ainsi que les 2 portes. Le moteur a été entièrement révisé et la boîte de vitesses Moss refaite. La voiture est remontée, il ne reste plus qu'à restaurer la sellerie, la capote et le pare-brise à remplacer.

**€ 20 000 / 25 000**

# 349 1965 FORD Mustang Code C

Lorsque la Ford Motors Company commercialisa la Ford Mustang, elle allait créer un créneau encore vierge de toute concurrence. En effet, les berlines n'intéressaient pas réellement les jeunes américains alors en plein Americain Way of Life. Une GT à la carte, à des tarifs étudiés, avec des grands renforts de marketing pour le lancement et un engagement en compétition avec les plus grands et les stars les plus connus contribuèrent à forger une image indestructible à la Ford Mustang En ce temps là, Ford battait Ferrari au Mans, et sur les routes d'Europe comme sur les ovales d'outre-Atlantique, Dearborn campait sur la plus haute marche du podium. Quelques années auparavant, en novembre 1960, un ingénieur de Princeton fort de quinze ans d'expérience dans la branche commerciale, était arrivé à la tête de Ford. Il répondait au nom de Lee Iacocca… Vu le succès que va connaître la Mustang et le rôle qu'elle jouera outre-Atlantique, sa présentation à la Foire de New York le 17 avril 1964 apparaît comme un événement majeur de l'histoire de l'automobile américaine. En outre, orchestré de main de maître par Lee Iacocca, son lancement ne passera pas inaperçu. Mettant en œuvre des moyens considérables, il prendra l'allure d'un grand show médiatique, à la télévision comme dans la presse écrite. Décidément douée pour le spectacle, la voiture pénétrera six semaines plus tard sur la piste des 500 Miles d'Indianapolis dans le rôle de pace car. Le succès commercial sera foudroyant. Un an après ces festivités inauguratrices, plus de 400 000 exemplaires auront déjà été vendus, et deux ans plus tard, c'est plus d'un million de voitures qui auront quitté les chaînes de montage. La Mustang a bien mérité son qualificatif de voiture phénomène.

Dépourvue de tout raffinement technique, mais terriblement attachante, la Mustang sera populaire sans pour autant se fondre dans la masse. Offrant une ligne différente, la première génération du modèle séduit par son design réussi, qui en fait une création originale et bourrée de charme. De nombreux détails en témoignent, à l'image des flancs sculptés, tandis que le capot doit sa taille à la volonté des services marketing de ne pas déconcerter l'automobiliste américain. La face avant retient l'attention par sa calandre avancée, qui restera longtemps une récurrence du modèle originel en même temps qu'un signe d'identification de la Mustang. Grâce à son gabarit raisonnable et à une ligne dépourvue des excentricités habituelles du design d'outre-Atlantique, la Mustang peut être considérée comme la plus européenne des sportives américaines. Il est vrai qu'au début des années 60', les outrances sont en nette régression. Et Ford a toujours affiché une relative pondération par rapport aux délires de la GM ou même de Chrysler. Pour autant, nous nous souvenons qu'à l'époque, son look reflétait une personnalité très américaine, sans parler du style de la décoration intérieure. La Mustang est proposée avec une foule d'options, qui permettent à l'acquéreur de composer son propre cocktail à partir de la riche banque d'organes et d'équipements divers du groupe Ford. Selon son goût et ses moyens, chacun pourra se composer une Mustang économique, luxueuse ou sportive. Certes, une telle politique commerciale ne saurait être considérée comme une nouveauté dans l'industrie américaine. Mais en débouchant véritablement sur la notion de voiture à la carte, la Mustang lui donnera une dimension qu'elle n'avait pas auparavant.

Destinées autant à parfaire la mécanique que la décoration ou la finition, ces innombrables options se multiplieront au fil des années. En 1965 la Mustang bénéficie du nouveau V8 de 289 ci (4,7 litres) de 210 CV. Le modèle présenté est un coupé de 1965 équipé de son V8 289 ci. Il s'agit d'un code C équipé de sa boîte automatique. On constate une grosse cote d'amour pour cette sportive mythique qui symbolise à merveille l'Amérique des Sixties. En France, de nombreuses stars ont roulé en Mustang. Aujourd'hui c'est tout le mythe de l'Amérique qui s'offre à vous pour une utilisation facile.

Châssis n° 5F07C269328
Dédouanée, à immatriculer en collection
Attestation FFVE fournie

€ 12 000 / 18 000

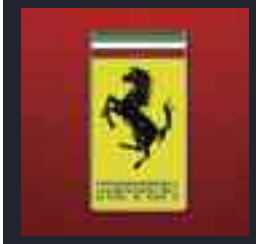
# 350 1981 FERRARI 308 GTSi

*Photo d'un modèle similaire*

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 nouvell Ferrari hérite du V8 de 3 litres à 4 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 1981, il est en superbe état. Il possède ses carnets et les factures d'entretien, ainsi que sa trousse à outils.

Vous l'aurez compris, les Ferrari 308 et 328 ont la beauté du diable, sont fiables pour des Ferrari des années 70' et 80', mais se méritent pour vivre l'idylle parfaite avec elles. La meilleure façon de résister à la tentation, c'est d'y céder !



Châssis n°
ZFFAA02A6B003525
Dédouanée,
à immatriculer
en collection
Attestation FFVE fournie

Moteur :
8 cylindres en V
Alimentation
par injection
Cylindrée : 2 926 cm³

**€ 25 000 / 35 000**

Osenat 14 octobre 2012

# 351 1990 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. L'intérieur en velours à damiers est bien dans le ton de la gamme Porsche 1977 et les jantes osent le style téléphone. 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 et est délivré neuf à l'importateur officiel Porsche Miwza au Japon. Elle n'a que 55 000 km d'origine. Elle possède son carnet d'entretien. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique, de la climatisation, des sièges électriques, des jantes aluminium…

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°
WPOZZ92ZLS841384
Moteur à 8 cylindres
Cylindrée 4 957 cm³
Puissance : 320 CV
à 6 000 tr/mn
Titre de circulation
extra européen

€ 14 000 / 18 000

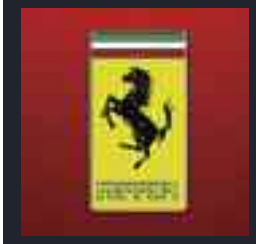
# 352 1996 JAGUAR XJS Cabriolet Celebration

La XJ-S a remplacé la Type E en septembre 1975 et était basée sur la berline XJ. Bien qu'elle n'ait pas tout à fait la même image sportive, le XJ-S est une grand-tourisme compétente, et plus aérodynamique que la Type-E. Elle bénéficia de la puissance digne de la marque : un moteur à essence V12, avec un choix d'une transmission manuelle ou automatique, mais la boite manuelle a vite été délaissée. À l'époque, à la fin des années 1970, c'était inhabituel de voir une grand-tourisme avec un moteur V12. Il n'y avait que les voitures de sport italiennes de luxe, comme Lamborghini, ou encore Ferrari qui avaient des prestations moteur aussi importantes. Le cahier des charges de la XJS était comparable avec celles-ci : Elle était capable d'accélérer à 97 km/h en 8,9 secondes, et d'une vitesse de pointe de 229 km/h.
La voiture fut profondément modifiée en 1991 (dit facelift) et devint la XJS (sans trait d'union). La lunette arrière fut agrandie. Elle change un peu de look grâce à des boucliers avant et arrière généreux, assortis à la carrosserie, rehaussés par un jonc chromé et intégrant les side-lights américains. Ajoutons à cela des roues de 16 pouces à 5 branches (fini les 15 pouces) et des embouts d'échappement rectangulaires. Le tout est assurément plus moderne.
Sans le vouloir, la Jaguar XJS se pare d'accents néo-rétro très américains. Cela tombe bien sur le plan commercial, avec des ventes marquées par une reprise aux USA mais aussi en Allemagne.
Le modèle présenté est la série « spéciale édition ». Elle ne totalise que 63 000 miles. Sa robe est « White porcelain ». Elle possède toutes les options pour ce modèle. Le dossier de factures d'entretien sera donné avec la voiture. Elle est en parfait état et l'essai routier a été très concluant.

Série Spéciale
Célébration
Châssis n°
SAJJNXFD4TS223281
Moteur à 6 cylindres
Cylindrée 4 000 cm³
Alimentation
par injection
électronique Lucas
Puissance 295 CV
Carte grise française

€ 18 000 / 22 000

# 353 1985 FERRARI Mondial Quattrovalvole



Châssis n°
ZFFLD14B54585
Carte grise française

En 1973, Ferrari présente sa première voiture avec carrosserie 2+2 équipée d'un V8. Il s'agissait de la Ferrari Dino 308 GT4. C'est la Carrozzeria Bertone qui dessina cette nouveauté qui restera la seule Ferrari de série née sous son crayon. Avec son moteur central, ce modèle était la concurrente de la Lamborghini Urraco et de la Porsche 911.

En 1980, la 308 GT4 est remplacée par la toute nouvelle Mondial. La tradition reprend le dessus et le style en revient à Pininfarina. Confortable et spacieuse mais de dimensions contenues, la Ferrari Mondial permet le voyage au long cours avec bagages et enfants.

Fabriquée jusqu'en 1993, la Mondial n'a pas eu de descendance. Elle demeure donc la dernière 2+2 avec moteur V8 de la marque au cheval cabré.

Notre coupé Mondial est classiquement rouge. Il est équipé du moteur de la seconde génération avec les nouvelles culasses à quatre soupapes par cylindre. Le modèle est donc appelé Mondial Quattrovalvole, ce qui signifie quatre soupapes. La sellerie en cuir rouge montre un très bon état de conservation, sans trace d'usure notable. A 80 121 km, le moteur a été entièrement refait chez les Etablissements Supersport Tissier de Paley (77) il y a quelques années. La voiture n'a quasiment pas servi depuis cette réfection.

Historiquement, l'actuel propriétaire détient cet exemplaire depuis 15 ans. Seuls deux autres amateurs se sont partagés son volant depuis 1990. Notre Mondial est un coupé dont le compteur affichait 75 044 km en 1994. Aujourd'hui, il indique 81 800 km, ce qui ne fait pas une grande utilisation. Cette Ferrari est un modèle intéressant avec une «robe» sobre et classique signée Pininfarina. La voiture fonctionne correctement, il sera sage de prévoir une révision. Symbole d'une époque, le dessin de carrosserie a fêté ses 30 ans mais n'a pas pris une ride.

€ 12 000 / 18 000

# 354 1960 JAGUAR MKII 3.8

Châssis n° 212746DN
Carte grise française

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle devient basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture: la Jaguar MK II. Le niveau de finition est identique en termes de boiseries précieuses et cuir haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle, et la ligne générale s'en trouve allégée. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 L, 3,4 L ou le moteur de 3,8 L.

Original et intemporel, le design de la voiture s'inscrit toutefois dans la filiation esthétique de la marque depuis 1948. A l'image de l'XK 120, sa glorieuse et sportive aînée, la Mk II offre un concerto de courbes et de galbes, une partition dans laquelle brille Jaguar. Aucune mièvrerie dans ces rondeurs, bien au contraire. La MK 2 compose un cocktail racé d'agressivité et de douceur qui fait son charme. Véritable salon roulant, l'habitacle offre un festival dont profitent tous les sens. Si le regard et le toucher sont comblés par les boiseries, l'odorat ne se trouve pas moins flatté par le parfum du cuir. Les jambes trouvent généreusement leur place à l'avant comme à l'arrière. Le capot plongeant offre une excellente visibilité qui s'étend sur les côtés et vers l'arrière grâce aux vitres en arc de cercle et à la lunette panoramique. Le regard tombe droit sur le compte-tours et le tachymètre, alors que le tableau de bord central regroupe les cadrans de température d'eau et de pression d'huile, ainsi que la jauge d'essence et l'ampèremètre.

La Mk 2 a joui, de son vivant, de la réputation de berline la plus rapide du monde. Une notoriété flatteuse accréditée par les nombreux succès glanés en compétition, aussi bien sur les circuits que dans les épreuves routières. A l'image des victoires remportées par Bernard Consten dans le Tour de France automobile.

C'est une réussite totale et la ligne de la Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

Le modèle présenté a été vendu neuf en Belgique. Il sera accompagné de son carnet, de sa trousse à outils d'origine.

La boîte de vitesses est mécanique.

**€ 25 000 / 30 000**

Osenat 14 octobre 2012

# 355 1991 ALFA ROMEO 2000 Spider Pininfarina

Châssis n°
ZAR11500006005751
Carte grise française

La vénérable maison Pininfarina, un des plus talentueux carrossier italien, est l'auteur de ce cabriolet Alfa Romeo dont les origines remontent à mars 1966. A l'époque, ce cabriolet fut surnommé « *Osso di Sepia* » ou « Os de seiche » à cause de sa forme arrière effilée terminant en pointe.

En 1970, un premier restylage touche surtout l'arrière de la voiture qui perd son arrière spécifique pour une « Coda tronca » plus moderne qui peut se traduire par « queue tronquée ».

Dix ans auparavant, une autre Alfa Romeo avait subit le même sort, il s'agissait de la très sportive berlinette SZ.

Les mécaniques disponibles étaient les excellents quatre cylindres à double ACT accouplés à une boite à cinq rapports. Tout d'abord disponible en 1,3 L et 1,6 L, fin 1967 un nouveau moteur 1, 8 L est ajouté à la gamme, c'est la 1750. Le moteur le plus puissant de la gamme fait son apparition sur le cabriolet en 1971 il s'agit de la 2,0 L. Le caractère sportif de ces moteurs est bien connu et le « plaisir de conduire » prend un sens très latin.

Deux petites places d'appoints ont été ajoutées en 1975 pour permettre d'installer deux enfants. D'autres retouches importantes ont touché le Spider en 1983 avec l'apparition d'un becquet et de pare-chocs noirs en caoutchouc. C'est sans doute la moins appréciée des différentes versions. Les dernières retouches ont lieu en 1990. La modernisation de la ligne originale est parfaitement réussie avec l'intégration des boucliers à la carrosserie, de nouveaux feux arrière. S'il n'est pas facile de réussir un restylage sur une icône de l'Automobile, cette dernière version est une belle expression du talent de Pininfarina.

Les cabriolets Alfa de la période 1966/1993 ont dans l'histoire de la marque une place à part. La beauté intemporelle du dessin, la fiabilité et la rage des mécaniques sont ses principaux atouts.

L'exemplaire présenté date du 30 novembre1990 c'est donc un modèle 1991. Son compteur indique un tout petit 32 900 km. Le hard top est présent. Le manuel d'utilisation de la voiture est dans sa pochette d'origine. Une radio Pioneer avec lecteur de cassettes et un chargeur de CD sont des éléments appréciés. Le contrôle technique ne souligne pas de défauts et confirme l'état général de cette bien jolie Alfa Romeo Spider 2000.

€ 6 000 / 8 000

# 356 1987 PORSCHE 911 3.2 Cabriolet

Châssis n°
WPOZZZ91ZJS150235
Carte grise française

L'histoire des Porsche 911 débute au Salon automobile de Francfort, le 12 septembre 1963, avec la présentation de celle qui deviendra la première génération de Porsche 911, le type 901. Elle aurait dû se nommer uniquement Porsche 901 cependant, le constructeur français Peugeot détient le monopole des trois chiffres avec un zéro au milieu. Porsche décide alors, assez logiquement, de remplacer le zéro par le chiffre qui succède, à savoir le 1. Le type 901 devient ainsi 911. L'élément stylistique le plus caractéristique réside dans la courbure progressive et continue du pavillon. Elle part du bord supérieur du pare-brise pour s'achever au niveau du pare-chocs arrière. Cette ligne, satisfaisante au plan esthétique, favorise également la pénétration dans l'air. Dès son lancement, le succès est au rendez- vous. La 911 remporte de très nombreux succès en compétitions. Au fil des années, Porsche améliore le modèle et les 911 successives seront toutes à la pointe technique de leur époque. Chaque nouveau modèle donne plus de puissance à la 911. Mais à l'époque où la Porsche 911 semble condamnée à passer la main au moteur avant, un sursaut du destin va lui permettre de subsister encore. La 911 Super Carrera 204 CV de 1980 marque à ce titre un véritable tournant dans l'histoire du modèle. En effet Ferry Porsche, le fils du créateur impose de maintenir la 911 au catalogue. Digne héritière du modèle SC, la Porsche Carrera 3.2L aura une carrière relativement longue. Introduite sur le marché en 1984, sa commercialisation se poursuivra jusqu'en 1989, période durant laquelle elle ne fera que se bonifier. Porsche la déclinera en 5 versions : coupé, targa, cabriolet, speedster, ainsi que turbo-look. La conception de la Carrera 3.2L perpétue la tradition Porsche, qui se singularise par l'implantation, en porte-à-faux arrière, du moteur flat-six refroidi par air. Si la cylindrée a été augmentée de 150cc par rapport au moteur 3.0L du modèle SC précédent, les ingénieurs de Stuttgart n'ont pas pour autant négligé de prendre les mesures nécessaires à sa parfaite fiabilité. Les Porsche ont toujours été bien construites, avec une rigueur toute germanique. Le modèle cabriolet de 1987 que nous présentons ici le prouve. Son apparence et son état de conservation sont loin de refléter ses 25 ans d'existence. Ce point mérite d'être souligné, car il ne faut pas oublier que nombre de ses concurrents, notamment transalpins, vieillissent nettement moins bien, exigeant un entretien beaucoup plus fréquent et plus onéreux. Le modèle présenté appartenait à un ami gentleman driver méticuleux, qui a toujours entretenu ces automobiles par son mécanicien avec grands soins. Cette automobile ne pourra procurer que du plaisir à son futur propriétaire. Mais nous ne sommes jamais vraiment propriétaire de ces objets, nous en sommes les gardiens pendant un certain temps.

€ 20 000 / 25 000

Osenat 14 octobre 2012

# 357 1965 FORD Mustang Fastback

Chassis n°
5F07C269328
Moteur 8 cylindres en V
Dédouanée
à immatriculer
en collection
Attestation FFVE fournie

Lorsque la Ford Motors Company commercialisa la Ford Mustang, elle allait créer un créneau encore vierge de toute concurrence. En effet, les berlines n'intéressaient pas réellement les jeunes américains alors en plein Americain Way of Life. Une GT à la carte, à des tarifs étudiés, avec des grands renforts de marketing pour le lancement et un engagement en compétition avec les plus grands et les stars les plus connus contribuèrent à forger une image indestructible à la Ford Mustang En ce temps là, Ford battait Ferrari au Mans, et sur les routes d'Europe comme sur les ovales d'outre-Atlantique, Dearborn campait sur la plus haute marche du podium. Quelques années auparavant, en novembre 1960, un ingénieur de Princeton fort de quinze ans d'expérience dans la branche commerciale, était arrivé à la tête de Ford. Il répondait au nom de LeeLacocca… Vu le succès que va connaître la Mustang et le rôle qu'elle jouera Outre-Atlantique, sa présentation à la Foire de New York le 17 avril 1964 apparaît comme un événement majeur de l'histoire de l'automobile américaine. En outre, orchestré de main de maître par Lee Iacocca, son lancement ne passera pas inaperçu. Mettant en œuvre des moyens considérables, il prendra l'allure d'un grand show médiatique, à la télévision comme dans la presse écrite. Décidément douée pour le spectacle, la voiture pénétrera six semaines plus tard sur la piste des 500 Miles d'Indianapolis dans le rôle de pace car. Le succès commercial sera foudroyant. Un an après ces festivités inauguratrices, plus de 400 000 exemplaires auront déjà été vendus, et deux ans plus tard, c'est plus d'un million de voitures qui auront quitté les chaînes de montage. La Mustang a bien mérité son qualificatif de voiture phénomène.

Dépourvue de tout raffinement technique, mais terriblement attachante, la Mustang sera populaire sans pour autant se fondre dans la masse. Offrant une ligne différente, la première génération du modèle séduit par son design réussi, qui en fait une création originale et bourrée de charme. De nombreux détails en témoignent, à l'image des flancs sculptés, tandis que le capot doit sa taille à la volonté des services marketing de ne pas déconcerter l'automobiliste américain. La face avant retient l'attention par sa calandre avancée, qui restera longtemps une récurrence du modèle originel en même temps qu'un signe d'identification de la Mustang. Grâce à son gabarit raisonnable et à une ligne dépourvue des excentricités habituelles du design d'outre-Atlantique, la Mustang peut être considérée comme la plus européenne des sportives américaines. Il est vrai qu'au début des années 60, les outrances sont en nette régression. Et Ford a toujours affiché une relative pondération par rapport aux délires de la GM ou même de Chrysler. Pour autant, nous nous souvenons qu'à l'époque, son look reflétait une personnalité très américaine, sans parler du style de la décoration intérieure. La Mustang est proposée avec une foule d'options, qui permettent à l'acquéreur de composer son propre cocktail à partir de la riche banque d'organes et d'équipements divers du groupe Ford. Selon son goût et ses moyens, chacun pourra se composer une Mustang économique, luxueuse ou sportive. Certes, une telle politique commerciale ne saurait être considérée comme une nouveauté dans l'industrie américaine. Mais en débouchant véritablement sur la notion de voiture à la carte, la Mustang lui donnera une dimension qu'elle n'avait pas auparavant.

Destinées autant à parfaire la mécanique que la décoration ou la finition, ces innombrables options se multiplieront au fil des années. En 1965 la Mustang bénéficie du nouveau V8 de 289 ci (4,7 litres) de 210 CV. Le modèle présenté est une version fastback, carrosserie la plus sport du modèle. Elle possède une boite de vitesses automatique et le célèbre 289 ci.

A l'heure où nous rédigeons ces lignes, nous n'avons pas encore pu faire d'essai avec la voiture, celui-ci vous sera décrit lors de la vente.

€ 20 000 / 30 000

# 358 1973 PORSCHE 914/2

Des accords commerciaux entre Porsche et Volkswagen sont à l'origine d'un modèle méconnu, mais attachant et bien construit avec une tenue de route formidable : la 914. Une société détenue à 50-50 par les deux marques fut créée et baptisée VW-Porsche. Cette voiture était vendue comme une Porsche aux USA et une Volkswagen en Europe. Le cahier des charges imposait que la Porsche 914 ne présente aucune filiation visuelle avec les productions VW et Porsche. L'étude, confiée à un bureau de style spécialisé dans le mobilier contemporain, donna une voiture pratiquement symétrique bien dans l'air du temps des seventies, de la mini-jupe et de Paco Rabane… La ligne de la 914 ne laisse pas indifférent. Deux versions sont présentées en 1969, avec le moteur 1 700 cm³ et le moteur 6 cylindres de la 911-2 litres. Seule la première rencontrera la réussite, la 914-6 trop chère se vendit très mal. La boîte de vitesse possède 5 rapports et la première est décalée pour avoir 4 et 5 face à face. 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. Ce qui frappe le plus, c'est l'aspect quasi symétrique entre l'avant et l'arrière, vue de profil. Mais indéniablement, l'ensemble respire le sportif, avec la ceinture de caisse ultra basse, les voies larges et les phares escamotables. Autre bonne surprise : un toit Targa rigide qui prend place dans le coffre dès que l'envie de rouler cheveux au vent se fait sentir. Par contre, l'architecture mécanique à moteur central impose une restriction de taille : la 914 est une stricte deux places… conséquence inverse, on dispose dans la 914 de deux coffres généreux de 120 et 160 litres. On peut donc partir en voyage en emportant autre chose qu'un maillot de bain (les possesseurs de 911 comprennent), rassurez-vous. L'intérieur est spacieux, on retrouve les gros compteurs Porsche (compte-tours au centre). Un vrai kart ! Le toit culmine à 1m20 du sol et l'axe de vision est environ à 1m !

L'exemplaire proposé fut comme la grande majorité vendu neuf aux Etats Unis. Sa carrosserie de couleur gis-bleu lui va à ravir. Aujourd'hui, la Porsche 914 représente un cocktail admirable pour un petit roadster : Originale, attachante, décapotable, rapide et surtout bourrée de qualités routières, la 914 constitue une des meilleures écoles de conduite sportive du monde aircooled, et réconcilie amateurs du Flat 4 VW avec conduite sportive. Quant aux adeptes de la piste, avec un tel engin, ils disposent d'une base de préparation capable de rivaliser avec les noms les plus prestigieux de l'automobile !...

Châssis n°4732905177
Moteur 4 cylindres
de 2 litres
Boite de vitesses
à 5 rapports + MA
Freins à disques
Dédouanée,
à immatriculer
Attestation FFVE fournie

€ 14 000 / 18 000

Osenat 14 octobre 2012

# 359 1970 PORSCHE 911 2.2

Epargnée par les appendices et excroissances des modèles ultérieurs, la première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté originels de sa ligne. Longtemps délaissée au profit de voitures plus récentes et plus démonstratives, elle est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis. D'abord baptisée 901 et présentée en avant-première au salon de Francfort en 1963, la 911 entre en production en mai 1964. Elle est motorisée par un deux litres de 130 CV. En 1968, à la fin de l'année, elle bénéficie de l'injection mécanique Bosch pour cause de normes anti-pollution américaines, les Etats-Unis constituant le principal marché de Zuffenhausen. La puissance passe alors à 170 CV. En même temps, est lancée une nouvelle évolution, la 911 E, également dotée de l'injection -- E étant l'initiale de Einspritzung, injection en allemand. La cylindrée de la 911 sera ensuite portée à 2,2 litres en 1969. Cette version E est certainement le modèle le plus polyvalent de la gamme de l'année 1970. Moins pointue que la version S certes plus puissante, mais dont le couple maxi est placé beaucoup plus haut, la 2.2 E est plus agréable à conduire en usage régulier. Il faut dire que le poids de la voiture ne dépasse que légèrement la tonne, chose aujourd'hui quasi impossible à réaliser sur une voiture de série. Le chassis repose sur une suspension spécifique utilisant des amortisseurs hydropneumatiques qui permettent de supprimer les ressorts, le choix du confort ayant été privilégié sur cette version E : d'ailleurs, cet équipement était complété par des jantes de 14" montés de pneus à flanc plus haut. Côté freinage, la 911 2.2 E est équipée de la même façon que la version S, avec 4 disques ventilés pincés par des étriers à 2 pistons poussés par un double circuit avant/arrière. L'intérieur est lui aussi identique, et l'on retrouve tout l'équipement de base d'une 911 de l'époque. Le modèle présenté est matching numbers et de couleur verte avec un intérieur beige. C'est aujourd'hui une automobile rare, une sportive "pure et dure" à la sonorité métallique envoutante. Cette ligne est d'une ligne d'une pureté absolue. Reprendre en main une automobile de cette époque est justement l'unique occasion de retrouver de véritables sensations de conduites, d'être le seul maître à bord, et c'est là tout le charme.

Pierre Bardinon disait : « *On ne peut pas avoir de Ferrari sans avoir de circuit, c'est comme avoir du bon vin sans cave !* ». Effectivement, il avait raison et on ne peut pas avoir de collection sans avoir une 911 Classic !

Châssis n° 9110201023
Moteur: 6 cylindres à plat, 12 soupapes
Position: longitudinal porte-à-faux AR
Alimentation: injection Bosch.
Cylindrée 1 991 cm³:
Alésage x course : 80 x 66
Puissance: 140 CV à 6 500 tr/mn.
Dédouanée à immatriculer en collection
Attestation FFVE fournie

€ 14 000 / 18 000

# 360 1969 MG B Roadster

*Photo d'un modèle similaire*

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 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, 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° GHN 5UG391785
Moteur à 4 cyl
de 1800 cm³
Alimentation
par 2 carburateurs
Embrayage
monodisque à sec
Carte grise française

€ 15 000 / 18 000

# 361 1970 MERCEDES BENZ 280 SL

Châssis n° 11304412016962
Moteur à 6 cylindres
Alimentation : Injection indirecte Bosch
Hard-top et capote
Carte grise française

*Photo d'un modèle similaire*

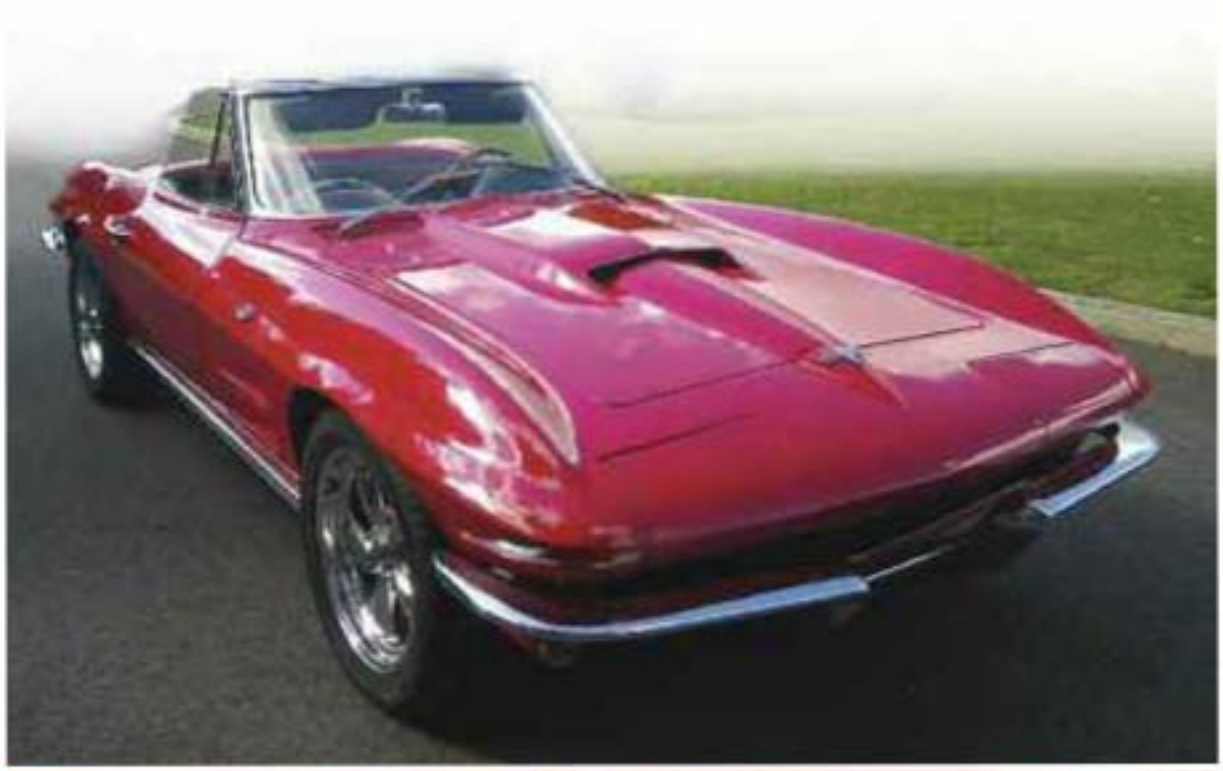
Entre la très exclusive Mercedes 300 SL, qui a forgé la légende des SL chez Mercedes-Benz, et la " petite " Mercedes 190 SL et son quatre cylindres, il manquait un modèle justement positionné. C'est à ce moment qu'un jeune designer de talent, Paul Bracq, intervient dans le dessin du futur roadster SL de Mercedes. Le SL aura un moteur 6 cylindres en ligne pour la noblesse et les performances, et va en outre bénéficier d'un design très élégant et moderne dont la forme du hard-top lui donnera son surnom : le Pagode... Particulièrement inspiré, Paul Bracq s'est attaché à respecter le cahier des charges de l'usine en y apportant sa touche personnelle. La ligne ponton a été totalement aplatie pour permettre de donner non seulement une finesse de ligne au roadster allemand, mais également pour accroître la visibilité vers l'extérieur. Pour l'anecdote, c'est suite à une petite erreur que le SL Pagode possède des petits bourrelets d'ailes qui donnent du caractère à cet ensemble très classique. En effet, la plate-forme réalisée à Untertürkheim était légèrement trop étroite, ce qui a contraint les designers à élargir les passages de roues. Le capot avant possède un léger bosselage, l'étoile Mercedes-Benz est en bonne position dans le centre de la calandre légèrement inversée.

*Photo du modèle présenté*

Une fois la porte ouverte, la Pagode se distingue par une habitabilité de premier ordre. Pas question en effet de se contorsionner pour s'installer à bord, bravo le concept du hard-top Pagode ! La place pour les jambes est généreuse et derrière les sièges, on trouve de la place pour glisser quelques bagages ou mettre un enfant en dépannage en biais. Nous sommes loin des standards des petits roadsters anglais de la même époque dans lesquels quelques notions de souplesse étaient requises… Pour sa 280 SL Pagode, Mercedes-Benz l'équipe du nouveau six en ligne de 2,8 litres équipé d'une injection de la berline 280 SE (W108 E28). Ce nouveau moteur est plus puissant avec 170 CV à 5 750 tr/mn et est plus souple grâce à un couple supérieur de 24,5 mkg à 4 500 tr/mn. Avec la boîte auto, elle offre deux visages. Soit vous cruisez tranquillement et elle se révèle la compagne idéale des balades sur les petites routes. Soit vous sollicitez l'accélérateur et le kick-down à câble, et le six en ligne change de tonalité. Il rugit et propulse la 280 SL Pagode avec une réelle énergie. Les relances sont vives. Voiture mythique, la Pagode reste une auto désirable surtout pour les amateurs français puisque sa ligne est l'œuvre d'un de nos compatriote talentueux et très inspiré, Paul Bracq. Fiable, utilisable au quotidien, élégant et performant, la Pagode jouit en plus de l'image SL et Mercedes-Benz. Un véritable label qui incite à la promenade au soleil sous le signe de l'étoile.

€ 20 000 / 25 000

# 362 1963 CHEVROLET Corvette C2



Chassis n° 30867s110607
Moteur : V8 à 90°
Emplacement : longitudinal avant
Cylindrée : 5 657 cm³
Alésage X course : 101,6 x 82,6 mm
Puissance maximale : 360 CV à 6000 tr/min
Dédouanée, à immatriculer en collection
Attestation FFVE fournie

La seconde génération est conçue par Larry Shinoda sous la direction stylistique de Bill Mitchell. Lancée en 1963, elle est produite jusqu'en 1967.En 1963 c'est la seule année de la "Split Window" qui a été très appréciée. La nouvelle Corvette Sting Ray coupé possède des vitres arrière en deux parties et de fausses grilles de ventilation sur le capot, ainsi que des suspensions arrière indépendantes. La vitre arrière séparée sera supprimée en 1964 à cause de problèmes de sécurité, de même que les grilles de capot. La puissance moteur est de 250 CV à 365 CV en 1963.

A sa sortie la C2 est disponible avec une vitre arrière scindée en deux parties ce qui lui vaut l'appellation "Sting Ray". Quant à la C2 "ordinaire", elle lance la Corvette sur orbite avec son style inimitable. Avec le "small-block" de 5,7 litres elle affiche de belles performances. Le point fort de ces voitures se situe dans leur accélération, entre 5,4 et 8 secondes pour franchir la barre de 100 km/h, ce qui supplantait toute voiture européenne de l'époque. Le modèle présenté est en très bon état, il est équipé de sa capote et de son hard top.
A titre indicatif, la Chevrolet Corvette C2 de Neil Armstrong vient d'être vendue 120 000 $ !

€ 28 000 / 32 000

Osenat 14 octobre 2012

# 363 1973 CITROËN DS 23 IE Pallas

Châssis n° 01 FG 4675
Carte grise française

Avec la DS 19, c'est une véritable bombe qui s'abattait sur le Salon de Paris 1955. Cette voiture, ou plutôt cette soucoupe roulante résolument futuriste remplaçait une voiture sortie 20 ans auparavant : la « Traction avant ». Son fantastique dessin et sa technicité d'avant-garde lui ont valu une durée de vie identique à celle qu'elle remplaçait. La finesse et les courbes de cette voiture magique sont dues à l'artiste italien Flaminio Bertoni, auteur des non moins mythiques Traction avant et 2 CV ! Pour des coups d'essais ce furent des coups de maître !

La douceur de ses commandes, le confort de ses suspensions, sa tenue de route ahurissante et la très haute puissance de son freinage sont les principales qualités de la DS. Qualités qui aujourd'hui encore ne sont pas désuètes, la DS reste une voiture facile d'utilisation dans la circulation moderne.

Mais il y a presque 60 ans, cette voiture possédait une avance considérable sur tous les constructeurs mondiaux. De son lancement en 1955 au milieu des années '70, la voiture n'a jamais cessé d'évoluer, s'améliorant au fil des années.

Cette voiture est à regarder comme une « Déesse », car c'est ce qu'elle fut à la route pendant près de 30 ans et c'est exactement ce qu'elle redevient maintenant après être passée à la postérité.

L'exemplaire proposé est la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme : la DS 23 IE. La finition Pallas apporte une touche de luxe avec notamment l'intérieur en cuir havane. Moquette et sellerie sont en bon état de présentation. Le tableau de bord est équipé du poste radio « Continental Edison » d'origine avec la FM. Le compteur indique 60 680 km, il est tout à fait possible que ce kilométrage soit celui que la voiture a parcouru depuis sa sortie d'usine. L'ensemble carrosserie/peinture/châssis est très sain et ne présente pas de défauts esthétiques. La référence AC 85 de la teinte est un beige métallisé baptisé « Tholonet ». C'est une élégante couleur, disponible sur les deux dernières années de fabrication 1973/1975, qui n'apparaît le plus souvent qu'avec la finition Pallas. Le moteur est bien le DX5 et l'ensemble mécanique est lui aussi très propre. La boite « hydraulique » est reposante et agréable, avec l'agrément et la simplicité d'une boîte manuelle sans l'obligation d'embrayer.

Pour beaucoup d'amateurs, une voiture en superbe état d'origine sera toujours supérieure au même modèle complètement restauré. En effet il est facile de comprendre que pour restaurer une voiture il suffit de mettre du temps et de l'argent alors que pour trouver une belle voiture d'origine, il faut beaucoup de chance…

€ 13 000 / 18 000

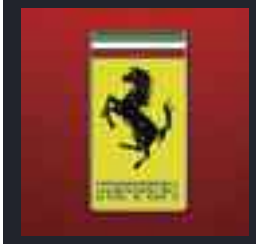
# 364 1980 FERRARI 308 GTSi

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 5 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 1980, il est dans un état concours. Il possède tous ses carnets et les factures d'entretien, ainsi que sa trousse à outils.

Vous l'aurez compris, les Ferrari 308 et 328 ont la beauté du diable, sont fiables pour des Ferrari des années 70' et 80', mais se méritent pour vivre l'idylle parfaite avec elles. La meilleure façon de résister à la tentation, c'est d'y céder !



Châssis n°
ZFFAA02A7A0031353
Moteur : 8 cyl en V
Alimentation
par injection
Cylindrée : 2 926 cm³
Titre de circulation
européen

€ 35 000 / 40 000

Osenat 14 octobre 2012

# 365 1971 CITROËN SM

*Photo d'un modèle similaire*

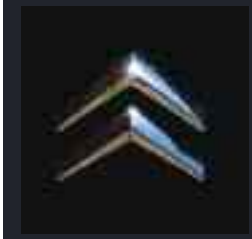
A la fin des années 70', la France du Général de Gaulle, tente de montrer au monde entier ses capacités à innover et à briller. En témoigne la future commercialisation du Concorde, qui sera le premier avion supersonique de grande ligne à être commercialisé et mis en service, il y a eu aussi le paquebot 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.

*Photo du modèle présenté*

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 7000 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 !

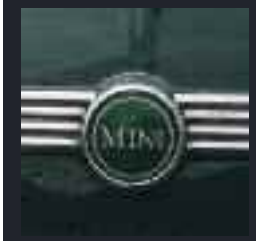
Alors la SM, intéressante ? Plus que jamais d'autant que sa cote remonte après avoir été longtemps très basse. Et si "SM" signifiait avant sa sortie projet S à moteur Maserati, aujourd'hui ses admirateurs l'appellent plutôt Sa Majesté…



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 5500 tr/mn
Carte grise française

€ 14 000 / 18 000

# 366 1967 AUSTIN MINI « Woodie »




Chassis n°
Carte grise française

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 des modèles 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 micro-cars.

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. BMC a développé également une gamme d'utilitaires et de véhicules de loisirs. Cette Mini devient tôlée dont la partie arrière allongée fait passer la longueur de la voiture à 3,30 mètres. Suit un pick-up en janvier 1961. Le succès de ces modèles au Royaume-Uni est dû à l'exonération de la Purchase tax dont ils bénéficient (soit une économie de 30% sur le prix d'achat). Lancés en septembre 1960, les breaks Morris Traveller et Austin Countryman ne bénéficient pas de cet avantage fiscal. En option, leur carrosserie peut être ornée de parements en frêne rapportés — les célèbres « woodies ». Le modèle présenté est le plus beau des breaks avec sa finition woodie. Il a été complètement restauré en 2009. L'intelligence de son concept défie le temps. Tout comme sa ligne qui, située hors des courants esthétiques, échappe à l'éphémère des modes.

€ 12 000 / 15 000

Osenat 14 octobre 2012

# INDEX

## Canots Automobiles de Collection


| Page | Lot | Année | Marque / Modèle |
|---|---|---|---|
| 40 | 328 | | Moteur BRITISH Seagulls |
| 40 | 329 | | Moteur KŒNIG |
| 40 | 330 | | Moteur EVINRUDE |
| 40 | 331 | | MOTEUR VOLVO Penta |
| 40 | 332 | 1953 | BOESCH |
| 41 | 333 | 1955 | BIANCHI & SECCHI |
| 41 | 334 | 1934 | LEHMANN |
| 41 | 335 | 1963 | SEYLER |
| 42 | 336 | 1964 | KIRIÉ |
| 42 | 337 | | YETT |
| 42 | 338 | | RACER |
| 42 | 339 | 1966 | RIVA Junior |
| 43 | 340 | 1961 | CRAI |
| 43 | 341 | 1963 | RIVA |

# INDEX

## Automobiles de Collection


| Page | Lot | Année | Marque / Modèle |
|---|---|---|---|
| 32 | 320 | 1976 | ALFA ROMEO Spider 2000 Veloce |
| 60 | 355 | 1991 | ALFA ROMEO Spider |
| 71 | 366 | 1967 | AUSTIN MINI Woodie |
| 17 | 305 | 1954 | AUTO UNION DKW |
| 38 | 326 | 1983 | BENTLEY Mulsanne Turbo |
| 29 | 317 | 1960 | CHEVROLET Corvette C1 |
| 67 | 362 | 1963 | CHEVROLET Corvette C2 |
| 25 | 313 | 1968 | CITROËN ID19 |
| 24 | 312 | 1974 | CITROËN 2 CV6 |
| 16 | 304 | 1983 | CITROËN 2 CV Charleston |
| 23 | 311 | 1974 | CITROËN DS 23IE |
| 70 | 365 | 1971 | CITROËN SM |
| 68 | 363 | 1973 | CITROËN DS 23IE Pallas |
| 33 | 321 | 1980 | CITROËN Méhari 4 x 4 |
| 36 | 324 | 1983 | CROCO TAG |
| 39 | 327 | 1969 | FERRARI 365GT 2+2 |
| 30 | 318 | 1983 | FERRARI Mondial 8 |
| 69 | 364 | 1980 | FERRARI 308 GTSi |
| 58 | 353 | 1985 | FERRARI Mondial QV |
| 55 | 350 | 1981 | FERRARI 308 GTSi |
| 16 | 303 | 1971 | FIAT 500 |
| 15 | 302 | 1978 | FIAT X 1/9 |
| 35 | 323 | 1955 | FORD Thunderbird |
| 51 | 346 | 1966 | FORD Mustang Cab |
| 54 | 349 | 1965 | FORD Mustang |
| 62 | 357 | 1965 | FORD Mustang Fastback |
| 44 | 342 | 1953 | HOTCHKISS GRÉGOIRE JAG Grégoire |
| 46 | 343 | 1951 | HOTCHKISS GREGOIRE 20/50 Grand Sport |
| 48 | 344 | 1950 | HOTCHKISS GREGOIRE Artois |
| 57 | 352 | 1996 | JAGUAR XJS Cab Celebration |
| 19 | 307 | 1992 | JAGUAR Sovereign |
| 59 | 354 | 1960 | JAGUAR MKII 3,8 |
| 18 | 306 | 1969 | LAND ROVER Type 88 Série II |
| 26 | 314 | 1963 | LOTUS Seven |
| 22 | 310 | 1982 | MATRA Murena |
| 66 | 361 | 1970 | MERCEDES BENZ 280 SL Pagode |
| 50 | 345 | 1994 | MERCEDES BENZ 500 SL |
| 52 | 347 | 1971 | MGB GT |
| 65 | 360 | 1969 | MGB Roadster |
| 27 | 315 | 1961 | MORGAN Plus 4 Drop Head Coupé |
| 53 | 348 | 1968 | MORGAN Plus 4 Tourer |
| 34 | 322 | 1981 | PONCIN VP2000 6 x 6 |
| 61 | 356 | 1987 | PORSCHE 911 Cab |
| 28 | 316 | 1985 | PORSCHE 944 |
| 64 | 359 | 1970 | PORSCHE 911 2,2 |
| 63 | 358 | 1973 | PORSCHE 914/2 |
| 56 | 351 | 1990 | PORSCHE 928 S4 |
| 20 | 308 | 1969 | PRINCESS 1300 |
| 14 | 301 | 1932 | RENAULT Vivastella |
| 37 | 325 | 1962 | ROLLS ROYCE Silver Cloud II |
| 31 | 319 | 1953 | SIMCA Sport |
| 21 | 309 | 1955 | SIMCA Versailles |

# 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.

**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.*

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

# DIMANCHE 14 OCTOBRE 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<br>LOT NUMBER | TITRE OU DESCRIPTION<br>TITLE / DESCRIPTION | ENCHÈRE EN € /<br>HAMMER PRICE IN €<br>(hors frais de vente et hors TVA) /<br>(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

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