PARIS FONTAINEBLEAU Osenat

DIMANCHE 16 DÉCEMBRE 2007

AUTOMOBILES DE COLLECTION

VENTE

Dimanche 16 décembre 2007 à 14 h 30

EXPOSITIONS AUTOMOBILES

Espace Automobile de Moret-sur-Loing (77)
107, avenue Georges Clemenceau - 77250 Moret-sur-Loing
du lundi 10 au samedi 15 décembre 2007 de 10 h à 19 h
dimanche 16 décembre 2007 de 9 h à 12 h

Commissaire-Priseur
Jean-Pierre OSENAT

Directeur Département
Stéphane PAVOT
+33 (0)1 60 72 88 04
+33 (0)1 64 22 27 62
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Expert de la vente
Mario MONTANARO
+ 33 (0)6 71 27 36 01

Expert/consultant Région Sud
Henri PLUTON
+33 (0)6 85 23 17 49

AUTOMOBILIA

1. Panneau « Dino » ; 47 x 80 cm. 800 / 1 200 €
2. Plaque émaillée « Lampo », Guiseppe Moneta-Milano ; 80 x 80 cm. 300 / 500 €
3. Plaque émaillée « BMW », Titan émail - Münchener-Emaillierwerk ; Diam. 60 cm. 500 / 800 €
4. Plaque émaillée « Mathis », Diam 70 cm. 300 / 500 €
5. Plaque émaillée « Imperia », Rob. Otten. Bruxelles, TP Brux n° 921-652-1935. 200 / 300 €
6. Plaque émaillée « Studebaker », émail Kœkelberg S.A. Taxe Payée Brux 372-79-1947. 300 / 500 €
7. Plaque émaillée « Humber », émail Kœkelbey S.A., T.P. Brux. 372-161-1950, Diam 100 cm. 250 / 350 €
8. Plaque émaillée « Energic », Neuhaus Paris Vitracier Japy ; 160 X 50 cm. 200 / 300 €
9. Plaque émaillée « Kervoline », émail ED Jean 1/1/54 ; 120 x 60 cm. 150 / 250 €
10. Plaque émaillée « Bretocyl », émaillerie Alsaciennne Strasbourg Hœnheim ; 48 x 30 cm. 100 / 150 €
11. Plaque émaillée « Riley », 68 x 36 cm. 300 / 500 €
12. Plaque émaillée « Auto Union », Münchener Emaillier & Stranzwerk S25; 87 x 60 cm. 300 / 500 €
13. Plaque émaillée « Austin », émail Kœk., TPB 141-43-56; Diam. 83 cm. 250 / 350 €
14. Tôle peinte « Touring Club de France » ; Diam 45 cm. 100 / 150 €
15. Plaque émaillée « Dunlop », émaillerie belge Bruxelles, Courteau-Paris-Neuilly-sur-Seine. 150 x 50 cm. 250 / 350 €
16. Plaque émaillée « Continental », Pyro-email Boos & Hann, Örtenberg/Baden, Made in Germany. 148 x 80 cm. 300 / 500 €
17. Plaque « Shell », tôle peinte ; 100 x 100 cm.. 50 / 80 €
18. Plaque « V10 Kléber », tôle peinte ; 100 x 50 cm. 50 / 80 €
19. Plaque « Baroclem accus », tôle peinte ; 60 x 40 cm. 50 / 80 €
20. Plaque émaillée « Citroën », 98 x 25 cm. 400 / 600 €
21. Plaque émaillée « Marchal », l'émaillo-gravure-Paris, émaillerie alsacienne SF Strasbourg ; 91 x 44 cm. 250 / 350 €
22. Plaque émaillée « Citroën », 109 x 74 cm. 100 / 150 €
23. Plaque émaillée « Shell », double-face, SFFE 4-55; 99 x 96 cm. 200 / 300 €
24. Plaque peinte « Chambre Nationale du commerce de l'automobile, secteur de la Charente » ; Ø 49 cm. 80 / 120 €
25. Plaque émaillée « Heliogaz », double-face ; 58 x 42 cm. 50 / 80 €
26. Plaque émaillée « Huiles JM Vigor », émail Japy, double-face ; Ø 50 cm. 50 / 80 €
27. Plaque émaillée « Antar », émaillerie alsacienne Strasbourg, double-face ; 45 x 65 cm. 80 / 120 €
28. Plaque émaillée « Gargoyle Mobiloil » n° J 34 ; 60 x 40 cm. 50 / 80 €
29. Plaque émaillée « Automobile Club Jurassien », émail Japy ; Diam 50 cm. 250 / 350 €
30. Plaque émaillée « Huile Aero », EAS l'émaillo gravure Paris, double-face ; 60 x 40 cm. 100 / 150 €
31. Plaque émaillée « Santos evergreen André Noblet », émaillerie alsacienne Strasbourg, l'émaillo gravure Paris ; 40 x 60 cm. 100 / 150 €
32. Plaque peinte « Gladiator », L. Revon & Cie Paris ; 62 x 41 cm. 200 / 300 €
33. Plaque émaillée « Le Bourguignon » ; 50 x 15 cm. 30 / 50 €
34. Plaque émaillée « Schell, graissage spécialisé » ; 100 x 100 cm. 200 / 300 €
35. Portrait Barraca ; 45 x 32 cm. 50 / 80 €
36. Illustration de Gordon Crosby « *Targa Florio 1929* », Galleria quattroruote 1966. 80 / 120 €
37. Lithographie Mirgalet 90 " Roméo" 100 x 69 cm. 50 / 80 €
38 Scène « *Ancienne automobile de la fin du XIXe* » idem Coll. Musée d'art et d'industrie ; en soie; 31 x 19 cm. 250 / 350 €
39. Superbe pastel illustrant une Silver Ghost ; 52 x 49 cm. 100 / 150 €
40. Plaque de verre « *Rallye France* »; 73 x 67 cm. 80 / 120 €
41. Plaque de verre « BP » ; 33 x 33 cm. 50 / 80 €
42. Plaque en relief représentant un pilote et sa voiture de course, sexton 1970 USA. 50 / 80 €
43. Illustration Bugatti par Roger Soubia encadrée sous verre ; 103 x 80 cm. 150 / 250 €
44. Affiche collée sur plaque « Saxoléine » ; 80 x 60 cm. 50 / 80 €

LIVRES

45. *Auto Universum* ; 1965, 1966 et 1968 (Vilo Editions). 30 / 50 €
46. *L'année Automobile* 1970-71/1971-72/1973-74/1974-75/1975-76/1977-78, publication Edita Lausanne. 80 / 120 €
47. *Revue Automobile* 1954-1964-1973-1977. 50 / 80 €
48. *Le guide du collectionneur d'automobiles* par Jacques Potherat et Patrick Arnoux ; *Le Cap-Alger 8 jours en Renault 12 Gordini* par Bernard et Claude Marreau ; *Projet 2* sur les maquettes automobiles. 30 / 50 €
49. *Paquebots* par Daniel Hillion ; *Carlo Riva* par Gibellini (version italienne) ; *Riva* par Sergio Massaro (et son coffret). 80 / 120 €
50. *L'automobile et ses grands problèmes* par Maroselli ; *Histoire mondiale de l'automobile* par Jacques Rousseau ; *Autos encyclopédie complète 1885 à nos jours* par G.N. Grégoire. 40 / 60 €
51. *Ferrari le 4 cilindri Sport* par Gino Munaron (version italienne), préface et dédicace d 'Enzo Ferrari ; *Les Ferrari de route et de rêve* par Antoine Prunet ; *Ferrari Berlinetta Boxer* par Mel Nichols et Serga Bellu. 100 / 150 €
52. *Ferrari the gran turismo & competition berlinettas* par Dean Batchelor (version anglaise) ; *Dino Ferrari, Fiat, Lancia* par Jean-Pierre Gariel ; *Les Ferrari* par Gianni Rogliatti. 50 / 80 €
53. *Ferrari Grand Tourisme* par Fabien Sabatès ; *Ferrari 365 GTB/4* par Paul Frère et Doug Nye ; *Ferrari Formule 1 et Formule 2, 1948-1976* par Jonathan Thompson. 50 / 80 €
54. *Station Service* par Dominique Pascal ; *Garages de chez nous* par Dominique Pascal et François Xavier Sacase ; *J.H. Lartigue et les autos* ; *100 ans d'automobile, Les coulisses du Salon* par Fabien Sabatès ; *Art and the automobile* par DB. Inbbs (version anglaise). 50 / 80 €
55. *Pinifarina Prestige d'une tradition 1930-1980* par Didier Merlin ; *La Carrosserie Touring* par Anderloni et Anselmi. 50 / 80 €

1

2

3

4

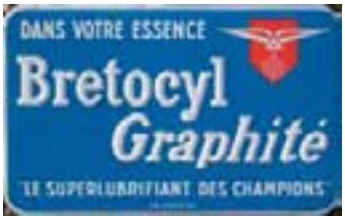
5

6

7

8

9



10

11

12

13

14

16

17

18

19

20

21

22

15

23

24

56. *Science & Vie Nos spéciaux du Salon de l'automobile* (7 numéros). 30 / 50 €

57. *Manuel d' instruction BMW 503 d'origine en français*. 30 / 50 €

58. Lot comprenant :
- *Facel Vega Excellence-HK 500-Facellia* par Jean Daninos.
- *Delahaye Sport et prestige* par François Jolly.
- *Talbot* par Alain Spitz.
- *Talbot* par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff. 80 / 120 €

59. Lot comprenant :
Bugatti les pur-sangs de Molsheim par Pierre Dumont.
Album Bugatti 57 par Barrie Price.
Bugatti Automobiles et autorails par Amaury Lot. 80 / 120 €

60. Lot comprenant :
- *Les Bugatti* par Philippe Aubert
- *Toute l'histoire Bugatti* par Paul Kestler
- *Bugatti, les meubles, les sculptures et les autos* par Marianne et Pierre Nahon
- *Centenaire Ettore Bugatti* par Fondation Prestige Bugatti
- *Bugatti l'évolution d'un style* par Paul Kestler
- *Bugatti* par Hugh Conway et Jacques Greilsamer. 80 / 120 €

61. Lot comprenant :
- *La 4 cv* par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff
- *Alpine* par Autotest
- *Alpine* par Dominique Pascal. 30 / 50 €

62. Lot comprenant :
- 6 volumes années complètes 1962 à 1967 *L'automobile* et 1 volume *Moteurs*. 50 / 80 €

63. Lot comprenant :
- *Lamborghini Countach* par Jean-François Marchet et Peter Coltrin
- *Ligne Fiat* par service presse Fiat
- *Cisitalia catalogue raisonné 1945-1965* par Nino Balestra et Cesare De Agostini
- *Les Mercedes à compreseur* par Schrader et Demand. 40 / 60 €

64. Lot comprenant :
- *L'affaire Schlumpf* par François Laffon et Elisabeth Lambert
- *Les voitures des grands* par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff
- *Tous les scooters du monde* par Jean Goyard et Dominique Pascal
- *Le Grand Prix de Pau* par Pierre Darmendrail
- *Archives des Métiers, L'automobile* par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff
- *Voitures de rêve* par Jean Rodolphe Piccard. 50 / 80 €

65. Lot comprenant :
- *Les voitures célèbres* par Ralph Stein
- *Les plus belles voitures d'époque* par Gianni Rogliatti
- *Histoire de l'Automobile* par Editions Atlas. 40 / 60 €

66. Lot comprenant :
- *La formule 1 moderne* par José Rosinski
- *Les grandes marques du sport automobile* par les éditions Atlas Italiennes
- *Champion du Monde* par Edouard Seidler
- *L'année grands prix historiques 1991* par Sylvain Reisser
- *Grand prix international*. 30 / 50 €

67. Lot comprenant :
- *L'historique de la course automobile* par E. Cohin
- *Histoire du sport automobile* par Raymond Flower
- *Histoire de la course automobile* par Editions Atlas
- *Autos de course* par Ferruccio Bernabo. 30 / 50 €

68. Lot comprenant :
- *Le sang bleu* par Serge Bellu
- *Porsche* au Mans par Dominique Pascal
- *Ferrari* au Mans par Dominique Pascal
- *La grande époque des sport et prototypes* par Denis Jenkinson. 30 / 50 €

69. Lot comprenant :
- *Au temps des automobilistes* par pierre Dumont
- *Chromes les belles américaines des années 50* par Brian Laban
- *L'ère de l'automobile* par G. Bishop
- *Les fleurons de l'automobile* par éditions Princesse 40 / 60 €

70. Lot comprenant
- *Les 24 Heures de Francorchamps* par André Royer
- *Carrera Panamerica « Mexico »* par Adriano Cimarosti
- *Mille Miglia 1927-1957* par Giovanni Lurani. 80 / 120 €

71. Lot comprenant :
- *Le Mans les 24 Heures 1949-1955* par Fabien Sabatès
- *Les 24 Heures du Mans 1949-1973* par Christian Moity
- *Les 24 heures du Mans 1979* Publi Inter. 80 / 120 €

72. Lot comprenant :
- *La Coupe Gordon Bennett* et *le circuit d'auvergne* par Jean Robert Dulier
- *La triomphale course Paris-Berlin 1901* par Jean Robert Dulier
- *Histoire du Grand Prix de l'ACF 1906-1914* par Mathieson. 80 / 120 €

73. Lot comprenant :
- *Enzo, mes joies terribles - Les secrets de le formule 1*
- *Les courses et leurs techniques - Les grandes marques Porsche - Nürburgring, le circuit aux 170 virages - Jack Brabham - La conduite haute performance - Les grandes marques MG - Le Rallye - Les routes de la victoire - Les grands de la Formule 1 - Les grandes marques BMW - Les monoplaces - Pied à la planche- Le dictionnaire des voitures de sport et de compétition, volumes 1, 2 et 3*. 50 / 80 €

DIVERS

74. Drapeau « Ferrari » ; 95 x 240 cm. 150 / 250 €

75. Drapeau « JPS World Champions 1972 » ; 52 x 68 cm. 50 / 80 €

76. Foulard de soie encadré, E. Bugatti représentant le « You-you à moteur » ; 88 x 88 cm. 150 / 250 €

77. Affiche « Rochet », imprimerie Courmont Frères, 10 rue Bréguet-Paris ; 94 x 124 cm. 350 / 500 €

78. Lithographie ancienne de E. Montaut « A toute allure » ; 52 x 68 cm. 300 / 500 €

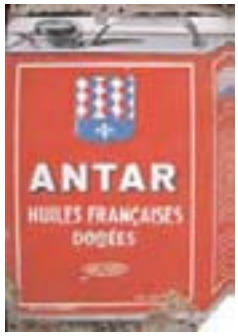
79. Lithographie de Fernel « La contravention » Dietrich & C°. Editeurs Bruxelles ; 36 x 88 cm. 150 / 200 €

80. Illustration publicitaire Solex, signée Théo Roger, Gondard & Mennesson constructeurs Neuilly sur Seine ; 86 x 62 cm. 100 / 150 €

81. Illustration « Automobiles UNIC » ; 86 x 64 cm. 100 / 150 €

25

26



27

28

29

30

31

32

33

34

41

74

77

80

81

Giovanni CAVARA est né le 19 août 1919 dans la province de Parme. Il est le premier spécialiste italien de la visualisation tridimensionnelle dans le secteur automobile. Il travailla chez Alfa Romeo et Gilera. Après la 2e guerre mondiale, il s'installe en libéral et dessine pour les plus grands : Guzzi, Gilera, Benelli, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo et collabore avec les revues Quattroruote, Auto Italiana, Automobile Revue.
En 1967, il publie son livre « *60 Vetture ai raggi X* » qui est un recueil de ses meilleurs dessins.

82. Livre de Giovanni CAVARA « 60 vetture ai raggi X, i Piu Superbi Modelli Sport e competizione Realizzati in Italia », Automobile Club d'Italia, l'éditrice, dell' Automobile 1967. 350 / 500 €
83. Œuvre originale à l'encre de Chine de G.Cavara, Ferrari 4500 (375) ; 60 x 40 cm. 1 500 / 2 000 €
84. Œuvre originale à la mine de plomb de G. Cavara, étude représentant un moteur Ferrari de course, écrit au dos « Ferrari 1967 » ; 74 x 51 cm. 400 / 600 €
85. Œuvre originale à la mine de plomb de G. Cavara (non signée), étude représentant une barquette et des détails de carrosserie et de mécanique ; 70 x 51 cm. 400 / 600 €
86. Œuvre originale à la mine de plomb de G. Cavara (non signée), étude représentant un détail du moteur Ferrari ; 74 x 51 cm. 300 / 500 €
87. Œuvre originale à la mine de plomb de G. Cavara (non signée), étude représentant des détails de train avant de voiture de course, au dos ébauche d'une automobile de course ; 73 x 51 cm. 300 / 500 €
88. Tirage de plan de G. Cavara Dodge 8 (moteur) ; 100 x 72 cm. 100 / 150 €
89. Tirage de plan de G.Cavara Dodge A.T. (boîte de vitesses) ; 100 x 72 cm. 100 / 150 €
90. Toschi Formule 1 Ferrari, avec les 2 bouteilles et sa rare boîte d'origine ; 72 x 35 cm. 500 / 600 €
91. Montre Chopard Genève « Mille Miglia » n° 285. 600 / 800 €
92. Recueil de revues reliées *La Vie Automobile 1922/23 et 1924/25* en 2 volumes. 150 / 250 €
93. Maquette HOHM modèle H.D 63 des années 50 qui servait à l'éducation routière des autos-écoles de cette époque. Elle mesure environ 1 m, se branche sur le 220 V et toutes les fonctions d'un véhicule sont représentées (feux de stationnement, de stop, de positions, codes, phares, clignotants, embrayage et boite de vitesse, freins). Le moteur s'anime avec l'ordre d'allumage réel et les étincelles des bougies sont représentées par des lumières. 1 800 / 2 800 €

82

84

88

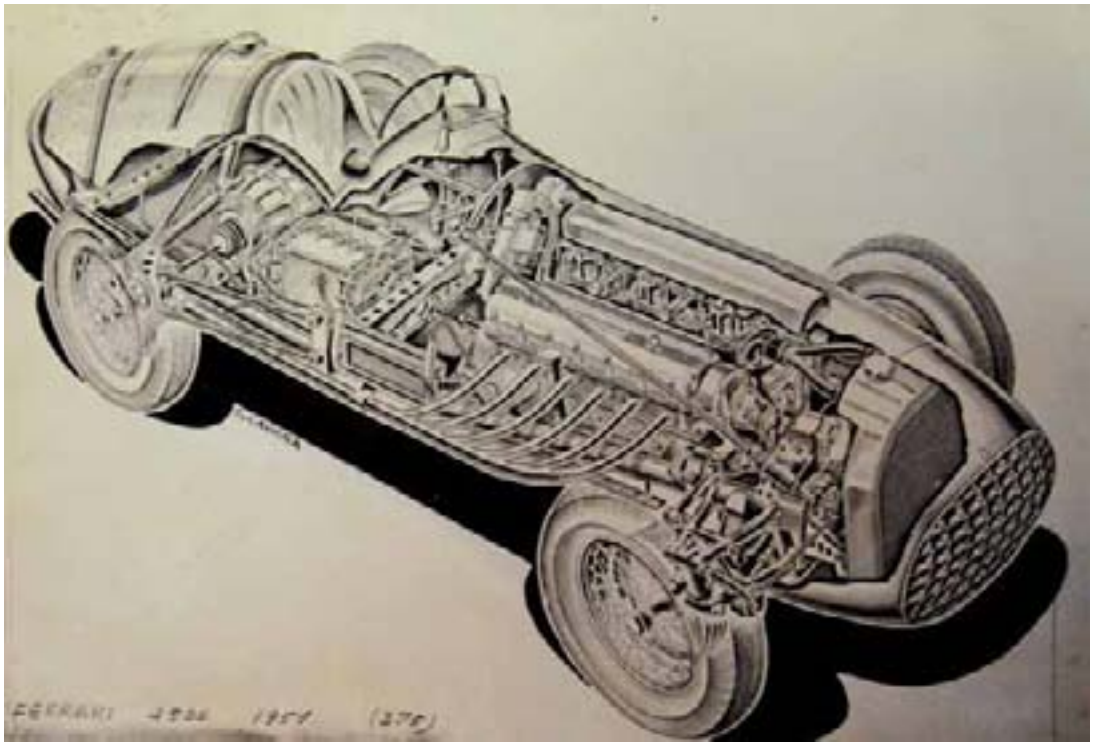
89

86

85

91

87



82

93

44

76

35

40

43

78

79

90

38

36

39

201
1971 MERCEDES BENZ 280 SE 3,5 L
€ 6 000 / 8 000

Châssis n° 11102610001278
Carrosserie : Coupé
Moteur : 8 cylindres en V de 3 499 cm³
Distribution par ACT
Puissance : 200 CV
Vitesse maxi : 210 km/h
Carte grise française

En 1968, Mercedes Benz présenta la 280 SE avec son moteur 6 cylindres de 2,8 litres. En 1969, les puissantes 280 SE 3,5 litres coupés furent présentées avec un nouveau moteur V8 de 3,5 litres développant 200 CV en toute quiétude et onctuosité. La grille de calandre suivait la tendance établie chez Mercedes et devenait plus large et moins haute avec un capot plus plongeant. Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4 502 voitures construites, les coupés étant les plus rares. Les Mercedes Benz 250 SE et 280 SE étaient livrées en berline, cabriolet et en coupé. Des freins à disques sur les 4 roues contribuaient à sécuriser la conduite de ces puissantes voitures.
Le modèle présenté est une rare 1re main. La pompe d'alimentation a été changée en novembre 2004 chez Mercedes. Le faisceau électrique a été revu en 2005.

202
1975 CITROËN DS 23 IE
€ 7 000 / 9 000

Succédant à la Traction Avant, c'est la première voiture à généraliser les systèmes hydrauliques centralisés, notamment la suspension hydropneumatique (qui permet de faire varier la garde au sol facilitant ainsi le changement des roue, le cric étant remplacé par une béquille réglable) et la direction. Voiture d'ingénieurs, sa construction a nécessité l'invention de nouvelles machines de précision servant à la mesure (pneumatique) des pièces.

Moteur : 4 cylindres en ligne de 2 300 cm³
Alimentation : Injection Bosch
Puissance : 130 CV
Boîte de vitesse Semi-automatique à commande hydraulique à 4 rapports + MA
Direction à assistance hydraulique
Freins avant : Disques assistés - Freins arrières tambours
Train AV/AR à roues indépendantes, avec correcteurs d'assiette, barres anti-roulis et garde au sol réglable
Vitesse maximale : 188 km/h

Elle fut la référence des grandes routières à la française.
Un grand nombre de pièces ont été changées récemment sur le modèle présenté. La pompe à eau, le radiateur, les courroies, les filtres, l'allumage complet, l'échappement complet, le pare-brise et ses joints, les rétrovisurs ainsi que la sellerie et la peinture a également été refaite.
La DS 23IE est l'aboutissement ultime du mythe Citroën. C'est le plus puissant moteur et la version la plus aboutie.

203

1909 LE ZÈBRE Type A

€ 15 000 / 20 000

Châssis en acier avec longerons et traverses
Carrosserie Torpédo 2 places « Usine »
Moteur monocylindre de 635 cm³ de cylindrée
Puissance fiscale 5 HP
Distribution par soupapes commandées
Alimentation par 1 carburateur - Allumage par magnéto
Boîte de vitesse à 2 rapports + MA
Transmission aux roues arrières
Suspension avant par essieu rigide et lames de ressort
Suspension arrière par pont rigide et lames de ressort
Direction par boîtier
Freins à tambours sur les roues arrières et sur la transmission
Roues à raies bois - Pneus 700 x 80
Carte grise française

Parmis les voitures françaises d'avant la première guerre mondiale, une des plus célèbres marques est sans conteste la firme de Jules Salomon : Le Zèbre, installé tout près de Paris à Suresnes dans le département de la Seine, le « berceau de l'automobile ». Cet ingénieur sera à l'origine de la voiture 5HP de Citroën et de la première Amilcar !
Lorsque Jules Salomon s'occupait d'un projet, ce dernier devenait vite un succès !

Cette même réflexion a générée ces trois succès dont le cahier des charges est évident : simplicité, qualité, fiabilité, robustesse, économique à l'achat et à l'entretien.
La voiturette Le Zèbre correspond bien à tout cela, elle a la réputation non usurpée d'une voiture sans soucis. Son nom provient des qualités de l'animal comme le vantait la publicité à l'époque :
« *le Zèbre court 3 fois plus vite et mange 2 fois moins que le cheval !* ».
Le modèle de la vente a été restauré en conservant la sellerie d'origine. Récemment, la direction et la magnéto ont été refaites. C'est une voiture simple et fiable avec une très jolie carrosserie 2 places.
Voiture de série, elle eut un grand succès qui ne se dément pas aujourd'hui !

204

1929 CHEVROLET AC International Roadster

€ 28 000 / 35 000

Numéro de série R29-262
Châssis longerons et traverses en acier
Moteur 6 cylindres en ligne
Alésage x Course : 84,1 x 95,2 mm
Cylindrée : 196 cid / 3 179 cm³
Puissance environ 46 CV à 2 600 tr/mn
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 1 carburateur
Boîte de vitesse à 3 rapports + MA
Embrayage monodisque à sec
Transmission aux roues arrières
Suspension avant à essieu rigide et lames longitudinales
Suspension arrière par pont et lames longitudinales
Amortisseurs hydrauliques
Direction à boitier
Vitesse environ 100 km/h.

Louis Chevrolet fondateur, avec William Durant, en 1911 de la marque qui porte son nom est à l'origine d'une des plus importantes marques automobiles des USA mais il ne resta que 2 ans dans sa firme. Il quitta la Chevrolet Company, en 1913 bien avant qu'elle prenne l'ampleur qu'on lui connaît. En 1918 la marque rejoint officiellement le groupe General Motors.

En 1929, c'est le lancement du nouveau modèle équipé pour la première fois d'un moteur 6 cylindres et soupapes en tête. A partir de ce moment Chevrolet prend deux longueurs d'avance sur Ford qui en est encore aux 4 cylindres de son modèle A.

C'est Harley Earl qui est à l'origine de son dessin, et les chefs-d'œuvre à mettre à son actif ne manquent pas. Il restera pendant plus de trente ans à la GM. Il s'est très clairement inspiré de la LaSalle dont il est aussi à l'origine.

La Ford A, qui est sa concurrente directe, est en retrait sur le plan de la puissance pour un prix sensiblement identique. Le succès est immédiat et important avec le slogan « un six pour le prix d'un quatre » : 600 000 exemplaires vendus dans les 6 premiers mois ! La gamme des Chevrolet AC est très complète avec 10 modèles différents, tout le monde y trouve son modèle ! Chevrolet a pu surpasser Ford dans les ventes grâce à cette voiture, il devient alors un modèle très important dans l'histoire de la marque.

L'exemplaire présenté se trouve dans un remarquable état de restauration et de fonctionnement. C'est un roadster deux places. Il n'y a pas de sièges d'appoint dans le spider qui est ici un coffre de voyage pour y mettre les bagages et qui donc s'ouvre dans le sens « normal », c'est donc une version « Business ». Le moindre détail est soigné, la sellerie est comme neuve, la capote est complète. Le moteur est très beau avec son cache culbuteurs chromé. Ce Chevrolet 1929 est équipé des roues à raies bois. Le pare-brise est rabattable. La ligne générale de la carrosserie est parfaitement conforme à l'archétype du roadster américain des années 30' qui fit école dans le monde entier, y compris en France.

C'est un exemple de voiture qui correspond à ce que l'on peut espérer de mieux dans l'automobile de collection : un bel état de présentation et de fonctionnement, une magnifique ligne, une carrosserie très enviable, une grande marque, des pièces suivies et donc facile d'entretien : une voiture idéale !

Que faut-il de plus ?

205

1949 BUICK Roadmaster Sedan

€ 15 000 / 20 000

Châssis n° 45167750
Moteur n° 53760387
Moteur 8 cylindres en ligne (87.3 x 109.5 mm) pour 5 231 cm³.
Distribution par soupapes en tête.
Puissance env. 150 CV à 3 700 tr/mn.
Boite de vitesse automatique.
Freins à tambours à commande hydraulique.
Suspension avant par roues indépendante et arrière par pont rigide et ressorts semi-elliptiques.
Empattement 3,39 m. Voies AV/AR 1,51 m. Longueur 5,42 m.
Poids env. 2 030 kg.
Vitesse : env. 160 km/h.

La Roadmaster est une voiture haut de gamme construite par Buick, filiale de la General Motors. Ce nom a été utilisé entre 1936 et 1958. Elle était construite sur le châssis à empattement long et sa gamme de carrosseries comprenaient les versions berlines, cabriolets, coupés et break bois (station wagon).

Le moteur est le beau 8 cylindres en ligne introduit dès 1931, et contrairement à la plupart des autres constructeurs, ce moteur avait déjà la distribution par soupapes en tête. Disponible dans plusieurs cylindrées, le 5.2 litres de 150 CV (le plus gros moteur) se retrouvait dans la Roadmaster. Ce moteur n´a été remplacé qu´en 1954 lors de l´introduction du moteur V8. Le modèle 1949 avec sa magnifique calandre à dents de requins est considéré comme un des plus beaux modèles. La Roadmaster est très facile à distinguer des autres modèles puisque les ailes comportent 4 enjoliveurs chromés alors que les autres n´en comportaient que 3.

La Buick Roadmaster 1949 de la vente se trouve en excellent état de présentation et de fonctionnement. L´actuel propriétaire a investi beaucoup de temps et d´argent dans une restauration de qualité depuis 1993. La carrosserie a été entièrement refaite tout comme la peinture. L´intérieur est très beau. La pompe à eau, le démarreur, la dynamo, les freins, les roulements de roues et les amortisseurs arrière ont également été revus ou changés. Elle est équipée de la boite de vitesses type Dynaflow qui restera dans les annales comme la première boite automatique montée sur les Buick à partir de 1948.

206

1964 JAGUAR Type S 3,8 L

€ 8 000 / 10 000

Photo d'un modèle similaire

Numéro de série : 1B 75725 DN
Puissance : 220 CV à 5 500 tours
Moteur : 6 cylindres en ligne de 3 779 cm³
Double arbres à cames en tête
Alimentation : 2 carburateurs SU, taux de compression 8.0:1
Boîte de vitesses mécanique à 4 rapports + MA
Poids : 1 560 kg

Destinée à remplacer les MkII en fin de carrière après des succès aussi bien sportifs que commerciaux, la « Type S », comme elle a été appelée, avait un lourd héritage à porter. De sa devancière elle conservait la face indémodable, qualificatif oh combien justifié puisqu'on la retrouve à une ride prêt sur les S type modernes ! La partie habitacle, légèrement plus spacieuse conservait des proportions plantureuses soulignées par une poupe fuyante tout à fait dans l'air du temps.
En effet le modèle est né en aout 1963. L'année suivante, date de naissance de la voiture que nous vous présentons, la S rencontra un franc succès dans toutes ses déclinaisons 3.4 L et 3.8 L qui se confirma les années suivantes notamment en Angleterre.
Comme dans toutes les JAGUAR, l'habitacle est semblable à un confortable salon anglais, avec des fauteuils en cuir rouge du plus bel effet et un tableau de bord recouvert de vrai bois.
Le levier de vitesses tombe parfaitement sous la main et son maniement ne demande pas d'efforts démesurés. Quel plaisir de voir les aiguilles des instruments s'animer à la moindre sollicitation du merveilleux 6 cylindres en ligne.
Que dire de ce joyau qu'est le moteur XK ! Il a tout : la souplesse, la puissance, la sonorité, la robustesse, le nom, lorsqu'on pense à la gloire obtenue sur les plus grands circuits.
L'auto que nous vous présentons est depuis 1994 dans la même famille qui en a pris un soin particulier car elle connait bien l'automobile et ses à côtés sportifs. La peinture a été refaite à l'époque, son entretien ne souffre d'aucun défaut. Nous vous laissons le plaisir sensuel de rassouplir les cuirs et de leur donner l'odeur et la douceur inégalables des belles peaux.

207

197 MATRA-SIMCA Bagheera « Courrèges »

€ 7 000 / 9 000

Châssis n° 304659

La Matra Simca Bagheera Courrèges Série 1 fut présentée à la presse le 30 septembre 1974. Ce modèle spécifique, aujourd'hui le plus rare de toutes les Bagheera produites est basé sur une version S, mais bénéficie de traitements tout à fait spécifiques.
Courrèges, alors grand couturier connu et reconnu internationalement est contacté par Matra afin de parer la Bagheera d'un

habillage spécifique symbolisant la modernité et le côté chic de la voiture (en clair une Bagheera « branchée » !).
La Bagheera Courrèges bénéficie donc de très nombreuses modifications par rapport à la version S de base. Rétroviseurs blancs, essuies glaces gris argent, supports et verrouillages de hayon arrière blancs, grilles d'aération blanches ainsi que leurs raccords flexibles, pare-chocs blancs et carrosserie blanche satinée, car non vernie est spécifique à ce modèle.
Pour l'intérieur, un traitement bicolore beige/blanc est appliqué. Tableau de bord, volant, levier de vitesse, boîte à K7, panneaux de portes, console supérieure, pare-soleil, brancards, panneaux de portes, accoudoirs et pochettes sont tous en beige, y compris les ceintures de sécurité ! La sellerie est en simili-cuir blanc, ainsi que le ciel de toit et les poignées de maintien.
Ce modèle est une rareté fabriqué à seulement 216 exemplaires pour la Série I qui s'est terminée en septembre 1976.

208

1951 SIMCA 8 Sport

€ 18 000 / 22 000

Châssis n° 895318
Moteur 4 cylindres en ligne de 1 229 cm³
Puissance : 50 CV à 4 500 tr/mn.
Transmission arrière et boîte de vitesses à 4 rapports + MA.
Carte grise française

L'histoire de SIMCA se confond à celle d'un homme exceptionnel E PIGOZZI. Récupérateur de ferrailles à ses tous débuts, il devient rapidement agent général FIAT pour la France et n'eut de cesse de progresser. En 1934 il crée SIMCA (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) et produit des Simca-Fiat sous licence du constructeur italien. Le mouvement était lancé jusqu'à son absorption par le groupe Peugeot.

La SIMCA Sport apparut au salon de PARIS 1948 et ses lignes flatteuses ne manquèrent pas d'attirer les regards. La construction posait problème, Jean DANINOS, l'homme des FACEL, s'engagea à fabriquer ce cabriolet, l'assemblage était réalisé chez SIMCA.

Les premiers modèles furent livrés à l'automne 1949 avec un moteur de 50 CV, une adorable calandre avec décrochement central, un très joli tableau de bord avec son volant si particulier et des enjoliveurs de roues que les amateurs de belles anciennes trouvent encore exceptionnels. Livrée avec commande de vitesses au plancher ou au tableau pour suivre la tendance du moment la SIMCA Sport obtient de bons résultats de vente, malgré son prix élevé 920 000 F !

En 1950 le tableau de bord est modifié, le compteur passe derrière le volant alors qu'il se trouvait jusqu'alors au centre de la planche de bord. Cette année là, puis durant les années 51 et 52, les SIMCA Sport se taillèrent un beau palmarès notamment au Rallye de MONTE-CARLO grâce à son moteur robuste et à un poids bien maîtrisé.

Le cabriolet que nous vous présentons a été un des modèles favoris de son propriétaire collectionneur. Il a bénéficié de toutes ses attentions, sa peinture est récente, la capote est neuve ainsi que les garnitures dans le style des années 50. En outre l'entretien a été assuré par un homme qui a commencé à travailler sur les autos à cette époque. Il en a gardé la méticulosité et la vigilance pour une mécanique robuste pour qui savait l'apprécier et la surveiller.

209

1933 AUSTIN Seven « Grand Prix Spéciale »

€ 20 000 / 25 000

Cette Austin Seven est très bien préparée dans une version « Grand Prix Spéciale ». Sa carrosserie est en aluminium et est donc très légère pour favoriser au mieux le rapport poids/puissance. Elle a été entièrement restaurée de 2002 à 2004. Cette « Spéciale » est une voiture très amusante qui permet de participer dans la très prisée catégorie des cyclecars et voiturettes d'avant guerre avec les Amilcar, les Salmson, les MG et autres Darmont ou Sandford. Elle est inscrite au VSCC - le Vintage Sports Car Club de Grande Bretagne - où elle est très connue. Cette Austin Seven Spéciale est bien sûr petite par la taille mais très grande par les sensations qu'elle est capable de donner ! Un dossier complet accompagne ce jouet pour « grands » ainsi qu'une remorque spéciale pour l'emmener partout dans les rallyes.

210

1966 FOURNIER-MARCADIER Monoplace Formule Libre

€ 8 000 / 10 000

Châssis tubulaire en acier brasé avec un panneau d'aluminium riveté sur le fond. Suspensions triangulées
Moteur Renault 8 ou 8 Gordini en position centrale arrière
Boîte de vitesses Renault 8 ou 8 Gordini.
Empattement : 2.26 m, voies : 1.43 m, poids : 350 kg.

Lorsque deux hommes passionnés se rencontrent, le risque d'étincelles est grand ! A propos de n'importe quels sujets. Ainsi naquirent de grands événements quand les deux hommes ne sont pas du même avis, mais lorsque leur entente est possible leurs forces sont décuplées !
En automobile l'association entre 2 passionnés est chose relativement courante Dans notre histoire elle se passe à Lyon dans les années 60 période où le succès des voitures de course légères et agiles est reconnu dans le monde entier, elle a abouti à ceux que certains, et non des moindres ont appelé la « LOTUS FRANCAISE ».

André MARCADIER s'était fait connaitre en réalisant d'abord des cadres de vélos et de motos. Marcel FOURNIER était carrossier à Lyon à eux deux ils ont renversés des montagnes car réaliser et vendre de telles autos n'était pas chose facile à cette époque !
La France ne possédait plus d'équipe représentative en sport automobile international et le souhait des instances étaient de copier les anglais, maîtres du jeu. Après les barquettes proches dans leur esprit des Lotus 23, pour FOURNIER-MARCADIER il fallait aborder les monoplaces. La Fédération avait dans ses cartons une « Formule 4 », sensée être l'antichambre de la « Formule 3 » dont le succès allait grandissant. Divers constructeurs s'essayèrent dont nos 2 lyonnais.
En formule 3, les châssis Brabham, ou Lola tenaient les « pôles positions » et s'en inspirer était logique. C'est ce que firent nos 2 compères comme de nombreux italiens et d'autres français ! Malheureusement le choix de la motorisation dans le parc français n'était pas réjouissante et il fallu se rabattre sur le 4 cylindres Renault de la R8. 100 CV pour 380 kilos ce n'était pas mal du tout, le plein de sensations était garanti lors de l'acquisition.
C'est ce modèle qui est présenté aujourd'hui après une très belle restauration Bien campée sur ses grosses roues cette monoplace historique devait faire partie d'un musée malheureusement repoussé aux calendes grecques. Pour participer à des épreuves offrant la possibilité de rouler à ce type de voiture de course, il faudra d'abord obtenir un PTH Historique pour « formule libre », c'est la dénomination qui était, et qui est toujours donner à des monoplaces dont la motorisation n'est pas celle des formules internationales. Leur terrain de jeu de prédilection est la Course de Côte où leur légèreté et agilité font merveille.

211

1957 ROLLS-ROYCE Silver Cloud I

€ 35 000 / 45 000

Photos d'un modèle similaire

Berline 4 portes, 5 places.
Moteur à 6 cylindres en ligne de 4 887 cm^3
Boîte de vitesses automatique à 4 rapports + MA.
Distribution par soupapes en tête.
Alimentation par 2 carburateurs SU horizontaux.
Puissance : estimée à 190 CV à 4 000 tr/mn.
Longerons métalliques caissonnés et traverses en X.
Suspension avant à ressorts hélicoïdaux et semi-elliptiques à l'arrière.
Amortisseurs hydrauliques.
Freins hydrauliques à tambours avec servofrein.
Direction à vis et galet.
Empattement : 3,124 m. Voies av. : 1,486 m ; ar. : 1,524 m.
Poids : 2 109 kg.
Vitesse maximum : 166 km/h.

La Rolls Royce Silver Cloud I et la Bentley Type S ont été dévoilées en 1955. Proportions magnifiques, construction exquise et silence presque total, l'acheteur traditionnel de Rolls Royce ne pouvait demander mieux. Après la Dawn et la Type R d'après-guerre, c'était la 2e voiture « tout acier » sortant de chez Crewe, avec une carrosserie industrielle, posée sur un châssis à section rectangulaire résolument séparé. La suspension avant est indépendante et les amortisseurs arrière peuvent se régler à partir du siège conducteur. L'intérieur est extrêmement luxueux avec des sièges en cuir superbes, un magnifique tableau de bord en noyer et des tablettes dans les dossiers des sièges, ainsi que des miroirs très bien manufacturés.

Le modèle proposé est de couleur gris et bordeaux avec une sellerie bordeaux.

Le propriétaire actuel qui n'est que le 3e nous a informé que sa voiture a été exposé dans un musée aux USA pendant 25 ans avant son achat.

212

1947 CHRYSLER Windsor Cabriolet

€ 15 000 / 20 000

Châssis n° 70614175
Carrosserie : Cabriolet 2 portes, 5 places
Moteur : 6 cylindres en ligne de 4 107 cm³
Puissance : 120 CV SAE
Distribution : Soupapes latérales
Alimentation par un carburateur
Boîte de vitesses mécanique à 3 rapports
Freins hydrauliques à tambours sur les 4 roues
Transmission aux roues AR par pont rigide
Carte grise française

La demande de voitures neuves était si importante après-guerre que Chrysler ne devait pas modifier ses productions de 46 à 49. L'usine comptabilise d'ailleurs les productions cumulées de ces 3 millésimes.
La série Windsor existe en de nombreuses variantes de carrosserie : Coupé 3 places sans glaces (1 906 dollars, 11 200 exemplaires), Club Coupé 5 places avec glaces (2 020 dollars, 26 482 ex.), Cabriolet (2 434 dollars, 11 200 ex.).
Sur le modèle 6 cylindres, le Cabriolet Windsor représente le modèle de la gamme le plus cher et le plus luxueux.
Le modèle présenté a subi une restauration en 1990. La carrosserie a été refaite, la sellerie a été revue comme à l'époque en 2 tons. La mécanique a subi le même sort avec des pièces commandées spécialement aux Etats-Unis.
La capote est à terminer.
Très peu de modèles ont été exportés en Europe, nous vous offrons l'occasion d'acquérir un cabriolet de toute élégance, avec ses formes voluptueuses et son espace intérieur.

213

1975 PORSCHE 911 2,7 L Targa

€ 13 000 / 18 000

Châssis n° 9116310517
Carrosserie : coupé 2 portes 4 places
Moteur : 6 cylindres refroidi par air placé à l'arrière
Boîte de vitesse à 5 rapports + MA
Cylindrée : 2 687 cm³
Puissance : 150 CV à 5 700 tr/mn
Distribution par 2 ACT
Direction à crémaillère
Freins à disques sur les 4 roues
Carte grise française

Après le succès commercial des 356 de route et des versions courses, la firme allemande Porsche lance la 911 en 1964. Né avec un 6 cylindres 2 litres, ce modèle va devenir emblématique. En effet au cours de sa carrière la voiture subira des évolutions mécaniques et esthétiques qui maintiendront le modèle en haut de la hiérarchie mondiale pendant près de 40 ans, c'est unique !
Le modèle présenté est une 2.7 litres avec un bel intérieur d'origine. C'est un modèle 75, avec jantes Fuchs, dans la plus seventie's des couleurs : Le jaune.
La voiture présentée appartient au même propriètaire depuis 17 ans.
Il s'agit du modèle Targa. La segmentation a été refaite en 1999 et la voiture a parcouru 5 000 km depuis. Les freins ont été refaits cette année.

214

1986 FERRARI Testarossa

€ 38 000 / 48 000

Châssis ZFFTA17B000063895
Carrosserie : Berlinette 2 places
Moteur : 12 cylindres à plat de 4 942 cm³
Puissance : 390 CV à 6 300 tr/mn
Distribution: 2 ACT, soupapes en tête
Alimentation par injection Bosch
Boîte de vitesses mécanique à 5 rapports + MA
Freins à disques ventilés
Carte grise française

La Testarossa fut présentée au Salon de Paris en octobre 84. Bien qu'héritière spirituelle de la Berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarque en étant la 1re Ferrari créée pour les Etats-Unis depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution marquèrent le marché nord-américain.
La Testarossa est le chef-d'œuvre dessiné par Pininfarina. D'intensifs essais dans la moderne soufflerie du carrossier aidèrent à en développer les formes, le cœfficient de pénétration dans l'air et surtout ses appuis aérodynamiques importants à haute vitesse apparurent primordiaux dans le cahier des charges. La réussite de la Testarossa est incontestable dans ces domaines et l'est également dans sa pureté des lignes.
Ce chef-d'oeuvre atteint presque 300 km/h dans des conditions de confort et de facilité déconcertantes.
Elle est incontestablement l'une des Ferrari de route les plus exitantes.

Le modèle présenté est équipé d'un échappement inox qui lui confère une sonorité envoûtante. L'embrayage est renforçé, la climatisation fonctionne très bien.
Le compteur indique 62 000 km et la révision a été faite, les courroies sont neuves.

215

1948 ALVIS TA14

€ 8 000 / 12 000

Châssis n° 22171
Moteur n° 22171
Moteur 4 cylindres en ligne, 74 x 110 mm, 1892 cm³.
Puissance 68 CV à 4 000 tr/mn. Soupapes en tête et culbuteurs.
Alimentation : 1 carburateur SU
Transmission par roues AR.
Embrayage monodisque à sec.
Boite de vitesses à 4 rapports + MA (levier au centre).
Châssis à longerons et traverses. Suspension avant à essieu rigide.
Ressorts semi elliptiques avant et arrière, amortisseurs hydrauliques.
Freins à tambour à commande mécanique.
Pneus 6.00 x 16.
Réservoir 51 litres.
Empattement 2,74 m, Voie AV/AR 1,37 m.
Longueur 4,42 m, largeur 1,67 m, hauteur 1,54 m.
Poids 1 380 kg.
Berline 4 portes 5 places.

Alvis est une belle marque anglaise dont la fabrication débuta en 1920 pour se terminer en 1967. Les Alvis ont beaucoup couru remportant de beaux succès. Leur robustesse et leur fiabilité n'est plus à démontrer, elles ont pour la plupart eu de longues « carrières ».

L'Alvis TA 14 est le premier modèle de production de la marque présenté après la guerre, développé à partir du modèle 12/70 (1937-1940). Les modifications ont portées sur un châssis un peu plus important, des meilleurs freins, de nouvelles roues « disque » en 16" (au lieu des anciennes roues fils en 17") et le moteur a gagné en alésage.

Les carrosseries des berlines proviennent de l'excellent carrossier Mulliner.

L'Alvis « Forteen » a remporté un très grand succès commercial et sa production fut importante pour une voiture de prix élevé, près de 1 500 berlines en seulement 5 ans. C'est le modèle qui permit à Alvis de vendre très loin de son pays et notamment en Amérique du Sud.

La berline Alvis TA 14 présentée est équipée d'un toit ouvrant, sa conduite est placée à gauche et son compteur est en kilomètre/heure. C'est une voiture qui vécu en Amérique du Sud avant d'arriver en France. Elle est dédouanée et est à immatriculer en France. Son état général témoigne d'une voiture qui n'a jamais été restaurée, mais entretenue. Son intérieur en cuir est bien conservé. Sa carrosserie est bien proportionnée et son dessin est à la fois classique et élégant. Son avant massif, avec ses beaux phares Lucas séparés de la caisse impose le respect. Elles ne sont pas faciles à trouver, ces belles Alvis d'après-guerre….

216

1992 MARTIN AC Cobra 427 Replica

€ 40 000 / 45 000

Châssis : VF9000GM1N1451039
Moteur : 6 cylindres en V
Cylindrée : 2 933 cm³
Puissance : 150 CV à 5 750 tr/mn
16 300 km
Carte grise française

La voiture est livrée avec une expertise de Monsieur Jean Pierre Cornu, expert et président du Club des Véhicules d'époque et de Prestige de la Côte d'Azur qui nous dit « Construit par Martin en France aux Sables d'Olonne, la GM1 est plus communément appelée Cobra. En effet celle-ci est une réplique de la Cobra 427 crée par AC et remaniée par Carroll Shelby. Le châssis est largement triangulé avec roues indépendantes avant et arrière.
Le moteur est un 6 cylindres en V à 60° de marque Ford de 2 933 cm³. L'injection est Bosch L Jetronic. La forme de la voiture est basée sur la ligne originelle de la 427 (déports des ailes avants, arrières…). Les composants (coque carrosserie principale, capots, portes, coffre) sont construits en fibre de verre. Chaque partie, soigneusement réalisée, utilise une base de gel coat, permettant une finition lisse sans la moindre impureté. Autre preuve de qualité, des renforts tubulaires sont intégrés dans la fibre.
Le modèle fut présenté au Salon du cabriolet en 1990. Plaisir des yeux d'abord, car les formes de l'auto ont toujours constitué un régal. La Martin baptisée Martin 427 Racing restitue le

charme et le pouvoir de séduction de l'originale très sensuelle. Noire avec un beau tableau de bord dont l'instrumentation provient des Etats-Unis. Le cuir Costil Connoly rouge habille joliment l'habitacle.
Une très belle voiture en parfait état ».
Nous vous proposons d'acquérir une des seules Cobra Replica autorisée à rouler en France, avec une carte grise homologuée.

217

1959 CHEVROLET Impala Sport Sedan

€ 28 000 / 38 000

Moteur : 8 cylindres en V de 283 Ci (4 637 cm³)
Puissance : 233 CV à 4 800 t/mn.
Distribution par soupapes en tête.
Alimentation par un carburateur Carter double-corps.
Boîte de vitesse automatique Powerglide.
Poids 1 643 kg.

Louis Chevrolet est né en Suisse, il s'associa à William Durant pour fonder la marque en 1911. Il quitta la société qui portait son nom dès 1913. Elle est rattachée au groupe General Motors en 1918.

C'est l'ingénieur en chef de Chevrolet, Ed Cole, qui définit à la fin des années 50 ce que devait être le modèle Impala : un véhicule prestigieux accessible au citoyen américain moyen !

L'Impala a débuté sa carrière en 1958 comme une version sportive et courte des Bel Air 2 portes coupés ou cabriolets. Cette version était très facile à reconnaître avec ses 6 feux arrières.

Mais la première année durant laquelle l'Impala est devenue un modèle à part entière c'est 1959. Année qui correspond à l'exubérance la plus complète stylistiquement aux USA.

Harley Earl, chef du design du groupe GM, aura créé grâce à l'Impala 59 un autre chef d'œuvre (il est à l'origine de la Cadillac Eldorado 53, puis de la Corvette Split Window…).

La principale caractéristique des Impala 59 se trouve à l'arrière de la voiture : les magnifiques « ailes de mouettes » qui semblent sculptées sur le coffre.

Ce modèle était disponible en 4 carrosseries : le cabriolet, le coupé sport 2 portes, la berline et la berline sport ; la Chevrolet Impala était pour la marque le modèle haut de gamme.

La version proposée est un très rare HARDTOP SPORT SEDAN de 1959 entièrement restaurée dans le moindre détail. Ce modèle était parmi les plus chers des Chevrolet de l'époque et le moins fabriqué. Le moteur est l'excellent V8 de 283ci et la finition de la voiture est très luxueuse. Son surnom est le « Flat Top ». L'absence de montants entre les glaces des portières, la lunette panoramique et la finesse des montants de cette même lunette donnent à ce pavillon une impression totalement aérienne. L'actuel propriétaire est un très sympathique maniaque qui adore son auto ! C'est une opportunité qui est proposée à l'amateur, il est difficile de trouver un meilleur exemplaire de ce modèle en France.

218

1934 CITROËN 11A Cabriolet-Spider

€ (sur demande à l'étude)

Châssis n° 102595

L'expertise est en cours à l'heure de l'impression du catalogue, pour de plus amples renseignements, téléphonez à l'étude au 01 64 22 27 62 ou au 01 60 71 88 04.
Cependant le propriétaire nous a indiqué avoir procédé à une restauration concours sur plusieurs années.

219

1966 FORD Cortina Lotus

€ 25 000 / 35 000

Châssis n° BA74FY59134/74
Moteur : 4 cylindres en ligne de 1 558 cm³, 2 ACT
Alimentation : 2 carburateurs double-corps Dell-Orto
Alésage x course (mm) : 82,5 x 72,7
Puissance : 106 CV à 5 500 tr/mn
Couple maxi (mkg à tr/mn): 14,9 à 4 000
Transmission aux roues arrières AR
Boîte de vitesses à 4 rapports + MA.
Freins : 2 disques AV + 2 tambours AR
Titre de circulation européen

C'est la compétition qui servit de prétexte à l'élaboration de la Ford Cortina Lotus Mk1. Difficile en effet d'imaginer en 1962 à la présentation de cette placide petite berline compacte que l'année suivante elle devint l'égérie et la référence de tous les passionnés britanniques de voitures de sport.

Dans ce début des années 60, le championnat « Saloon Car » de voitures de tourisme remportait un grand succès auprès du public anglais. Porté par cette liesse populaire, ce championnat ne pouvait laisser Ford indifférent trop longtemps. C'est donc vers Colin Chapman que Ford UK va se tourner pour préparer une arme redoutable en Groupe 2 (tourisme de série modifié) sur la base de la placide Cortina. Le sorcier anglais va donc recevoir des usines Ford des coques deux portes de Cortina puis travailler dessus dans son usine à Cheshunt. Il greffe sous le capot moteur son moteur 1,6 litres double-arbre à cames qui développe pour l'occasion 106 CV DIN à 5 500 tr/mn. Une puissance très respectable pour l'époque surtout ramenée au

poids très contenu de la Cortina Lotus Mk1 1re série avec 775 kg sur la bascule.

Le modèle présenté n'a parcouru que 3 000 km depuis sa révision. Le moteur a son alésage d'origine, un vilebrequin Cross Drill, des bielles en acier renforcé, un joint de culasse en cuivre, une culasse BRM en magnésium à grosses soupapes, un carter cloisonné, un embrayage type compétition (disque métal fritté), une boîte de vitesses Type RS 1000 tours, des cardans renforcés, un pont arrière Type RS autobloquant à 75%, des freins avant et disques Type RS, un frein à main hydraulique, une barre anti-roulis de gros diamètre, un réservoir alu cloisonné à remplissage rapide et des suspensions Spax réglables. Cette Cortina Lotus donnera beaucoup de plaisir à son acquéreur et du fil à retordre à ses concurrentes sur les circuits.

220

1904 DE DION BOUTON Type Y « Populaire »

€ 50 000 / 60 000

Châssis tubulaire manchonné - Carrosserie Phaeton 2 places
Moteur monocylindre n° 15004 de 700 cm³
Alésage x Course : 90 x 110 mm
Distribution par soupape d'admission automatique et
Soupape d'échappement commandée
Alimentation par 1 carburateur De Dion Bouton
Allumage par batterie et bobine
Graissage à huile perdue
Boîte de vitesse suspendue à 3 rapports + MA
Embrayages à segments, commandés à la main
Transmission aux roues arrière par pont suspendu et cardans
Suspension avant par essieu rigide tubulaire et lames de ressort
Suspension AR par essieu rigide brevet De Dion et lames de ressort
Direction par boîtier
Freins à tambours sur les roues arrières et à segments extérieurs sur la transmission
Roues à raies bois - Pneus 710 x 90
Voies avant et arrière 1,34 m - Empattement 1,81 m

Les compères Albert de Dion et Georges Bouton sont, parmi les pionniers de l'automobile, ceux qui ont quasiment le plus contribué à l'avancée technique et commerciale de l'Automobile.
Les 2 hommes sont totalement différents, le Comte de Dion est grand, atlhétique, exubérant et riche alors que Bouton est petit, calme, effacé et pauvre mais ils arrivent à se rencontrer par un grand hazard. Un soir d'hiver, le comte passe devant une boutique et aperçoit une petite machine à vapeur très finement exécutée. Il entre et demande à parler à son auteur : c'est Georges Bouton, une des plus grande aventure industrielle vient de commencer !
C'est pendant la période « Vapeur » 1882/1900 que la firme déposera son plus célèbre brevet le Pont de Dion : système de transmission dont le différentiel est fixé au châssis et le mouvement moteur est donné aux roues par des demi-arbres. L'avantage principal étant la réduction des masses non suspendues.
Les moteurs de Dion seront les plus célèbres, car disponibles pour tout constructeur automobile, il sont peu encombrants, puissants et tournent très vite. Les premières Renault et Delage sont mûes par une mécanique de Dion.
Les premiers véhicules à moteur de pétrole et 4 roues sont le vis-à-vis, suivis par les voiturettes dites « Populaires ».
La boîte de vitesse est aussi particulière puisqu'elle est accolée au pont et se retrouve à l'arrière de la voiture, ce qui équilibre les masses. L'embrayage des vitesses se fait par un levier commandé avec la main qui ne déplace pas de pignons. Ce qui est facile, doux et silencieux.
Le modèle de la vente est un exemplaire de 1904, mécaniquement complet avec son carburateur De Dion. Le moteur porte le numéro 15004. Il s'agit d'un type Y avec une boîte de vitesses à 3 rapports et MA numérotés 13788.
La voiture est entièrement restaurée. Le siège est refait comme la sellerie.
Cet exemplaire a participé plusieurs fois au célèbre Rallye « London-Brighton », strictement réservé aux voitures d'avant 1905. Une manifestation extraordinaire par le nombre incroyable de véhicules « ancêtres » qui y prennent part, plusieurs centaines, chaque année.
C'est une rare opportunité qui se présente, les De Dion Bouton sont parmi les véhicules du début XXe : les plus fiables et les plus attachants.

221

1954 KIEFT 1500 Sport « Central Seater »

€ 130 000 / 180 000

Châssis tubulaire à 4 tubes principaux longitudinaux
Carrosserie Sport en aluminium dessinée par Gordon Bedson
Moteur MG type TC modifié par Harry Lester
4 cylindres en ligne
Alésage x Course : 72 x 90 mm
Cylindrée : 1 467 cm³
Puissance environ 100 CV
Taux de compression 10 :1
Distribution par soupapes en tête
Culasse modifiée par Harry Westlake
Alimentation par 2 carburateurs SU
Graissage sous pression et radiateur d'huile
Carter inférieur en aluminium coulé et ailettes
Boite de vitesse type MG TC à 4 rapports et MA
Embrayage monodisque à sec
Transmission aux roues arrière par pont ENV
Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux et double triangles
Suspension arrière à roues indépendantes par ressort transversal et doubles quadrilatères
Amortisseurs télescopiques Woodhead
Direction à crémaillère
Freins à tambours en aluminium et commande hydraulique
Roues par jantes fixées sur tambours en 15'
Pneus Michelin155 x 15 (5.50 x 15 à l'origine)
Poids avec les pleins 650 kg (au Mans 54)
Carte grise française (indique 1952)

En ce début des années 50, Cyril Kieft se fait un nom avec ses Racers 500 Formule III. Pilotées par Stirling Moss, Bernie Ecclestone ou encore Don Parker (Championnat Anglais en 1952 et 1953 sur Kieft), ces petites voitures ont remporté de grands succès en course et fixent à Montlhéry quelques records du monde en 350 et 500 cm³.

Fin 1952 l'usine déménage de Bridgent à Wolverhampton et demande à Gordon Bedson, son ingénieur, de projeter une Formule II avec le moteur 6 cylindres Bristol 2 litres pour les saisons à venir. Mais le règlement devait évoluer et les voitures seraient dépassées avant même d'exister ! Cyril Kieft décide de changer son idée et modifie la voiture pour courir en catégorie Sport. Conçue à partir d'une monoplace, la nouvelle « Sport » se retrouve avec la conduite centrale et une jolie carrosserie fabriquée en aluminium par JW Humphries. Cyril avait d'ailleurs vu des Veritas Meteor avec la conduite centrale ainsi que des Gordini (équilibre parfait des masses). Cyril Kieft étudiera en 1954, une autre « sport » biplace avec moteur Coventry Climax 1100 et carrosserie en fibre de verre.

L'écurie Monkey Stable se montre très intéressée par la nouvelle voiture et commande 4 exemplaires. Une publicité est faite pour annoncer la nouvelle voiture : une Sport 3 places avec moteur à la demande MG ou Bristol.

Cette écurie fondée fin 1950 par Jim Mayers et Pat Griffith faisait

Kieft Cars Ltd, Wolverhampton : atelier et fabrication des « conduites centrales »

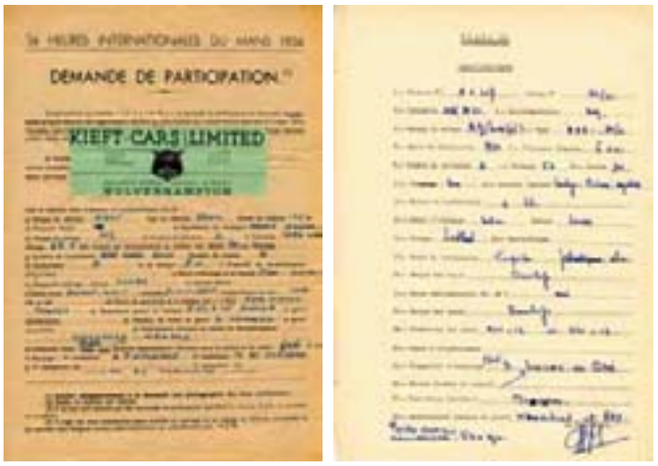
courir des Lester-MG et remportèrent des beaux succès dès 1952 (14 premières places). L'organisation de l'écurie était au point avec Peter Avern comme directeur et Mike Keen et Trevor Line comme nouveaux membres.
Harry Lester commença dès la fin des années 40 à modifier profondément des moteurs MG 1250 cm^3, défonçant les cylindres jusqu'aux chambres d'eau pour les chemisés à 1467cm^3. Avec une culasse retravaillée par Harry Westlake, un arbre à came spécial, un volant moteur allégé, deux gros carburateurs, un bel échappement et un refroidissement amélioré (notamment pour l'huile), les moteurs MG-Lester développaient un peu plus de 100 cv.
Prévoyant 8 voitures Cyril Kieft réserve en février 1953, les immatriculations de LDA 1 à LDA 8, mais il y eu également OAC 2, MJW 55 ainsi que 3 voitures pour les USA.

La Kieft 1500 Sport de la vente est une des survivantes et certainement la plus prestigieuse par ses participations connues.
Dès janvier 1954, la voiture est prévue pour courir, sous les couleurs de l'usine, les 24 heures du Mans pilotée par A.P. Hitchings, comme l'indique la demande de participation signée par Cyril Kieft lui-même. Pour ne pas avoir trop de concurrence, le moteur prévu est le MG-Lester avec un alésage réduit à 62 mm pour courir dans la catégorie 1100.
Le 4 juin, la voiture arrive en France par le bureau de douane de Calais. Le 8 juin, elle se présente au Mans au pesage à 9h45 avec l'immatriculation 1093 WO (plaque de garage). Le dossier indique que la voiture est inscrite sous le numéro de châssis CK 107 avec le moteur 54/11 (54 est l'année et 11 la cylindrée prévue 1 100), le type du moteur est MS8, peut-être pour Monkey Stable n°8) et comme année de fabrication pour la voiture : 1954. Les pilotes sont Georges Trouis (qui représente aussi le concurrent : Kieft Cars Ltd), A.P Hitchings et en suppléant Allègre. Pour cette grande course, la voiture avait reçu un phare supplémentaire tenu par un support spécial, dont les traces subsistent sur le châssis !
La voiture prend le départ sous le numéro 48 mais abandonne à la 7e heure pour un problème de refroidissement.

Écurie Monkey Stable avec les 3 premières Kieft MG Lester 1500, Silverstone 53

La Kieft MG Lester du Mans, en préparation à l'Usine

La Kieft MG Lester du Mans avec Cyril Kieft à son volant devant l'Usine


DEMANDE DE PARTICIPATION

KIEFT CARS LIMITED

La demande de participation et une des pages du « pesage » Le Mans 54

Le Mans 54 : Georges Trouis sur la Kieft conduite centrale

Hockenheim mai 55, Georges Trouis sur la Kieft avec l'arrière modifié

Hockenheim mai 55, Georges Trouis sur la Kieft au départ

Le moteur est alors rechemisé et les pistons sont changés pour arriver à une cylindrée de 1467 cc et ainsi participer à la lutte dans la classe 1,5 litre (l'alésage passant de 62 à 72 mm).

- En Août et sous le n° 36, la voiture est présente au Nurbürgring pour le Grand Prix d'Allemagne (Rheinland Pfalz Preis) pilotée par Georges Trouis mais abandonne une nouvelle fois.
- En octobre, elle est inscrite à la Coupe du Salon à Montlhéry sous le n° 42 pilotée par Fred Helles. *Participation ? Résultat ?*
- En mars 1955, c'est Georges Trouis qui est inscrit à Montlhéry pour la Coupe de Vitesse avec l'Ecurie Franco-Britannique et la Kieft (c'est l'écurie avec laquelle Georges Trouis fait courir ses voitures). *Participation ? Résultat ?*
- C'est de nouveau Fred Helles avec l'écurie Franco-Britannique qui est inscrit sur la Kieft à la Coupe de Paris en Avril 1955 sous le numéro 116. *Participation ? Résultat ?*
- On retrouve Georges Trouis à Hockenheim en mai 1955 sous le numéro 2, il prend le départ mais est contraint à l'abandon (photo de couverture).
- Une semaine plus tard, la voiture participe aux 24 H Grand Prix de Paris, Bol d'Or à Montlhéry avec les pilotes Allègre et Barbey sous le n° 48 avec l'écurie Franco-Britannique.
- Fin Août, l'écurie Franco-Britannique participe aux 500 km du Nurbürgring avec 2 voitures Panhard conduites par Georges Trouis et Harry Merkel, mais la Kieft est présente conduite par Theo Geither inscrite par Kieft Cars Ltd, Agence pour la France (c'est Georges Trouis qui était le « concessionnaire » de la marque en France et il semble qu'il n'ait réussi à vendre que celle qu'il a achetée), c'est de nouveau l'abandon.

Vers la fin de l'année 1955, la voiture fut accidentée à Montlhéry, peut être à l'occasion de la Coupe du Salon. Elle y est restée jusqu'en 1966 ou 1967 : elle se trouvait parmi les épaves garées sous et à coté de l'anneau. C'est le célèbre collectionneur Maurice Broual qui l'a récupère à l'état d'épave dans un lot de voitures. Il l'a cède en mai 1976 à l'actuel propriétaire. La voiture accidentée était très complète, il manquait simplement les capots, le tableau de bord, le badge et le cache-culbuteurs, la carrosserie était « chiffonnée » et un tambour était cassé.

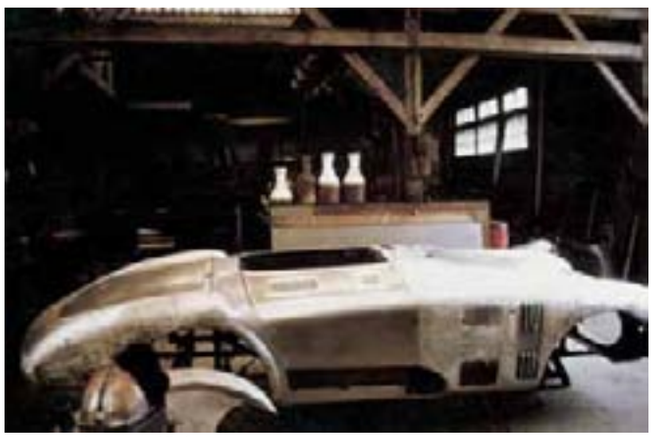
Quelques témoins nous ont confirmé le souvenir d'avoir vu cette voiture en mauvais état à Montlhéry puis de nouveau « abandonnée » à Briare (45) sous un arbre dans les ronces !

Après une complète restauration, cette barquette en aluminium Kieft « Conduite Centrale », est peu utilisée. Elle est toujours équipée de son moteur 54/11, de ses 2 gros carburateurs SU course à cuves séparées et de son carter d'huile spécial.

La partie arrière de la carrosserie a été refaite fin 1954 ou début 1955 dans le style des barquettes italiennes type Osca ou Ferrari certainement suite à un accrochage ! C'est beaucoup plus élégant que l'arrière des autres Kieft à conduite centrale qui est un peu court. D'ailleurs, il subsiste des restes de l'ancien arrière sur la voiture. Sur les photos d'époque on voit bien que la voiture avait à l'usine, au Mans et au Nürburgring en 1954, l'arrière « Usine ». Mais sur la photo prise à Hockenheim en Mai 1955, l'arrière est déjà modifié (voir reproduction a gauche).

Cette Kieft 1500 Sport Central Seater se trouve aujourd'hui dans un bel état et est accompagnée d'un historique quasi complet. L'essai que nous avons fait a montré qu'il s'agit d'une vraie voiture de course avec une direction très directe et des suspensions fermes, le moteur prend bien ses tours et la boîte de vitesses ne posent pas de difficultés : on change les rapports indifféremment avec la main

Mai 1976, découverte de la Kieft à moteur MG Lester portant les traces de l'accident de Monthléry, par l'actuel propriétaire



Restauration de la Kieft

droite ou gauche ! Elle est facile à conduire ! C'est de plus l'unique Kieft à conduite centrale à avoir participé aux 24 H du Mans.

Il existe aujourd'hui au moins 3 autres Kieft Sport « Conduite centrale » : Une autre avec moteur MG 1500 en Italie et deux avec moteur Bristol 2 litres : une en Suisse et une en Belgique, mais modifiée.

Les voitures de la catégorie « Sport » datant des années 50' sont de plus en plus prisées ! Elles sont élégantes et amusantes à piloter ; peu courantes mais faciles à utiliser. La Kieft de la vente est un exemplaire de ces mythiques « barchetta » qui font la joie de quelques collectionneurs…. Que nous reverrons certainement l'an prochain au Mans Classic.

Restauration de la Kieft

La recherche historique n'aurait pas été possible sans l'aide de quelques personnes que nous tenons à remercier : Peter Tutthil, Brian Jenkins, Philippe Hébert, Philippe Rucheton, Michel Broual, Jean Michel Trouis, Tim Line et Lutz Montowsky (pour la superbe photo de la couverture).

Le moteur MG préparation Lester de la kieft

Arrière du châssis avec pont et suspension indépendante

Osenat

222

1979 MERCEDES BENZ 280 SL

€ 10 000 / 12 000 (vendue sans prix de réserve)

Châssis n° 10704212006429
Carrosserie : Cabriolet
Moteur : 6 cylindres en ligne de 2 746 cm³
Puissance : 185 CV à 6 500 tr/mn
Boîte de vitesses automatique
Distribution par ACT
Alimentation par injection
Freins à disques sur les 4 roues
Carte grise française

Les cabriolets Mercedes Benz ont de tout temps été très prisés. Robustes et très bien finis, ils sont fiables et vieillissent très bien. Après la période « pagode » feux verticaux, le style s'est totalement modernisé en 1972 avec les phares horizontaux et un nouveau dessin de caisse et d'intérieur. Très élégants, ces cabriolets ne font pas leur âge et sont parfaitement utilisables au quotidien. Les jantes alliage sont luxueuses et sportives.
Le modèle présenté n'a eu que 4 propriétaires particulièrement méticuleux, et il nous parvient aujourd'hui avec 86 751 km en très bon état. Le moteur vient de subir une révision ainsi que l'injection. Cette 280 SL est en très bon état d'origine, c'est un modèle particulièrement agréable avec sa boîte de vitesses automatique à 4 rapports et son intérieur cuir. La capote noire vient d'être changée (juin 2007). Le livret de service est dans la boîte à gants, le poste radio Becker est d'origine.
Ce cabriolet est une belle monture pour les beaux jours qui vont arriver !

223

2003 MERCEDES-BENZ 500 CLK AMG

€ 38 000 / 48 000

Moteur : 8 cylindres en V de 5 500 cm³ Kompressor développe quant à lui la bagatelle de 582 CV (à 6 100 tr/min)
Couple : 800 Nm à 3 500 tr/mn
Transmission automatique Speedshift à 5 rapports
Vitesse toujours limitée électroniquement, mais à 300 km/h !

Quand la compétition rencontre la production de série !
Le CLK AMG renforce son caractère exclusif en se parant d'attributs esthétiques démesurés, forcément en fibre de carbone : boucliers avant et arrière encore plus imposants, ailes et passages de roues élargis, diffuseur arrière, portières et pour finir un énorme aileron. Des jantes en alliage léger de 19 et 20" parchèvent ce tableau un poil excessif !

L'intérieur est du même ton, très luxueux, les compteurs blancs spécifiquement badgés, le volant sport.
Les Mercedes-Benz préparée par AMG ne sont pas si nombreuses sur la route, c'est une voiture moderne très rare : sous une robe classique, c'est un tempérament volcanique, elle cache bien son jeu. Avec un 0 à 100 km/h en 4 s…

224

1981 AC COBRA 289 Replica

€ 35 000 / 45 000

Carrosserie : Roadster 2 places en résine et fibre de verre
Moteur Rover V8 de 3 532 cm³
Alimentation : 2 carburateurs SU HIF6
Allumage électronique
Radiateur d'huile - Radiateur à eau « hight capacity »
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA.
Transmission aux roues arrières
Suspension avant: trapèzes transversaux triangulaires
Suspension arrière : essieu rigide
Freins à disques à l'avant, tambours à l'arrière
Carte grise de collection

La sellerie est en cuir noir et la moquette est de couleur noire. La voiture AC Cobra est la voiture la plus reproduite au monde, mais la majorité des répliques se fait sur la base du modèle le plus exubérant : la 427, avec ses ailes surgonflées. Les répliques

du modèle précédent, la 289, sont beaucoup plus rares et sa carrosserie est fine et élégante.
C'est Mr John Berry et Peter Ibbotson qui fondent la Beribo Replica Automobiles Ltd à la fin des années 70 et qui devient rapidement reconnue pour la qualité de ses répliques de la célèbre AC Cobra 289, mues généralement par l'excellent moteur V8 Rover.
La replique BRA de la Cobra 289 fut la première réplique anglaise de ce modèle. C'est une vraie AC Cobra 289 qui a servi de base pour faire les moules. Plus de 260 exemplaires furent vendus entre 1980 et 1998 (dernière année de production).
Le modèle présenté est le 112e exemplaire. La carte grise française de collection correspond bien à la voiture, ce qui n'est pas fréquent avec les voitures « replica ».
Le Tonneau cover est neuf en mohair noir de marque « Hawk cars ltd ». Les plaquettes de freins avant, la batterie, les bougies, le faisceau du radiateur, le ventilateur « kenlowe » 10', les joints de portes avec finition en laine noire, les joints des capots avant et arrière, l'isolation du capot moteur sont neufs. Les jantes ont été sablées et les papillons de jantes vient d'être re-chromés.
Cette pure voiture plaisir se présente aujourd'hui dans un bel état général, elle est idéale pour les beaux jours qui vont bientôt venir…

225

1965 MERCEDES-BENZ 300 SE Coupé

€ 8 000 / 12 000

Moteur : 6 cylindres en ligne de 2996 cm³
Alimentation: par injection
Puissance : 160 CV à 5 000 tr/min
Boîte de vitesses : Automatique 4 rapports + MA
Carte grise française

En 1965 apparait la « nouvelle » gamme S, dessinée elle aussi par l'infatiguable Paul Bracq. Qui restera la plus abouties, pour les puristes, des Mercedes post-70. La carosserie très semblable de l'avant à la série précédente à ailerons est pourtant entierement nouvelle. Les motorisations iront du 2,5 litres de la 250 S/SE à la fabuleuse 300 SEL 6,3 en passant par les 280 S/SE/SEL, les 300 SE/SEL, les 280/300 SE/SEL 3.5 et 280/300 SE/SEL 4,5. Elles seront produites jusqu'en 1972.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis plus de 25 ans, c'était une première main avant.

226

1978 ROLLS ROYCE Silver Shadow

€ 8 000 / 10 000

Châssis n° SRX33361
Carrosserie : Berline 4 portes
Moteur : 8 cylindres en V de 6 745 cm³
Puissance : 200 CV à 4 500 tr/mn
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 2 carburateurs
Boîte de vitesses automatique à 4 rapports + MA
Freins à disques hydrauliques
Carte grise française

Présentée en Octobre 1965, la Silver Shadow, première Rolls Royce monocoque, tranchait résolument sur les plans techniques et esthétiques avec les générations précédentes sans rien renier de ce qui avait fait sa réputation de la marque : extrême qualité de construction, fiabilité, esthétique, raffinée, finitions de très haut niveau, silence et souplesse encore améliorés par le moteur V8 en alliage léger.
Le modèle présenté est une série II, les freins AV/AR sont neufs ainsi que les pneus.

227

1969 TRIUMPH TR6

€ 8 000 / 12 000

Châssis n° 1CT250264P
Carrosserie : Cabriolet 2 places
Moteur : 6 cylindres en ligne de 2 498 cm³
Puissance : 120 CV à 4 9000 tr/mn
Alimentation : par injection
Boîte de vitesses : 4 rapports + MA
Transmission aux roues arrières par pont rigide
Carte grise française

Près de 90 % des TR6 ont été construites suivant les spécifications américaines. Le châssis et les trains roulants de la TR6 étaient pratiquement les mêmes que ceux de la TR5/250 ; la différence étaient dans la carrosserie qui, pour une fois, ne fut pas confiée à Michelotti mais à Karmann.
Le modèle présenté est une 2e main. La boîte de vitesse a été restaurée en 1987, ainsi que le train avant et le pont arrière. La peinture a été refaite en 1988 en 11 couches ! Le radiateur et la pompe à eau ont été également changés en 1989. Un ventilateur de refroidissement supplémentaire a été installé.

228

1910 UNIC

€ 15 000 / 20 000

L'expertise est en cours à l'heure de l'impression du catalogue, pour de plus amples renseignements, téléphonez à l'étude au 01 64 22 27 62 ou au 01 60 71 88 04.

229

1974 VOLKSWAGEN Coccinelle Modifiée Roadster

€ 8 000 / 10 000

Carrosserie : Caisse autoporteuse.
Suspensions à 4 roues indépendantes, barres de torsion.
Freins hydrauliques à tambours sur les 4 roues.
Empattement : 2,40 m.
Poids : 820 kg.
Moteur à 4 cylindres à plat, opposé (flat four), placé à l'arrière en porte à faux longitudinal, refroidi par air.
Distribution par soupapes en tête par tiges et culbuteurs.
Alimentation par un carburateur. Taux de compression 8 à 1.
Boîte de vitesses à 4 rapports + M.A.
Carte grise française

En 1934, le gouvernement du IIIe Reich chargea Ferdinand Porsche d'étudier une voiture pour tous. La première pierre de l'usine fut posée le 26 mai 1938, mais les hostilités firent que seules des Jeeps et des véhicules amphibies furent fabriqués entre 1939 et 1945. La coccinelle entra en production à la fin de la guerre. Le premier million d'exemplaires fut atteint en 1955. Le modèle présenté n'est pas du tout un cabriolet standard d'usine. Il s'agit bel et bien d'un roadster 2 places parfaitement homologué (avec passage aux mines). Il semble inutile d'ajouter qu'il s'agit là d'une version totalement spéciale et inédite. Les quelques millions de « Coccinelles » ont été fabriquées dans 2 carrosseries : la berline 2 portes 4 places et le cabriolet 4 places. Les roadsters n'ont jamais appartenu au catalogue de vente, c'est bien dommage, le succès aurait été au rendez-vous, c'est tellement beau !
Un dossier complet de cette transformation effectuée en Allemagne sera remis au futur propriétaire. Le moteur vient de subir récemment une importante révision. Une « Cox » 2 places et décapotable, c'est une occasion à ne pas laisser passer !

230

1948 MG TC

€ 30 000 / 40 000

Châssis n° 5338
Moteur : 4 cylindres de 1 248 cm³
Alésage / course : 66,5 x 90 mm
2 carburateurs SU
Puissance 54 CV à 5 200 t/ min
Boîte de vitesses : 4 rapports + MA
Suspension AV/AR à lames semi-elliptiques
Empattement : 2 388 mm
Voies AV/AR : 1 143 mm
Poids : 737 kg
Vitesse : environ 140 km/h
Titre de circulation européen

Il est reconnu que la Midget TC a profondément changé la compétition automobile aux USA, la rendant accessible à un foule de néophytes aux revenus modestes. Les clubs se multiplient et le Sports Car Club of America (SCCA) prend naissance. Les TC sont soumises à des « gonflages » (taux de compression jusqu'à 11) et participent à des courses de régularité et de vitesse, à des gymkhanas, des trials et des courses de côtes. Plus légère que la TD qui lui succèdera, la TC reste utilisée en compétition durant de nombreuses années. En Europe, les restrictions d'essence limitent les compétitions et Abingdon n'est toujours pas revenu officiellement à la compétition. Cependant, des TC sont régulièrement enregistrées dans les quelques courses organisées, tant en Grande-Bretagne que sur le continent. En particulier, Betty HAIG, qui s'était déjà distinguée sur MG avant-guerre, peut se procurer une TC et participer à plusieurs courses, dont le Rallye des Alpes de 1949 où elle termine 7e au général et 1re de classe.

Le modèle présenté a subi une très belle restauration. L'essai effectué a été très concluant.

231

1963 JAGUAR Type E Cabriolet S1 « flatfloor »

€ 50 000 / 60 000

Châssis n° 878280
Structure monocoque avec châssis tubulaire à l'avant.
Suspension à roues indépendantes à l'avant à bras triangulés et ressorts à barres de torsion, à bras triangulés et double ressorts hélicoïdaux à l'arrière. Amortisseurs hydrauliques. Freins à disques, commande hydraulique avec assistance. Direction à crémaillère.
Empattement : 2,44 m. Voies : 1,44 m. Poids : 1 220 kg.
Moteur à 6 cylindres en ligne ; 3 781 cm³ ; 87 x 106 mm.
Bloc moteur en fonte, culasse en alliage léger. Vilebrequin tourillonnant dans 7 paliers. Distribution à double arbre à cames en tête, commandés par chaîne.
Alimentation par 3 carburateurs SU.
Allumage par bobine et distributeur.
Puissance : 265 CV à 5 500 tr /mn.
Embrayage monodisque à sec.
Boîte de vitesse à 4 rapports + MA.
Carrosserie : Cabriolet plancher plat, 2 portes, 2 places.

Pour beaucoup, la série 1 3.8 L construite de mars 1961 à octobre 1964 demeure le meilleur modèle. Les formes sont pures et le moteur est très vivant. La célèbre console centrale en aluminium et les sièges baquets la différencient des autres versions. Le modèle présenté est un rare « plancher plat » qui a fait l'objet d'une restauration. Le modèle proposé a été acheté par son actuel propriétaire en 2001; il sortait de restauration. La voiture a effectué 5 000 km depuis. Un dossier de photos et de factures concernant cette restauration sera remis à l'acquéreur. Nous vous offrons la chance de devenir propriétaire d'un superbe et rare cabriolet Type E série 1 à plancher plat et dans un état superbe. Française d'origine, cette voiture fut livrée neuve en

Algérie

232

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL

€ 20 000 / 25 000

Châssis n° 11304410002500
Carrosserie : Cabriolet 2 places
Moteur : 6 cylindres en ligne de 2 778 cm³
Puissance : 170 CV à 5 700 tr/mn
Distribution : ACT
Alimentation : injection Bosch
Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports + MA
Freins à disques
4 roues indépendantes
Transmission aux roues AR
Carte grise française

Les voitures de sport Mercedes 230, 250 et 280 SL sont aussi prisées aujourd'hui qu'elles l'étaient dans les années 1960. Elles présentent un ensemble de qualités qui a été rarement égalé. Leur style distingué, leur construction portant le sceau de qualité allemand et leur comportement sur la route ont contribué à leur réussite.

Stirling Moss, autrefois pilote d'usine Mercedes, était lui-même propriétaire d'une « pagode ». Il faut qu'une SL ait de quoi inspirer un conducteur enthousiaste avec sa tenue de route excellente, son freinage et sa boîte de vitesses étonnamment sportive. Elle a également fait ses preuves dans le rallye le plus éprouvant d'Europe, le Marathon de la Route, avec la victoire d'une 230 SL, pilotée par Eugen Böringer.

Nous espérons que le nouveau propriétaire en fera de même !

Le modèle présenté est un 280 SL (modèle le plus puissant) de couleur noire avec sa sellerie d'origine rouge. Il a été acheté en 1974, il s'agissait d'une première main ayant 60 000 km. Elle est restée sur cales de 1974 à 1992. Elle a été simplement repeinte et sa mécanique révisée. Son compteur n'affiche aujourd'hui que 71 000 km d'origine. Son rare état général fait d'elle une voiture plus que désirable…

233

1981 FERRARI 512 BB

€ 80 000 / 90 000

Châssis n° 35173
Moteur 12 cylindres à plat opposés
Moteur : 4 942 cm³, 4 ACT (2 par banc de cylindres), 24 soupapes
Alimentation : 4 carburateurs WERBER :
Puissance : 360 CV à 4 800 tours/minute, 50 m/kg.
Châssis tubulaire renforcé par des panneaux d'aluminium.
Suspension avant par triangles superposés, barre stabilisatrice ; à l'arrière, bras transversal, barres de poussée, barre stabilisatrice.
0 à 100 km/h : 5.5 sec. – Vitesse maximum 302 km/h.
Production : 929 unités en version 512 BB carburateur.
1 007 unités en version 512 BBI injection.

Le concept est né en 1971 avec la 365 GTB4BB présenté à TURIN, moteur de 4.5 litres. Son nom s'est transformé en 512 BB avec moteur de 5.0 litres. BB n'est pas une ode à Brigitte BARDOT mais signifie « berlinetta boxer », un rappel de l'architecture du moteur issue de la compétition aussi bien en sport prototype avec 512 S, 512 M (5 litres) puis 312 PB (3 litres) qu'en formule 1 avec la 312 P, si chère à Jacky ICKX.

C'est donc tout un pan de l'histoire de la marque et de l'automobile toute entière que nous vous présentons. A noter que la BB était la première « grosse auto » proposée à la vente par FERRARI dotée d'un moteur en position centrale arrière. La DINO avait ouvert la voie en 1972. Enzo FERRARI, à contrecœur, avait consenti à revoir sa conception, les bœufs ne tiraient plus le char, mais le poussaient.

Lorsqu'elle est sortie en 1976 la 512 BB était la seule voiture disponible sur le marché à dépasser 300 km/h, 302 exactement. L'émoi causé par le dépassement de ce seuil fut grand parmi les amateurs mais encore plus chez les opposants qui étaient déjà les mêmes que maintenant ! Nous étions en 1976 après le premier choc pétrolier mais FERRARI gardait le cap, heureusement ! En 1981 le moteur fut doté d'un système d'injection d'essence, le modèle perdit alors 20 CV.

Il est reconnu parmi les personnalités les plus marquantes du monde des voitures de sport et de grand tourisme que la 512 BB est le dernier modèle d'une époque grandiose pour FERRARI. En effet le dessin de la carrosserie tout en douceur rappelle les courbes et les galbes de P 2, P 3 et P 4 des années 66, 67 qui gagnèrent à DAYTONA avant de perdre aux 24 H du Mans. Quels grands moments !

Bien que douces les lignes de la 512 marquent bien la cambrure des ailes évoquant déjà la force rageuse que confirme vite la sonorité de ses échappements rauques et profonds. Merveilleuse musique que seule une 512 BB « à carburateurs » peut produire.

Le modèle proposé n'a que 63 000 km garantis. L'essai que nous avons effectué nous a permis de de constater qu'une BB est toujours un régal à conduire.

234

1983 FERRARI 308 GTS Quatrovalvole

€ 28 000 / 35 000

Châssis n° ZFFLA13B000048707
Moteur : 8 cylindres en V de 2 927 cm³
Puissance : 255 CV
Distribution par 2 ACT
Alimentation par 4 carburateurs
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA
Freins à disques ventilés avec servo-assistance
Carte grise française

Paul Frère a écrit que la Ferrari 308 GTB était « le modèle le plus séduisant jamais sorti de Maranello » : déjà une référence ! Il faut bien dire que les modèles de pointe de Ferrari, tels que la 288 GTO et la F40 sont des voitures à moteur à 8 cylindres en V et dont la ligne s'inspire de celle magnifiquement réussie de la 308 GTB. Elle peut également se parer d'un palmarès en compétition obtenu avec des voitures très proches de la série : en 1978, 1re place au Championnat d'Italie en Groupe 4 avec Carlo Facetti ; en 1981, victoires au Tour de France Automobile, à la Targa Florio, aux 24 Heures d'Ypres.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 20 ans.

Une peinture neuve et des éléments de carrosserie ont été refaits en 1990 chez Zanasi à Maranello, le carrossier spécialisé de l'usine.
Elle sera livrée avec sa notice d'entretien.
L'essai effectué par notre expert a été très concluant.

235

1920 HISPANO-SUIZA Type 24

€ 80 000 / 120 000

Châssis numéro 5415
Carrosserie torpédo par « Carroceria Parisien Madrid »
Moteur 4 cylindres
Alésage x Course : 70 x 120 mm
Cylindrée : 1 848 cm³
Puissance 30 cv à 3000 tr/mn
Graissage sous pression par pompe
Distribution par soupapes latérale
Alimentation par 1 carburateur Hispano-Suiza
Allumage par magnéto
Boîte de vitesse à 3 rapports + MA
Embrayages à cône cuir
Transmission aux roues arrières
Suspension avant par essieu rigide et lames semi-elliptiques
Suspension arrière par pont rigide et lames semi-elliptiques
Direction par boîtier
Freins à tambours sur les roues arrière et sur la transmission
Roues fils démontables
Pneus 815 x 105
Voies avant et arrière 1,20 m
Empattement 2,85 m
Poids du châssis 700 kg

Parmi toutes les marques d'avant guerre en Europe, une des plus prestigieuses, sinon la plus prestigieuse, restera Hispano-Suiza.

Cette marque fut fondée en 1904 à Barcelone par Marc Birkigt, ingénieur suisse, Damian Mateu et Francisco Seix, riches négociants de Barcelone.
Les voitures construites par Hispano-Suiza se caractérisent principalement par une très grande qualité de fabrication, ce qui vaudra à la marque une rapide et excellente réputation. C'est Marc Birkigt qui présidera aux destinées techniques de la firme. En 1911, une succursale est ouverte à Levallois devenant plus tard l'usine Française et qui déménagera à Bois-Colombes. Chacune des automobiles sorties des usines Hispano Suiza est symbole de grande qualité.
L'Hispano Suiza type 24 de la vente date de mai 1920. Ce type qui est aussi connu sous la dénomination 8/10, est né en 1914 et a été fabriqué jusqu'en 1924.
Elle est équipée d'une luxueuse et très élégante carrosserie torpédo signée de « Carroceria Parisien – Madrid ». Les roues fils démontables qui équipent la voiture représentent un coûteux supplément d'époque. La mécanique a été révisée. Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir un excellent exemplaire de ces rares Hispano-Suiza.

236

1944 VOLKSWAGEN 166 « Schwimmwagen »

€ 150 000 / 180 000

Numéro de série 11.966
Numéro de moteur 7-053812
Moteur 4 cylindres à plat de 1 130 cm³
Alésage x Course : 64 x 75 mm
Puissance : environ 25 CV
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 1 carburateur
Boîte de vitesse à 4 rapports + MA plus 1 très courte en 4x4
Embrayage monodisque à sec
Transmission aux 4 roues, pont arrière en permanence
Suspensions avant et arrière à roues indépendantes
par barres de torsions
Amortisseurs télescopiques
Direction à boitier
Freins à tambours et commande hydraulique
Poids : 890 kg
Longueur : 3,825 m
Empattement : 2,00 m
Voie AV/AR : 1,22/1,23 m
Vitesse : 80 km/h sur route et 10 km/h sur l'eau.
Carte grise de collection

La « Schwimmwagen » est sans doute le véhicule allemand le plus emblématique et le plus mythique de la deuxième guerre mondiale. Un seul véhicule et tellement d'innovations :
-Monocoque en 4 parties (un fond, deux cotés et la partie supérieure avant) soudées électriquement.
- 4 roues motrices et indépendantes.
- Amphibie.
- Ponts autobloquants ZF.
- 4 vitesses en 4 x 2 ou 4 x 4 avec un rapport très court de franchissement.
- Moteur et Boite de vitesses avec carter en magnésium.
-Centrale de graissage pour toutes les articulations immergées.
- Hélice rabattable.
Imaginé pour l'armée, ce véhicule est un amphibie léger capable de circuler sur les terrains les plus accidentés.
Les noms associés à la VW Schwimmwagen type 166 sont Hans Trippel et Ferdinand Porsche, la base de départ était la Kubelwagen, qui avait été pensée par le même Porsche. Elle fut construit dans la grande usine de Wolsburg de Volkswagen ou à Stuttgart chez Porsche et les carrosseries venaient de chez Ambi

Budd de Berlin pour les premiers exemplaires.
Très peu d'exemplaires ont survécu sur les près de 14 000 fabriqués entre 1942 et 1944, peut-être 1%.
L'exemplaire proposé porte le numéro 11.966 et date de 1944. Le propriétaire nous confirme l'historique suivant : « Il fut abandonné par les troupes allemandes dans le nord de la France. Un paysan le récupère et s'en sert pour aller à la chasse et à la pêche. Au début des années 70, un agent immobilier la rachète à la mort du paysan, et fait une première restauration. C'est un collectionneur parisien qui l'achète au début des années 80'. Le dernier propriétaire lui rachète il y a une quinzaine d'années ».
L'actuel propriétaire a procédé à une restauration de la démesure pour redonner à cet engin militaire tout son éclat.
La voiture était très saine à la base. Après un démontage total, toute la voiture et toutes les pièces ont été nettoyées puis sablées, après repérage des teintes originelles, et poncées.
La tôlerie de la caisse a été redressée et planée, les traces d'un ancien parebrise en coupe-vent et deux trappes d'aération sont enlevées. Des baguettes avaient été installées et des découpes de tôles avaient été nécessaires, tout a été remis à l'origine en respectant les épaisseurs de tôle.
Certaines finitions ont été faites à l'étain mais il n'y a aucune utilisation de mastic.
Un apprêt époxy a été apposé à l'intérieur et à l'extérieur, puis poncé, suivi par un apprêt au zinc et de nouveau ponçage. Tous les points de soudures électriques de construction de la caisse ont été « masqués » pour réapparaîtrent après ponçage, puis application d'un apprêt polyester et enfin peinture dans le plus grand respect des teintes d'origines. Il est à souligner que chaque ponçage entre chaque phase a été entièrement fait à la main, il y a tellement de recoins !
Les ponts moteurs ont subi le même sort. Toute la boulonnerie d'origine est brunie, technique utilisée pour les canons de fusil ou les armes de poings. Le moteur a été entièrement refait, les carters en magnésium ont été changés, les carters d'origine accompagnent la voiture. Le carburateur est plus moderne avec pompe de reprise (marque et forme similaire). La tête d'allumeur est d'origine avec les fils de bougies qui sortent à l'horizontal.
La boite de vitesses a été révisée. Tout le faisceau électrique a été refait en fils et gaines coton. Tous les roulements ont été changés sauf dans la boîte de vitesses qui étaient en bon état et qui sont « introuvables ». Tous les joints ont été changés, la voiture est parfaitement étanche sur l'eau.

Les pièces refabriquées mais conforme à l'origine de la voiture sont : La glace de pare-brise, les arceaux de capote et sièges, la boîte à outils, le petit tube entre les sièges avant et arrière, le pot d'échappement, la tôle du tableau de bord , les pattes qui tiennent le pare-brise, seul le filtre à air n'est pas d'origine.
La voiture de la vente est toujours équipée de son volant, du support de mitrailleuse MG 34 et de son cric, qui sont autant de pièces considérées introuvables. Il est à souligner que la voiture possède toujours ses gros phares et son avertisseur d'origine (tôle et bakélite).
Plus de 3 000 heures de travail acharné donc ont été nécessaires pour arriver à la perfection dans les moindres détails. Un impressionnant dossier de photos de cette restauration sera remis à l'acquéreur.
Et après 10 ans, environ 4 000 km de route et des centaines d'heu-

res de navigation, cette « Schwimmwagen » est toujours aussi belle et exceptionnelle.
Méticuleusement entretenue, elle est en excellent état de présentation, de fonctionnement et de navigabilité.
C'est certainement l'un des plus beaux exemplaires existant aujourd'hui.
« *J'aime les voitures de courses et les engins de guerre parce que ceux sont les seuls domaines où l'argent ne compte pas !* » A. Maegh

237
1991 MERCEDES-BENZ 300 SL
€ 10 000 / 15 000

Châssis n° WDB1290611F042824
Moteur : 6 cylindres en ligne de 2960 cm³
Alimentation : Gestion Bosch Motronic
Double arbre à cames en tête
Soupapes : 4 par cylindre
Puissance : 220 CV à 6 400 tr/min
Couple : 27.0 m/kg à 4 600 tr/min
Boîte de vitesses : 5 rapports + MA
Carte grise française

Le modèle présenté a les freins AV/AR neufs, ainsi que les sphères de suspensions.
Il sera livrée avec capote et hard top

238
1938 TALBOT T4 Minor
€ 15 000 / 20 000 (vendue sans prix de réserve)

Châssis n° 95296
Moteur : 4 cylindres en lignes de 2 323 cm³
Puissance : 62 CV à 4 100 tr/mn
Distribution par soupapes en tête, alimentation 1 carburateur Zénith,
Boîte de vitesses à 4 rapports + MA, freins à tambours sur les 4 roues
Suspension AV : roues indépendantes
AR : pont rigide et lames semi-elliptiques
Carrosserie berline « Usine ». Vitesse 125 km/h.
Carte grise française

En 1937, Antony Lago décida d'accroître sa gamme en proposant une voiture dans la gamme des 13 CV, les 2.3 litres. C'est Salmson et Hotchkiss qui occupaient ce terrain. A partir d'un châssis Baby (2.95 m), il conçut un nouveau moteur 4 cylindres culbutés et le nouveau modèle fut présenté au Salon de Paris 1937 : La T4 Minor, une conduite intérieure 4/5 places.
La Talbot T4 de la vente est une berline usine au dessin bien équilibré qui a été immatriculée pour la 1re fois le 9 juin1938. Elle changea de mains en 1955 puis en 1964, elle fut restaurée par le 4e propriétaire en 1993/1994, avant d'arriver chez son actuel et dernier détenteur.
Cette T4 se trouve dans un splendide état suite à une restauration de grande qualité depuis le châssis. L'intérieur, tout de drap marron, est magnifiquement refait tout comme la carrosserie et la peinture. L'harmonie des couleurs est parfaite. Son fonctionnement ne souffre pas la critique. En effet, lors d'un récent rallye du club Talbot, la voiture s'est parfaitement bien comportée. Le moteur très coupleux prend bien ses tours et emmène la voiture avec une facilité déconcertante, tenant un bon 110 km/h sur l'autoroute ! La boîte de vitesses « aphone » est très agréable et facile à manier. Cette Talbot a subi une récente révision et le contrôle technique est accepté.C'est une voiture étonnante avec d'excellentes qualités dynamiques, une vraie réussite. Les T4 font partis des Talbot les plus rares, environ une centaine d'exemplaires sont sortis des usines de Suresnes, celle ci fut exposée à Rétromobile en 2004. Il en reste peu, c'est donc l'occasion d'acquérir une Talbot hors du commun en parfait état.

239

1962 JAGUAR Type E 3,8 L Cabriolet

€ 45 000 / 55 000

Châssis n° 878491
MOTEUR Type: 6 cylindres en ligne, 12 soupapes, 2 arbre à cames en tête
Position: longitudinal AV de 3 781 cm³
Alimentation: 3 carburateurs SU HD8.
Alésage x course : 87 x 106
Puissance 265 CV à 5 500 tr/mn.
Transmission aux roues arrières
Boîte de vitesses : manuelle 4 rapports + MA Moss.
Poids 1 220 kg.
Freins : 4 disques Dunlop (Ø 280 mm AV et Ø 250 mm AR).
Pneus : AV et AR 6.40 x 15.

La Jaguar Type E est l'œuvre de l'ingénieur W.M. HEYNES, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par JAGUAR, et le succès de CUNNINGHAM aux 24 Heures du Mans 1960, débuts des « E2A ».
On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril : 7 827 exemplaires furent construits.

Pour beaucoup, la série 1 3.8 construite de mars 1961 à octobre 1964 demeure le meilleur modèle. Les formes sont pures et le moteur est très vivant. La célèbre console centrale en aluminium et les sièges baquets la différencie des autres modèles.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 10 ans. Le moteur a été refait à cette époque par un spécialiste de la marque (factures). La voiture a parcouru 3 000 km depuis.

240

1972 TRIUMPH TR6 PI

€ 8 000 / 12 000 (vendue sans prix de réserve)

Châssis n° n° 1 CP 7559 LP
Alimentation injection indirecte Lucas
Puissance 152 CV à 5600 tr/mn
4 vitesses et overdrive + MA.
freins assistés à disques à l'avant et tambours à l'arrière.
suspension par 4 roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux.
Direction à crémaillère
Vitesse : env. 200 km/h
Carte grise française

La TR6 a été lancée en 1969. Ce roadster biplace terriblement joli est considéré comme le summum de la gamme de Triumph et comme le plus abouti. Sa carrosserie a été dessinée par Karmann, l'auteur des Volkswagen Karmann Ghia et fabriquant de la « Coccinelle » Cabriolet. Résolument moderne et agressive à sa sortie, la TR 6, avec son arrière tronqué et ses phares en bout d'aile, présentait une allure intimidante qui a séduit beaucoup d'acheteurs, surtout en Amérique du Nord où 90 % de la production totale (94 619 unités) a été expédiée. A souligner que les versions américaines avaient un moteur équipé de carburateurs et la puissance était fortement diminué (env.106 CV) !
L'exemplaire présenté est d'origine française, dans une excellente couleur ocre, symbolisant la joie de vivre et l'évasion totale. C'est une voiture tellement attachante, qu'elle ne change pas souvent de propriétaire, le 1er la garda 10 ans et le 2nd près de 20 ans. Cette TR6 vient d'être contrôlée par un maître-mécanicien, avec notamment changement de l'injection et de l'alternateur, des pneus neufs. L'état général est excellent avec un contrôle technique accepté. La peinture date de 2001 et a bien sûr été refaite dans la teinte d'origine. Le compteur indique seulement 93 558 km. La musique du moteur est enivrante, c'est la magie des 6 cylindres réussis. Quel plaisir d'avoir autant de puissance sous le pied….

241

1978 FERRARI 308 GTB Polyester

€ 21 000 / 28 000

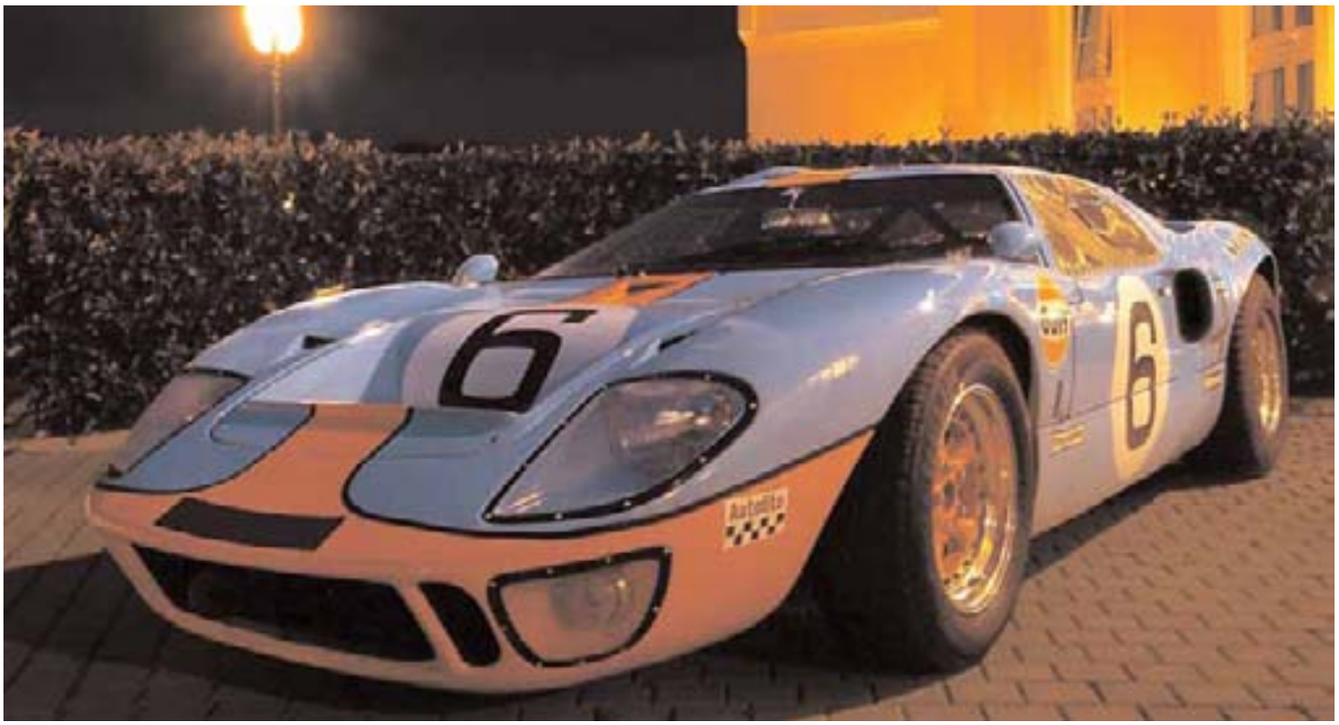
Châssis n° 25393
Carrosserie : Coupé
Moteur : 8 cylindres en V de 2 927 cm³
Puissance : 255 CV
Distribution par 2 ACT
Alimentation par 4 carburateurs
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA
Carte grise française

À l'époque, Paul Frère a écrit qu'elle était « le modèle le plus séduisant jamais sorti de Maranello » : déjà une référence. Il faut bien dire que les modèles de pointe de Ferrari, tels que la 288 GTO et la F40 sont des voitures à moteur 8 cylindres en V et dont la ligne s'inspire de celle magnifiquement réussie de la 308 GTB.
La Ferrari 308 GTB présentée a été reconstruite avec une carrosserie en polyester sur la base d'un voiture qui était en acier. Le moteur du modèle présenté a été refait il y a 3 ans et n'a parcouru que 1 500 km depuis.

242

1968 FORD GT40 Replica par Hi-TechWelding

€ 70 000 / 80 000



Châssis tubulaire - Carrosserie sport biplace - Conduite à droite
Moteur central V8 Chevy 350ci (5 733 cm³ de cylindrée)
Alésage x Course : 101,6 x 88,4 mm
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 1 carburateur - Allumage électronique
Boîte de vitesse à 5 rapports + MA
Embrayage monodisque à sec
Transmission aux roues arrière
SuspensionAV/AR à roues indépendantes
Par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques
Direction à crémaillère - Freins à disques
Roues en alliage et pneus 255/60 R 15 à l'arrière et 225/55 R 15
Titre de circulation européen

La Ford GT 40 est, dans la hiérarchie des voitures de courses Sport-Proto de la seconde moitié des années 60, dans la partie haute du tableau. C'est en effet une de plus prestigieuses voitures siglée Ford.
C'est le seul modèle à avoir remporté 2 fois les 24 H du Mans avec la même voiture.
Après avoir vainement essayé de racheter Ferrari, Ford est allé battre le « cavalino rampante » sur le plus beau terrain de jeu « Le Mans » 4 fois de suite en 1966, 1967, 1968 et 1969 et jamais plus Ferrari n'a remporté cette merveilleuse course !
C'est bien au-delà d'une simple voiture même de course, c'est un mythe roulant !
Les répliques des voitures mythiques sont légions, la différence ne se fait que sur la qualité des finitions et des matériaux employés.
L'exemplaire présenté est issu de la fabrication de HI-TEC Welding en Angleterre. Son titre de circulation est britannique. Le moteur est un V8 qui ronfle parfaitement bien et les échappements « spaghetti » sont magnifiques. Le couple et la puissance rendent la conduite de cette voiture telle qu'on la souhaite : agréable et confortable ou sportive et agressive.
L'intérieur est superbe avec une sellerie et des harnais très « sport », un repose pied en aluminium, un tableau de bord très complet, avec son instrumentation Stewart-Warner, comble du raffinement un très beau rétroviseur intérieur Lucas.
La carrosserie, dont le dessin est absolument magnifique et presque intemporel, est en parfait état. Elle est peinte aux couleurs Gulf dans les bonnes références. La voiture a d'ailleurs servi à plusieurs reprises en France pour la marque : au Mans pour la Parade des Pilotes en 2005 et sur des salons spécialisés. Quand elle ne sert pas, elle est exposée dans une concession Ford, elle y est choyée, protégée, nettoyée et bien au chaud.
Au-delà de la superbe peinture, le propriétaire a aussi fait recréer tous les stickers qui décoraient la voiture au Mans.

Pour l'anecdote, la voiture et son propriétaire sont allés au « Le Mans Classic 2004 », magnifique manifestation. Et toutes les barrières se sont ouvertes sur son chemin, jusque sur la piste dans les paddock, quand un officiel a fini par s'apercevoir que la voiture était une réplique et qu'elle ne devait pas être là !!!
C'est dire la qualité des détails…. les répliques sont fréquentes, sa qualité est rare.

243
1979 FERRARI 308 GTB
€ 28 000 / 33 000

Châssis n° 00027259
Carrosserie : Coupé
Moteur : 8 cylindres en V de 2 927 cm³
Puissance : 255 CV
Distribution par 2 ACT
Alimentation par 4 carburateurs
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA
Freins à disques ventilés avec servo-assistance
Carte grise française

À l'époque, Paul Frère a écrit qu'elle était « le modèle le plus séduisant jamais sorti de Maranello » : déjà une référence. Il faut bien dire que les modèles de pointe de Ferrari, tels que la 288 GTO et la F40 sont des voitures à moteur 8 cylindres en V et dont la ligne s'inspire de celle magnifiquement réussie de la 308 GTB.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 19 ans. Il s'agit d'une 2e main. La voiture a toujours été parfaitement entretenue chez des spécialistes Ferrari. Les courroies ont été changées l'an dernier. Il s'agit d'un modèle parfait qui nous a donné entière satisfaction en essai routier. Elle se comporte très bien en freinage, l'échappement lui donne une sonorité envoûtante, et elle n'attend qu'un nouveau propriétaire pour les 20 prochaines années. Il est exceptionnel de pouvoir suivre un pedigree depuis l'origine de la voiture.
Un dossier de factures sera remis à l'acquéreur.

244
1977 TRIUMPH TR7
€ 3 000 / 5 000

Photo d'un modèle similaire

Carrosserie : Coupé
Moteur : 1 997 cm³
Boîte de vitesse à 4 rapports + MA
Carte grise française

C'est le styliste Harris MANN, qui a fait ses débuts chez Austin Morris, qui dessina la Triumph TR7. Le coupé à vu le jour début 1975 et fut commercialisé sur le sol américain.
La TR7 est née sous le signe de la différence, ce qui fit son charme mais lui valut aussi de nombreuses critiques.
Contrairement aux autres TR c'est une monocoque avec des phares rétractables, des formes très vives et une taille généreuse : 4,17 m de long pour 1,68 m de large.
Une autre surprise vient du moteur qui ne succède pas à celui de la TR6 6 cylindres mais est un 2 Litres 4 cylindres avec une boîte 4 vitesses.
Autres nouveautés pour les pneus sont montés en 175/70/R13, et l'habitacle (et tableau de bord) perdent le charme du bois, trop difficile à intégrer dans cette nouvelle conception, pour la modernité du plastique.
En 1977 elle sera désormais chaussée en 185/70/R13 et aura une boîte 5 vitesses.Triumph va faire appel à Giovanni MICHELOTTI pour sortir en 1979 le premier cabriolet TR7 !

245

1999 FERRARI 355 Spider

€ 68 000 / 80 000

Châssis n° 115995
Moteur : 8 cylindres en V de 3,5 L
Puissance : 380 CV
Vitesse maximale : 298 km/h
Accélération : 0 à 100 km/h en 4,7 s
Transmission : Propulsion
Carrosserie : Coupé Spider
Longueur : 4 250 mm
Largeur : 1 900 mm
Hauteur : 1 170 mm
Poids : 1 350 kg
Carte grise française

La Ferrari F355 est une voiture de sport du constructeur italien Ferrari construite par Ferrari à partir de mai 1994 à 1999. C'est une évolution de la Ferrari 348 et elle a été remplacé par le Ferrari 360. C'est un coupe à moteur V8. Une différence entre le V8 dans les 348 et celui dans le F355, est l'augmentation de 3.4 à 3.5 L.
Comme ses prédécesseurs et descendants, le F355 est une voiture assez commune (pour une Ferrari) avec 11 273 unités produites. Lors du lancement, deux modèles étaient disponibles : le coupé Berlinetta, et le coupé targa GTS. La version (convertible) Spider a été présentée en 1995.
Le modèle présenté

246

1969 FORD Mustang Fastback V8

€ 15 000 / 20 000

Châssis n° 9T02F182388
Moteur : 8 cylindres en V de 302 ci
Boîte de vitesse : automatique
Roues avant indépendantes
Pont arrière rigide
Carte grise de collection

Le modèle présenté est équipé de jantes Magnum 500. Elle a reçu en option la boîte auto,la direction assistée, les freins à disques assistés, les rétroviseurs sport et le compte-tours. Le capot possède un Hood Scoop type Mach 1. Elle est en très bon état général, la carrosserie 69 est considérée comme la plus agressive.

247

1993 PORSCHE 911 Carrera 4

€ 28 000 / 33 000

Moteur : 6 cylindres boxer de 3,6 L
Quatre roues motrices
Piussance : 247 CV
Vitesse 257 km/h
Carte grise française

Le projet des 4 roues motrices a été présenté au salon de Francfort de 1981 sur ordre du docteur Porsche (expérimenté sur le Rallye Paris-Dakar). Le nouveau spoiler unvisible à l'arrêt intégré dans la grille d'aération s'ouvre à partir de 80 km/h. sa ligne n'est pas altérée à l'arrêt. Le modèle présenté possède également les air-bags apparus en 1990. L'essai a été très concluant.

248

1977 FERRARI 512 BB

€ 65 000 / 75 000

Moteur 12 cylindres à plat opposés, 4 942 cm³, 4 arbres à cames en tête (2 par banc de cylindres), 24 soupapes, 4 carburateurs WERBER : 360 CV à 4 800 tours/minute, 50 m/kg.
Châssis tubulaire renforcé par des panneaux d'aluminium.
Suspension avant par triangles superposés, barre stabilisatrice ; à l'arrière, bras transversal, barres de poussée, barre stabilisatrice.
0 à 100 km/h : 5.5 sec. – vitesse maximum 302 km/h.
Production : 929 unités en version 512 BB carburateur.
1007 unités en version 512 BBI injection.

Le concept est né en 1971 avec la 365 GTB4BB présenté à TURIN, moteur de 4.5 litres. Son nom s'est transformé en 512 BB avec moteur de 5.0 litres. BB n'est pas une ode à Brigitte BARDOT mais signifie « berlinetta boxer », un rappel de l'architecture du moteur issue de la compétition aussi bien en sport prototype avec 512 S, 512 M (5 litres) puis 312 PB (3 litres) qu'en Formule 1 avec la 312 P, si chère à Jacky ICKX.
C'est donc tout un pan de l'histoire de la marque et de l'automobile toute entière que nous vous présentons. A noter que la BB était la première « grosse auto » proposée à la vente par FERRARI dotée d'un moteur en position centrale arrière. La DINO avait ouvert la voie en 1972. Enzo FERRARI, à contrecœur, avait consenti à revoir sa conception, les bœufs ne tiraient plus le char, mais le poussaient.
Lorsqu'elle est sortie en 1976 la 512 BB était la seule voiture disponible sur le marché à dépasser 300 km/h, 302 exactement. L'émoi causé par le dépassement de ce seuil fut grand parmi les amateurs mais encore plus chez les opposants qui étaient déjà les mêmes que maintenant ! Nous étions en 1976 après le premier choc pétrolier mais FERRARI gardait le cap, heureusement ! En 1981 le moteur fut doté d'un système d'injection d'essence, le modèle perdit alors 20 CV ainsi qu'un peu de sa personnalité.
Il est reconnu parmi les personnalités les plus marquantes du monde des voitures de sport et de grand tourisme que la 512 BB est le dernier modèle d'une époque grandiose pour FERRARI. En effet le dessin de la carrosserie tout en douceur rappelle les courbes et les galbes de P2, P3 et P4 des années 66, 67 qui gagnèrent à DAYTONA avant de perdre aux 24 H du Mans. Quels grands moments !
Bien que douces les lignes de la 512 marquent bien la cambrure des ailes évoquant déjà la force rageuse que confirme vite la sonorité de ses échappements rauques et profonds. Merveilleuse musique que seule une 512 BB « à carburateurs » peut produire.
La voiture à la vente est depuis 1995 dans la même famille de collectionneur et concessionnaire automobile, c'est dire si elle était dans de bonnes mains ! Elle a peu roulé depuis son acquisition mais a TOUJOURS bénéficié du meilleur entretien avec mise en marche régulière et stationnement protégé. Son intérieur beige en très bon état est mis en valeur par le noir de sa carrosserie. La voiture n'est arrivée chez nous qu'après une contrôle des freins car « ça ne se fait pas » de vendre une automobile qui a besoin d'une révision…

249

1974 BMW 2002 Turbo

€ 27 000 / 33 000

Châssis numéro 4 290 450
Coque autoporteuse
Carrosserie coupé 2 portes
Moteur 4 cylindres en ligne de 1990 cm³
Alésage x Course : 89 x 80 mm
Puissance 170 CV à 5800 tr/mn
Distribution par ACT - Turbo compresseur KKK
Alimentation par injection Kügelfisher mécanique indirecte
Boite de vitesse « Sport » à 5 rapports + MA
Embrayage monodisque à sec
Transmission aux roues arrières
Suspension avant et arrière à roues indépendantes
Par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques
Direction à crémaillère
4 Freins à disques

Le modèle 2002 à été présenté par BMW en janvier 1968 en une seule carrosserie : le coupé 2 portes 4 glaces. En 1971, une version cabriolet est venue enrichir la gamme et une version à injection avec un moteur plus puissant est devenu le modèle sportif. Pour se diversifier, BMW introduit une variante en carrosserie baptisée Touring avec un arrière Fastback.
Lancée au salon 1973, la BMW 2002 Turbo est la version ultra sportive de cette gamme avec un moteur qui gagne 40 ch et un spoiler à l'avant ainsi que des élargisseurs d'ailes. Agressive et violente la 2002 turbo a besoin de faire place nette devant elle, c'est la raison de l'inscription à l'envers "2002 Turbo", sur le Spoiler : ceux qui sont devant peuvent lire à l'endroit dans leur rétroviseur la référence de la voiture qui va les doubler !!
Elle restera dans l'histoire comme la première voiture avec turbocompresseur commercialisée en europe.
Le rare exemplaire présenté n'a jamais été modifié et se trouve donc dans son état d'origine. Une remise en état a été faite par le Garage Massot, agréé par le BMW Club de France.
C'est la 2002 turbo n° 450, seules 1 672 voitures ont été construites. La caisse est exempte de corrosion, ce qui est proche de l'exceptionnel pour ce type de voiture. Livrée neuve en France, elle a reçu en option la boîte de vitesses sport à 5 rapports. Elle est peinte dans la belle et élégante couleur Gris 'Polaris', l'autre couleur disponible était le Blanc Chamonix. Les sièges sont des baquets Recaro.
L'actuel propriétaire l'a aquise à un concessionnaire de la marque. Des frais récents ont été faits sur la voiture. L' alternateur, la batterie, le faisceau électrique, les durites d'huile et de turbo, la bobine et l'vallumeur, le collecteur et la ligne d'échappement en inox sur mesure et le turbocompresseur sont neufs ! Les pneus sont des Michelin XWX de la bonne dimension ! Un jeu de 4 jantes larges en aluminium bicolore ATS est livré avec la voiture, il s'agit là d'accessoires d'époque.
Les BMW 2002 Turbo étaient chères et le succès commercial s'en est ressenti, ce modèle est très rare, bien plus qu'une Lamborghini Countach ! C'est une voiture pour amateur averti et connaisseur, une rareté intéressante et superbe.

250

1953 JAGUAR XK120 Coupé

€ ?

Châssis n° 681161
Carrosserie : Coupé 2 places
Moteur : 6 cylindres en ligne de 3 442 cm³
Puissance : 210 CV à 5 750 tr/mn
Distribution : 2 ACT, soupapes en tête
Alimentation par 2 carburateurs SU H8
Boîte de vitesses : Manuelle à 4 rapports + MA
Transmission aux roues arrières par pont rigide
Carte grise de collection

Le 1er Salon de l'après-guerre tenu en Angleterre ouvrit ses portes le 27 octobre 1948.
Personne n'était préparé au choc que causa la présentation sur le stand Jaguar d'un fin roadster de couleur bronze, l'XK 120.
William Lyons venait de placer la barre très haut, en ce qui concernait les voitures de sport et de série, 50 ans plus tard, on se retourne toujours sur la ligne superbe du roadster et on écoute avec le même ravissement le feulement du moteur XK, 6 cylindres en ligne, 2 ACT. Le roadster entra en production en 1949 et la demande fut instantanée.
Partout dans le monde, des XK 120 franchirent la ligne d'arrivée les premières. Aujourd'hui encore beaucoup de XK 120 participent à des rallyes et procurent beaucoup de plaisir à leurs conducteurs.
Le modèle présenté est Matching Numbers

251

1955 PEGASO Z 102 Berlinetta Touring Série II

€ 350 000 / 450 000

Châssis numéro 0102.153.167
Moteur : 8 cylindres en V en alliage de 3 178 cm³
Alésage x Course : 85 x 70 mm
Vilebrequin forgé sur 5 paliers et lubrification par carter sec
Soupapes inclinées à 45° et refroidies au sodium
Distribution par 2 x 2 arbres à cames en tête (cascade de pignons)
Puissance : 218 CV à 6 000 tr/mn
Carburateur Weber double-corps 36DCF1
Allumage par Magnéto Bosch
Embrayage monodisque à sec
Boîte de vitesses à 5 rapports + MA
Pont avec différentiel autobloquant type ZF
Direction à vis sans fin Pegaso
Suspension avant : indépendante, barres de torsion
Suspension arrière : Type De Dion et barres de torsion
Freins : tambours, 2 circuits indépendants AV/AR.
Châssis : plateforme rigidifiée avec auvent et caissons
Carrosserie en aluminium par Touring « Superleggera »
Empattement 2,34 m / Voie avant 1,32 m / Voie arrière 1,29 m
Longueur 4,10 m / Poids 1 100 kg / Pneus 6.00 x 16
Roues fils à moyeux Rudge et jantes alliage
Vitesse maximum : environ 240 km/h

« *Un seul nom, un seul, brille au firmament de l'industrie espagnole, comme une belle constellation dans un ciel d'Andalousie : Pegaso… Pégase, évocation mythologique de l'inspiration poétique, est devenu de l'autre coté des Pyrénées, le symbole de la perfection mécanique* ».

« *Il est absolument indéniable que la voiture de sport Pegaso Z102 est un produit racé qui réuni un ensemble de qualités exceptionnelles. Toutes les solutions les plus éprouvées, et les plus chères, se trouvent combinées dans ces voitures luxueuses où le plus grand confort s'allie harmonieusement aux caractéristiques mécaniques d'un bolide de course.*»

Ces deux citations de Jean DELBE datent de 1955 et résument parfaitement la voiture que l'ENASA, Empresa Nacional de Autocamiones, s'est appliquée à produire : la Pegaso Z102.

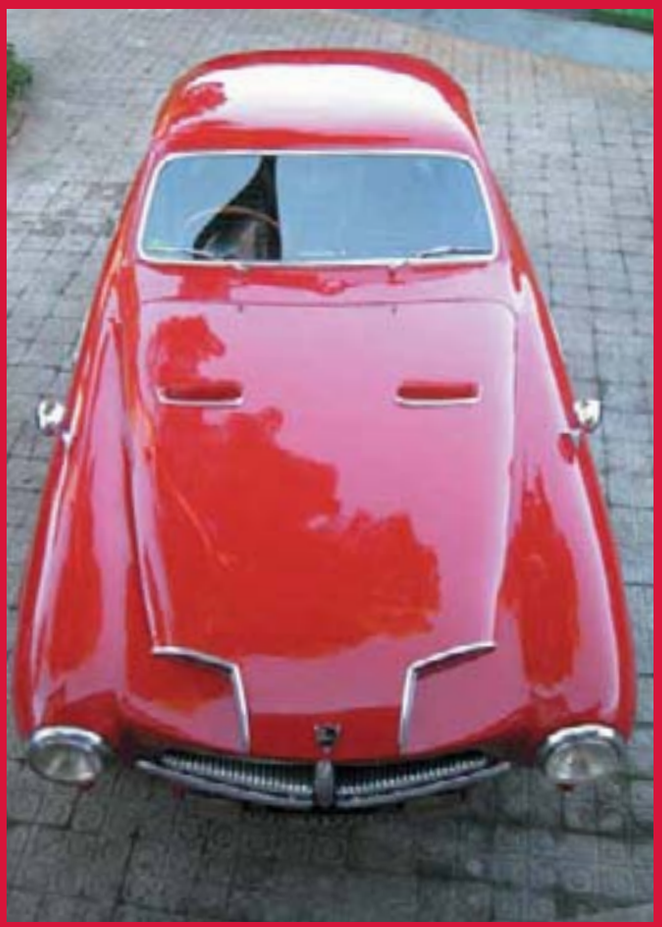
C'est dans les anciennes usines Hispano-Suiza de Barcelone que les camions et autocars Pegaso sont fabriqués à partir de 1946. Mais un des ateliers est réservé à la Z102. Imaginée par l'esprit original et créatif de Wilfredo Ricart, cette berlinette de grand sport est l'aboutissement des meilleures techniques automobiles encore jamais appliquées ensemble sur une voiture de route. Wilfredo Ricart n'était pas un inconnu, déjà dans les années 20, il avait conçu des voitures de courses sous son nom avant de partir chez Alfa Romeo pour étudier des monoplaces, hélas sans lendemain, mais au combien fabuleuses, on y trouve d'ailleurs des solutions techniques appliquées sur la Z102.

Lorsque la Pegaso Z102 est présentée au salon de Paris 1951, aucune autre voiture ne soutient la comparaison :
Moteur V8 à 90° en aluminium, 4 ACT commandés par des pignons, soupapes au sodium inclinées, chambres hémisphériques, vilebrequin forgé en acier nitruré et 5 paliers, graissage par carter sec, pont autobloquant, boîte de vitesses à 5 rapports en porte-à-faux arrière (répartition des masses), suspensions par barres de torsion, pont type De Dion.

Les premiers exemplaires possèdent une carrosserie « usine » : c'est la berlinette ENASA, dépouillée, basse et agressive avec son long capot et sa large calandre. Un prototype et quelques exemplaires, ainsi que des carrosserie spéciales seront réalisés par l'usine (22 châssis).

Dès le salon de Paris 1953, le carrossier français Saoutchik, qui sera un temps l'importateur de la marque, présente ses premiè-

Stand Pegaso au Salon de Paris en 1954



res Pegaso et habillera un total de 18 châssis Pegaso Z102, des berlinettes et des cabriolets. Seuls 5 châssis, parmi les derniers, seront confiés à l'espagnol Serra. La firme espagnole fera aussi une grande sensation au Salon de Paris 1954 en présentant une voiture transparente sur un dessin de la maison italienne Touring ! Le châssis numéro 23 est en effet carrossé en plexiglass et livre ainsi aux spectateurs tous ses secrets.

Touring se chargera de la plus grande partie des créations de Pegaso en réalisant 41 « robes » de haute couture pour châssis Z102. A part 4 spiders, toutes les Touring sont des carrosseries fermées, des berlinettes, la meilleure expression stylistique de la voiture de sport. Celles-ci sont divisées en plusieurs catégories : les berlinettes Touring série 1 (15) et série 2 (10) les berlinettes « panoramica » avec pare-brise « américain » (8), les berlinettes « panamericana » avec hayon arrière (2) ainsi que deux prototypes (Trhill et Hardtop).

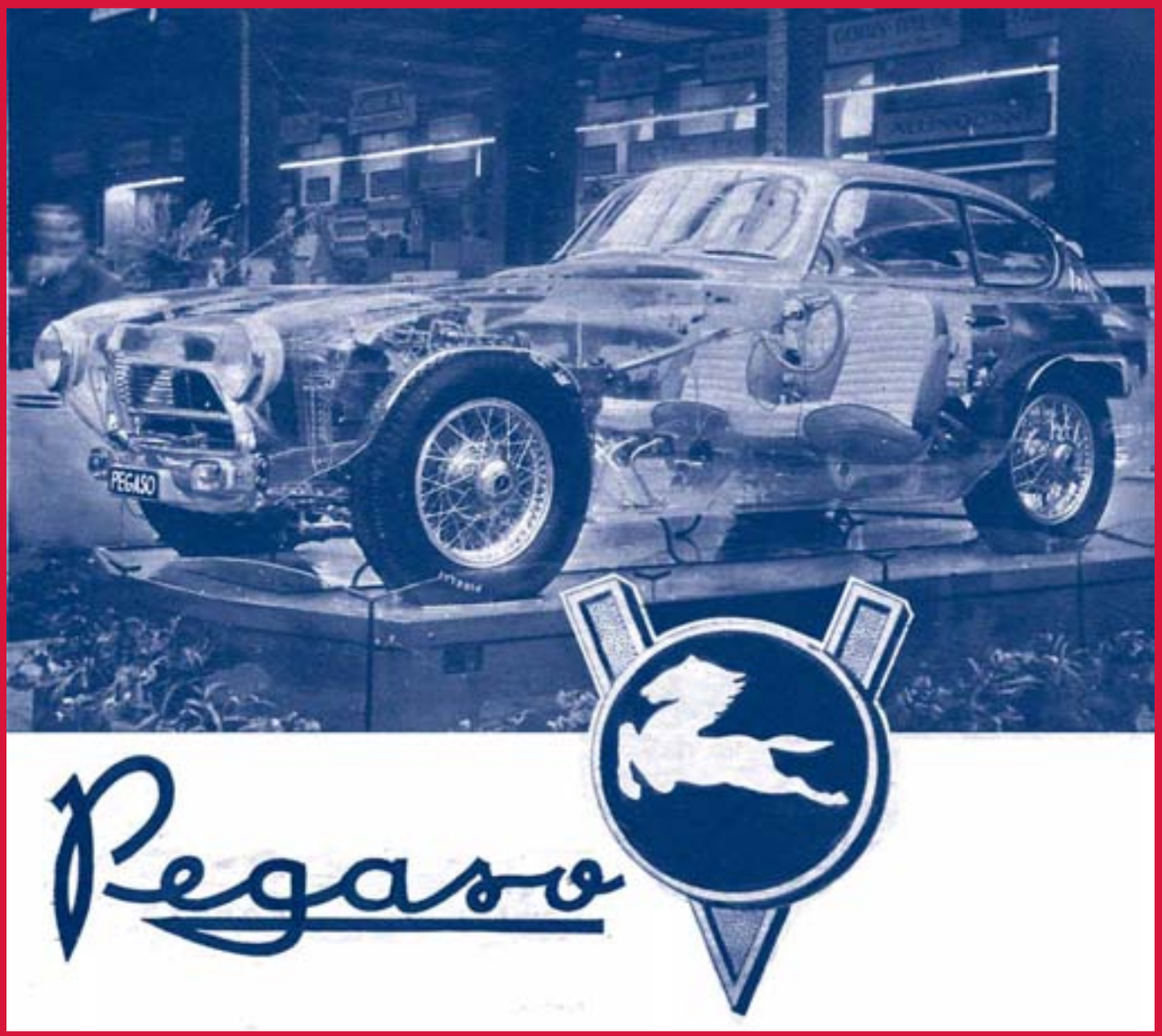
Considérées comme des chefs d'œuvres, les berlinettes Touring sont d'une pureté et d'une élégance qui représentent parfaitement bien la voiture grand sport rapide par excellence.

La haute technicité, les performances hors du commun et un prix astronomique réservaient, dès la conception, les voitures Pegaso à une élite composée essentiellement d'amateurs non seulement argentés mais également connaisseur de la beauté mécanique et habile pilote pour pouvoir exploiter ces merveilles sur la route. Sûr de la qualité, Pegaso prévoyait une garantie totale de 3 ans sur ses voitures type Z102, y compris la carrosserie et était le seul fabriquant automobile à s'engager aussi loin. Les Pegaso sont donc des voitures extrêmement rares, seuls 86 exemplaires ont vu le jour sur une période de 7 années, dont 17 ont été détruits. Elles ont été exposées de 1951 à 1956 dans les plus importants salons d'Europe et des USA, elles participèrent aussi à différents et prestigieux concours d'élégance.

Du côté de la compétition, le modèle n'est pas en reste : ses états de participations sont impressionnants : courses d'endurance (24 H du Mans, Carrera Panamericana,…) courses de vitesse (Grand Prix Sport Spa Belgique, Grand Prix de Monaco, Coupe du Salon…) courses de côtes (Lapize Montlhéry, rallyes (Rally del

La Pegaso Z 102 de la vente, lors du IXe Rallye del RACE 1961

Pegaso Z 102 Berlinetta Touring « transparente » au Salon de Paris en 1954



RACE,…), records du monde (Km lancé à 246,406 km/h et Mille lancé à 251,459 km/h).

Depuis plus de 20 ans, il apparaît régulièrement aux Mille Miglia Storica des Pegaso qui se comportent très bien et portent bien haut les couleurs prestigieuses de ses monuments espagnols, qui ne sortent, hélas, pas assez.

L'exemplaire présenté date de 1955, porte le numéro 67 et n'a jamais été restauré. C'est une belle Berlinette Touring de la seconde série, une des 4 fabriquées avec la conduite à droite (au choix dans le catalogue). Son moteur est le 3,2 litres, une des 18 voitures équipées originellement de cette mécanique. Sa couleur d'origine était le bleu ciel (Azul), la voiture fut repeinte il y a une vingtaine d'année en rouge. Les moquettes ont été refaites, mais la sellerie est celle que Touring a fabriquée en cuir gris-bleu. Freins, embrayage ont aussi récemment reçu des soins. L'allumage se fait par la magnéto Bosch d'origine. Le tableau de bord est très complet et toutes les indications sont bien regroupées sous les yeux.

L'historique de la voiture 67 est limpide et sans mystère :
Fabriquée en 1955,

*C'est URRA SA à Pampelona son premier propriétaire à partir de 1956 et qui l'immatricule en 1957.

*Le célèbre passionné et excellent pilote Alejandro Espino de los Mozos l'acquiert et la prépare en 1961 pour courir avec :

- Le IXe Rallye del RACE (Real Automobil Club d'Espana) 1961, résultat : 2e de classe.

Durant ce rallye, qui comprenait des épreuves complémentaires incluant des courses de côtes avec départs arrêtés et lancés, la voiture atteignit la vitesse de 238 km/h sur la route de Salamanca (d'après le pilote).

- Le Ier Rallye de San Antolin 1962.
- Diverses autres Courses de régularité et Rallyes en Espagne.

Et probablement aussi :

- Le Ier Rallye de La Toja 1962 (pilotée par José Larrea Perez) résultat : 2^{e}de classe.

*La voiture est ensuite vendue à Julio Garcia Delgado en 1963.

*C'est Carcer y Sebrian SA qui l'a possède de 1965 à 1980.

*Puis c'est au tour du docteur Aguillera Novo (1980/1987).

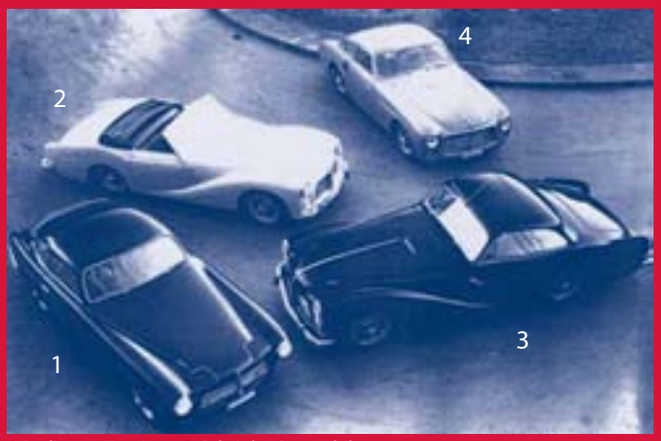
*Elle appartenait depuis 1987 à Edouardo Albisu avant que l'actuel propriétaire ne l'achète.

L'essai réalisé a permis de constater son excellent fonctionnement mécanique, ce qui rend cet exemplaire très désirable, mais également la grande avancée technique pour une voiture de sport rapide des années 50' avec cette boîte de vitesses à 5 rapports dont la première est décalée pour que 2/3 et 4/5 soit en face à face. Entendre ce fantastique moteur prendre des tours est une expérience très rare, c'est tout simplement envoûtant.

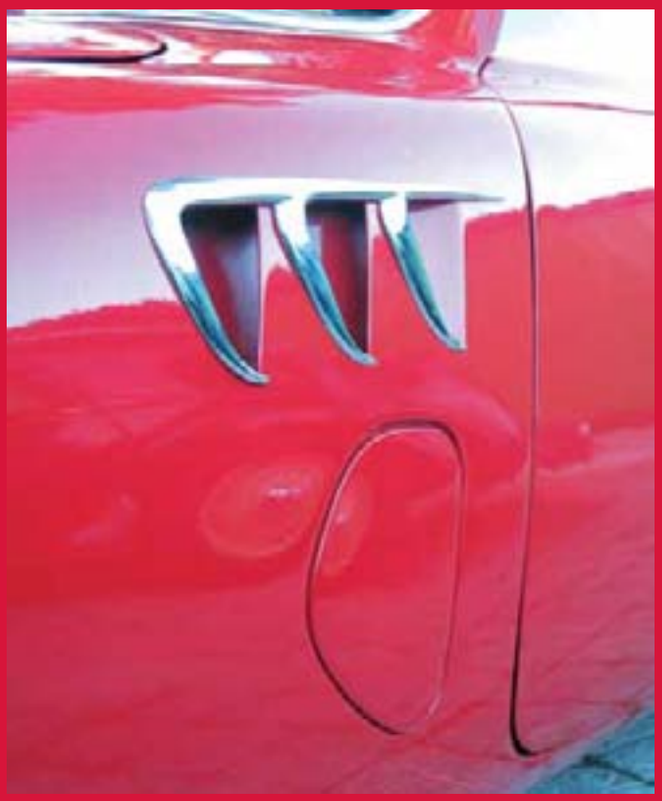
Les Pegaso sont de véritables sport-prototypes en tenue de soirée, une voiture de course déguisée… les pilotes partaient de chez eux avec la voiture, faisaient leur course et rentraient.

Mais plus que tout ça, elles représentent surtout l'expression maximale du rêve automobile des années 50', rien de supérieur n'existait alors, mondialement célèbre c'est un des véritables mythes de l'automobile.

L'étude Osenat est très honorée de présenter cette Pegaso Z102 Berlinetta Touring, un des fleurons de la production mondiale des automobiles d'exception qui n'est que très rarement proposé à la vente.



1 Berlinetta Touring - 2 Cabriolet Saoutchik
3 Berlinette Saoutchik - 4 Berlinette ENASA



Les responsables de Touring posent à côté de leur création

MORET FONTAINEBLEAU
Osenat

252

1969 JAGUAR TYPE E 2+2 Série II

€ 15 000 / 20 000

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961.
Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers les cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 H du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération désormais obsolète.
La Type E est présentée en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis. Lancée avec le six cylindres de 3,8 litres, la Type E reçoit en octobre 1964, un bloc réalésé à 4,2 litres.
Le modèle présenté est une version permettant de voyager avec ses enfants. C'est une 2+2.

253

1972 FORD Mustang Sportsroof

€ 18 000 / 22 000

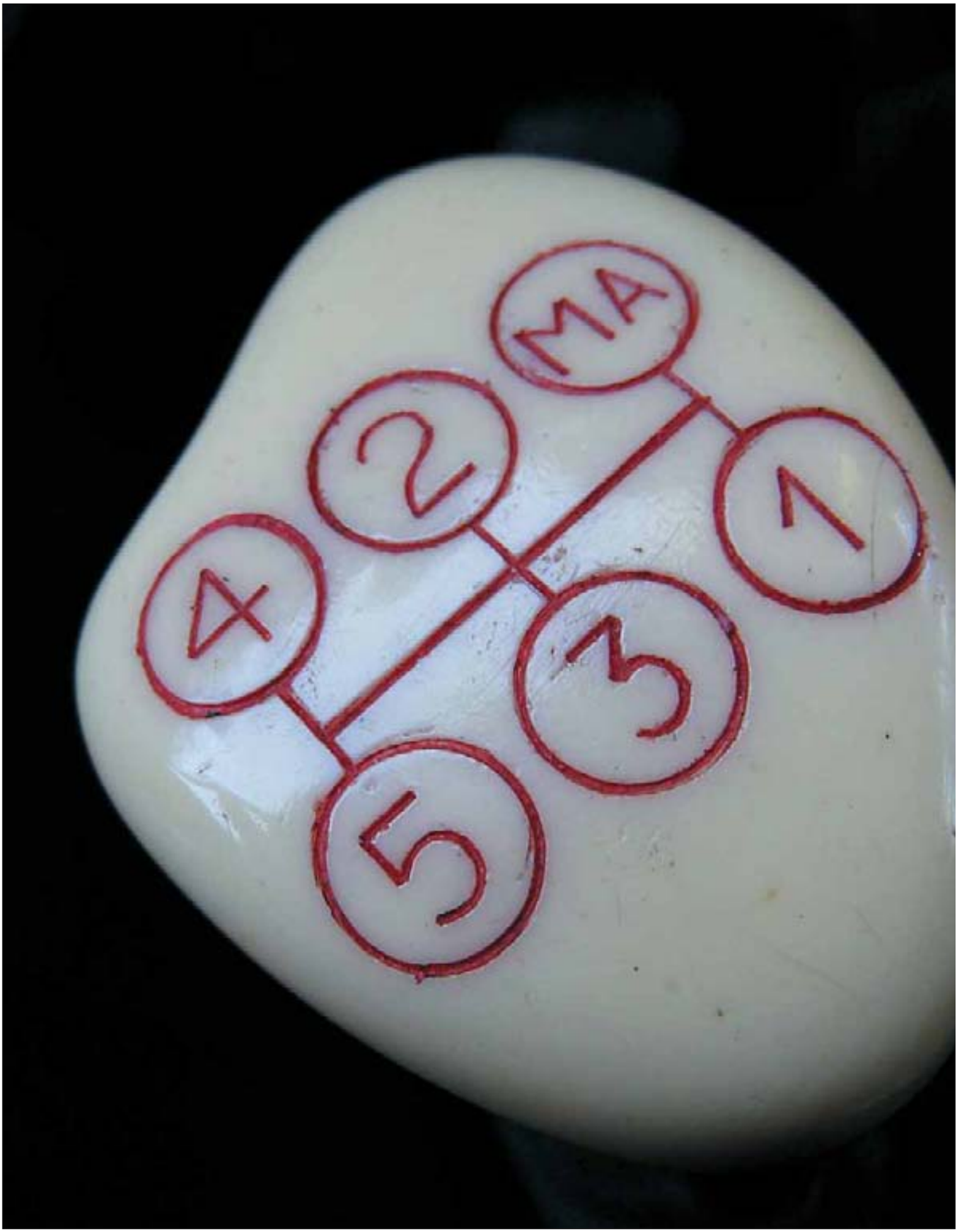
Châssis n° : 2F02F156816
Parmi les voitures américaines, une des plus emblématiques restera le modèle Mustang de Ford. La 1re série dura de 1964 à 1973, elles sont aujourd'hui les plus recherchées.
Le Coupé Fastback changea son nom en 69 en Sportsroof. L'agressivité des formes évolua au fil des années.
Le modèle présenté se trouve dans un superbe état général.
Elle a troqué son moteur 302 ci pour un 351 ci « fortemment préparé ».
Une révision totale récente a été faite comprenant une ligne d'échappement neuve, un train avant neuf, (triangles, rotules, ammortisseurs…), freins neufs, carburateur neuf, jantes aluminium neuves, pneus neufs…
Ces coupés mythiques sont rares dans cet état.

254

1986 ALFA-ROMEO 1600 Spider

€ 6 000 / 8 000

Les Spider Alfa Roméo dont la lignée a débutée en 1966 comptent parmi les lignes les plus réussies. L'avant n'a que très peu évolué jusqu'à l'arrêt du modèle en 1993. En revanche l'arrière a lui dicté le style soit, fin et effilé (osso di sepia- os de seiche) soit tronqué. Disponibles en plusieurs motorisations allant de 1300 à 2000 cm³, ces Spider ont fait la joie de leur pilotes durant 27 ans.
Le modèle présenté est une version 1600 en très bon état. Il fut vendu neuf en Italie à une femme. Elle est arrivée en France chez son dernier propriétaire après avoir été quelque temps monégasque. Pour les beaux jours qui arrivent le prochain acquéreur pourra jouir du bonheur que lui procurera ce cabriolet Alfa Roméo.


MA
2
1
4
3
5

INDEX

Année	Marque/Modèle	Page
1948	Alvis TA 14	18
1931	Austin Seven « Grand Prix »	14
1980	AC Cobra Replica 289	31
1992	AC Cobra Replica Martin 427	19
1986	Alfa Romeo 1600 Spider	60
1974	BMW 2002 Turbo	52
1949	Buick Roadmaster Sedan	11
1929	Chevrolet AC International Roadster	10
1959	Chevrolet Impala Sport Hardtop Sedan	20
1947	Chrysler Windsor Convertible	16
1934	Citroën Traction 11A Cabriolet	21
1973	Citroën DS 23IE	8
1904	De Dion-Bouton Type Y	23
1966	Ford Cortina Lotus Série 1	22
1968	Ford GT 40 Replica Hi-Tech	47
1969	Ford Mustang Fastback V8	50
1972	Ford Mustang Sportsroof V8	60
1977	Ferrari 512 BB	51
1980	Ferrari 512 BB	37
1978	Ferrari 308 GTB	46
1979	Ferrari 308 GTB	48
1984	Ferrari 308 GTS QV	38
1986	Ferrari Testarossa	17
1999	Ferrari 355 Spider	49
1961	Jaguar Type E Cabriolet « Plancher plat »	35
1962	Jaguar Type E Cabriolet	45
1971	Jaguar Type E 2+2	60
1964	Jaguar 3,8 L S	12
1953	Jaguar XK 120 Coupé	53
1920	Hispano-Suiza Type 24	39
1954	Kieft Sport 1500 « Conduite Centrale »	24
1909	Le Zèbre	9
1948	MG TC	34
1966	Marcadier Monoplace	14
1976	Matra Bagheera Courrèges	12
1965	Mercedes Benz 300 SE	31
1971	Mercedes Benz 280 SE	8
1968	Mercedes Benz 280 SL	36
1979	Mercedes Benz 280 SL	30
1991	Mercedes Benz 300 SL	44
2003	Mercedes Benz 500 CLK AMG	30
1955	Pegaso Z102 Berlinetta Touring	54
1975	Porsche 911 Targa	16
1996	Porsche 911 Carrera 4	50
1954	Rolls-Royce Silver Cloud I	15
1978	Rolls-Royce Silver Shadow	32
1951	Simca 8 Sport Cabriolet	13
1938	Talbot T4	44
1969	Triumph TR6	32
1972	Triumph TR6 PI	46
1977	Triumph TR7	48
1910	Unic	33
1974	VW Cox Roadster	33
1944	VW 166 Schwimmwagen	40

D'autres automobiles inscrites tardivement seront présentées dans cette vente

PLAN D'ACCÈS

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

ORDRE D'ACHAT / ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE
TELEPHONE / COMMISSION BIDDING FORM

Vente aux enchères / *Auction* :	
Nom / *Name* :	
Adresse / *Address* :	
N° téléphone / *Telephone number* :	N° portable / *Mobile phone number* :
N° fax / Fax number :	
N° de compte / *Account number* :	
Nom banque / *Bank name* :	
Adresse / *Address* :	

Une pièce d'identité doit être montrée confirmant les informations données.
Proof of ID must be supplied in the form of passport or driving licence showing particulars and address details or bank card.

Passeport / *Passport* :	Permis de conduire / *Drivers licence* :	Carte crédit / *Bank card :*

Signature : _____ Date : _____

☐ **ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE** / *TELEPHONE BIDS*

☐ **ORDRE D'ACHAT** / *COMMISSION BIDS*

Lot n°	Description	Enchère / Bids

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. À 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 buyer's 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.

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 OSENAT FONTAINEBLEAU, 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 100 001 euros, la TVA au taux en vigueur étant en sus
(Pour les ventes judiciaires, les frais sont différents - Consulter l'Étude).

GARANTIES
Aucun employé de OSENAT n'est autorisé à donner une quelconque garantie. 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, et des automobiles. 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 ou automobile mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à OSENAT SA, 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 voitures sont vendues 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 le 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. 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 OSENAT, l'objet ou l'automobile 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 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. 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 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'Étude. Ce formulaire doit parvenir à 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 téléphone sont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas OSENAT ne pourra être tenu 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 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 :

OSENAT FONTAINEBLEAU
Coordonnées bancaires :

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE - 102, rue Grande, 77300 FONTAINEBLEAU

Titulaire du compte :

SOCIÉTÉ DE VENTES
JEAN-PIERRE OSENAT
5, RUE ROYALE - 77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : FONTAINEBLEAU
Code banque : 30003
Code guichet : 01312
N° compte : 00020363078
Clé RIB : 65
Identification internationale : FR76 30003 01312 00020363078 65
SWIFT : SOGEFRPP
Siret : 44261438400018
APE 741A0
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 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 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, 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 ou l'automobile sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et OSENAT décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet ou l'automobile 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 ou une automobile n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, 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 plaît téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente :
OSENAT 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 FONTAINEBLEAU shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal to 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.

MAISON DE VENTES ■ AUCTION HOUSE

5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. 01 64 22 27 62 ■ FAX 01 64 22 38 94

20, RUE FREYCINET 75116 PARIS ■ TEL. 01 40 70 16 93 ■ FAX 01 47 23 39 64

107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TÉL. 01 60 71 88 04

e.mail contact@osenat.com ■ web 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 MONTEREAU 442614384