



AUTOMOBILES DE COLLECTION
Dimanche 24 mars 2019 - Avignon

LECLERE
MAISON DE VENTES



LECLERE

MAISON DE VENTES

PARIS

21, rue Drouot 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

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

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

E. contact@leclere-mdv.com

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 24 mars 2019 à 14h00
Avignon Sud / Parc des Expositions / Hall H

Expositions

Vendredi 22 mars de 10h00 à 19h00 - Samedi 23 mars de 10h00 à 19h00
Dimanche 24 mars de 10h00 à 14h00

téléphone pendant l'exposition : 06 17 69 84 46

Commissaires-priseurs

Damien Leclere & Delphine Martin-Orts

Directeur du département

Pierre Delagneau

tél. +33 (0)6 60 52 23 64 / delagneau@leclere-mdv.com

Maxime Lépissier

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

Drouot LIVE







Damien Leclere
Commissaire-priseur



Delphine Orts
Commissaire-priseur



Pierre Delagneau
Directeur du département
+33 (0)6 60 52 23 64
delagneau@leclere-mdv.com



Maxime Lépissier
Spécialiste Leclere Motorcars
+33 (0)6 17 69 84 46
maxime@leclere-mdv.com



Erwan de Belleville
Leclere Motorcars
+33 (0)6 65 72 25 38
belleville@leclere-mdv.com



Enguerrand D'Indy
Leclere Motorcars
+33 (0)6 07 34 03 06
dindy@leclere-mdv.com



Théo Masurel
Leclere Motorcars
+33 (0)6 38 36 53 66
masurel@leclere-mdv.com



Alain Duval
Sénior consultant
+44 (0)7 53 55 31 320
duval@leclere-mdv.com



Christian Arnould-Schröder
Consultant motorcycle
+33 6 20 55 56 83
christian.arnouldschröder@gmail.com

Photographes : Erwan de Belleville, Timothé Leszczynski, Romain Mathieu
Rédacteur : Christian Descombes
Graphiste : Juan Carlos Vega

LECLERE MOTORCARS
+33 (0)4 91 50 00 00 - www.leclere-mdv.com

SOMMAIRE

LOT

- 22 • ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE #1973 // P. 34
- 30 • ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE #1973 // P. 52
- 90 • ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 #1984 // P. 184
- 34 • ALFA ROMEO SPIDER 2000 #1985 // P. 60
- 87 • ALPINA B6 2.8 E30 #1992 // P. 178
- 27 • AUSTIN MINI MOKE #1969 // P. 45
- 64 • AUSTIN-HEALEY 3000 MK III #1964 // P. 122
- 84 • BENTLEY AZURE #1998 // P. 172
- 40 • BMW 3200 CS BERTONE #1964 // P. 74
- 36 • BMW 323I CABRIOLET BAUR TC2 #1983 // P. 66
- 46 • BMW 700 CABRIOLET #1965 (EX-CATHERINE DENEUVE) // P. 84
- 7 • BMW R 1100 S #2004 // P. 20
- 32 • BMW Z3 COUPÉ 3.0 #2001 // P. 56
- 62 • CITROËN 15 SIX #1954 // P. 118
- 33 • CITROËN DS 23IE PALLAS #1973 // P. 58
- 26 • CITROËN SM #1972 // P. 42
- 69 • CITROËN SM #1972 // P. 138
- 56 • DAIMLER SOVEREIGN 4.2 COUPÉ #1975 // P. 108
- 50 • FERRARI 308 GTB BERLINETTE #1978 // P. 94
- 67 • FERRARI 308 GTS #1980 // P. 133
- 47 • FERRARI 328 GTS #1986 // P. 86
- 55 • FERRARI 330 GTC #1967 // P. 104
- 25 • FERRARI 348 TS #1991 // P. 40
- 60 • FERRARI 360 MODENA #2002 // P. 114
- 78 • FERRARI 512 TR #1992 // P. 158
- 70 • FERRARI BB 512 #1980 // P. 140
- 37 • FERRARI F 355 #1996 // P. 68
- 82 • FIAT 1200 CABRIOLET #1963 // P. 166

LOT

- 48 • FIAT 124 SPORT SPIDER 1800 #1977 // P. 90
- 76 • FORD ESCORT RALLYE TWIN CAM MKI #1968 // P. 152
- 51 • FORD MUSTANG 289 FASTBACK #1965 // P. 96
- 21 • FORD MUSTANG CABRIOLET 289 #1968 // P. 32
- 9 • GNOME & RHÔNE M1 #1931 // P. 24
- 5 • GNOME & RHÔNE M2 #1933 // P. 16
- 12 • GNOME & RHÔNE, PANIER BERNARDET AX2 #1938 // P. 30
- 6 • HONDA CM CUSTOM #1993 // P. 18
- 11 • HONDA CM CUSTOM #1995 // P. 28
- 49 • HONDA S 800 #1967 // P. 92
- 79 • HOTCHKISS 686 S49 #1950 // P. 160
- 89 • HUMMER H1 #1995 // P. 182
- 44 • JAGUAR MK V CABRIOLET #1951 // P. 82
- 35 • JAGUAR TYPE E 3.8 LITRE ROADSTER #1961 // P. 62
- 41 • JAGUAR XJS 4.0 COUPÉ #1993 // P. 77
- 59 • JAGUAR XJS 6.0 COUPÉ #1993 // P. 112
- 23 • JAGUAR XK 120 COUPÉ #1954 // P. 36
- 91 • JAGUAR XK 150 S #1959 // P. 186
- 2 • JEAN THOMANN SUPER SPORT #1925 // P. 10
- 74 • LAND ROVER 109 PICK UP #1970 // P. 150
- 72 • LAND ROVER 119 PICK UP #1977 // P. 146
- 71 • LAND ROVER CHÂSSIS COURT #1958 // P. 145
- 73 • LAND ROVER SÉRIE III 88 PICK UP BÂCHÉ #1983 // P. 148
- 68 • LINCOLN KV12 #1936 // P. 136
- 28 • MASERATI INDY #1969 // P. 46
- 39 • MASERATI MEXICO 4.2 #1969 // P. 72
- 80 • MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARDTOP #1963 // P. 162
- 38 • MERCEDES-BENZ 300 B #1954 // P. 70

LOT

- 31 • MG NA K1 MAGNETTE #1934 // P.54
- 54 • MG TF #1954 // P.102
- 3 • MONET & GOYON 2 HP #1929 // P.12
- 52 • MORGAN 4-4 SERIES I «FLAT RAD» #1946 // P.98
- 63 • MORGAN PLUS 4 #1955 // P.120
- 10 • NOUGIER FRÈRES UNIQUE #1968 // P.26
- 29 • PANHARD DYNA JUNIOR #1956 // P.50
- 81 • PEUGEOT 205 GTI 1.9 #1988 // P.164
- 24 • PEUGEOT 404 CABRIOLET #1967 // P.38
- 86 • PEUGEOT 504 CABRIOLET #1983 // P.176
- 85 • PEUGEOT 504 COUPÉ #1979 // P.174
- 92 • PEUGEOT 504 TI «TOUR AUTO» PRÉPARÉ PAR JEAN-PIERRE NICOLAS #1976 // P.188
- 66 • PORSCHE 356 B 1600 #1960 // P.128
- 57 • PORSCHE 911 3.2 #1988 // P.110
- 83 • PORSCHE 911 SPEEDSTER 3.2 #1989 // P.169
- 53 • PORSCHE 911 T #1970 // P.100
- 77 • PORSCHE 964 TURBO 3.3 #1991 // P.156
- 43 • PORSCHE 968 CLUBSPORT #1993 // P.80
- 88 • RENAULT 8 GORDINI #1966 // P.180
- 61 • RENAULT DAUPHINE 1093 #1963 // P.116
- 65 • RENAULT NERVASPORT TG5 COACH DÉCOUVRABLE #1933 // P.125
- 8 • RENÉ GILLET PANIER BERNARDET #1936 // P.22
- 1 • TERROT TERROMATIC / MAGNAMATIC 50 #1957 // P.8
- 4 • THOMANN CL #1957 // P.14
- 42 • TRIUMPH TR3 A #1960 // P.78

TERROT TERROMATIC / MAGNAMATIC 50 #1957

Caractéristiques techniques

Marque Terrot
Cylindrée 50 cm³
Modèle Terromatic/Magnamatic
Année 1957
Identification 750545
Même propriétaire depuis 2010



Dans le giron de Peugeot depuis le début des années 20 et définitivement absorbé en 1961, TERROT a tenté de se sauver en prenant la vague du cyclo au cours de la saison 1952. C'est donc en 1953 que sortent la « Cyclorette » puis, deux ans plus tard, le « Lutin ». Deux dénominations plutôt sympathiques qui cachent mal le retard accumulé par TERROT en regard du VéloSolex et de la Mobylette.

En 1956, face au succès commercial du « Lutin » qui propose un juste milieu entre le véloréacteur et le cyclomoteur, Terrot – que beaucoup considèrent comme la plus grande marque française – décide la mise au point d'un cyclo plus avancé, mécaniquement parlant. Le constructeur dijonnais se tourne alors vers le bordelais Motobloc et son 49,9 cm³ plus puissant, offrant un embrayage automatique progressif et une transmission par chaîne. Deux versions du « Cyclomatic » sont alors proposées à la clientèle : le « Cyclomatic Ville » et le « Cyclomatic Luxe ». Notons que, par la physionomie de leur cadre, ils demeurent assez proches du « Lutin Type 2 ». La première se reconnaît à son absence de suspension et son frein avant à patin. A contrario, la seconde s'identifie aisément par sa fourche télescopique et

ses tambours avant et arrière. L'appellation « Terromatic », elle, s'imposera dès la saison suivante (1957). Cette version d'avantage cossue est à ne pas confondre avec le « VL2 Grand Luxe », copie du Peugeot BB 2L affichant fourche télescopique, bras arrière oscillant et moteur Peugeot à deux vitesses. Le véhicule que vous observez est donc un fier représentant des « Terromatic Luxe ». Il est intégralement d'origine et roulant. Il dispose de sa carte grise de collection.

The vehicle offered for sale here is therefore a nice example of the “Terromatic Luxe”. It is completely original and drivable. It is coming with French “carte grise de collection” title.

Estimation : 500 – 750 €



JEAN THOMANN SUPER SPORT #1925

Caractéristiques techniques

Marque Jean Thomann

Cylindrée 175 cm³

Modèle Super Sport

Année 1925

Identification 1272

Même propriétaire depuis 2004



La profusion quasi astronomique de marques de cycles, cyclos et motocycles dans la France de l'entre-deux-guerres peut sans nul doute porter à confusion. Le cas « Thomann » est un des plus frappants. Figurez-vous qu'à cette période, l'acheteur de deux-roues (motorisé ou non) a le choix entre les marques Thomann, Jean Thomann et Alphonse Thomann ! De quoi s'y perdre... Mais c'est bien à une JEAN THOMANN, reconnaissable à son gorille perché sur un « T » que nous avons affaire. Levons premièrement toute confusion avec les autres versions produites par cette marque des Établissements Fauvarque.

Si, d'aventure, vous croisiez un 175 cm³ de chez JEAN THO-

MANN, jetez - rapidement, car cela va assez vite - un œil à son coloris. S'il est orange, vous venez d'apercevoir un modèle « Standard ». S'il est rouge, vous avez vu passer un modèle « Sport » ou « Super Sport ». Une fois au clair sur le niveau de finition, demandez-vous le nombre de rapports ? Si vous en avez compté trois, c'est peut-être le véhicule que nous vous présentons aujourd'hui qui a croisé votre route : le Super Sport. Maintenant, observons de plus près ce grand singe derrière l'entre-tubes de sa cage. Tout à fait à l'aise dans son époque, le monocylindre L.P.L. 2-temps accompagné de sa magnéto transmet sa puissance à la roue arrière par l'intermédiaire d'un couple courroie/poulie-jante. Ladite poulie-jante accueillant



également un freinage par patins commandés à la main et au pied. Ce grand singe se chausse de pneus à talon quasi neufs, aussi neufs que les poignées qui le dirigent. Il a toutefois égaré sa fidèle pompe. Superbe témoin de son époque, vous avez pu rencontrer le modèle présenté au cours de différents rassemblements ou exhibitions. Certains d'entre eux ont fait l'objet d'une couverture médiatique par nos amis de la Vie de la Moto.
Il dispose de sa carte grise de collection.

Now, let's take a closer look at this great bike behind the inter-tubes of the cage. Quite sufficient in his day, the single cylinder L.P.L. 2-stroke with its magneto gives its power to the rear wheel via a couple belt /

pulley-rim. Said rim-pulley also accommodating braking by skates controlled by hand and foot. This bike is wearing almost new tyres, as new as the handles of the handle bar. However, its pump s missing. Superb heritage of its time, you could have seen this model at various gatherings or exhibitions. Some of them have been the subject of media coverage by French magazine La Vie de la Moto.
It is coming with French "carte grise de collection" title.

Estimation : 3 500 – 4 500 €

MONET & GOYON

2 HP

#1929

Caractéristiques techniques

Marque Monet & Goyon

Cylindrée 147 cm³

Modèle 2 HP

Type ZA

Année 1929

Identification X505

Même propriétaire depuis 2016



Découverte au salon de Paris en 1922, la 2 HP de MONET & GOYON (par la suite, le « & » sautera), aussi appelée par sa cylindrée « la 147 », tente avec pertinence d'occuper l'espace libre entre les « chétives » bicyclettes à moteur auxiliaire ou fixe et les « grosses » motocyclettes auxquelles le progrès technique et les impératifs de sécurité ajoutent chaque décennie une dizaine de kilogrammes.

D'un point de vue mécanique, esthétique et tarifaire, le Type Z remplit le contrat : le public va (beaucoup) aimer. Le monocylindre Villiers 2-temps de 147 cm³, servi par une boîte à deux rapports, transmet sa puissance à la roue arrière par une courroie encerclant une poulie-jante. Le freinage est confié à deux

patins serrés sur la roue avant, l'allumage s'effectue par volant magnétique, et une fourche avant à parallélogramme suspend la cinquantaine de kilos de l'ensemble. Face aux arguments sérieux de la concurrence, MONET & GOYON met à jour sa partie cycle et équipe désormais ses motos d'une transmission secondaire par chaîne et un freinage à tambours.

C'est là que notre « 147 » du jour, sortie d'usine en 1929, fait exception : elle incarne une petite production du Type Z, la variante ZA, marquée par une transmission secondaire par chaîne et roue dentée vissée sur le profil gauche de la roue arrière mais dont le freinage est assuré par des patins frottant la poulie-jante placée sur le profil droit de ladite roue.



Visuellement très attachante et rare représentante de son type, cette MONET & GOYON respire grâce à un carburateur AMAC, se chausse de pneus neufs et accueille son passager sur une selle également neuve.

Elle dispose de sa carte grise de collection.

This 1929 147cc bike is an exception: it reflects a small production of Type Z, variant ZA, fitted with a secondary transmission chain and gear wheel screwed to the left side of the rear wheel but whose braking is provided by pads rubbing the rim pulley placed on the right side of the aforementioned wheel.

Rare representative of this type, this MONET & GOYON is fitted

with an AMAC carburettor, bears new tyres and carries its passenger on a new saddle.

This motorbike comes with French “carte grise de collection” title.

Estimation : 2 500 – 3 500 €

THOMANN CL #1957

Caractéristiques techniques

Marque Thomann

Cylindrée 100 cm³

Modèle CL

Année 1935

Identification 0109223

Même propriétaire depuis 2010



Contrairement à la doyenne de la vente, il ne s'agit pas ici d'une Jean Thomann, mais d'une THOMANN « tout court ». Cela n'enlève bien sûr rien à sa valeur ! L'enjeu est ailleurs.

Pour le dire simplement, le pilote n'aura pas du tout affaire au même type de véhicule. En l'occurrence, nous passons d'un véritable « entre-tubes » pour gentleman-à-casquette-de-tweed à un cyclomoteur de 100 cm³, certes efficace mais dont le cadre abaissé permet son utilisation facile par les dames et les ecclésiastiques. Ne l'oublions pas, une entreprise doit savoir contenir l'ensemble de ses clients. Et, dans la France de l'entre-deux-guerres, les femmes et le clergé comptent. Aucun ne saurait voir

sa jupe ou sa soutane froissée par un tube placé trop haut ou, pire encore, prise dans les rayons de la roue arrière. Merci à THOMANN de l'avoir joliment protégée par des filets colorés ! Comme la plupart des 100 cm³ et 250 cm³ chez THOMANN depuis 1911 et le rachat de la marque par E. Gentil d'Alcyon, ce CL s'équipe d'un monocylindre 2-temps à deux vitesses en provenance des usines Zürcher. Le ou la pilote pourra s'essayer à freiner l'engin au moyen des deux mini-tambours et goûtera avec joie les aspérités de la chaussée grâce à la suspension avant à parallélogramme.

Le modèle présenté, refait avec soin, est roulant et conforme à l'origine, hormis le réservoir qui, sur cet exemplaire, se pare de



rouge et de noir en lieu et place du chromé/noir initial.

Il dispose de sa carte grise de collection.

The model offered for sale, carefully overhauled, is in driveable condition and conform to the origin, at the exception of the tank which, on this particular example, is painted red and black instead of the original chrome and black livery.

It is coming with French “carte grise de collection” title

Estimation : 1700 € – 2 500 €

GNOME & RHÔNE

M2

#1933

Caractéristiques techniques

Marque Gnome & Rhône

Cylindrée 350 cm³

Modèle M2

Année 1933

Identification 65911

Même propriétaire depuis 2003



Née le 17 juin 1914 du rachat par la société Gnome de la firme Le Rhône, l'entreprise GNOME & RHÔNE exerce ses talents dans la production de moteurs d'avion rotatifs en étoile. Au sortir de la Grande Guerre, le besoin est grand de trouver de nouveaux débouchés commerciaux et la moto s'impose naturellement comme le nouveau cheval de bataille de la rue de Lisbonne (Paris, IXème). S'enchâînent alors les productions d'engins à moteur 4-temps : l'ABC type A de 1919 (400 cm³) en partenariat avec les Anglais de Bristol puis, sans assistance extérieure, les Types B, C et D (500 cm³). Type D qui marquera d'ailleurs positivement et profondément les motocyclistes par sa fiabilité et les solutions mécaniques mises en œuvre (notamment la D2 et la D4). Comme toute marque bien implantée dans son segment de marché, GNOME & RHÔNE choisit d'explorer des territoires encore inconnus

d'elle : les cylindrées inférieures et le moteur 2-temps. Cette orientation donnera naissance aux Types E et H, respectivement 250 cm³ à courroie sur poulie-jante et 175 cm³ à chaîne. Dans le même esprit d'ouverture, G&R décide de creuser le filon du 4-temps mais en version bloc-moteur. Pourquoi ? Premièrement dans une optique mécanique : cela diminue la difficulté et la fréquence des réglages de transmission ; deuxièrement dans un but pratique car, comme vous le savez, votre pantalon de costume préfère l'Eau écarlate à l'huile-moteur. Apparaissent alors, entre 1929 et 1933, les E3, M1 et M2, ces deux derniers modèles étant doublés d'une version culbutée logiquement dénommée CM1 et CM2. Certes le monocylindre 250 cm³ de la E3 accomplit sa tâche mais son manque de puissance conduit les équipes de GNOME & RHÔNE à le réaléser pour obtenir, en 1929, le 306 cm³ de la M1 servi par une boîte-3. Conscients



qu'ils avaient emprunté le bon chemin, ils poussèrent le raisonnement et donnèrent naissance, en 1932, au tout nouveau 350 cm³ (monocylindre et boîte-3 toujours), latéral ou culbuté, des M2 et CM2. La partie cycle fut également revue. Dans son combat quotidien contre les chauffards, la gendarmerie avait fortement misé sur la CM2 et ses 110 km/h garantis. Quelques M2 ont eu également cet honneur, la nôtre en fait partie. Même si M2 et CM2 ont logiquement conquis leur public, elles ont eu la malchance de coexister dans les vitrines des concessions G&R avec les V2 500 cm³, précurseurs des X 750 cm³, étalant leur flat-twins rutilants et leurs ravissants cadres en tête emboutie. La M2 présentée (1933), parfaitement roulante, se démarque de sa benjamine réalisée par un cadre plus long de 7 cm — pratique pour loger une boîte à outils entre la roue arrière et le tube de selle — ainsi que par la présence des bielles servant

à régler la fourche à parallélogramme sur les faces extérieures de ladite fourche. Deux belles pièces chromées sont toujours agréables à l'œil! Elle dispose de sa carte grise de collection.

This particular 1933 M2 presented, perfectly driveable, stands out from its successor fitted with a 7cm longer frame - convenient for housing a toolbox between the rear wheel and the seat tube - as well as by the rods for the adjustment for the parallelogram fork on the outer sides of this one. These two beautiful chrome pieces are really gracing this motorbike!

It is coming with French "carte grise de collection" title.

Estimation : 5 000 – 6 000 €

HONDA CM CUSTOM #1993

Caractéristiques techniques

Marque Honda
Cylindrée 125 cm³
Modèle CM Custom
Année 1982
Identification 5604173



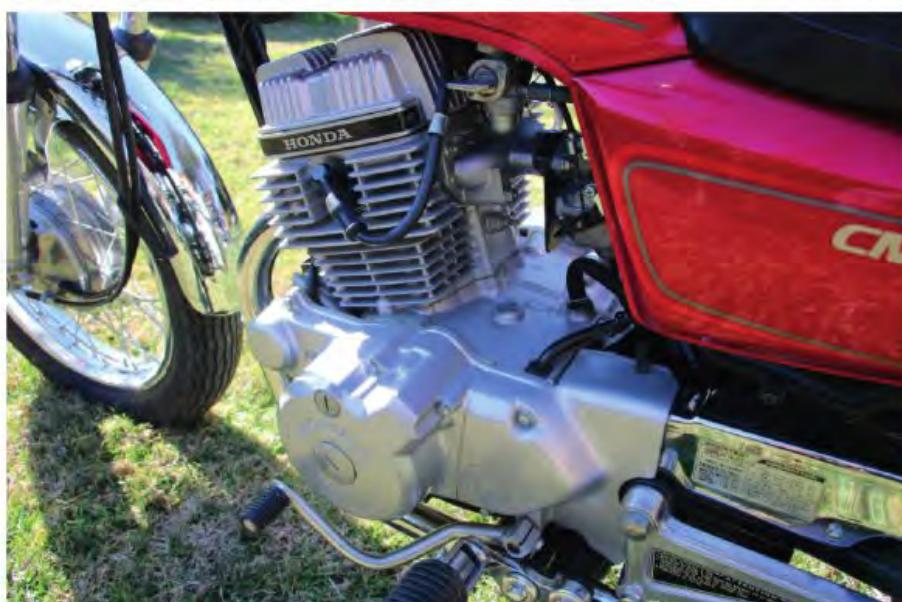
H-O-N-D-A. Cinq lettres qui signifient à elles seules conception rigoureuse, mécanique fiable, esthétique soignée et finitions « aux standards ». Débarquée dans l'hexagone en 1978, la HONDA CM 125 incarne parfaitement cet esprit.

Imaginez qu'elle n'a connu son seul changement technique qu'en 1982 lorsque son moteur, cousin de celui de la CB 125 T et désormais calqué sur celui de la CM 250, a troqué sa boîte à quatre rapports contre une boîte-5. Pensée pour la ville et les petites routes du réseau secondaire, la HONDA CM 125 s'équipe raisonnablement d'un bicylindre 4-temps logé dans un cadre à simple berceau et refroidi par air. Ses 13 chevaux emmènent les 140 kg de l'ensemble à une centaine de kilomètres par heure, ce qui est peu pour une 125 cm³ mais tout à fait légitime si l'on considère le freinage confié à deux tambours. Doux, cos-

taud (indestructible?) mais placide, le CM 125 apparaît comme un des meilleurs young-timers pour ce qui est des premières tentatives de personnalisation, surtout si vous lorgnez du côté de l'Acc Café de Londres... Adieu porte-paquet et guidon haut! Le véhicule présenté totalise 6 773 km. En excellent état général, quasiment « sorti de concession », il peut compter sur un pneu arrière neuf et des bougies neuves, et son carburateur a bénéficié d'un nettoyage approfondi aux ultra-sons.

The offered motorbike shows a total of 6,773 km. In excellent condition, almost "brand new" it is fitted with a new rear tyre and new spark plugs, and its carburettor has benefited from a thorough cleaning with ultrasound technology.

Estimation : 2 500 – 3 000 €



BMW R 1100 S #2004

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Cylindrée 1 085 cm³

Modèle R 1100 S

Année 2004

Identification WB10422A62ZA99007

Même propriétaire depuis 2005



Pour le grand public, une BMW R 1100 S, c'est d'abord un moteur ; en l'occurrence un flat-twin « Boxer » de 1085 cm³ à quatre soupapes par cylindre, puissant (98 ch), coupleux (97 Nm) et refroidi par air et huile. Servi par une boîte-6, ce flat est monté dans un cadre associant aluminium et acier, ce qui assure une bonne répartition des masses et un bon compromis entre flexibilité et rigidité tout en limitant les vibrations inhérentes à cette architecture moteur. Pour la sécurité du pilote et de son passager, le freinage de l'ensemble, qui s'avère d'un poids relativement contenu (moins de 250 kg), est confié à trois disques serrés respectivement par deux étriers à quatre pistons à l'avant et un étrier à deux pistons à l'arrière. Évidemment, en bonne Teutonne, ses finitions sont irréprochables et son confort en selle impérial. Vous êtes déjà conquis ? C'est normal. Alors dites-vous que le bolide que nous vous présentons appartient à la galaxie supérieure, avec comme seul et unique juge de paix : la Piste.

Engagé par le Team France de Jean-Claude Besse dans la formule auto-promo de BMW, la BOXER CUP, et piloté par Gwen Giabbani, ce Boxer arborant le numéro 71 a brillamment traversé la saison 2004 aux côtés de son frère, le numéro 9 piloté par Guillaume Dietrich, jusqu'à remporter la dernière manche de la saison à Valence (Espagne). Selon les usages, avant les épreuves, il a reçu les modifications mécaniques et esthétiques adéquates (dans les limites du règlement) et a fait l'objet après chaque course d'un reconditionnement intégral. Pour vous donner une idée de l'écart séparant un R 1100 S « civilisé » et cette version survitaminée, imaginez que, quand vous atteignez le rupteur du modèle « classique » vous n'êtes pas encore en bout de quatrième sur la « pistarde » !

Monsieur Besse ayant eu la très bonne idée de faire immatriculer ses véhicules à l'issue de la saison, vous aurez non seulement le plaisir ultime d'enfourcher sur circuit une monture connue et



respectée en Europe et outre-Atlantique mais aussi l'agrément de vous rendre au travail un peu plus rapidement que d'habitude (...) après avoir remonté tous les éléments « civils » (phares, clignotants, rétroviseurs, etc..) vendus avec la moto.

Ce Boxer possède donc sa carte grise mais également deux pneus neufs et, depuis son installation en 2005, le compteur kilométrique n'affiche que 1200 km.

Engaged by Jean-Claude Besse's Team France in BMW's promotion, the BOXER CUP, and driven by Gwen Giabbani, this Boxer with (number 71) brilliantly competed in the 2004 season, alongside its sister bike, number 9 driven by Guillaume Dietrich, and even won the last round of the season in Valencia (Spain). According to the practices, before the testing, it has been fitted with the appropriate mechanical and aesthetic modifications (according to the regulation) and after each race, benefited of an overall reconditioning. To give you an idea

of the difference between a road version R 1100 S and this “boosted” example, imagine that when you reach rev limit of the “classic” model, you are not yet at the top of the fourth gear on the “track version”! Mr. Besse having had the very good idea to register his motorbikes after the end of the season, you will not only have the extreme pleasure to ride on a circuit an internationally well-known and respected motorbike, but also the hability of get to work quite faster than usual (...) after of course having fitted all the “road legal” parts (headlights, indicators, rear-view mirrors, etc.) sold with the bike.

This Boxer therefore has its French registration document but also two new tyres and, since its has been fitted in 2005, the odometer only displays 1,200 km.

Estimation: 14 000 – 16 000 €

RENÉ GILLET PANIER BERNARDET #1936

Caractéristiques techniques

Marque René Gillet – panier Bernardet

Cylindrée 750 cm³

Cadre Type J

Moteur Type G1

Année 1936

Identification 00011837

Même propriétaire depuis 2010



S'il y a bien une qualité qui caractérise Monsieur Gillet et ses productions, c'est la ténacité. Nous sommes en 1895 à Malakoff, en banlieue parisienne. Partout débouté, ce troyen d'origine, finit, à force de persévérance, par faire couler les pièces métalliques par un professionnel pour terminer la construction de son premier moulin : un moteur auxiliaire entraînant la roue avant d'un vélo par courroie sur poulie-jante. Convaincu de la valeur de sa personne et du choix judicieux de ses parents, il a jugé opportun de prénommer son fils René, comme lui. Pour finir, attaché à des solutions techniques éprouvées mais vieillissantes, RENE GILLET, ne trouvera pas d'ingénieur suffisamment pointu ni anticonformiste pour lui apporter une saine contradiction et opérer les modifications techniques nécessaires. S'écroulant en 1957, la firme RENE GILLET ne survivra pas à la disparition de son génial fondateur survenue à la toute fin de 1944. Notamment grâce à ses side-cars, elle était tout de même parvenue à conquérir le cœur de nombreux français comme celui de l'ensemble des forces armées, sapeurs et marins-pompiers compris, ainsi que des policiers parisiens ! En parfaite cohérence avec le savoir-faire des usines déménagées depuis à Montrouge, nous vous proposons aujourd'hui un sublime side-car composé d'un cadre de Type J abritant non pas un bicylindre en V 4-temps de 1 000 cm³ à soupapes latérales

mais un 750 cm³ originellement attribué au Type G1, et d'un panier Bernardet (une place) relié à la moto par un châssis RENE GILLET. Si les compteurs ne sont pas d'origine, sa rare livrée crème-Bordeaux du meilleur goût, son Tansad, ses pare-jambes de la marque V-W et sa boîte-4, une option d'époque, finiront de vous convaincre. Comble du raffinement – mais pas forcément facile à gérer en pilotant – le petit jour vitré situé sur le haut du flanc gauche du réservoir où l'on voit perler le lubrifiant ! Il dispose bien sûr de sa carte grise de collection.

Offered here today is a sublime side-car made of a Type J chassis frame coupled with a 750 cm³ engine originally attributed to the G1 Type, and a Bernardet basket (one space) connected to the motorbike by a RENE GILLET chassis. If the instruments are not original, its rare livery cream-Bordeaux is of the best taste, its Tansad, its fenders V-W brand and its 4-speed gearbox, a period extra, will seduce you. Top of the sophistication - but not necessarily easy to manage by driving - the little glass window located on the top of the left side of the tank to show the lubricant fluid!

It is coming with French "carte grise de collection" title.

Estimation : 18 000 – 22 000 €



GNOME & RHÔNE M1 #1931

Caractéristiques techniques

Marque Gnome & Rhône

Cylindrée 306 cm³

Modèle M1

Année 1931

Identification 61943

Même propriétaire depuis 1982



Aussi beau le défi soit-il, décider de construire un foyer soulève toujours doutes et interrogations. Saurons-nous transmettre tout l'amour que nous avons reçu de nos propres parents ? Que faire si l'enfant tombe malade ? Le coût exorbitant de sa scolarité va-t-il nous obliger à n'avoir pour horizon culinaire que la coquille au beurre ? Bref, serons-nous à la hauteur ? Tous ces questionnements sont parfaitement légitimes. Sauf quand on adopte un GNOME & RHÔNE M1 de 1931. Son monocylindre 4-temps à soupapes latérales de 306 cm³ servi par une boîte à trois rapports incarne, même visuellement, robustesse et fiabilité. Certes, il n'est que l'aboutisse-

ment du réalisage du 250 cm³ de la E3 sortie à la même période et le choix du latéral influe négativement sur la consommation de carburant. Mais GNOME & RHÔNE maîtrise tellement cette technologie que ce nouveau bloc-moteur – G&R délaisse le duo moteur-boîte – consomme en réalité moins que ce que l'on aurait pu craindre. Par son architecture, son étanchéité, il demeure au quotidien l'atout principal de son pilote. Esthétiquement simple mais joli, tout à fait dans l'air de son temps, ce M1 pourra aussi transporter un passager sur son charmant Tansad en parfait état. Contrairement à son frère, le M2 (de 44 cm³ son aîné), les bielles



de la fourche à parallélogramme se manipulent sur les faces internes de ladite fourche.

Vertu plus rare chez les « modernes », l'accessibilité de la mécanique vous permettra de la bichonner facilement avant l'arrivée du printemps et la reprise des sorties entre copains, ou de pallier au moindre petit incident de route. Encore faut-il que cela arrive car, sur un GNOME & RHÔNE, les incidents ne sont pas légions... Déjà en très bon état général, cette moto qui a transporté « toute la France à travers toute la France » vous rendra au centuple l'affection que vous lui témoignerez. Le poète a toujours raison : prenez un G&R par la M'1 et emmenez-le vers demain.

Already in very good condition, this bike that has transported “all France throughout France” will give you back a hundred times the affection you will show.

Estimation : 5 000 – 6 000 €

NOUGIER FRÈRES UNIQUE #1968

Caractéristiques techniques

Marque Nougier Frères

Cylindrée 125 cm³

Modèle Unique

Année 1968

Même propriétaire depuis plus de 25 ans



Fermez les yeux (c'est une formule, vous ne pourriez plus lire) et imaginez-vous profitant d'un arrêt à l'ombre sur la route des vacances en 1968. L'Ami 6 break familiale souffle elle aussi un peu, réconfortée par les soins du concessionnaire Citroën qui vous accueillera pour les trente prochaines minutes. Pas facile, la fin du trajet sur la Nationale 7. Il y a du monde sur la route, il fait chaud et les enfants veulent arriver avant même d'être partis. Un son métallique assez puissant vous fait brusquement détourner les yeux de la feuille de platane que vous fixiez tendrement. Intrigué, vous décidez de quitter votre banc et de coller une oreille puis un œil au carreau à la maison voisine. Et vous avez vraiment bien fait, car l'atelier à la porte duquel vous êtes maintenant en train de vous appuyer, c'est le repère du « Sorcier de Saint-Andiol » : Jean NOUGIER ! En effet, ce joli petit village des Bouches-du-Rhône abrite deux frères : Jean et Henri NOUGIER, concessionnaires Citroën de leur état et résolument fondus de moto. Même si l'Histoire retiendra plus le premier que le second, Jean et Henri Nougier

réalisent des prototypes dès 1937. Soit sur bases existantes – Terrot ou Magnat-Debon – soit à partir d'éléments divers et de leur création. Ils les engagent sur circuit aux côtés des « grandes » marques. Suivant ce processus, libres et créatifs, poussant calculs et essais mécaniques à leurs limites, ils construiront entièrement de leurs mains plus de 40 motos de compétition avec lesquelles ils obtiendront 4 records du monde et 6 titres de champion de France. La dernière moto à laquelle Jean Nougier a donné vie a été championne de France en 1972. L'atelier de Saint-Andiol, lui, demeure animé par des passionnés qui restaurent aujourd'hui des motos anciennes. Pour ceux qui voudraient ressentir une émotion motocycliste intense, il est possible d'observer la collection NOUGIER au Musée de la Moto de Marseille. Après la fermeture de Terrot, son « fournisseur de moteur à records », Jean Nougier s'est tourné vers Maico. Ceci explique pourquoi la moto construite pour Daniel Crivello en 1968, d'abord équipée d'un bicylindre, se dotera deux ans plus tard d'un monocylindre 125 cm³ 2-temps (numéro 810555RS.2).



Crivello finira à une très belle 8^e place à Monthléry lors d'une épreuve du Championnat de France.

Ce moteur est équipé d'un distributeur rotatif, d'un carburateur Mikuni 34 et d'un allumage Motoplat à rotor interne, plus récent. La transmission précise est assurée par une boîte Nougier à 6 vitesses. Cette moto est dotée d'un puissant frein avant à moyeu Oldani et d'un frein arrière à moyeu Collignon, d'une fourche Bultaco TSS 125 (sans jeu anormal en statique et sans point dur au braquage), d'un réservoir artisanal, d'une bulle Ermax sur mesure et d'un compte-tours Motoplat. Elle est chaussée de pneus Dunlop KR. Il manque le carter de protection. Globalement, tous les éléments de la moto sont en très bon état apparent, la selle et le dossier étant neufs.

En tant que véhicule de compétition, il vous sera vendu sans certificat d'immatriculation.

After the closure of the Terrot factory, its "race-record engine supplier", Jean Nougier turned to Maïco. This explains why the bike built

for Daniel Crivello in 1968, at first delivered with a two-cylinder, will be then two years later fitted with a single cylinder 125cc 2-stroke (number 810555RS.2). At the Monthléry race track during a championship event in France, Crivello will finish at a very honourable 8th position.

This engine is fitted with a rotary distributor, a Mikuni 34 carburetor and a more modern Motoplat internal rotor ignition. Transmission is made by a Nougier 6 speed gearbox. This bike is equipped with a powerful Oldani front brake and a Collignon rear brake, a Bultaco TSS 125 fork a handcrafted tank, a custom-made Ermax windscreens and a Motoplat tachometer. The tyres are Dunlop KR. The protective cover plate is missing. Overall, all the elements of the bike are in very good apparent condition, saddle and backrest being new.

As a competition motorbike, it will be sold without a registration certificate.

Estimation : 25 000 – 30 000 €

HONDA CM CUSTOM #1995

Caractéristiques techniques

Marque Honda
Cylindrée 125 cm³
Modèle CM Custom
Année 1995
Identification 5707000



Vous connaissez sans doute le proverbe selon lequel « le bonheur, c'est de continuer à désirer ce que l'on a ». Très populaire dans ces années 2010 où les livres de développement personnel se vendent mieux que des petits pains au chocolat (« chocolatines », pour les Occitans) ce qui est désormais une simple banalité retrouve tout son sens quand on croise ce genre de bonbon sur deux roues. Vous voulez développer le « je » de votre « moi intérieur » ? Le gourou du club de yoga vous a volé votre portefeuille ? Vous êtes las des cours de respiration ventrale en équilibre sur le gros orteil ? Achetez une HONDA CM 125 cm³ Custom, changez l'ampoule de l'atelier, sortez vos outils et créez !

D'une abnégation totale, son bicylindre 4-temps refroidi par air, servi par une boîte-5 et logé dans un cadre à simple berceau, vous offrira avec constance ses 13 chevaux. Évidemment, en regard des standards actuels, les deux tambours « ne passent plus le cut » mais sauront freiner les 140 kg du tout, même lancés à

une centaine de kilomètres par heure. Côté équipement à revisiter d'urgence, nous trouvons une selle large et confortable en vrai skaï, un guidon haut qui dégage les aisselles et un porte-paquettage indestructible. Le motard qui n'a jamais rêvé, même fugacement, de se construire une monture qui ne ressemblerait qu'à lui n'existe pas.

Réveillez celui qui dort en vous et donnez-lui de quoi bricoler ! Le véhicule présenté totalise 23040 km. En excellent état général, quasiment « sorti de concession », il peut compter sur un pneu arrière neuf et des bougies neuves, et son carburateur a bénéficié d'un nettoyage approfondi aux ultra-sons.

This motorbike's odometer shows 23,040 km. In excellent condition, almost "brand new", it has new spark plugs, a new rear tyre, and its carburettor has had a thorough cleaning using ultrasound technology.

Estimation : 2000 – 2500 €



GNOME & RHÔNE, PANIER BERNARDET AX2 #1938

Caractéristiques techniques

Marque Gnome & Rhône, panier Bernardet

Cylindrée 800 cm³

Modèle AX2

Année 1938

Identification 167508

Même propriétaire depuis 1991



Ultimes grosses cylindrées sorties des usines GNOME & RHÔNE, les Types XA, X et AX2 – respectivement 750 cm³ et 800 cm³ – n'auraient sans doute pas vu le jour sans un petit coup de pouce conjoint de l'armée et de la compétition. En effet, la « Grande Muette », pourtant ravie de la fiabilité des side-cars CV2 commandés, fit en quelque sorte sa « fine-bouche » en pointant sur cette version culbutée sortie en 1932 quelques défauts. Qu'à cela ne tienne, la future SNECMA répond aux ordres et propose, en 1935, la XA. Inspiré du CV2 600 cm³ qui propulsa le pilote Amort, le 20 octobre 1934, vers le record de l'heure, ce 750 cm³ à soupapes en tête a donc pour mission de charmer les différents corps d'armée et la maréchaussée par une puissance diminuée mais un couple augmenté. Le simple civil eut, lui aussi, le plaisir de goûter aux joies de l'excellence à la française grâce à sa version « tout public », la X (ça ne s'invente pas) dont la beauté fatale fit dire à certains de nos amis transalpins, dont le chauvinisme n'a d'égal que le

nôtre, que nous tenions là une des « Rolls-Royce » de la moto ! Les années passent, le contexte se tend. L'armée donne une nouvelle fois à G&R la mission de transporter ses troupes. Pendant ce temps, Saroléa, Zündapp, Norton, entre autres, fourbissent leurs cylindres. Forts de ses divers succès, GNOME & RHÔNE propose dès 1937 le nouvel AX2 et détrône par conséquent René Gillet, jusqu'alors transporteur officiel de képis. C'est un side-car à troisième roue crabotable, intelligemment pourvu d'un vailant bicylindre à plat 4-temps de 800 cm³ à soupapes latérales logé dans un cadre de tôle emboutie, alimenté par un carburateur Solex, et volontairement rendu encore moins puissant que le précédent mais d'autant plus « coupleux ». En 1939, il emportera sans broncher et sans assistance son fidèle acolyte, le panier BERNARDET, sur les 5300 km de la piste Impériale n° 1 qui sépare Paris de Dakar. Certes, les péripéties de la même année auront eu raison d'une prometteuse boîte-5 avec marche arrière mais la solution initiale, quatre rapports, est plus que satisfaisante



en regard de l'usage de la moto malgré son embonpoint caractérisé (320 kg environ). Très ironiquement mais très affectueusement à la fois, on peut dire que la meilleure preuve de la qualité du travail des ingénieurs de GNOME & RHÔNE fut la propension qu'ont eue ces indestructibles motos à provoquer des crises de cleptomanie chez nos voisins d'outre-Rhin...

Une fois l'horreur passée, à l'instar de leurs cousins de chair et d'os en 1918, ces bons chevaux de trait en tôle ont retrouvé dans les manœuvres d'entraînement et le maintien de l'ordre public le destin un peu plus pacifique qui leur était réservé.

Le modèle présenté, d'un rare « Bleu Armée de l'Air », démarre par tous les temps au deuxième coup de kick. Avec un Tour d'Europe (1997), un Tour de France (1998) et un Tour de Provence (2017) à son actif, vous trouverez dans ce side-car de 1938 un compagnon de balade/week-end/voyage increvable, animé de la meilleure volonté. L'ajout astucieux d'un porte-bidon (tout à fait dans l'esprit du véhicule), d'une part, et,

d'autre part, les petites sacoches frontales beige clair, du meilleur effet, confirment l'attention accordée par son propriétaire. Vous avez pu rencontrer le modèle présenté – toujours partant pour mettre la roue dehors – au cours de différents rassemblements ou exhibitions ; certains d'entre eux ont fait l'objet d'une couverture médiatique par nos amis de la Vie de la Moto.

The model offered for sale, painted with the rare "Air Force Blue"-shade, starts all the times at thekickstart. Having recently done a Tour of Europe (1997), a Tour of France (1998) and a Tour of Provence (2017), you will find with this 1938 sidecar of 1938 a very reliable machine. The clever addition of a fuel can holder (very much in the spirit of the motorbike), on both sides, small, light beige front panniers of the best effect, a credit to the attention given by its owner.

Estimation : 19 000 – 22 000 €

FORD MUSTANG CABRIOLET 289 #1968

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle Mustang
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4942 cm³
Puissance 230 ch
Vitesse maximale 195 km/h
Production 472 100 exemplaires toutes versions



a Mustang fut dévoilée en avril 1964, en plein milieu d'un millésime. Elle inaugure un nouveau concept automobile outre-Atlantique, la pony car, plus sophistiquée et plus enthousiasmante que la simple compact, comme la Falcon dont elle reprenait la plate-forme technique. Dans l'esprit de son concepteur, Lee Iacocca, elle devait séduire les baby-boomers de l'après-guerre, grâce à son style sportif européanisé. La première version recevait un 6 cylindres en ligne 2,8 litres de 101 ch ou un des deux V8, le 4,2 litres de 164 ch ou le 4,7 litres/210 ch – le fameux 289 (sa cylindrée en cubic inches) –, associés à une boîte automatique ou manuelle à 3 rapports. Rien de bien palpitant quand on sait que la majorité des modèles vendus recevaient le 6 cylindres. Elle était proposée en trois versions de carrosserie, coupé hardtop, coupé fastback ou cabriolet. Détail important pour l'image, c'était un modèle spécifique, il n'y avait pas de berline Mustang. Son succès fut phénoménal. Le soir

de sa présentation, le 17 avril 1964, elle avait enregistré 22 000 commandes fermes. Au mois de juillet, elle dépassait les 100 000 exemplaires, en moins de six mois, elle atteignait son seuil de rentabilité et il s'en vendit un million dans les 24 premiers mois. Le millésime 1966 sera le dernier construit sur la plate-forme de la Falcon et du style première génération. En 1967, la Mustang adopte la plate-forme Ford de plus grande taille, celle de la Fairlane, de construction monocoque. La carrosserie prend quelques cm dans toutes les dimensions, offrant une meilleure habitabilité et surtout lui permettant de recevoir les plus gros V8.

Ce cabriolet Mustang d'origine américaine possède encore sa carte grise américaine, mais a été importée et dédouanée il y a quatre ans. La voiture est entièrement d'origine, dans un très beau jus bleu électrique métallisé d'origine. Toutes les soudures d'origine sont visibles montrant qu'elle n'a jamais eu le moindre



accrochage ou accident. Toujours stockée au sec, elle ne présente absolument aucune corrosion. La voiture est dotée d'une capote électrique, une option rare à l'époque. L'intérieur, la sellerie et le tableau de bord d'origine sont patinés à souhait, le siège conducteur montrant des signes d'usure normaux pour son âge. Moteur et boîte d'origine fonctionnent parfaitement. Ce modèle, équipé du traditionnel V8 289 Ci, a fait l'objet de plusieurs pochettes d'albums musicaux.

Une voiture exceptionnelle dans cet état d'origine et particulièrement saine. La Mustang Typique. Peut être préservée en l'état après quelques soins ou pour une restauration à l'original.

This convertible Mustang still retains its USA registration, but was imported in Europe and cleared customs 4 years ago. The car is entirely original, in a very beautiful original electric blue metallic. All the original welds are visible showing that this never had any

accidents. Always dry stored, there is absolutely no corrosion. The car has an electric soft-top, a rare optional extra at the time. The interior, the upholstery and the original dashboard are showing a nice patina, the driver's seat with normal signs of wear for its age. Engine and original gearbox work perfectly. This model, equipped with the traditional V8 289 Ci, has been featuring on several musical album covers. An exceptional car in this original state and particularly good. The typical Mustang. Can be preserved as it is with some love and care or it is for a restoration to the original.

Estimation : 28 000 – 32 000 €

ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE #1973

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle 2000 GT Veloce (coupé Bertone)
Carrosserie coupé, 2+2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 779 cm³
Puissance 118 ch
Vitesse maximale 185 km/h
Production 44 276 exemplaires



L e « coupé Bertone » succède à la Giulietta Sprint, elle aussi carrossée par Bertone, en septembre 1963 avec une élégante carrosserie signée par le nouveau styliste vedette de Bertone, Giorgetto Giugiaro. Il reçoit le merveilleux petit 4 cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia 1600 T.I. (pour *Turismo Internazionale*) type 105. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Quant au freinage - remarquable lui aussi pour l'époque - il est assuré par 4 freins à disque. En mars 1966, une version Veloce est lancée au salon de Genève avec 3 ch de plus et une finition plus soignée avec des inserts de bois au tableau de bord et sur la console centrale et du

velours sur les sièges et les panneaux des portes. On la reconnaît à sa calandre noire à trois barres horizontales et au *quadrifoglio* (le trèfle à quatre feuilles) au pied du montant custode. Puis, en 1968, apparaît une version 1750 GT Veloce, au salon de Bruxelles. Son nom évoque les fameuses 6C 1750 de 1929, mais sa cylindrée est en fait plus proche de 1,8 litres (1779 cm³), obtenu par allongement simultané de la course et de l'alésage) et délivre 132 ch. On la distingue par sa nouvelle face avant à doubles phares qui abandonne la fausse entrée d'air type « boîte à lettre » à l'avant du capot, ainsi que les petits clignotants verticaux de chaque côté de la calandre, désormais positionnés sur le pare-chocs. Elle reçoit des roues de 14 pouce au lieu de 15, légèrement plus larges. Le tableau de bord est nouveau, revêtu de contreplaqué avec deux gros cadran sous visière, façon Ferrari, ainsi que la console centrale et les sièges. En juin 1971 lui succédera la 2000 GTV.



Signalons que le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crash tests, rarissime à l'époque.

La première mise en circulation de cette Giulia Sprint 2000 GT Veloce remonte au 10 septembre 1973. Il s'agit d'une voiture dans son jus avec sa peinture dans sa couleur d'origine dont la carrosserie présente de bons alignements des panneaux et des ouvrants. La sellerie, le tissu intérieur et le tableau de bord, tous entièrement d'origine, sont en bon état. Le moteur et la boîte de vitesses sont en bon état également, la voiture ayant roulé régulièrement fonctionne parfaitement bien.

Ces coupés très attractifs, souvent sujet à la corrosion, sont très appréciables lorsqu'ils ont été bien préservés et bien entretenus.

The first registration of this Giulia Sprint 2000 GT Veloce dates back to 10th September 1973. It is an original car with its paint in its original shade. The different panels of the bodywork are well aligned.

The original upholstery, interior fabric and dashboard are as well in good original condition. So does the engine and the gearbox, the car has been regularly in use and works perfectly well. These very attractive "coupes", often subject to corrosion, well preserved and well-maintained examples are very desirable.

Estimation : 22 000 – 26 000 €

JAGUAR XK 120 COUPÉ #1954

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XK 120
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3442 cm³
Puissance 160 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production 2678 exemplaires



a vedette du Salon d'Earl's Court en 1948 fut incontestablement le roadster Jaguar XK 120. Cette élégante voiture avait été construite à la hâte pour présenter le nouveau 6 cylindres en ligne XK. L'enthousiasme fut instantané. Le long capot, les hanches rebondies et les phares intégrés dans les ailes lui donnaient une allure sportive indéniable. Jaguar décida de lancer la production en série. Les premiers exemplaires recevaient une carrosserie en aluminium (244 exemplaires). Le six cylindres double arbre avait une culasse en aluminium avec des chambres de combustion hémisphériques et un bloc en fonte d'acier, doté d'un vilebrequin à sept paliers. La cylindrée de 3 442 cm³ et le taux de compression de 8 à 1 avec deux carbureurs SU donnaient 160 ch à 5 000 tr/min. Un record de vitesse sur l'autoroute de Jabbeke, en Belgique, démontra que le 120 du nom (pour 120 miles à l'heure, soit 200 km/h) n'était pas seulement un argument commercial, mais pouvait facilement être dépassé sur route. La XK 120 adopta une coque en acier en 1950 et

la production fit un bond. Jaguar proposait également la XK 120 SE ou Special Equipment, avec roues fil, suspension améliorée, double échappement et culasse de Type C. Avec ces équipements, la puissance grimpait à 180 ch. À l'occasion du Salon de Genève, en mars 1951, un coupé aux courbes suggestives vint se joindre au roadster. Plus confortable avec des vitres descendantes et un coffre suffisamment volumineux, il était parfaitement adapté aux longues randonnées sur le continent et sur les routes américaines, son marché de prédilection. Les roues arrière flasquées permettaient d'offrir une carrosserie aux volumes lisses, mais n'autorisaient pas l'utilisation de roues fil à verrouillage central, ce qui explique que nombreux exemplaires ont été débarrassés de leurs flasques. Des ouïes latérales amenaient l'air extérieur dans le puits de pédales, un ajout particulièrement apprécié en été. Un cabriolet, présenté à New York en avril 1953, vint compléter la gamme, entre le coupé et le roadster. La XK 140 succéda à la XK 120 en 1953. Avec seulement 1 767 exemplaires construits, le cabriolet



est la version la plus rare de la XK 120, suivi du coupé avec 2 678 exemplaires, tandis que le roadster culmine à 7 612 unités. D'origine américaine (Californie), la voiture a été dédouanée et possède ses papiers FFVE. Elle se présente en parfait état. Elle a été repeinte récemment et sa peinture est en excellent état et ne montre aucune trace de corrosion. Tout l'intérieur en cuir a été refait, ainsi que la moquette et le tableau de bord, en parfait état, avec une belle ronce de noyer. Les chromes sont impeccables. La culasse d'origine a été changée par une culasse d'époque neuve, achetée encore dans son emballage d'origine à un passionné qui l'avait mise de côté pour son éventuel usage personnel il y a une quarantaine d'années. Elle n'a pas été refrappée au numéro de série d'origine. Les soupapes ont été rodées et les coussinets changés. La voiture est chaussée de quatre pneus neufs, mais il faudra revoir les freins et changer la biellette de barre stabilisatrice. Il s'agit néanmoins d'une belle voiture ayant appartenu à un professionnel de l'automobile qui l'a parfaitement entretenue. Elle roule régulièrement et a toujours été stockée bâchée.

Originally from California, this Jaguar has cleared customs and has its FFVE papers. The condition of the car is perfect. It has recently been repainted and shows no signs of corrosion. All the leather interior has been redone, as well as the carpet and the dashboard, in perfect condition, with a beautiful burr walnut trim. The chrome work is impeccable. The original cylinder head has been replaced by a new period correct cylinder head, still purchased in its original packaging from an enthusiast who had kept it for his personal use, some forty years ago. It hasn't been restamped to its original serial number. The valves have been running in. The car is equipped with four new tyres, but it will be necessary to review the brakes and change the stabilizer bar linkage. However, it is a beautiful car that belonged to an automotive professional who has maintained it perfectly. It drives regularly and has always been garaged under a car cover.

Estimation : 60 000 – 70 000 €

PEUGEOT 404 CABRIOLET #1967

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 404
Carrosserie cabriolet 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1618 cm³
Puissance 85 ch à carburateurs
Vitesse maximale 160 km/h injection
Production 10389 exemplaires



Lorsque Peugeot dévoile la berline 404 en mai 1960, ses lignes nettes et élégantes signées Pininfarina l'installent immédiatement comme la berline moderne française de référence. C'est la deuxième Peugeot habillée par le carrossier italien après la 403 dont la collaboration va se perpétuer jusqu'aux années 2000. En 1961, la 404 adopte l'injection qui fait passer la puissance de 72 à 85 ch et la vitesse de pointe de 150 à 160 km/h. En septembre 1961, au Salon de Paris, Peugeot dévoile un superbe cabriolet 404, construit sur la plate-forme, inchangée, de la berline. Pininfarina, encore lui, livre un magnifique exercice de style, élégant et raffiné, dans la veine de ses créations pour Fiat et Lancia

sur le même thème. Repliée, la capote disparaît complètement laissant apparaître un superbe profil. Le cabriolet reçoit une sellerie cuir et peut-être livré en version carburateur ou injection. Le coupé, tout aussi élégant et aux mêmes caractéristiques, apparaît un an plus tard mais ne sera commercialisé qu'à partir de 1963. En 1965, les moteurs carburateurs et injection gagnent respectivement 4 ch (76 ch) et 11 ch (96 ch). En 1967, coupé et cabriolet reçoivent des antibrouillards rectangulaires dans la calandre. Les deux voitures sont construites à Turin, chez Pininfarina jusqu'en 1969 à raison de 6 834 coupés, contre 10 389 cabriolet, l'apparition d'un hardtop reprenant exactement la ligne de



pavillon du coupé en option ayant fortement fait chuter les ventes de ce dernier.

Ce très beau cabriolet 404 à carburateurs de 1967, noir avec sellerie rouge a été entièrement restauré. Carrosserie, peinture, sellerie, capote et échappement sont neufs. Le moteur a également été restauré et fonctionne parfaitement. La voiture roule bien avec ses suspensions révisées. L'ensemble est particulièrement séduisant dans cet assortiment de couleurs. Idéal pour les week-ends ensoleillés.

This lovely 1967 404 Cabriolet carburetors, black with red upholstery has been fully restored. Bodywork, paintwork, upholstery, soft-top and

exhaust are new. The engine also has been restored and runs very well. The car drives very well, especially with its new shock absorbers. This car is very attractive especially in this colour combination.

Estimation : 25 000 – 28 000 €

FERRARI 348 TS #1991

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 348 TS
Carrosserie cabriolet Targa, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3 405 cm³
Puissance 300 ch
Vitesse maximale 275 km/h
Production 4 228 exemplaires
Numéro de châssis ZFFKA36B000090493
Kilométrage 65 000 km



La Ferrari 348 TB, dévoilée en septembre 1989 au Salon de Francfort, est la première Ferrari commercialisée après la disparition d'Enzo Ferrari en août 1988. Par rapport à la 328, elle marque une double rupture technique par l'implantation longitudinale de sa mécanique et par sa structure monocoque plus moderne, qui améliore nettement la rigidité structurelle. C'est la première Ferrari monocoque, mais un faux châssis arrière reçoit le moteur et les suspensions. Le V8 3,4 litres marque un net progrès en couple et en puissance par rapport à la 328 (300 ch au lieu de 270). L'implantation de la boîte de vitesses derrière le moteur et non plus dessous, a permis de l'abaisser de 13 cm et de réduire la hauteur du capot, tout en abaissant le centre de gravité. L'empattement de 2,45 m des 348 est supérieur de 10 cm à celui des 328, mais la longueur hors tout est plus courte, grâce à des porte-à-faux réduits. Les lignes

sont dues à Pininfarina qui en assure aussi la construction. Si elle reprend la veine stylistique des berlinettes Dino et 328 qui l'ont précédée, la 348 évoque immédiatement la Testarossa avec ses flancs à lamelles horizontales qui canalisent l'air nécessaire au refroidissement des deux petits radiateurs logés de chaque côté du moteur. Ce qui a dicté des voies arrière bien plus larges de 157,8 cm contre 146,8 sur la 328. La 348 connaîtra trois versions, berline (TB), découvrable « targa » (TS à partir de l'automne 1989) et Spider (à partir de 1993). La 348 TB sera construite à 2 894 exemplaires, contre 4 228 Targa 348 TS et 1 146 Spider, auxquels s'ajoutent 56 versions compétition. La Ferrari F 355 remplacera la 348 en mai 1994. Cette 348 Targa du 25 juillet 1991 affiche environ 65 000 km au compteur et présente un très bon état apparent des éléments de carrosserie avec une bonne planéité. La peinture est en très



bon état général avec un brillant uniforme et on ne décèle pas de corrosion apparente. La sellerie est en très bon état général. Le moteur démarre sans difficulté avec une montée en régime régulière et un ralenti stable. La courroie de distribution est neuve. La boîte offre des passages de rapports sans difficulté. Les éléments visibles des trains roulants offrent un bon état apparent. La voiture est dotée d'un coupe-circuit, de glaces gravées et d'une radio Alpine 4x50 W CDE-125BT. La climatisation est non fonctionnelle. Vendue avec son carnet d'entretien.

This 348 TS was registered on 25th July 1991. The odometer shows about 65,000 km. and the car has very good condition. The paint is generally very good with a uniform gloss and no apparent corrosion. The upholstery is in very good condition. The engine starts

without difficulty with a steady rise and a stable idle. The timing belt is new. The gearbox is smooth. The running gear elements are in good condition apparently. The car is fitted with a battery cut-off switch, anti-theft marked windows and an Alpine 4x50 W radio CDE-125BT. The air conditioning is not functional. Sold with his maintenance book.

Estimation : 54 000 – 60 000 €

CITROËN SM #1972

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle SM
Carrosserie coupé 2+2 places
Moteur avant, 6 cylindres en V
Cylindrée 2 670 cm³
Puissance 180 ch
Vitesse maximale 220 km/h
Production 12 920 exemplaires



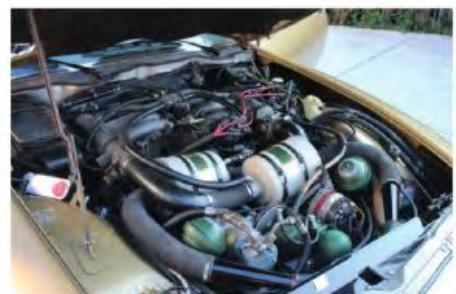
Citroën rachète la marque italienne Maserati en 1969. L'ingénieur en chef, Giulio Alfieri, est alors chargé de créer un moteur plus léger et moins volumineux que le V8 Maserati pour motoriser la future sportive de la marque française, la SM. Ce V6 en aluminium à 4 arbres à cames en tête entraînés par chaîne, qui est en fait le V8 amputé de deux cylindres, présente une ouverture à 90° typique des V8. La transmission aux roues avant se fait via une boîte manuelle Citroën à cinq rapports en alliage léger. La suspension hydropneumatique est semblable à celle des DS, de même que le train arrière, tandis que le train avant fait appel à des bras tirés - et non poussés - comme sur la DS. La direction à crémaillère profite, elle aussi, des avantages de l'hydraulique et fait appel à une originale assistance variable en fonction de la vitesse avec rappel asservi en ligne droite, baptisée Diravi. Robert Opron, directeur du style Citroën, a réussi à obtenir une excellente aérodynamique avec un Cx de 0,46 (25 % de mieux que la DS) tout en préservant l'élégance de la voiture. On remarque notamment l'avant entièrement transparent dissimulant une batterie d'optiques dont des phares orientables à chaque extrémité. L'arrière, plus clinquant, ne fait pas l'unanimité. On retrouve dans la SM l'un des traits caractéristiques de la DS dans l'avant à voie large et l'arrière à voie resserrée (20 cm de différence entre les deux). On note également les roues arrière partiellement carénées et le volant monobranche, chère à la marque. Dévoilée en mars 1970 au Salon de Genève, la SM ne sera commercialisée qu'à partir de

l'automne 1970. Elle reçoit l'injection en 1973 et voit sa puissance passer à 188 ch et sa vitesse de pointe à 228 km/h. Une version automatique apparaît l'année suivante avec une cylindrée de 2 965 cm³ de 190 ch dont la vitesse maximale redescend à 205 km/h. La SM disparaît en 1975, victime de la crise pétrolière et des accords avec Peugeot.

La date de première mise en circulation de cette Citroën SM remonte au 18 février 1972. Il s'agit d'une deuxième main qui a été restaurée. Sa peinture bronze typique, avec toit noir, a été refaite dans les règles de l'art. L'intérieur est en bel état d'origine avec une très belle patine. Les systèmes hydrauliques et électriques fonctionnent parfaitement bien. Elle est par ailleurs dotée d'un moteur à injection électronique. Quelques factures au dossier attestent de certains travaux effectués ces dernières années. Il s'agit d'un très bel exemplaire de SM qui mérite l'intérêt.

First registered on 18th February 1972, this Citroën SM is a second hand that has been restored. His typical bronze colour painting, with black roof, has been redone in a high standard. The interior is in beautiful original condition, showing a nice patina. Hydraulic and electronic systems work perfectly well. It also has an electronic injection engine. Some invoices on the file attest to some of the work done in recent years. This is a very good example of SM that deserves good interest.

Estimation : 34 000 – 40 000 €





AUSTIN MINI MOKE #1969

Caractéristiques techniques

Marque Austin
Modèle Mini Moke
Carrosserie Pick up découvert, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 848 cm³
Puissance 37,5 ch
Vitesse maximale 115 km/h
Production 49937 exemplaires



imaginée par Sir Alec Issigonis, la Mini fut dévoilée en 1959. La traction avant associée à un moteur transversal en avant de l'essieu avec boîte de vitesses accolée permettait de dégager un maximum d'espace pour « le confort des créatures », comme disent nos amis anglais. La recette était tout simplement géniale et fut reprise par tous les constructeurs au fil des années et adaptées à des modèles de plus grandes dimensions. Indétrônable, cette citadine économique et agile, commercialisée sous les marques Austin (Seven) et Morris (Mini Minor) avec des déclinaisons plus ou moins réussies (Riley, Wolseley), connut un succès phénoménal. Dotées de moteurs 850 cm³, 1 000 cm³ et 1 300 cm³, elles connurent une longévité exceptionnelle, puisqu'elles furent produites sous leur forme originelle jusqu'en 2000. Ses versions les plus emblématiques furent les Cooper et Cooper S, ces dernières gagnant le rallye de Monte-Carlo en 1964, 1965 et 1967. Le dérivé le plus sympathique de la Mini fut incontestablement la Mini Moke (une mule en ancien argot anglais), un utilitaire minimaliste à 4 roues motrices destiné à l'armée qui n'en voulut pas. Sa garde au sol trop limitée ne lui permit pas d'être sélectionnée mais elle connut une carrière civile inattendue, en 2 roues motrices, trouvant la faveur de riches plaisanciers et de personnalités en vue, comme Brigitte

Bardot qui en firent la popularité. 50 000 exemplaires furent produits entre 1964 et 1989, en Angleterre (14 518 exemplaires de 1964-1968), en Australie (26 142 de 1966-1982) et au Portugal (10 000 de 1983 à 1989).

Cette authentique Mini Moke blanche de fabrication anglaise, une « vraie » Mini Moke, est vendue avec sa carte grise française. Sa carrosserie est en très bon état et elle possède tous ses accessoires au complet, capotes, portes, housses de sièges, moquette... Le moteur a été complètement restauré et fonctionne parfaitement. La voiture est équipée des jantes de 13 pouces qui lui donnent une allure typique. Une monture nostalgique, idéale pour les balades estivales au grand air.

This authentic English manufactured white Mini Moke, a “true” Mini Moke, is sold with its French registration document. Its body is in very good condition and the car comes with all its accessories, like hood, doors, seat covers, carpet... The engine has been completely restored and works perfectly well. The car is equipped with 13-inch wheels that give its typical look. A nostalgic vehicle, ideal for sunny summer drives.

Estimation : 25 000 – 28 000 €

MASERATI INDY #1969

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle Indy
Carrosserie coupé, 2+2 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4 136 cm³
Puissance 260 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 440 exemplaires 4.2L

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

Le magnifique coupé deux places Ghibli à moteur V8, dessiné par Giugiaro et dévoilée en 1966 pour reprendre le flambeau abandonné par la 5000 GT, avait besoin d'être épaulé par une version 2+2 plus moderne que la Mexico, déjà datée. Ce fut la Maserati Indy, dévoilée sur le stand de la carrozzeria Vignale à Turin en octobre 1968. Le design de la Maserati Indy et sa construction sont assurés par Vignale à partir de 1969. L'Indy arbore un profil caractéristique avec son haut volume arrière et son large capot avant plat doté, comme la Ghibli, de doubles phares escamotables. On retrouve aussi le pare-choc au-dessus de la double calandre, comme sur la Mistral. Son intérieur et son tableau de bord sportifs se veulent également luxueux, comme en témoigne la présence de boiseries et son volant à jante en bois, ajustable en hauteur. La large console centrale reçoit l'autoradio et les commandes de vitres électriques. L'habitacle et la planche de bord subiront plusieurs modifications au fil des générations.

L'Indy reçoit, comme la Mexico, le V8 à quatre arbres à cames en tête alimentés par quatre carburateurs Weber double corps. Il peut être associé à une transmission automatique à trois rapports d'origine Borg-Warner en option, mais c'est la boîte manuelle à cinq vitesses qui sera bien sûr la plus vendue, les boîtes automatiques de l'époque étant loin d'être aussi efficaces que les boîtes manuelles. Fin 1969, sa cylindrée de 4,2 litres et ses 260 chevaux sont jugées un peu justes pour son poids élevé et, dès l'année suivante, elle adopte le 4,7 litres de la Quattroporte de

290 chevaux qui lui permet enfin de dépasser facilement la barre fatidique des 250 km/h. Une version encore plus puissante, l'Indy 4900, verra le jour en 1972, équipée du V8 4,9 litres emprunté à la Ghibli SS. Ses 320 ch offrent à l'Indy des performances de premier ordre. À partir de 1973, seule cette version 4900 figurera au catalogue. La production totale sera de 1 104 exemplaires entre 1969 et 1975. Moins connue du grand public que la Ghibli, l'Indy n'en demeure pas moins une voiture à la forte personnalité et tout aussi typique de cette époque avec sa carrosserie signée de deux grands noms du style italien. Sa faible diffusion en France et son style caractéristique lui confèrent une originalité et une exclusivité certaine pour un prix bien plus modique.

Cette Maserati Indy 4,2L bleu opalescent présentée ici fut la propriété d'une famille. Achetée neuve en Septembre 1969 directement à l'usine Maserati par il Signore Angelo Menegatto, de Monticello Brianza, Italie (près de Milan), un industriel dans le secteur du textile. La voiture lui fut remise en mains propres par le Comendatore Orsi, associé à l'époque du fondateur de Maserati, Alfieri Maserati. Elle fut commandée avec l'option climatisation, mais sans la direction assistée, jugée « trop assistée » par Mr. Menegatto. Cette Maserati restera la propriété de Monsieur Menegatto durant toute sa vie. Ce n'est qu'à son décès qu'il la cédera à son petit-fils, résident monégasque. Celui-ci n'utilisera cette automobile qu'une seule fois, lors de son mariage, afin que la future épouse soit conduite à l'Église Sainte-Dévote, Monaco. Il en a toujours pris grand soin, du fait du côté sentimental et familial de cette Indy, comme en témoigne la dernière facture de révision (plus de 6 000 euros), qu'il a fait effectuer en 2015. La voiture se présente en bon état d'origine et de fonctionnement, et surtout conforme à sa sortie d'usine. Une vraie « time-capsule » de 1969. Seule la peinture fut refaite, bien sûr, dans la teinte d'origine.

Cette rare Maserati Indy 4,2L (seulement 440 4.2L furent produites), numéro de châssis AM 116170, moteur AM 116170 (numéros correspondants aux documents de garantie d'époque, fournis avec cette automobile) et Carrosserie 1060, est en très •••





••• bel état d'origine et possède un excellent comportement routier ainsi que des changements de vitesse très fluides. Seule la peinture et quelques éléments chromés comme les poignées de porte et le pare-chocs avant (entre autres) pourraient être refaits afin de donner un aspect « concours » à cette, déjà magnifique, Maserati. Le vendeur informe que le kilométrage au compteur est de 44 125 km et qu'il serait d'origine aux dires du petit-fils de Mr. Menegatto, mais non confirmé officiellement.

Tous les documents et carnets d'origine sont présents et viennent avec la voiture, de même que les certificats d'origine monégasques relatifs aux immatriculations, une lettre de la FFVE, un contrôle technique, le tout afin d'obtenir une carte grise Française.

C'est l'occasion pour le collectionneur de belles Italiennes d'ajouter une rare Maserati, avec une histoire des plus intéressante... et virtuellement 2 propriétaires...

This opalescent blue 4.2L Maserati Indy offered here was owned by a family. Purchased new in September 1969 directly at the Maserati factory by Il Signore Angelo Menegatto, of Monticello Brianza, Italy (near Milan), an industrialist in the textile sector. The car was delivered to him personally by the Comendatore Orsi, business partner at the time of the founder of Maserati, Alfieri Maserati. It was ordered with the optional air conditioning, but without the power steering extra, decided to be "too soft" by Mr. Menegatto. This Maserati will remain the property of Menegatto throughout his life. It is only at his death that he will give it to his grandson, a Monaco Resident. He will use this car only once, at his wedding, so that his future wife will

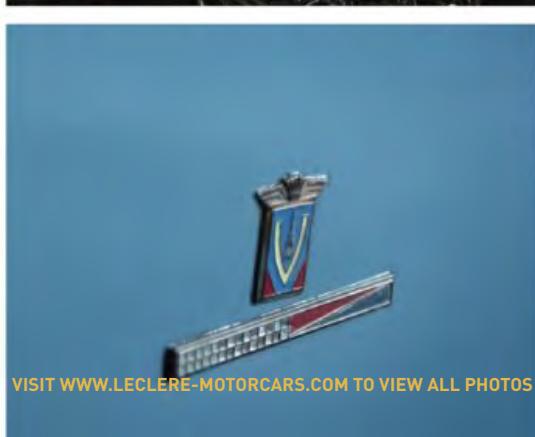
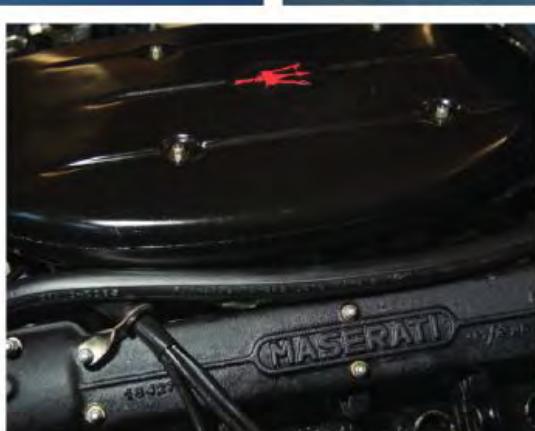
be driven to the Church of Saint Devote, Monaco. He has always taken great care for this car, because of the sentimental and family story, evidenced by the latest service bill (over 6,000 euros were spent), in 2015. The car is in good original condition and operation, and especially consistent with its output from the factory. A true 1969 "time-capsule". Only the paint was redone, of course, in the original colour.

This rare Maserati Indy 4.2L (only 440 4.2L was produced), chassis number AM 116170, engine AM 116170 (numbers corresponding to the period warranty documents, supplied with this car) and Bodywork 1060, is in very good condition. It benefits from an excellent handling and very smooth gear changes. Only the paint and some chrome elements like the door handles and the front bumper (among others) could be redone to give a "Concours" look to this, already beautiful, Maserati. The seller informs that the mileage on the odometer is 44,125 km and that it would be original according to the grandson of Mr. Menegatto but is not officially confirmed.

All the original books are present and come with the car, as well as the Monaco's certificates related to the de-registration, a letter of the FFVE (French Federation of classic cars), a control technique, all in order to obtain French registration documents.

This is an opportunity for the collector of beautiful Italian automobiles to add a rare Maserati, with a most interesting history... And such low ownership.

Estimation : 65 000 – 72 000 €



VISIT WWW.LECLERE-MOTORCARS.COM TO VIEW ALL PHOTOS

LECLERE MOTORCARS

49

PANHARD DYNA JUNIOR #1956

Caractéristiques techniques

Marque Panhard
Modèle Dyna Junior (Type X87)
Carrosserie roadster, 2 places
Moteur avant, 2 cylindres à plat
Cylindrée 850 cm³
Puissance 40 ch
Vitesse maximale 125 km/h
Production 4 700 exemplaires
Numéro de châssis 857 784



La populaire Panhard Dyna (X85) est dévoilée au Salon de Paris en 1946. Elle est équipée d'un petit bicylindre à plat de 610 cm³ développant 28 ch, monté à l'avant avec transmission aux roues avant. Le projet d'une petite sportive bon marché dérivée de la Dyna, né à la demande d'un client américain qui ne donnera pas suite, est repris par Panhard. C'est un jeune styliste d'une vingtaine d'années, Albert Lemaître, qui vient d'entrer chez le carrossier Di Rosa qui dessine sa carrosserie minimalist. Elle ressemble à une voiture à pédales pour enfant avec un pare-brise en trois parties et l'on accède au coffre à bagage en basculant le dossier de la banquette. La Junior est présentée au Salon de Paris en octobre 1951. Le prix annoncé fait rêver tous les jeunes conducteurs assoiffés de sportive, 549 000 francs soit 40 000 francs de moins qu'une berline Dyna! Aucun luxe à bord, finition indigente, équipements inexistant, pas

de garnitures intérieures, sièges fixes, pas de chauffage, pas de poignées de portes, capote sommaire, charnières de portes apparentes. C'est le seul exemple de sportive vraiment populaire, moins chère qu'une petite berline familiale et offrant des performances et une tenue de route indéniables grâce à sa légèreté et à une suspension avant à roues indépendantes et une suspension arrière par essieu articulé et barres de torsion transversales. Les commandes affluent, à tel point que fin 1952, il sort plus de Junior que de berline Dyna X. La Junior entame sa carrière avec le moteur Sprint de la Dyna X 86 de 745 cm³ et 38 ch, puis elle adopte le X87 de 850 cm³ développant 40 ch à carburateur double corps inversé, Solex ou zénith. Sa production s'arrêtera au printemps 1956.

La voiture qui possède une carte grise normale et n'a connu que deux propriétaires, a été achetée par le vendeur dans le



Vaucluse en 2014 (numéro de châssis 857784 - numéro de moteur 019325). De couleur beige, elle a été entièrement restaurée par son propriétaire, de la calandre à la malle arrière. Cette malle arrière, option d'époque est très rare sur le marché français. Aucune corrosion visible que ce soit sur la carrosserie ou au niveau des soubassements. La sellerie, les tissus intérieurs et le tableau de bord, eux aussi entièrement restaurés, sont de couleur Bordeaux. Les essais routiers ont été satisfaisants, le moteur tourne bien et l'embrayage est neuf. La voiture a tourné régulièrement afin de préserver sa mécanique et était conservée en intérieur. Une des sportives les plus atypiques et des plus réjouissantes à conduire. Succès assuré.

The car, which is French registered and only has two owners from new, was bought by the vendor in 2014 in the South of France (chassis

number 857784 - engine number 019325). Beige, it has been completely restored by its owner. No visible corrosion on the bodywork or underneath. The upholstery, interior fabrics and dashboard, also fully restored, are in red burgundy colour. Road tests have been of satisfaction, the engine is running well, and the clutch is new. The car is run regularly, and it is kept in a garage.

Estimation : 19 000 – 23 000 €

ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE #1973

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle 2000 GT Veloce (coupé Bertone)
Carrosserie coupé, 2 +2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1962 cm³
Puissance 132 ch
Vitesse maximale 195 km/h
Production 37921 exemplaires



L e « coupé Bertone » succède à la Giulietta Sprint, elle aussi carrossée par Bertone, en septembre 1963 avec une élégante carrosserie signée par le nouveau styliste vedette de Bertone, Giorgetto Giugiaro. Il reçoit le merveilleux petit 4 cylindres à double arbre à came en tête de la berline Giulia 1600 T.I. (pour *Turismo Internazionale*) tipo 105. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Quant au freinage - remarquable lui aussi pour l'époque - il est assuré par 4 freins à disque. En mars 1966, une version Veloce est lancée au salon de Genève avec 3 ch de plus et une finition plus soignée avec des inserts de bois au tableau de bord et sur la console centrale et du velours sur les

sièges et les panneaux des portes. On la reconnaît à sa calandre noire à trois barres horizontales et au *quadrifoglio* (le trèfle à quatre feuilles) au pied du montant custode. Puis, en 1968, apparaît une version 1750 GT Veloce, au salon de Bruxelles. Son nom évoque les fameuses 6 C 1750 de 1929, mais sa cylindrée est en fait plus proche de 1,8 litres (1779 cm³), obtenu par allongement simultané de la course et de l'alésage) et délivre 132 ch. On la distingue par sa nouvelle face avant à doubles phares qui abandonne la fausse entrée d'air type « boîte à lettre » à l'avant du capot, ainsi que les petits clignotants verticaux de chaque côté de la calandre, désormais positionnés sur le pare-chocs. Elle reçoit des roues de 14 pouces au lieu de 15, légèrement plus larges. Le tableau de bord est nouveau, revêtu de contreplaqué avec deux gros cadran sous visière, façon Ferrari, ainsi que la console centrale et les sièges. En juin 1971 lui succédera la 2000 GTV. Ce sera le dernier « coupé » Bertone »



et les plus performant. Signalons que le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crash tests, rarissime à l'époque.

Ce « coupé Bertone » 2000 GT Veloce ayant appartenu à un propriétaire qui faisait des courses de côtes, comporte tous les éléments nécessaires pour faire des rallyes ou du circuit, sièges baquets, arceau boulonné, coupe-circuit (invisible), carburateurs Weber, boîte Mille Miglia, etc... Il peut cependant rouler tous les jours, car toutes les pièces d'origine ont été conservées et peuvent le transformer en un « stradale » en à peine plus d'une heure. Il est vendu avec ses pare-chocs, les éléments intérieurs d'origine, deux ponts arrière avec rapport de pont différent, deux jeux de baquets, ses phares jaunes d'origine, ses carburateurs Dell'orto d'origine. La voiture n'a jamais été accidentée et a toujours été soignée et parfaitement entretenue. Le propriétaire fera un voile de peinture et une révision moteur pour la vente. Il s'agit d'une superbe voiture, saine et surtout polyvalente, route et rallye.

This 2000 GTVeloce "Bertone coupé", owned by a racing owner practicing hill climbs, has all the necessary equipment for rallying or track racing, bucket seats, roll cage, electric cut off switch (invisible), Weber carburettors, Mille Miglia gearbox, etc... It can however be driven every day, because all the original parts have been kept and the car can easily be back into a "stradale" in just over an hour. It is sold with its bumpers, the original interior fittings, two rear axles with different ratio, two sets of bucket seats, its original yellow front headlights and its original Dell'ortocarburettors. The car has always been well maintained. The owner will get a veil of paint done and an engine service for the sale. It is a superb healthy and versatile car, as good on road and on rally.

Estimation : 37 000 – 43 000 €

MG NA K1 MAGNETTE #1934

Caractéristiques techniques

Marque MG
Modèle NA K1 Magnette
Carrosserie roadster, 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 1 271 cm³
Puissance 57 ch
Vitesse maximale 130 km/h
Production 738 exemplaires



On a tous dans nos coeurs une petite MG qui sommeille pourraient chanter Laurent Voulzy, tant la marque anglaise a personnalisé la petite sportive britannique aux yeux de plusieurs générations. Créeée par Cecil Kimber en 1923 au sein des Morris Garages (d'où le nom de MG), la concession Morris d'Oxford, la marque se fait dès le départ une spécialité des petites sportives. La NA Magnette (par opposition aux Midget), lancée en 1934, était une héritière des fameuses K3 de compétition et succédait aux type L Magna, la version routière, dont elle reprenait le châssis équipé du 6 cylindres en ligne de la K3 porté à 1 271 cm³, sans compresseur, qui lui assurait un bon 130 km/h, une vitesse appréciable à l'époque. La version à compresseur, la NE, développant 100 ch partageait la même carrosserie mais avec des ailes motocyclette à l'avant. C'était le dernier 6 cylindres

à arbre à cames en tête de MG, dérivé de celui de la Wolseley Hornet. Elle se distinguait de la L par son châssis plus long s'élargissant à l'arrière pour donner une meilleure habitabilité. La carrosserie était montée sur silentblocs assurant un meilleur confort et limitant le bruit et les vibrations. Proposée en roadster ou tourer, elle arborait les lignes typiques des MG qui allaiennt conduire à la TF après guerre. La NA fut importée en France à l'époque. Il sera construit 738 NA entre 1934 et 1936.

Cette MG NA K1 Magnette de 1934 a été restaurée en Angleterre il y a déjà quelques années et affiche une belle restauration aujourd'hui patinée. Elle est documentée par quelques factures au dossier. Elle dispose également d'un rapport d'expertise assez élogieux. Elle a été entretenue par un professionnel et a subit une grosse révision en 2016, elle aussi



documentée au dossier. Elle roule bien et prend ses tours sans problème. Cette MG NA K1 Magnette de 1934 est l'arché-type du roadster anglais typique de l'avant-guerre découvert par les GIs pendant la Seconde Guerre et dont le succès, tant en Amérique que sur le vieux continent, se prolongera à travers les Midget TA, TB, TC, TD et TF jusqu'à l'arrivée de la MGA. Un charme toujours aussi inimitable et des sensations fantastiques au plus près du bitume et de la mécanique.

This 1934 MG NA K1 Magnette was restored in England a few years ago and today, shows a beautiful and well-aged restoration work. All the work done at the time is documented by numerous invoices on the car file. It also has a rather compliment valuation report. In 2016, the car has undergone a major check by a trusty professional, which is also documented on the file. It drives well and

takes turns without problems. This MG NA K1 Magnette from 1934 is the archetypal pre-war English roadster, discovered by the American GI's during the Second World War and whose success, both in America and on the old continent will extend through the Midget TA, TB, TC, TD and TF until the arrival of the MGA. An inimitable charm combined with fantastic driving sensations...

Estimation : 48 000 – 55 000 €

BMW Z3 COUPÉ 3.0 #2001

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle Z3
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2979 cm³
Puissance 231 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 3853 exemplaires



a lignée des BMW Z avait été inaugurée par l'intéressante Z1 avec ses originales portières escamotables dans les bas de caisse, dévoilé au Salon de Francfort en septembre 1987 et construite de juillet 1988 à juin 1991. La Z3 ne prit la relève qu'en octobre 1995. Moins originale mais avec un style plus flatteur, un brin rétro, elle connaîtra un énorme succès, notamment aux États-Unis où elle est construite à Spartanburg, en Caroline du Sud. La Z3 est la première BMW construite hors d'Allemagne. James Bond lui-même la choisira comme monture dans le film *Goldeneye*. Elle débute pourtant avec un modeste 4 cylindres 1,8 litre de 115 ch rapidement secondé par une version 1,9 litre plus puissante, de 140 ch. C'est au Salon de Genève en mars 1996, que la Z3 est enfin proposée avec le fameux 6 cylindres en ligne 2,8 litres de 192 ch. Elle trouve là sa véritable identité. La Z3 M équipée du 6 cylindres 3201 cm³ de 321 ch, présentée en mars 1997, offre des performances époustouflantes avec un 0 à 100 km/h en 5,4 s et une vitesse maximale de 250 km/h. La version coupé, style break de chasse est commercialisée en octobre 1998. La dernière Z3 a été construite le 28 juin 2002 après une production de presque 300 000 exemplaires. Elle cède la place à la Z4 en avril 2003. Cette BMW Z3 d'origine française de seconde main, une authen-

tique version à boîte manuelle, est entièrement conforme à son origine. Le soubassement ne présente aucune corrosion, la sellerie est en bon état d'origine ainsi que les garnitures intérieures et le tableau de bord. Son moteur tourne bien, freinage, direction et éclairage sont bons et les passages de rapports sont fluides. Elle est chaussée de pneus neufs. Utilisée mensuellement, elle a toujours été remisée à l'intérieur et est vendue avec son carnet et ses factures d'entretien.

Sold new in France, this BMW Z3 M only has had one owner from new. This is an authentic model, very original. The underneath is corrosion-free, the upholstery is in good original condition as are the interior trim and the dashboard. Its engine runs well, braking, steering and lighting are good and the gear changes are smooth. It has new tyres. Used regularly, it has always been garaged and is sold with its service book and maintenance invoices.

Estimation : 22 000 – 25 000 €



CITROËN DS 23IE PALLAS #1973

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle DS 23ie Pallas
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2 347 cm³
Puissance 124 ch
Vitesse maximale 179 km/h
Production 1 330 000 exemplaires
Numéro de châssis 00FG9357



Au-delà de sa ligne spectaculaire, la DS, dévoilée en 1955, affichait une technologie peut-être plus futuriste encore que sa carrosserie. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistée, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Il est étonnant de constater qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à la suspension hydraulique Citroën, la DS ne fit aucune émule et ne fut jamais copiée. Elle reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue qui céda la place à un moteur à course courte de 1 985 cm³ (DS 20) en 1966 qui sera plus tard proposé avec des cylindrées de 2 175 cm³ (DS 21) et 2 347 cm³ (DS 23). En septembre 1967, l'avant de la DS est remodelé et doté de phares orientables. La finition Pallas était la plus luxueuse du catalogue Citroën.

Cette Citroën DS Pallas dont la date de première mise en circulation remonte au 23 février 1973 a été entièrement restaurée par Citroën à Aulnay-sous-Bois. Sa peinture a été refaite et son

intérieur de cuir noir restauré est en très bon état. Son moteur a également été refait et son système hydraulique a été entièrement restauré. Alors que presque toutes les DS de cette époque étaient équipées de la boîte hydraulique, celle-ci dispose de l'option boîte manuelle à 5 rapports, particulièrement recherchée. Une très belle automobile, très bien documentée à partir de sa restauration, vendue avec les factures et un rapport d'expertise.

This Citroën DS Pallas, first registered on 23rd February 1973, has been entirely restored at the Citroën factory in Aulnay-sous-Bois. The paint has been redone and the restored black leather interior is in very good condition. Its engine has also been redone and its hydraulic system has been fully restored. While almost all DS of this era were equipped with the hydraulic box, the car offered here for sale has the optional 5-speed manual gearbox, particularly sought after nowadays. A very nice car, with a very well documented restoration, sold with a comprehensive file and a valuation report.

Estimation : 26 000 – 32 000 €



ALFA ROMEO SPIDER 2000 #1985

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle Spider 2000
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1962 cm³
Puissance 128 ch
Vitesse maximale 190 km/h
Production 88 240 exemplaires de 1983 à 1993



'Alfa Romeo Giulietta à moteur 1 300 cm³ tout aluminium à double arbre à cames en tête présentée en 1954 avait inauguré la formule de la petite voiture performante qui caractérisera toute la production de la marque milanaise après la seconde guerre. Le Spider Giulietta, dessiné et construit par Pinin Farina, avait été le premier modèle de grande série du carrossier. Il apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécaniques qui faisait passer ses concurrentes pour archaïques et il connut un succès international, devenant la plus vendue de sa catégorie sur le continent européen. En 1962, Alfa Romeo prolongea le succès en dévoilant la Giulia équipée d'un 1 600 cm³ de 92 ch. Cette première mouture du Spider Giulia 1600 se contentait de reprendre la carrosserie de la 1300. Elle fut remplacée en mars 1966 par le

fameux Spider « *osso di sepio* » (os de seiche) équipé du même moteur 1600. Ce Spider, lui aussi dessiné chez Pininfarina, parfois abusivement nommé Duetto (ce nom ne s'applique qu'au premier millésime), fait partie des modèles emblématiques de la marque milanaise. Décliné en quatre séries, il est resté en production durant 26 années, de 1966 à 1993. Il repose sur une plate-forme de berline Giulia dont l'empattement a été ramené à 2,25 m. La 3^e série (1600 et 2000) apparue en 1983, reprenait toute la carrosserie mais se distinguait par ses nouveaux pare-chocs avant et arrière noir mat et son aileron sur le coffre. Une 4^e série lancée en 1990, avec des pare-chocs couleur caisse, dotée du 4 cylindres 2 litres, fut commercialisée par Pininfarina, construit dans sa nouvelle usine de San Giorgio Canavese et non plus à Grugliasco comme les trois premières séries.



Cette magnifique Alfa Romeo Spider 2000 de 1985, en superbe état, se présente dans une belle livrée noire avec capote en alpaga crème et intérieur beige avec sièges en alcantara. Elle est équipée d'un porte-bagage « véronique » sur le coffre et de jantes Cromodora rappelant celles des Ferrari, une option d'époque. Elle est aussi dotée de l'option rétroviseurs électriques. Ses pneus sont en très bon état et la voiture est de façon générale en parfait état de fonctionnement et part par la route pour n'importe quelle destination. Elle est vendue avec un important dossier d'entretien.

This magnificent 1985 Alfa Romeo Spider 2000, in superb condition, is painted in a beautiful black livery with cream alpaca top and beige interior with suede seats. It is fitted with a "veronique" luggage holder

on the top of the boot lid and Cromodora wheels, a period option. It is also fitted with the optional electric mirrors. Its tyres are in very good condition and the car is generally in perfect working order. It is sold with a comprehensive maintenance file.

Estimation : 13 000 – 16 000 €

JAGUAR TYPE E 3.8 LITRE ROADSTER “PLANCHERS PLATS” #1961

Caractéristiques techniques

Marque	Jaguar
Modèle	Type E 3.8 Litre
	« planchers plats (<i>flat-floors</i>)»
Carrosserie	roadster 2 places
Moteur	avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée	3 781 cm ³
Puissance	265 ch
Vitesse maximale	243 km/h
Production	6 885 exemplaires roadsters (conduite à gauche)
Numéro de châssis	875560

La XK 120, présentée en 1948, qui offre à la fois beauté et performances, va servir de tremplin à Jaguar pour conquérir le marché américain. La belle sportive, devenue XK 140, puis XK 150, s'est cependant embourgeoisée au fil des générations, malgré une remise à jour continue de sa mécanique et de sa carrosserie. Il est clair qu'il faut redorer le blason sportif de la marque.

Dire que la Type E fait sensation au Salon de Genève, en mars 1961, est un euphémisme. Lorsqu'elle fut dévoilée, des applaudissements spontanés éclatèrent dans le public. Sa vitesse de pointe annoncée de 240 km/h ne faisait que confirmer sa classe. Cerise sur le gâteau, malgré son aspect et ses performances, la nouvelle Jaguar affichait un prix pratiquement deux fois moindre que ses concurrentes. Ses lignes classiques, presque caricaturales, expriment la sportivité avec des hanches voluptueusement relevées, un long capot aux ouïes suggestives, des phares carénés et un petit habitacle, rejeté sur l'essieu arrière. On remarque le hayon arrière à ouverture latéral pour accéder au compartiment à bagages ou le capot moteur se soulevant d'un bloc, inspiré des voitures de compétition. Tout comme ses lignes, qui sont directement adaptées (par William Lyons, le patron de Jaguar lui-même) de celles de la Type D victorieuses au Mans en 1955, 1956 et 1957. Sa structure doit d'ailleurs beaucoup à la Type D. Elle lui emprunte son caisson monocoque central, prolongé par une structure tubulaire à l'avant servant de berceau moteur et d'ancre à la suspension. Cette structure, ainsi que les panneaux de carrosserie emboutis, expliquent son prix, équivalent à celui d'une Porsche 356, nettement moins performante et moins prestigieuse, presque la moitié du prix d'une Aston Martin ou d'une Ferrari qui ont, elles, encore recours au châssis tubulaire et à des carrosseries artisanales. Sa suspension à quatre roues indépendantes est, elle aussi, empruntée à la Type D.

Côté mécanique, elle reprend le moteur 6 cylindres en ligne de 3,8 litres de sa devancière, la XK 150 S. Avec une puissance revendiquée de 265 ch, la Type E offre des performances en nette amélioration, d'abord en raison d'un poids sensiblement moindre que celui de la XK 150 et aussi grâce aux lignes bien plus aérodynamiques de sa carrosserie. Les 240 km/h revendiqués sont peut-être un peu optimistes, mais la Type E a largement de quoi distancer n'importe quelle sportive et fait jeu égal avec les italiennes les plus exclusives. Pour son habitacle, la Type E a délibérément opté pour l'aspect sportif, abandonnant les boiseries pour un tableau de bord fonctionnel et particulièrement riche, avec de nombreux cadrans et interrupteurs débordant sur la console centrale. Un habillage en cuir vient donner un peu de chaleur à l'ensemble.

La Jaguar Type E fit ses débuts sous la forme d'un coupé, mais elle avait été conçue et développée comme une voiture ouverte, ce qui allait grandement faciliter la tâche pour les versions découvertes, cabriolet et roadster, commercialisées en même temps que le coupé, qui jouissaient d'une rigidité légèrement inférieure, mais néanmoins bien suffisante, sans afficher de surpoids. La première série, produite de mars 1961 à septembre 1968, atteignit 38 412 exemplaires toutes versions confondues. Cette Type E première série est dans son jus. Elle a été construite à la fin du mois d'octobre 1961 (la production n'a commencé qu'en août 1961 à Coventry) et a été livrée en novembre 1961. Son numéro de châssis 875560 indique que c'est un roadster (préfixe 87), le 560^e à conduite à gauche construit. Elle a d'abord été immatriculée à Bruxelles, puis a été exportée à Niamey au Niger en 1978. Son moteur porte la référence R 1720-8, le 1720^e produit en version 3.8 Liter à taux de compression 8 à 1. La voiture a donc des numéros concordants et son numéro de carrosserie est 1762, d'après la carte grise. À l'origine ...





... dans une livrée Gun Metal, elle est aujourd’hui bleu marine. La voiture possède son hardtop. Elle apparaît dans le dernier film documentaire de Jean Rouch, le célèbre réalisateur et ethnologue français, *Le rêve plus fort que la mort* tourné à Niamey en 2002. Une sélection de photos et d’images extraits du film est fournie. Le moteur a été entretenu par un mécanicien et a tourné régulièrement chaque semaine, même lorsque la voiture était immobilisée, jusqu’en 2011. La type E a été importée en France en septembre 2014, dédouanée avec les services d’un transitaire, mais, n’ayant pas roulé en France, elle n’a pas de carte grise et devra passer aux mines une fois rénovée.

La Jaguar Type E, surtout dans sa première définition, fait incontestablement partie des dix plus belles voitures de tous les temps. Cette voiture authentique mérite une attention particulière et fera une base de restauration unique pour un des premiers modèles à l’historique intéressant.

This Series 1 E-Type is in original condition. This car was built at the end of October 1961 (production began in August 1961 in Coventry) and was delivered new in November 1961. Its chassis number 875560 indicates that it is a roadster (prefix 87), the 560th

left-hand drive built. It was first registered in Brussels, then was exported to Niamey in Niger in 1978. Its engine bears the reference R 1720-8, the 1,720th product in version 3.8 Litre, compression ratio 8 to 1. The car has therefore numbers matching factory reports and its body number is 1762, according to the registration document. Originally the colour of the car was Gun Metal, it is now navy blue. It is coming with its hardtop. It is featured in the latest documentary film by Jean Rouch, famous French director and ethnologist, “Le rêve plus fort que la mort”, shot in Niamey in 2002. Various photos and images from the film with this Jaguar provided. The engine has been serviced by a mechanic and has been started regularly every week, even during immobilization period, until 2011. In September 2014, this E-Type has been imported to France, cleared customs, but having not been driven in France, there is no registration document.

The E-Type Jaguar, especially the Series 1 Flat-Floor, is undoubtedly one of the ten most beautiful cars of all time. This authentic car deserves special attention and will make a unique restoration base for the enthusiast collector.

Estimation : 50 000 – 70 000 €



BMW 323i CABRIOLET BAUR TC2 #1983

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle 323i Baur TC2 (E30)
Carrosserie cabriolet avec arceau, 4 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2316 cm³
Puissance 150 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production 10865 ex. dont 87 dans cette teinte
Kilométrage 175 059 km
Nunméro de châssis WBAAA8108D7541306



La série 3 E30 avait succédé à la première série 3 E21 en novembre 1982 sous forme d'une berline deux portes, avant d'être déclinée en quatre portes l'année suivante. Si l'ensemble reprenait globalement l'architecture générale à moteur avant et propulsion de la précédente génération, tout le reste ou presque était nouveau. La gamme se composait de quatre versions. On trouvait deux moteurs à quatre cylindres à un arbre à cames en tête, sur la 316 (1 767 cm³ carburateur/90 ch) et sur la 318i (1 767 cm³ injection/105 ch), et deux moteurs 6 cylindres en ligne à un arbre à cames en tête, sur la 320i (1 991 cm³ injection/125 ch) et la 323i. Ce dernier de 2 316 cm³ (80 x 76,8 mm) était le plus puissant de la gamme avec 150 ch et assurait une vitesse maximale d'un peu plus de 200 km/h. Il était associé à une boîte manuelle à 5 rapports ou une boîte automatique ZF à 4 rapports. La suspension à quatre roues indépendantes était optimisée avec stabilisateurs transversaux à l'avant et à l'arrière et le freinage se faisait par disque aux quatre roues, ventilé à

l'avant. Une version découvrable était proposée au catalogue sous forme d'option. Comme sur les série 3 E21, BMW fait appel au carrossier Baur, installé à Stuttgart depuis 1910. Il est spécialisé dans ce genre de conversion. La BMW E30 Baur TC2 (pour Top Cabriolet 2^e génération) reprend la recette de la E21 avec les encadrements de vitres fixes et un arceau, ce qui permet de conserver la rigidité structurelle de la E30 qui n'a pas été conçue pour être déclinée en cabriolet.

Cette BMW 323i Baur TC2 de 1983 qui affiche un kilométrage de 175 059 km est immatriculée en France et possède donc une carte grise normale, ainsi que sa carte d'identité FIVA. Le vendeur l'a acheté dans les Bouches-du-Rhône en quatrième main en 2010. À l'intérieur, les tissus d'origine sont en bon état, de même que le tableau de bord noir, d'origine également. La sellerie bicolore beige et noir a été changée en 2013 (facture au dossier). La peinture vert foncé a été refaite conforme à sa couleur d'origine en 2012. La carrosserie présente de bons aligne-



ments et n'a pas de corrosion. Les pneus neufs ont été changés le 3 février 2018 et la capote système Baur, changée en 2013, est également en très bon état. La suspension a été refaite en 2011, la traverse arrière en 2012, le moteur en 2013 et la climatisation en 2018. La voiture était utilisée mensuellement, afin de la faire tourner régulièrement et était conservée sous bâche le reste du temps. Elle est équipée d'une boîte automatique à 4 rapports. Les essais routiers ont été satisfaisants, la voiture à un bon comportement, elle freine bien et les éléments électriques fonctionnent. Elle est vendue avec son carnet d'entretien, des factures des différentes rénovations, un contrôle technique à jour et son rapport d'expertise. Un dossier solide et complet qui atteste d'un entretien sérieux et soigné.

This 1983 BMW E30 Baur Tc2 323i which displays a mileage of 175,059 km at the odometer is French registered and has a FIVA identity card. The vendor bought it in the South of France to the

fourth owner. Inside, the original fabrics are in good condition, as well as the original black dashboard. The beige and black two-tone upholstery was replaced in 2013 (invoice on file). The dark green paint has been redone to its original colour in 2012. The alignments of the body panels are good and is corrosion free. New tyres have been fitted in February 2018, and the Baur system top, changed in 2013, is also in very good condition. The suspension was redone in 2011, the rear sub-frame in 2012, the engine in 2013 and the air conditioning in 2018. The car was used on a monthly basis and was kept under a cover the rest of the time. It is fitted with a 5-speed automatic transmission. On the road, the car behaves very well, it brakes well and the electrical features work. It is sold with its service booklet, services, maintenance and repair invoices, an up-to-date French Contrôle Technique and a valuation report.

Estimation : 9 000 – 12 000 €

FERRARI

F 355

#1996

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle F 355
Carrosserie berline 2 places
Moteur central 8 cylindres en V
Cylindrée 3496 cm³
Puissance 380 ch
Vitesse maximale 294 km/h
Production 11273 exemplaires



a 348 GTB qui avait succédé aux berlines et spiders 308/328 en 1989 avait marqué une rupture esthétique avec celles-ci, reprenant une partie du vocabulaire de son ainée la Testarossa, notamment ses typiques lamelles latérales et son avant à phares escamotables. La F355, dévoilée à la presse spécialisée en mai 1994 (berline et GTS furent présentées simultanément), qui succéda à la 348 GTB n'en était qu'une évolution. Son avant remodelé et l'abandon des lamelles latérales ne suffisaient pas à gommer son ascendance stylistique. Après les demi-réussites que furent la Dino/Ferrari 308 GT4 de Bertone et la Mondial que ses quatre places et son relatif confort avaient exclu des choix des aficionados, la 348 avait redonné au V8 Ferrari une partie de son prestige à la suite des bonnes performances techniques et commerciales des berlines et spiders 328 et 348. La F355, n'était pas une simple évolution de la 348, c'était une vraie voiture de conducteur, privilégiant plaisir de conduite et performances. Techniquement, elle recevait le premier moteur de la marque à disposer de 5 soupapes par cylindre et elle était la première Ferrari à proposer la boîte séquentielle F1 à commande au volant (en option), une technologie directement héritée de la Formule 1. Son avance technique et son efficacité furent mises en avant de façon éclatante lorsqu'elle réalisa son meilleur temps sur le circuit de Fiorano, 3 secondes au-dessous de celui de la formidable 512 TR. Une version spider - première Ferrari dotée d'une capote électrique - fut dévoilée en

mars 1995 au Salon de Genève. La production des F 355 prit fin en 1999 après 11 273 exemplaires produits.

Cette berline Ferrari a été livrée neuve en Italie. Son second propriétaire était français et elle possède ses papiers français. Ce n'est qu'une troisième main en parfait état. Il s'agit de l'une des premières phase 2 de 1996 dont la livrée jaune avec intérieur bleu marine est originale et peu courante. Son embrayage a été refait il y a moins de 3 000 km. Elle est vendue avec un dossier de factures et son carnet d'entretien d'origine. Elle a toujours été parfaitement entretenue, notamment chez LDO Racing en région parisienne. Pour beaucoup, la F355 est la dernière vraie berline V8 vintage, héritière des Dino 206 et 246.

This French registered Berlinetta Ferrari has been delivered new in Italy. The second owner was French. It only has 3 owners from new and it is in perfect condition. This is a 1996, one of the first phase 2, and comes with a very unusual colour combination of Yellow with Navy Blue interior. The clutch was redone less than 3,000 km ago. It is sold with a comprehensive invoice file and its original service book. It has always been perfectly maintained, especially by LDO Racing in the Paris area. For many, the F355 is the last true classic V8 Berlinetta, heir to the Dino 206 and 246.

Estimation : 67 000 - 77 000 €



MERCEDES-BENZ 300 B #1954

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 300 B
Carrosserie berline, 5-6 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2996 cm³
Puissance 125 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Production 591 exemplaires (300 et 300 B)



La berline 300, dévoilée au Salon de Francfort en 1951, était l'une des premières créations d'après-guerre de Mercedes-Benz. Avec ce modèle luxueux, Mercedes-Benz se replaçait au premier rang des constructeurs de prestige et marquait un retour de la marque à la tradition des voitures de luxe de la meilleure qualité. Hautes performances, allure exceptionnelle, qualité de construction et finition raffinée caractérisaient les modèles Mercedes-Benz d'avant-guerre, auxquelles viendront s'ajouter après la guerre sur les 300 B le silence, la souplesse et la facilité de conduite, avec de nouvelles suspensions arrière, extrapolées des voitures de compétition. Le châssis à croisillon de tubes ovales de la 300 dérivait de celui des berlines 170 et 220 à suspension indépendante et freins à tambour aux quatre roues, mais y ajoutait un différentiel à pignons coniques et un réglage électrique de la suspension arrière au tableau de bord. Alors que Mercedes-Benz adoptait la construction monocoque pour ses produits d'attaque et de milieu de gamme au cours des années cinquante, le recours au châssis séparé pour la gamme 300 permettait de proposer un large

éventail de carrosseries. La 300 disposait d'un système de lubrification du châssis intégré, que le conducteur pouvait actionner par une pédale. En 1954, le six cylindres 3 litres à arbre à cames en tête de 115 ch – celui utilisé sur la 300 SL « papillon » avec une injection d'essence – vit sa puissance augmentée de 10 ch, grâce à des carbureurs Solex et le freinage fut amélioré, ce qui valut à la 300 la nouvelle appellation de 300 B. En 1956, la 300 C est proposée avec une transmission automatique, et la 300 D, une version restylée de 1957, adoptera finalement l'injection. Construite à l'unité par les meilleurs artisans de Mercedes-Benz dans les ateliers de Sindelfingen, la 300 était éminemment luxueuse et habillée de matériaux de la meilleure qualité et surtout très chère. En tant que plus grand et plus puissant modèle de la production allemande, la 300 était la berline officielle à l'époque et reçut le sobriquet d'« Adenauer », du nom du chancelier allemand Konrad Adenauer qui en utilisa six au cours de son mandat. La berline au style suranné, construite à plus de 700 unités d'avril 1951 à février 1962, avait été épaulée par la 300 S (Super), proposée en coupé et cabriolet sur un châssis



raccourci, au Salon de Paris en octobre 1951, l'une des voitures les plus chères du monde à l'époque.

Les mots manquent parfois de poids, c'est le cas pour cette 300 B intégralement d'origine, d'une authenticité remarquable et dans un état de conservation exceptionnel. Elle ne montre absolument aucune trace de corrosion, son châssis est impeccable et son intérieur avec ses sièges en velours et tous ses éléments chromés est en parfait état. Elle affiche 42 664 km d'origine au compteur certifié. Le carnet d'entretien d'origine, régulièrement mis à jour avec le nom des quatre précédents propriétaires et leurs kilométrages respectifs, authentifie tout son historique parfaitement limpide. Seule sa peinture a été refaite dans sa teinte d'origine avant son départ pour l'Amérique en 1985. Le précédent propriétaire s'était en effet expatrié aux États-Unis – avec la Mercedes - où il résida pendant quinze années en Californie. Revenu en 2000 – avec la Mercedes -, il vendit la 300 B à son actuel propriétaire. Elle dispose de papiers français.

Cette voiture déjà exceptionnelle à son époque, l'est encore plus

aujourd'hui sous cette forme d'origine absolument authentique. Il est rarissime de trouver des modèles de cette époque et de cette qualité dans un état aussi incroyable.

Sometimes we can be speechless, it is the case for this completely original Mercedes 300 B, with a remarkable authenticity and in exceptional preservation condition. There is absolutely no trace of corrosion; its chassis is impeccable and its interior with its velvet seats and all its chrome elements is in perfect condition. It shows a certified 42,664 km to the odometer. The original service book, regularly updated with the names of the four previous owners and their respective mileage, prove a very clear history. Only his painting was redone in its original colour before the car went to the USA in 1985. The previous owner had indeed moved to the United States - taking the Mercedes with him - where he lived for fifteen years, in California. Back to Europe in 2000 - with the Mercedes - he sold the 300B to his current owner. The car is French registered.

Estimation : 43 000 – 50 000 €

MASERATI MEXICO 4.2 #1969

Caractéristiques techniques

Marque Maserati
Modèle Mexico
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4 136 cm³
Puissance 260 ch
Vitesse maximale 225 km/h
Production 250 exemplaires
Numéro de châssis AM112*576*
Kilométrage 108 000 km



Maserati avait abandonné la compétition en 1957 pour se lancer dans la construction de voitures de Grand Tourisme en série, sous l'égide de la famille Orsi, qui avait repris la marque aux frères Maserati, partis fonder Osca, et en assurait désormais la direction. Les premières Maserati de série, les coupés et cabriolet 3500 GT, n'étaient plus construites à l'unité comme les A6G 2000 du début des années 1950, et avaient d'emblée connu un bon succès. La gamme Grand Tourisme s'était étoffée vers le haut avec les très exclusives 5000 GT équipées d'une version « civilisée » du V8 de compétition de la 450 S. Ce V8 à quatre arbres à cames en tête, encore équilibré et raffiné, allait trouver place sous le capot des berlines Quattroporte en 1963 et des grands coupés quatre places Mexico, dévoilée au Salon de Turin en 1966. Cet imposant coupé Grand Tourisme dont la carrosserie était due à la carrozzeria Vignale, qui allait devenir le carrossier attitré de Maserati, avait dit-on d'abord été conçue pour un client privé du carrossier. Elle arborait des lignes élégantes, mais très discrètes avec des volumes classiques.

Maserati, qui cherchait une remplaçante à la 5000 GT, décida de la construire en série. La Mexico reprenait le soubassement de la berline Quattroporte contemporaine, à l'exception de son pont De Dion, remplacé par un essieu arrière rigide, avec une suspension avant indépendante à double triangulation, des freins à disque aux quatre roues, une boîte ZF à cinq rapports en série, la transmission automatique étant proposée en option. Elle était équipée du moteur V8 4,7 litres (93,9 x 85 mm) de 290 ch (type 112) de la Maserati Quattroporte qui lui conférait une vitesse de pointe de 240 km/h. Une version plus économique, équipée du V8 4,2 litres (88 x 85 mm) de 260 ch (type 112/1) fut également proposée, évidemment moins rapide, puisqu'elle n'atteignait « que » 225 km/h. Loin d'être aussi exclusive et aussi performante que la 5000 GT, la Mexico s'adressait à une clientèle à la recherche d'une quatre place luxueuse moins encombrante qu'une berline comme la Quattroporte. L'habitabilité était soignée avec un pavillon assez haut, dégageant une bonne garde au toit aux places arrière et une agréable luminosité dans



L'habitacle, traité très luxueusement avec cuir et bois et l'instrumentation était particulièrement complète. La Maserati Mexico devait son nom à la victoire d'une Cooper-Maserati au Grand Prix du Mexique en 1966. La production de la Mexico, assurée par la carrosserie Vignale, prit fin en 1973 après 480 exemplaires construits, faisant passer la Ghibli contemporaine avec ses 1 274 exemplaires pour un modèle de grande série.

Cette magnifique Maserati Mexico à moteur 4,2 litres est sortie d'usine le 18 mars 1969 (numéro de châssis AM112*576*) dans sa livrée Rosso Cordoba, un superbe rouge foncé, sa couleur d'origine, et n'affiche que 108 000 km. La carrosserie et le soubassement ne présentent pas de corrosion et les chromes sont en bon état. À l'intérieur, la sellerie de cuir brun, entièrement d'origine, est également en bon état, tout comme les garnitures et le tableau de bord, avec une patine superbe. Le moteur tourne bien et la boîte de vitesses présente des passages fluides.

Ces prestigieux coupés, longtemps restés dans l'ombre des

Ferrari 2+2, commencent à trouver leur juste place dans la hiérarchie des grands tourismes italiennes. Très rares, elles méritent une attention particulière lorsque l'une d'elles émerge dans une vente.

*This superb Maserati Mexico 4.2, chassis number AM 112 *576* has been first registered on 18th March 1969. Its colour is the desirable "Rosso Cordoba" (dark red), original colour for this car. The odometer only shows 108,000 km. The car is French registered. There is no corrosion on the bodywork and the underneath. The chrome elements are in good condition. Inside, the brown leather upholstery is in good original condition, as well as the dashboard, with a nice patina. The engine runs well, and the gearbox is in very good working order. These prestigious Coupe, left behind for a long time because of their Ferrari's 2+2 equivalent, are now rising and represent a sure value for the future.*

Estimation : 115 000 – 130 000 €

BMW 3200 CS BERTONE #1964

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle 3200 CS coupé Bertone
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 3 168 cm³
Puissance 160 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production 603 exemplaires



On a oublié qu'au début des années 1950, BMW était une marque moribonde qui eut bien du mal à se relever. Vivant sur ses modèles d'avant-guerre difficilement remis au goût du jour et sur la petite Isetta construite sous licence, au début des années 1950, BMW lança sa petite 700 à moteur arrière en 1959, suivie de celle qui allait la tirer du marasme, la 1500, ancêtre des série 3, en 1961. Le coupé 3200, fut lui aussi dévoilé à Francfort en septembre 1961. Il s'agissait de la dernière variation sur la plate-forme à moteur V8 d'après-guerre dévoilée en 1951 avec la BMW 501 qui reprend le V8 3 168 cm³ de 160 ch des 502, 503 et 507. Le coupé 3200 CS succède au coupé 503, version à 4 places du roadster 507. Son style sobre et élégant est dû au tout jeune Giorgetto Giugiaro (23 ans) qui vient de succéder à Franco Scaglione chez Bertone en décembre 1959 et qui témoigne déjà d'un sens aigu

des lignes et des proportions. On trouve sur la 3200 CS le fameux retour Hofmeister au pied du montant de custode (où vient se loger le macaron de la marque) qui va définir le style de toutes les BMW pendant plusieurs décennies. Le coupé 2000 CS qui lui succède en 1965 reprendra presque la même ligne et les mêmes volumes qui seront reconduits légèrement modernisés sur les coupés 3.0 CSi et leurs successeurs. La qualité de construction et les luxueux équipements, cuir et ronce de noyer à tous les étages, valent à la 3200 CS une carrière discrète et peu prolifique en raison de son prix prohibitif. Herbert Quandt, actionnaire principale de BMW se fera carrosser un exemplaire unique en cabriolet chez Bertone. Le coupé 3200 fut produit de janvier 1962 à septembre 1965 à plus de six cents exemplaires.

Ce rare et magnifique coupé 3200 CS de 1964 possède son titre



de circulation espagnole. Sa peinture a été restaurée et elle ne présente aucune corrosion, ni à la carrosserie, ni au soubassement. Sa sellerie est en bon état d'origine avec des cuirs et des garnitures intérieurs en bon état également, le tableau de bord ayant été quant à lui restauré. Le moteur tourne bien, l'embrayage est neuf et les passages de vitesses se font en douceur. La voiture, chaussée de pneus neufs, toujours stockée à l'intérieur, n'a connu que deux propriétaires. Le dossier comprend diverses factures. Ces très rares coupés forts élégants marquent le début d'un nouveau style pour BMW en même temps que les premières réalisations d'un designer de grand talent, Giorgetto Giugiaro, chez Bertone à l'époque.

This rare and beautiful 1964 BMW 3200 CS Coupe is French registered. The paintwork has been redone and it corrosion free. Its

upholstery is in good original condition with fabrics and interior trim in good condition too. The dashboard has been restored. The engine runs well, the clutch is new, and the gearshifts are smooth. The car, fitted with new tyres, always garaged, had has only two owners. The history file includes various invoices. These very rare and elegant Coupes mark the beginning of a new era for BMW and at the same time shows some of the first design of the very acclaimed designer Giorgetto Giugiaro.

Estimation : 82 000 – 90 000 €



JAGUAR XJS 4.0 COUPÉ #1993

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XJS 4.0
Carrosserie coupé
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3980 cm³
Puissance 223 ch
Vitesse maximale 227 km/h
Production 21 700 exemplaires (4 litres)



En 1975, apparut enfin la remplaçante de la Type E. Trop longtemps retardée, sa ligne manquait pour le moins de charisme et ses fins pare-chocs prévus à l'origine avaient été remplacés par de gros boucliers. Elle reposait sur une plate-forme de 2,76 m d'empattement extrapolée de celle de la berline XJ6 raccourcie de 17 cm. Le V12 5,3 litres de 285 ch et son excellente tenue de route faisaient pourtant de la XJS à moteur V12 une affaire exceptionnelle. En 1983, Jaguar dotait la XJ-S du 6 cylindres en ligne à 4 soupapes par cylindre AJ6 de 3,6 litres et 225 ch. Elle reçut également de nouvelles jantes nid d'abeille, des inserts en bois au tableau de bord et aux garnitures de portes, ainsi que des lames chromées sur les pare-chocs. En 1991, Ford, nouveau propriétaire de Jaguar, lui offrit une mise à jour esthétique et la dotait d'un 6 cylindres de 3 980 cm³ et 223 ch, plus souple et plus vif que le 3,6 litres. À la fin de la production, en 1996, il avait été construit 31 700 versions 6 cylindres (dont 21 700 modèles 4 litres) et 83 700 à moteur V 12. Cette extraordinaire XJS est une première main. Elle a été achetée neuve à Lyon par le père de la vendeuse et est toujours restée dans la famille, parfaitement entretenue. Elle se présente dans un incroyable état d'origine. Mécanique, sellerie et peinture sont en bon état, avec une légère patine compte tenu de son

âge. Son historique est très documenté jusqu'au moindre détail, jusqu'au moindre boulon changé, de sa date d'achat jusqu'à aujourd'hui. Un dossier exceptionnel. C'est le parfait exemple de la voiture recherchée aujourd'hui par tous les amateurs, entièrement d'origine et bien entretenue, avec un historique limpide, les seuls exemplaires qui sont amenés à prendre de la valeur.

This extraordinary XJS has only one owner from new. It was bought new in Lyon (France) by the saleswoman's father and has always remained in the family since, being perfectly maintained and serviced. The condition is excellent. Mechanics, upholstery and paint are in good condition, with a slight patina, given the age of the car. Its history is well documented, from its date of purchase until today. An exceptional history file. This is the perfect example of a Jaguar, very well sought after today by enthusiasts, very original and well maintained, with a clear history. A very good XJS to invest in...

Estimation : 13 000 - 16 000 €

TRIUMPH TR3 A #1960

Caractéristiques techniques

Marque Triumph
Modèle TR3 A
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1991 cm³
Puissance 100 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 58 236 exemplaires



Conçue pour rivaliser avec les MG et Jaguar, la Triumph TR2 est dévoilée au Salon de Genève en 1953. Simple, facile à entretenir, dotée d'une vitesse de pointe de plus 160 km/h et relativement bon marché, elle connaît un énorme succès en Angleterre et à l'étranger. La TR3 lui succède en octobre 1955. Des modifications au moteur Standard Vanguard de 2 litres portent la puissance de 90 à 95 ch. La plus évidente différence est la grille de calandre à maillage carré. Grâce à une nouvelle culasse, le moteur passe à 100 ch à la mi-1956. En août, des freins à disque Girling à l'avant et un essieu arrière Vanguard Phase III, plus robuste, sont montés en série. Mécaniquement identique, la TR3 A dévoilée en 1957, arbore un nouvel avant doté d'une grille sur toute la largeur qui englobe clignotants et feux de position. Pour la première fois, les portes et le coffre reçoivent des poignées à serrure. L'intérieur est également amé-

rioré. Inusable et plaisante à conduire la TR3A connaîtra un succès planétaire. Sa production cessera en 1961 pour laisser place à la TR4. Mais pour satisfaire les clients américains déçus par la TR4 embourgeoisée, quelques ultimes TR3 seront construites pour le marché américain (3 334 exemplaires) puis une version TR3 B, équipée du moteur 2,2 litres plus puissant (105 ch) de la TR4 et de sa boîte de vitesses entièrement synchronisées, sera encore produite à 2 804 exemplaires... D'origine américaine, cette magnifique TR3 A, jaune avec intérieur noir, a été entièrement restaurée en 2006, châssis nu sablé, suspensions, radiateur, freins, embrayage, électricité, moteur, carburateurs, intérieur, capote, moquettes, panneaux latéraux, sièges, tout est neuf. Toutes les factures figurent au dossier. Elle a également profité d'une isolation phonique et thermique et a été dotée d'un culasse au sans plomb. Elle offre 4 places (pour des passagers très compréhen-



sifs), mentionnées sur sa carte grise, grâce à une banquette arrière. Elle possède 5 roues fil chromées, son couvre-tonneau, son protège-arceau et ses écrans latéraux, elle est dotée du chauffage et d'un ventilateur électrique additionnel pour éviter les surchauffes. Elle a été achetée par le vendeur en février 2008 à Claude Moritz, ancien rédacteur en chef d'Autorevue et passionné de véhicules anciens.

Les TR3 sont très recherchées aujourd'hui. Une occasion unique dans cet état exceptionnel.

Originally sold new in America, this beautiful TR3 A, yellow with black interior, was fully restored back in 2006, including chassis, suspensions, radiator, brakes, clutch, electricity, engine, carburetors, interior, hood, carpets, side panels, seats, everything is new. Invoices are in the file. This car also benefits from sound and heat insulation and

has been fitted with a lead-free cylinder head. It offers 4 seats (for very understanding rear passengers!), and this feature is shown on the registration document. It has 5 chrome-plated wire wheels, tonneau cover, hood frame bag and side shields. Fitted with a heater and an additional electric fan to prevent overheating.

The TR3s are very popular today. A unique opportunity to acquire one in this exceptional condition.

Estimation : 33 000 – 38 000 €

PORSCHE 968 CLUBSPORT #1993

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 968 Clubsport
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2990 cm³
Puissance 240 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 1923 exemplaires



a 924 dévoilée pour le millésime 1976, marque une rupture chez Porsche, elle abandonne le refroidissement par air et adopte un moteur à l'avant, véritable sacrilège pour les puristes. Apparue avec un 4 cylindres 2 litres de 125 ch, elle s'était vue épaulée par une version 924 Turbo de 170 ch en 1979 (177 ch à partir de 1981) et par une 924 Carrera GT de 210 ch en 1980, sans compter les versions compétition GTS de 245 ch et GTR de 375 ch. C'est en janvier 1982 qu'apparaît la 944, aux côtés de la 924 (qui restera au catalogue jusqu'en 1988 sous forme de la 924 S). Fait rare, la 944 est une évolution plus réussie que la 924 originale, un tour de force réalisé par le styliste maison Anatole Lapine. Son quatre cylindres à arbres à cames en tête n'est plus dérivé du bloc de l'Audi 100, comme celui de la 924, mais est désormais 100 % Porsche. Coulé dans un alliage d'aluminium, il offre un cylindrée de 2479 cm³ et partage une partie de ses cotes avec le V8 de la 928 pour la bonne

raison qu'il s'agit en fait du V8 coupé en deux dans le sens de la longueur. Il est alimenté par une injection Bosch K-Jetronic et développe 163 ch, 38 de plus que la 924 ! La 944 connaîtra peu de changements au cours de sa carrière. En 1985, apparaît la 944 Turbo de 220 ch et en 1987 la 944 S à quatre soupapes par cylindre de 190 ch.

La 968 remplace la 944 en 1992. Tout autant que la 944, la 968 est une autre évolution très réussie, plus belle que le modèle original, due cette fois à Harm Lagaay. Elle conserve la coque de la 944 mais reprend les phares escamotables de la 928 à l'avant. En 1993, Porsche décide d'offrir une version plus abordable de la 968 avec la 968 Club Sport. Cette version dépouillée, sans climatisation, ni airbags avec des vitres à commandes manuelles pèse 50 kg à 100 kg de moins que la 968 « normale », selon les versions, et offre plus de sportivité pour moins cher. Elle est équipée de sièges baquets et jantes de 17 pouces en série et conserve la boîte 6 vitesses Getragde



la 968 avec un pont autobloquant en option. Sur les 12 776 Porsche 968 seulement 1923 étaient des Club Sport.

Cette 968 Club Sport n'a connu que quatre propriétaires. Selon les déclaration du 4^e et dernier propriétaire, la peinture est conforme à l'origine et présente une usure normale, la voiture n'aurait jamais été repeinte, l'ensemble se présentant sans corrosion. La sellerie d'origine grise est en bon état et le tableau de bord parfaitement fonctionnel. Pneus, courroies et autres éléments d'usure sont en bon état aux dires du propriétaire. Le moteur et la boîte de vitesses d'origine fonctionnent bien, la voiture freine bien, avec une direction précise. Elle a toujours été remisée à l'abri, utilisée régulièrement une à deux fois par semaine par son dernier propriétaire. La documentation comporte un carnet d'entretien, des factures, un contrôle technique à jour et deux rapports d'experts. On redécouvre aujourd'hui avec plaisir ces sportives modernes et bien conçues que sont les 924, 944 et 968.

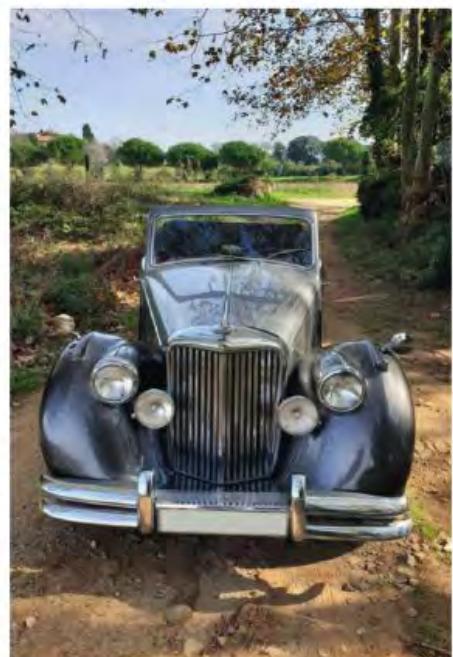
This 968 Club Sport only has had four owners from new. According to the 4th and last owner, the paint is in conform to the originality and shows a normal wear, the car would have never been repainted and is without corrosion. The original grey upholstery is in good condition and the dashboard perfectly functional. Tyres, belts and other wear items are in good condition, still according to the owner. The original engine and gearbox work well, the car brakes well, with precise steering. It has always been garaged and was used regularly by its last owner, once or twice a week. Documentation includes a service book, invoices, up-to-date control technique and two valuation reports. Today, we rediscover with pleasure these modern and well-designed sportscars, 924, 944...and 968.

Estimation : 25 000 – 30 000 €

JAGUAR MK V CABRIOLET #1951

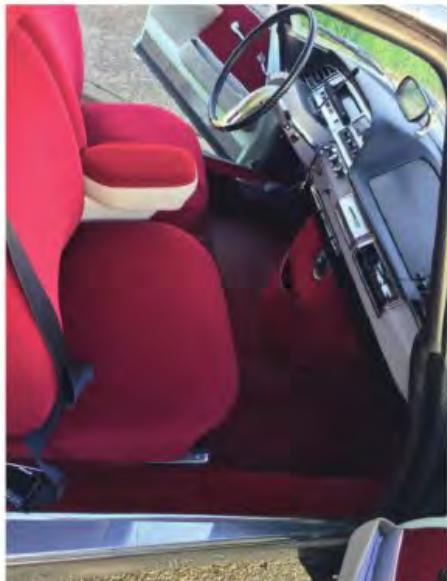
Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle Mk V
Carrosserie cabriolet, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3485 cm³
Puissance 125 ch
Vitesse maximale 145 km/h
Production 685 exemplaires (Cabriolet 3 ½ litre)



Après la Seconde Guerre, pour éviter toute ambiguïté, SS Cars devint Jaguar, du nom de son modèle phare d'avant-guerre. Les 2 ½ et 3 ½ Liter d'après-guerre n'étaient que les modèles d'avant-guerre. La première vraie nouveauté fut la MkV, dévoilée sous forme de berline en 1948. Ses gros pare-chocs montraient à l'évidence qu'elle visait le marché américain. Sa ligne sensuelle toute en courbes, encore empreinte du style Jaguar d'avant-guerre, était particulièrement élégante – comme toutes les Jaguar – et avait été savamment élaborée comme à son habitude par Sir William Lyons lui-même sur des gabarits et des maquettes en grandeur réelle. Elle recevait au choix le six cylindres en ligne en versions 2 ½ ou 3 ½ Liter (2663 cm³ ou 3485 cm³) de 102 et 125 ch, les versions 4 cylindres 1 ½ ayant été abandonnées. C'était la première Jaguar à suspension avant indépendante par barre de torsion, inspirée des Citroën qu'admirait William Heynes, le directeur technique de la marque. La

transmission était assurée par une boîte manuelle à 4 rapports aux trois rapports supérieurs synchronisés. Selon la déjà longue tradition des modèles SS, Jaguar proposa une version décapotable à quatre places de sa Mk V en 1950 dont la plus grande part furent des versions 3 ½ Liter. La capote manuelle était copieusement doublée et offrait tout le confort d'une berline lorsqu'elle était fermée. La grande majorité trouva le chemin de la Californie, notamment d'Hollywood. Il n'en fut importé que 22 exemplaires en France à l'époque. La Mk V resta en production jusqu'en juin 1951, laissant la place à la nouvelle génération de modèles à moteurs XK et aux carrosseries plus modernes. Cette belle Jaguar Mk V à numéros concordants a reçu sa première immatriculation le 31 décembre 1951 et a été importée en Espagne en 2003 où elle a été immatriculée comme véhicule historique sous le numéro H 1927 BBB. Elle a subi une restauration complète en 2005 chez un spécialiste



renommé de Barcelone qui l'a conservée dans son état d'origine. La voiture présente de bons alignements et la carrosserie est saine, tout comme les chromes et les moquettes. La capote en mohair est neuve de même que le couvre-capote. L'intérieur a été regarni et le tableau de bord est conservé dans un état exceptionnel avec son instrumentation complète et fonctionnelle. Les pneus ont été changés pour des pneus radiaux et n'ont couvert que 500 km. Elle est vendue avec son contrôle technique. Toujours utilisée régulièrement, elle est en parfait état de fonctionnement et ne nécessite aucun travail, prête à prendre la route. Ces très belles Jaguar de l'immédiat après-guerre sont rares et méritent toute l'attention des amateurs de belles automobiles britanniques.

This beautiful Jaguar Mk V with numbers matching factory records was first registered on 31th December 1951 and was imported to Spain

in 2003 where it was registered as a historic vehicle under registration number H 1927 BBB.

It was completely restored in 2005 by a renowned Barcelona specialist who kept it conformed to its original state. The body panels, the body, the carpet and the chrome work are in good order. The mohair hood is new, so is the hood cover. The interior has been restored and the dashboard is kept in exceptional original condition with fully functional instrumentation. The tyres have been upgraded and replaced to radial tires and has only covered 500 km. This superb Jaguar is sold with its control technique. Always used regularly, it is in perfect working order and does not require any work, ready to hit the road.

These beautiful Jaguars of the immediate post-war are rare and deserve the attention of collectors and enthusiasts.

Estimation : 84 000 – 90 000 €

BMW 700 CABRIOLET #1965 (ex-Catherine Deneuve)

Caractéristiques techniques

Marque BMW
Modèle 700
Carrosserie cabriolet
Moteur arrière, 2 cylindres à plat
Cylindrée 697 cm³
Puissance 30 ch
Vitesse maximale 120 km/h
Production 2592 exemplaires



On a oublié qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, BMW était une marque moribonde qui eut bien du mal à se relever. Vivant sur ses motos et des modèles d'avant-guerre difficilement remis au goût du jour, la marque survécut grâce à la petite Isetta, construite sous licence, au début des années 1950, avant de lancer sa petite 700 à moteur arrière refroidi par air au salon de Francfort en septembre 1959. L'importateur BMW en Autriche, Wolfgang Denzel, avait fait réaliser une carrosserie spéciale en Italie par Giovanni Michelotti sur la base de l'Isetta 600 dont elle reprenait le châssis. Le moteur 2 cylindres à plat à l'arrière était emprunté à la moto R67. Devant l'accueil du public, BMW décida d'en lancer la production en série avec une carrosserie autoportante. Un cabriolet, construit par Baur à Stuttgart, vient épauler le coupé et la berline deux portes en 1961, tandis que la 700 devient LS en 1962, gagnant 32 cm en longueur (empattement porté à 2,28 m) et son moteur passant à 32 ch, puis 40 ch. 180 000 exemplaires toutes versions confondues auront été construits en sept années, permettant à la berline 1500 dévoilée en 1960 de remettre la marque sur les rails. Il s'agit de l'une des dernières BMW 700 cabriolet. Cette voiture bleu pastel complètement restaurée est aux mains du vendeur depuis plus de trente-cinq années. Sa capote est neuve et elle a toujours été stockée au sec dans une grange en Normandie de-

puis sa restauration il y a quinze ans maintenant. Elle fonctionne parfaitement. Sa facture d'achat et sa carte grise d'origine sont au nom de sa première propriétaire, Catherine Dorléac, alias Catherine Deneuve. Un pedigree dont aimeraient s'enorgueillir bien des modèles plus prestigieux.

Cette attachante petite BMW à carrosserie Michelotti dans sa séduisante version cabriolet est d'autant plus désirable lorsqu'on sait qu'elle fut le moyen de locomotion d'une débutante devenue une star internationale.

This is one of the latest BMW 700 convertibles. This completely restored pastel blue car has been in the hands of the seller for over 35 years. Its hood is new, and it has always been dried stored in a barn in Normandy. It works perfectly. Its purchase invoice and its original registration document are in the name of its first owner, Mrs. Catherine Dorléac, aka the great French actress Catherine Deneuve. What a pedigree!

This cute BMW with Michelotti designed, in this attractive cabriolet version is now very desirable, especially when it is known that it was at the time, the means of locomotion of a beginner actress which soon became an international acclaimed star.

Estimation : 34 000 – 40 000 €



FERRARI 328 GTS #1986

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 328 GTS
Carrosserie cabriolet targa, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3 186 cm³
Puissance 270 ch
Vitesse maximale 253 km/h
Production 7 500 exemplaires
Numéro de série ZFFXA20AXG0062575

On sait qu'Enzo Ferrari n'était pas un novateur et prit son temps pour passer au moteur central. Après les marginales René Bonnet Djet et 2500 ATS de 1963, Lamborghini avait sauté le pas avec éclat en dévoilant sa sublime Miura à Genève, en mars 1966, suivi par De Tomaso qui avait présenté sa Mangusta en novembre de la même année à Turin. Ferrari et Maserati avaient été plus lents. Maserati ne lança la Bora qu'en mars 1971 à Genève et Ferrari n'exposa la 365 GT4 BB qu'en novembre 1971 à Turin. Et encore ne fut-elle commercialisée que deux ans plus tard. En attendant, Ferrari testa le moteur central avec la berline 206 GT à moteur V6 transversal présentée à Turin en novembre 1967 sous la marque Dino. La lignée des modèles à moteur V8 central débute avec la 308 GT4 2+2 de 1973. Elle aussi commercialisée sous la marque Dino, la toute nouvelle 308 GT4 une 2+2, était censé remplacer la 246 à moteur V6, une stricte deux places. La nouvelle venue ne fut pas accueillie avec enthousiasme. D'une part à cause de carrosserie signée Bertone au style un peu banal et d'autre part en raison de la formule 2+2 qui n'avait pas le panache d'une deux places. Les performances de son V8 de 3 litres de cylindrée à doubles arbres à cames en tête n'étaient toutefois pas en cause. Ses 236 ch étaient largement suffisants pour emmener la 308 GT4 à plus de 240 km/h. C'est d'ailleurs celui-ci que l'on retrouvera sur la seconde Ferrari de route à V8 en position centrale, la berline 308 GTB présentée au Salon de Paris en 1975. Technique, en dehors du raccourcissement de l'empattement à 2,34 m (au lieu de 2,55 m sur la GT4) et de son moindre poids, la nouvelle venue reprend les trains roulants et le V8 3 litres de sa devancière. Ce dernier est équipé

d'une lubrification par carter sec et développe 255 ch, comme sur la GT4. Elle marque le retour à la formule berline à deux places et à Pininfarina pour son style. C'est une interprétation du thème de la Dino 206/246 GT sur un registre plus moderne avec des lignes tendues, plus agressives. On retrouve les petites ouïes latérales devant les passages de roue arrière et la lunette arrière vertical incurvée dégageant le capot moteur, mais tout le reste est nouveau, à commencer par les phares rétractables. De plus, elle porte enfin l'écusson Ferrari. La 308 GTB n'était pas construite par Pininfarina mais par Scaglietti, à Modène. Les premières voitures produites recevaient une carrosserie en résine et fibre de verre, un matériau utilisé pour la première fois par Ferrari sur un modèle de série. Les modèles construits à partir d'avril 1977 feront, eux, appel à l'acier. Les évolutions successives virent l'apparition d'un version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (GTBi de 1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (Quattrovalvole de 1982). La 308 GTB s'avéra un véritable succès commercial pour Maranello avec plus de 12 000 exemplaires vendus. La 328 GTB, équipée du moteur 3 186 cm³ (83 x 73,6 mm) Quattrovalvole (4 soupapes par cylindre) de 270 ch, hérité des dernières 308, fut dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1985. Extérieurement, on reconnaît la 328 à ses pare-chocs et son avant légèrement redessiné, de même que l'arrière. La production des 328 prit fin en 1989.

Cette Ferrari 328 GTS rouge intérieur cuir noir est de 1986. Vendue neuve aux États-Unis, elle fut importée en Europe par la Belgique en 1997. À cette date, il est mentionné sur un ...





document que le kilométrage était de 25 825 miles. Plus tard, le compteur sera changé pour un compteur kilométrique plus adapté à un usage en Europe Continentale. Celui-ci affiche aujourd’hui 87 269 km. Cette belle Ferrari 328 GTS n’aurait eu que 3 propriétaires depuis qu’elle est en France. L’état de la carrosserie est très bon, de même que la peinture. L’intérieur quant à lui est en excellent état d’origine, la sellerie en cuir noir étant vraiment superbe. À noter la présence de la trousse à outils d’origine. Côté mécanique, cette voiture dispose de nombreuses factures attestant un suivi, et ce depuis les vingt dernières années. À noter que le nouveau propriétaire devra faire changer les courroies de distribution avant de se servir de cette Ferrari. Le numéro de châssis est ZFFXA20AXG0062575, le numéro du moteur est F105C040 n.527 et cela concorde parfaitement, comme en atteste le désirable Ferrari Classiche livré avec cette automobile.

Une très belle Ferrari V8 délivrant à son conducteur un plaisir de conduite certain, et l’agrément de la conduite en plein air grâce à cette version découvrable, font de cette authentique Ferrari l’une des plus attrayantes des voitures sportives des années 80.

This Ferrari 328 GTS red with black leather interior is from 1986. Sold new in the USA, it was imported into Europe via Belgium in

1997. At that date, it is mentioned on a document that the mileage was 25,825 miles. Later, the odometer will be changed to a more convenient kilometres’ one for use in Continental Europe. That one shows today 87,269 km. This beautiful Ferrari 328 GTS would have had only 3 owners since it is in France. The state of the body is very good, as well as the paintwork. The interior is in excellent original condition, the black leather upholstery is really superb. Note the presence of the original tool kit. On the mechanical side, this car has many invoices attesting regular care and maintenance, and this for the last twenty years. Please note that the new owner will have to change the timing belts before using this Ferrari.

The chassis number is ZFFXA20AXG0062575, the engine number is F105C040 n.527 and this match perfectly the factory records, as evidenced by the desirable Ferrari Classiche delivered with this car. A very beautiful Ferrari V8 giving driving pleasure to its owner, and the pleasure of driving in the open air thanks to this open-top model, make this authentic Ferrari one of the most attractive sports cars of the 80s.

Estimation : 67 000 – 75 000 €



FIAT 124 SPORT SPIDER 1800 #1977

Caractéristiques techniques

Marque Fiat
Modèle 124 Sport Spider 1800
Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1756 cm³
Puissance 128 ch
Vitesse maximale 170 km/h
Production 198120 exemplaires



Dérivé de la nouvelle berline 124 dévoilée en avril 1967, le Spider faisait son apparition au Salon de Turin en octobre de la même année, six mois avant le coupé. Il reprend l'essentiel de la plate-forme technique de la berline et notamment les 4 freins à disque. Le moteur 1 197 cm³ de la berline, porté à 1 438 cm³ et doté d'arbres à cames entraînés par courroie, développait 90 ch au lieu de 60! La transmission était assurée par une boîte à 5 rapports. Sa ligne raffinée et très féminine, signée Tom Tjaarda, alors en charge du style chez Pininfarina, contribua à son énorme succès, puisque le Spider fut construit à près de 200 000 unités. En 1969 elle reçoit le 1 608 cm³ de la Fiat 125 doté de 2 carburateurs Weber doubles corps, puis en août 1972, elle adopte les moteurs 1 592 et 1 756 cm³ de la Fiat 132, puis elle recevra finalement le moteur 2 litres. Une version à pare-chocs absorbant destinée au marché américain, sera présentée en janvier 1975 et, à partir de 1981, le Spider sera commercialisé sous la marque Pininfarina qui en assure la production jusqu'en 1985.

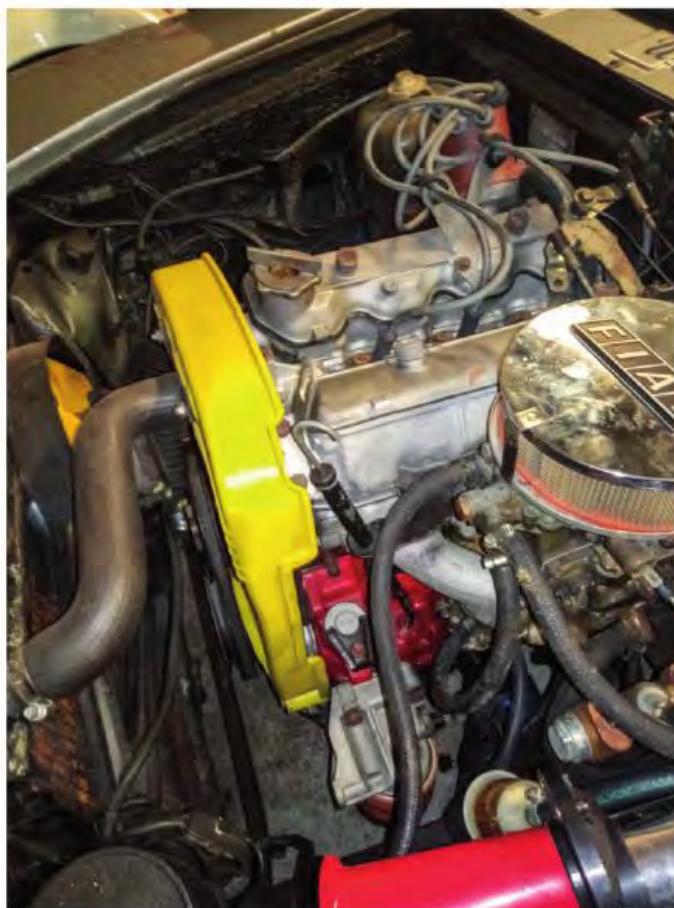
Ce Spider Fiat 124 en très bon état de présentation avec une belle peinture présente cependant un accroc dans sa capote en mohair.

Les chromes sont en bon état. L'intérieur est propre, moquette et tableau de bord sont en bon état. Son moteur 1800 est doté d'un échappement 4 en 1. Elle est équipée de 4 freins à disque et de sa boîte de vitesses d'époque. Les belles jantes en aluminium, en bon état, sont chaussées de pneumatiques neufs. Elle dispose de son couvre-bâche qui dissimule la capote une fois repliée. Le dossier comprend de nombreuses factures d'entretien.

Les 124 Spider ont l'avantage de recevoir une carrosserie Pininfarina contrairement aux coupés, ce qui leur apporte, outre une esthétique plus flatteuse, un surcroît de prestige.

This Spider Fiat 124 in very good condition with a nice paintwork, however, has a cut in its mohair hood. The chrome work is in good condition. The interior is clean, carpet and dashboard are in good condition. Its 1800cc engine is fitted with a 4-in-1 exhaust. This Fiat has 4-disc brakes and its original gearbox. The beautiful alloy wheels, in good condition, are fitted with new tyres. The hood cover is coming with the car as well as a comprehensive maintenance invoices file.

Estimation : 13 000 – 16 000 €



HONDA S 800 #1967

Caractéristiques techniques

Marque Honda
Modèle S800
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 791 cm³
Puissance 78 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Production 11 406 exemplaires



a marque Honda, créée par Soichiro Honda (1906-1991) en 1948, s'était d'abord fait connaître dans le domaine des deux roues avant d'aborder l'automobile en 1963. Les moteurs de petite cylindrée étaient directement inspirés des mécaniques des deux roues de la marque, avec un régime moteur élevé. Lorsque Honda commença à importer ses modèles en Europe, il le fit avec des voitures atypiques, comme les petites citadines N 600 et les coupé et cabriolet S 800, qui surprisent la clientèle occidentale. Honda France, fondé en 1964, importa ces petites voitures rageuses aux côtés des motos. La S800, dévoilée en janvier 1966, avait été précédée par la S500 (octobre 1963) et de la S600 (mars 1964) qui arboraient déjà les carrosseries compactes coupé et cabriolet. Exposée au Salon de Paris en septembre 1966, en coupé et cabriolet, les dimensions de la S800, probablement adaptées au gabarit japonais moyen, avaient de quoi surprendre, surtout à l'intérieur où l'habitabilité était mesurée. Elle fit mouche instantanément avec son 4 cylindres à 2 arbres à cames en tête de 791 cm³ développant 78 ch. Ce moteur sportif qui s'inspirait des technologies motos, avait un rendement exceptionnel de près de 100 ch au litre, frisant les 10 000 tr/min (avec zone rouge à 8 500 tr/min) et, grâce à 4 carburateurs Keihin, développait 78 ch. Avec seulement 750 kg à tirer, le rageur petit 4 cylindres entraînait la voiture à 160 km/h. Spirou, le héros de BD de Franquin, en fit sa monture et contribua probablement aussi à

sa popularité. Il en fut construit 11 406 exemplaires dont un quart furent vendus en France, l'un des rares pays où elle était importée. Cette séduisante petite Honda n'en est qu'à son troisième propriétaire. Selon ses déclarations, sa peinture est conforme à l'origine et la voiture ne présente pas de corrosion. L'intérieur est doté d'une sellerie noire en bon état d'origine avec un tableau de bord noir en bon état d'origine également. Son moteur tourne bien, la voiture essayée fonctionne et roule bien, avec un bon freinage et une bonne direction. Elle a toujours été conservée à l'intérieur. Son dossier comporte des factures, un contrôle technique à jour et des photos d'époque.

Les petites sportives Honda des débuts sont rares et il ne faut pas laisser l'occasion d'acquérir l'une de ces petites bombes attachantes et fougueuses.

This attractive little Honda only has had 3 owners. According to the vendor, the paint is the original one and the car is free of corrosion. The black upholstery interior is in good original condition with a black dashboard, as well in good original condition. Its engine runs well, the car drives and well, with good braking and steering. It has always been kept in a garage. The file includes invoices, an up-to-date control technique and periods photos.

Estimation : 19 000 - 24 000 €



FERRARI 308 GTB BERLINETTE #1978

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 308 GTB
Carrosserie berline, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 2927 cm³
Puissance 255 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 2089 ex. à carrosserie en acier
Kilométrage 59000 km
Numéro de châssis 23509



La lignée des Ferrari à moteur V8 central avait débuté avec la 308 GT4 2+2 en 1973 sous la marque Dino, qui remplaçait la berlinette Dino V6. Sa carrosserie en coin, jugée banale, n'était pas due à l'habituel Pininfarina mais était signée Bertone et ne fut pas accueillie avec enthousiasme. Pourtant les performances du nouveau V8 3 litres à doubles arbres à came en tête en position centrale, étaient nettement supérieures à celles du V6, ses 236 ch propulsant la 308 GT4 à plus de 240 km/h. La seconde Ferrari de route à moteur V8 fut dévoilée au Salon de Paris en septembre 1975. C'était une berlinette deux places qui marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour son style qui revisitait le thème des berlinettes Dino 206/246 GT. Baptisée 308 GTB elle arborait l'écusson Ferrari la marque Dino ayant été abandonnée en 1976 sur les 308 GT4. La nouvelle venue changeait peu mécaniquement par rapport à la GT4 de Bertone, en dehors du raccourcissement de l'empattement et de son moindre poids, puisqu'elle en reprenait le train roulant et le V8 3 litres monté transversalement, mais désormais équipé d'une lubrification par carter sec. Il développait 255 ch, soit 19 ch de plus que sa devancière à carter humide. Produite par Scaglietti jusqu'en mai 1971 avec une carrosserie en résine et fibre de verre (vetroresina) – un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série et qui lui avait permis de lancer rapidement ce nouveau modèle – la 308 GTB fit appel à l'acier après avril 1977. Plusieurs évolutions se

suivirent, la GTS, une version ouverte avec un toit amovible style Targa (septembre 1977), l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (janvier 1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982). La 308 GTB (et ses dérivées) connut un véritable succès avec plus de 12000 exemplaires vendus. Cette berlinette 308 GTB noire française de 1978 a été restaurée et se trouve dans un bel état de présentation, sans aucune trace de corrosion à la carrosserie ou au soubassement. Sa sellerie beige est dans un bon état d'origine, tout comme son tableau de bord. Le moteur tourne bien et les vitesses passent bien. Freinage et direction sont parfaitement opérationnels. Elle est chaussée de pneus neufs. Toujours remisée, elle a fait l'objet d'un usage régulier mensuel. Elle est vendue avec son carnet de bord et de nombreuses factures d'entretien et de restauration.

This French originally 1978 black berlinette 308 GTB has been restored and is in a nice condition, without any trace of corrosion to the bodywork or underneath. Its beige upholstery is in a good original condition, as well as its dashboard. The engine runs well. Braking and steering are fully operational. It has been fitted with new tyres. Always garaged, it has also been used very regularly. It is sold with its logbook and many maintenance and restoration bills.

Estimation : 69 000 – 76 000 €



FORD MUSTANG 289 FASTBACK #1965

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle Mustang
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4942 cm³
Puissance 230 ch
Vitesse maximale 195 km/h
Production 472 100 exemplaires toutes versions



La Mustang fut dévoilée en avril 1964, en plein milieu d'un millésime. Elle inaugure un nouveau concept automobile outre-Atlantique, la pony car, plus sophistiquée et plus enthousiasmante que la simple compact, comme la Falcon dont elle reprenait la plate-forme technique. Dans l'esprit de son concepteur, Lee Iacocca, elle devait séduire les baby-boomers de l'après-guerre, grâce à son style sportif européanisé. La première version recevait un 6 cylindres en ligne 2,8 litres de 101 ch ou un des deux V8, le 4,2 litres de 164 ch ou le 4,7 litres/210 ch – le fameux 289 (sa cylindrée en cubic inches) –, associés à une boîte automatique ou manuelle à 3 rapports. Rien de bien palpitant quand on sait que la majorité des modèles vendus recevaient le 6 cylindres. Elle était proposée en trois versions de carrosserie, coupé hardtop, coupé fastback ou cabriolet. Détail important pour l'image, c'était un modèle spécifique, il n'y avait

pas de berline Mustang. Son succès fut phénoménal. Le soir de sa présentation, le 17 avril 1964, elle avait enregistré 22 000 commandes fermes. Au mois de juillet, elle dépassait les 100 000 exemplaires, en moins de six mois, elle atteignait son seuil de rentabilité et il s'en vendit un million dans les 24 premiers mois. Le millésime 1966 sera le dernier construit sur la plate-forme de la Falcon et du style première génération. En 1967, la Mustang adopte la plate-forme Ford de plus grande taille, celle de la Fairlane, de construction monocoque et une nouvelle carrosserie. En provenance des États-Unis, cette superbe Mustang fastback rouge a été importée et dédouanée il y a 4 ans. La voiture est entièrement d'origine, dans un jus absolument extraordinaire, toujours remisée au sec, elle ne présente absolument aucune corrosion. L'intérieur couleur Pony beige est superbe, la sellerie et le tableau de bord intégralement d'origine sont



incroyablement bien conservés avec une légère patine. La voiture est équipée de sa boîte automatique d'origine, le moteur entièrement revu et déposé fonctionne parfaitement. On notera l'intéressant petit logotype Mustang 2 + 2 derrière le passage de roue avant.

Une voiture dans un exceptionnel état d'origine, particulièrement saine. Une Mustang première série, la plus typique avec son « small block » 289 caractéristique associé à la carrosserie fastback. À préserver en l'état.

Coming from the USA, this superb red Mustang Fastback has been imported and cleared customs 4 years ago. The car is very original. Always dried stored, it is corrosion free. Very nice Pony Beige interior, the upholstery and the dashboard are also original, showing a nice patina. The car is fitted with its original gearbox. The engine has been

completely checked over and runs very well. We can note the Mustang 2+2 logo behind the front wheel arch.

This is a car in an exceptional original condition. A first series Mustang, typical, with its 289 "small block" mated with the Fastback body style. To keep in this condition.

Estimation : 33 000 – 36 000 €

MORGAN 4-4 SERIES I « FLAT RAD » #1946

Caractéristiques techniques

Marque Morgan
Modèle 4-4 Series I « Flat Rad »
Carrosserie Roadster, 2 places
Moteur Avant, 4 cylindres en ligne (Standard Special)
Cylindrée 1 267 cm³
Puissance 39 ch
Production 642 exemplaires



A près des études d'ingénieurs, Henry Frederick Stanley Morgan, dit H. F. S. Morgan, fils d'un pasteur de Stoke Lacy, dans le Herefordshire, avait fondé, en 1906, son garage à Malvern Link où se trouve encore aujourd'hui la firme Morgan, l'un des tout derniers constructeurs britanniques indépendants. La première Morgan, une voiture à trois roues, vit le jour en 1909. Rustique, elle était équipée d'un moteur bicylindre Peugeot de 7 ch et d'une seule place. Grâce à la compétition, les Morgan acquirent une solide réputation et évoluèrent en utilisant essentiellement des moteurs JAP. Après la Première Guerre, la production s'amplifia et les Morgan à trois roues évoluèrent jusqu'à l'arrivée de la première Morgan à quatre roues en 1936, la Morgan 4-4.

Après la guerre Morgan reprit la construction des modèles à 3

roues et des modèles à 4 roues à moteur Standard de 1 276 cm³. Les carrosseries d'avant-guerre furent reprises pratiquement sans modification. À l'époque, les Morgan avaient une calandre plate. La Morgan Plus 4 à moteur Standard de 2 088 cm³ fut présentée en 1950, mais les jours de ce moteur étant comptés elle adopta le moteur 1 991 cm³ de 90 ch de la Triumph TR2, plus puissant que le Standard et reçut la fameuse calandre bombée encore typique des Morgan aujourd'hui. Cette rare Morgan 4-4 « Flat Rad » est l'une parmi moins de 100 recensées actuellement sur les 642 exemplaires construits. Elle se présente en bon état général avec une mécanique et un tableau de bord restaurés. Elle est équipée d'une boîte Moss à 4 rapports et conserve ses roues tôles d'origine, de même que sa planche de bord d'origine en bois exotique dont les instruments



ont été entièrement refaits. Les freins à tambour commandés par câble ont été refaits à neuf, tout comme le démarreur d'origine. Elle dispose d'une batterie neuve et sa dynamo a été refaite, ainsi que ses chromes. L'ossature de bâche a été traitée et peinte au four, mais capote et ossature sont à remonter. Elle est équipée de six pneus neufs (les 4 roues et les 2 roues de secours). Les Morgan « Flat Rad » (radiateur plat), premiers modèle 4 roues-4 cylindres et dernières représentantes des Morgan à quatre roues d'avant-guerre, sont extrêmement rares. Une opportunité à ne pas laisser passer.

This rare Morgan 4-4 "Flat Rad" is one of the 100 currently listed over the 642 built. It is in good condition with restored mechanics and dashboard. It is fitted with a 4-speed Moss gearbox and retains its

original wheels, as well as its original styled dashboard in exotic wood whose instruments have been completely redone. The cable-controlled drum brakes have been redone as well as the original starter motor. It has been fitted with a new battery and the dynamo has been redone, as well as its chrome work. The hood frame has been treated and oven painted, but the hood and its frame have to be reinstalled. It is equipped with six new tyres (4 wheels and 2 spare wheels).

The Morgan "Flat Rad" (flat radiator), first model 4-wheel-4 cylinders, are extremely rare. An opportunity not to miss.

Estimation : 20 000 - 25 000 €

PORSCHE 911 T #1970

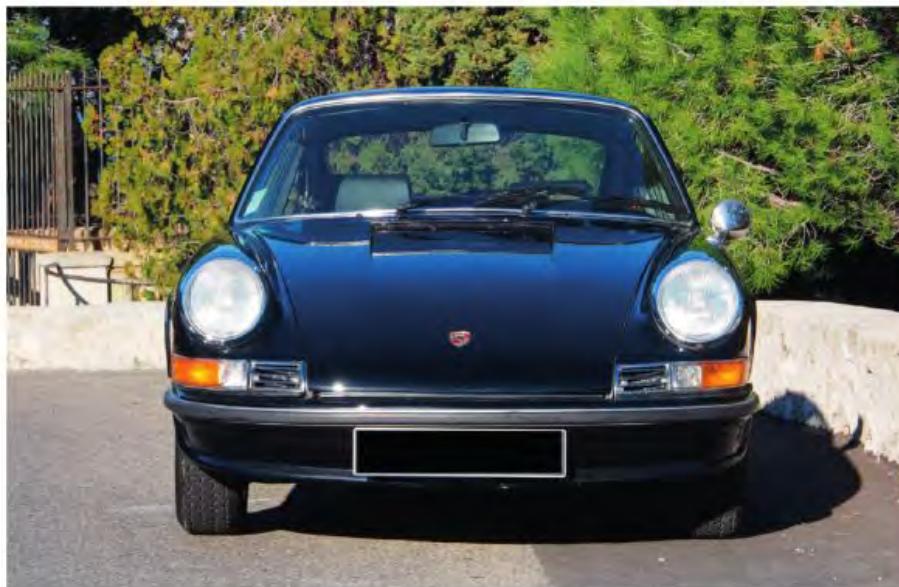
Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 T
Carrosserie coupé 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 2 195 cm³
Puissance 125 ch
Vitesse maximale 205 km/h
Production 15 082 exemplaires



La Porsche 901 dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort fera la carrière exceptionnelle que l'on sait sous le nom de 911, Peugeot ayant déposé tous les noms à trois chiffres avec un 0 central pour ses modèles. Droit qu'il ne fera bizarrement pas valoir avec les Dino 206 en 1968 ou les Dino 308 en 1973 ou encore les Ferrari 308 GTB en 1975... Les premières 911 sont équipées d'un six cylindres 2 litres de 130 ch et la nouvelle carrosserie est déclinée dans une version 912 dépouillée, équipée du 4 cylindres 1 600 cm³ de la 356 1600 SC en avril 1965 afin de récupérer des clients de la 356 que le prix de la 911 avait éloignés. En septembre de la même année, Porsche dévoile un nouveau type de carrosserie, la Targa (en souvenir des victoires Porsche à la Targa Florio), une version découvrable avec arceau rigide fixe. En août 1966, apparaît la 911 S, première Porsche à arborer les fameuses jantes Fuchs à cinq bâtons qui allaient devenir indissociables de la 911. Le six cylindres à plat de 2 litres développe désormais 160 ch, grâce à un nouvel arbre à cames et de plus grosses soupapes, la 911 de base conservant ses 130 ch.

Puis, en août 1967 avec la série A, apparaît une version d'attaque de la 911, baptisée 911 T, moins bien équipée (en fait elle reprend l'intérieur de la 912 à moteur 4 cylindres) dont la puissance est ramenée à 110 ch, tandis que la 911 de base avec ses 130 ch devient 911 L (avec freins à disque ventilés de la 911 S) et que la S de 160 ch demeure en haut de la gamme. Pour le millésime 1969, la L passe à 140 ch et la S à 170 ch, la T restant à 110 ch. C'est en septembre 1969 qu'apparaît la première évolution notable de la 911 avec la série C. La cylindrée du six cylindres à plat passe à 2,2 litres. La nouvelle gamme qui se compose des 911 T, 911 E et 911 S voit les puissances passer respectivement de 110 ch à 125 ch, de 140 ch à 155 ch et de 170 ch à 180 ch. Mais ces puissances plus élevées sont en partie absorbées par les systèmes de réduction des émissions exigés aux États-Unis. Les trois modèles sont proposés en coupé et en Targa et reçoivent des freins à disque ventilé. La T et la E peuvent recevoir la boîte Sportomatic en option, mais plus la S. Extérieurement, on reconnaît la série C aux baguettes de bas de caisse chromées et au nouveau tableau de



bord. En 1972, comme les deux autres 911, la T passe à 2,4 litres et atteint 130 ch, la puissance de la première 911 2 litres. Cette 911 T 2,2 litres à numéros concordants (numéro de châssis 9110122996, numéro de moteur 6102335) montre une date de première mise en circulation du 1^{er} janvier 1970 sur sa carte grise de collection. Affichant 99 000 km au compteur, elle a été restaurée récemment (plus de 8 000 € de travaux) et se trouve en très bon état général avec une carrosserie exempte de corrosion, sans rayures ni traces de chocs et n'a jamais été accidentée. La voiture n'a jamais fait de circuit. L'intérieur est neuf, le tableau de bord, en très bon état, a été restauré et dispose d'un autoradio Blaupunkt d'époque de la même année que la voiture. Toujours régulièrement entretenue et entreposée à l'abri par son propriétaire très méticuleux, ses moquettes n'ont pas été collées, afin de pouvoir vérifier l'excellent état des planchers qui ont été refaits. La boîte de vitesses offre des passages de rapports fluide et ses jantes Fuchs sont en excellent état. Elle est vendue avec son manuel d'utilisation, ses factures et son contrôle technique. Les belles 911 de première génération

(avant les boucliers à soufflets) sont de plus en plus recherchées. Celle-ci mérite une attention toute particulière.

This 911 T 2.2 litre with numbers matching factory records (chassis number 9110122996, engine number 6102335) was registered new on 1st January 1970 according to the French title. With 99,000 kms on the odometer, it has recently been restored (more than 8,000 euros of work were spent) and is in very good condition with a corrosion-free body, no scratches, traces of shock and has never been damaged. The car has never been on a track. The interior is new, the dashboard, in very good condition, has been restored and a vintage Blaupunkt car radio from the same year as the car has been fitted. Always regularly maintained and dried stored by its very meticulous owner, the interior carpets are not glued, in order to enable to check the excellent condition of the restored floors. The gearbox is smooth, and its Fuchs rims are in excellent condition. It is sold with its user manual, invoices and French control technique.

Estimation : 69 000 – 75 000 €

MG TF #1954

Caractéristiques techniques

Marque MG
Modèle TF
Carrosserie roadster 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 250 cm³
Puissance 57 ch
Vitesse maximale 140 km/h
Production 6 200 exemplaires
Kilométrage 7 400 km (au compteur)
Numéro de châssis 9428



Le succès des petits roadsters MG Midget fut surtout éclatant après la seconde guerre avec la TC, légèrement modernisée, qui succédait aux TA et TB. Mais elle commençait à dater et en novembre 1949, MG annonça sa remplaçante, la TD. Cette fois les modifications sont plus profondes. La TD, plus basse (les longerons du châssis passent désormais au-dessus du pont) et plus large, conserve l'allure typique de la TC, mais apparaît d'emblée plus moderne. Elle offre ainsi plus de confort à ses clients toujours plus exigeants. Sa suspension à roues avant indépendantes apporte également une meilleure tenue de route et la nouvelle direction à crémaillère une meilleure précision. Le moteur est le même que celui de la TC, un 4 cylindres en lignes, 1 250 cm³ de 54 ch, mais les performances sont légèrement supérieures à celles de la TC et la voiture atteint un bon 125 km/h. La production de la TD s'achèvera en août 1953 après un total de 29 665 exemplaires pour laisser place à la TF 1250. Conçue à la va-vite pour endiguer la baisse des ventes aux États-Unis, la TF est un bricolage de génie. Plus basse de quelques centimètres,

elle se distingue immédiatement par ses phares intégrés aux ailes. Elle reprend le moteur de la dernière TD un 1 250 cm³ de 57 ch qui lui autorise un bon 140 km/h en pointe. Une version 1500 de 63 ch voit le jour en 1954 pour la dernière année de fabrication. Cette MG TF a été acheté par son propriétaire en 2017 dans les Bouches-du-Rhône. De couleur blanche, elle a été autrefois repeinte, mais sa peinture est de belle facture avec quelques rayures mineures. On note un bon alignement de la carrosserie qui n'affiche pas de corrosion et dont les chromes sont en bel état. La sellerie de skaï noir, présente la patine inhérente à son âge. Le tableau de bord en loupe de noyer, qui n'est pas d'origine, a été restauré et se présente en très bon état. Les jantes tôles sont en bel état, ainsi que la capote gris clair parfaitement fonctionnelle. Le capotage latéral des portes et parties arrière sera également fourni avec la voiture. Le moteur est celui d'origine, il a été refait il y a moins de 10 000 km et tourne bien. La boîte manuelle à 4 rapport, d'origine également, offre des passages de rapports fluide et l'embrayage a été refait il y a moins de



10 000 km. La voiture a été conservée à l'intérieur au cours de ces deux dernières années et le nouveau propriétaire, lui aussi mécanicien, a effectué différents travaux lui-même, notamment la réfection des carburateurs (kit complet), le joint du bas moteur, les mâchoires de freins avant, les cylindres et mâchoires de freins arrière, l'allumage, le compte-tours et a effectué une vidange moteur (SAE 20-50) avec changement du filtre. Le comportement routier de la voiture est excellent, hormis le freinage qui demanderait un peu d'entretien et un bon réglage. La voiture est vendue avec sa carte grise de collection et un rapport d'expertise daté de la fin 2017. Si les MG de la série T sont considérés comme les roadsters britanniques les plus typiques, la TF en est sans conteste la quintessence, avec son allure modernisée qui a su préserver tout le charme et la désuétude de la lignée.

This white MG TF was bought by its current owner in 2017 in the South of France. Resprayed some years ago, the paintwork is in good condition, only showing some minor scratches

The bodywork is in good condition, no apparent corrosion and good panel alignment. The chrome work is as well in good condition. Inside, the black leatherette upholstery, shows a nice patina. The non-original dashboard in walnut, has been restored and is in very good condition. The steel wheels are in good condition as well as the greysoft-top, perfectly functional. The engine is the original one, it was restored less than 10,000 kms and runs well. The original 4-speed manual gearbox is smooth, and the clutch was redone in less than 10,000 km. The car has been kept indoors for the last two years, and the new owner, also a mechanic, has done a number of different jobs, including rebuilding the carburettors (complete kit), the low engine seal, front and rear brakes, ignition, rev counter and carried out engine service (SAE 20-50) with new oil filter. The car drives well, except braking which would require a little attention. The car is sold with its French registration document and a valuation report dated from late 2017.

Estimation : 28 000 – 34 000 €

FERRARI 330 GTC #1967

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 330 GTC
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 3967 cm³
Puissance 300 ch
Vitesse maximale 245 km/h
Production 598 exemplaires

Au début des années 1960, la gamme Ferrari a abandonné l'éparpillement qui prévalait à ses débuts - pas si lointains, puisque la marque n'a alors qu'une douzaine d'années - et s'est peu à peu organisée et rationalisée pour s'articuler autour de quatre modèles, une berlinette sportive, une 2+2, une grosse cylindrée luxueuse (souvent destinée au marché américain) et un coupé grand tourisme (en général doublé d'une version cabriolet qui en est dérivée) auxquels s'ajoutent bien sûr des modèles exclusivement réservés à la compétition. Tous les modèles de route sont depuis 1957, exclusivement signés Pininfarina. C'est dans ce contexte qu'est dévoilé le coupé 330 GTC au Salon de Genève en mars 1966. Il combine le châssis court (2,40 m) de la berlinette sportive de l'époque, la 275 GTB, - avec son train arrière à roues indépendantes et sa boîte transaxle - et le moteur 4 litres du coupé 2+2 contemporain, la 330 GT 2+2. Il s'agit bien sûr, comme toutes les Ferrari de l'époque, d'un 12 cylindres en V ouvert à 60° à simple arbre à cames en tête, installé en position longitudinale à l'avant. En l'occurrence, le fameux V12 conçu par Gioacchino Colombo au lendemain de la Seconde Guerre qui gagnera ses lettres de noblesse en compétition et notamment sur la lignée des Ferrari 250 GT. D'une cylindrée totale de 3 967 cm³ (77 x 71 mm), la version qui équipe la 330 GTC développe 300 ch à 6 600 tr/min et est associée à une boîte à quatre rapports qui lui permet d'atteindre 245 km/h. La carrosserie en acier, évidemment signée Pininfarina, repose sur un châssis tubulaire. Elle reprend les lignes avant très classique de la luxueuse et élitiste 500 Superfast avec une petite calandre ovale encadrée par deux demis pare-chocs et l'arrière effilé du cabriolet 275 GTS. Ce qui laisse supposer que ses lignes sont dues à Aldo Brovarone qui était entré chez Pininfarina en 1953, après son passage chez Cisitalia, et qui sera surtout connu pour son travail sur les Dino 206/246 à moteur central, au milieu des années 1960. Son dessin de la 330 GT, très sobre, est particulièrement élégant, dynamisé par un léger pli qui part des clignotants avant et court au-dessus des passages de roues avant et arrière, jusqu'aux feux arrière. Le soubassement est

surmonté d'un léger pavillon très lumineux aux fins montants. La 330 GTC restera en production sans changement jusqu'au millésime 1968 et culminera à 604 exemplaires (châssis compris entre 8200 et 11600). Elle sera logiquement remplacée au Salon de Paris en octobre 1968 par la version 365 GTC, équipée du V12 4 390 cm³ de 320 ch de la nouvelle 2+2 dévoilée au Salon de Paris en octobre 1967, la 365 GT 2+2. La 365 GTC conserve la carrosserie de la 330 GTC avec quelques modifications de détail, comme l'abandon des ouïes de débourage sur les ailes avant et l'apparition de deux ouïes de capot devant le pare-brise. Joliment équilibrée, bien campée sur ses roues de 14 pouces affleurantes à la carrosserie, la 330/365 GTC mettra du temps à faire reconnaître sa beauté auprès des collectionneurs de Ferrari et fera longtemps partie des mal-aimées de Maranello, aux côtés des modèles 2+2, loin derrière les berlinettes et les modèles les plus sportifs. Sa rareté (la 275 GTB contemporaine a été produite à plus de 800 unités), sa finition plus raffinée que celle des berlinettes, son relatif confort et sa beauté classique intemporelle enfin reconnue ont fait grimper sa cote ces dernières années auprès des connaisseurs avertis. Une valeur sûre qui se bonifiera encore avec le temps.

Offerte à la vente, cette rare Ferrari est dans un état exceptionnel et d'une rare beauté. Portant le numéro de châssis 10247, le numéro de moteur est donc 10247. Tous les numéros concordent (ce qui inclus aussi la boîte de vitesses et le pont) comme l'en atteste le très précieux et désirable Ferrari Classiche, délivré par Ferrari après inspection du véhicule, en Février 2012. De même, la très rare et très élégante couleur de la carrosserie Noccio-la Métallisé avec intérieur Pelle Beige, sont conforme à l'origine. Etat exceptionnel, mais aussi histoire exceptionnelle. En effet, cette Ferrari n'a connu que 2 propriétaires depuis qu'elle quitta l'usine de Maranello en 1967. Vendue neuve en Suisse par SAVAF, concessionnaire Ferrari à Genève, le premier propriétaire est un certain Mr. Armand Marechal. Ce même Mr. Marechal sera propriétaire de cette sublime Ferrari jusqu'en novembre 2010, date où, par le biais d'un marchand spéci- •••





lisé Suisse, le second et dernier propriétaire de cette Ferrari s'en rend acquéreur. Il s'agit d'un Anglais résidant en Suisse ainsi que dans le sud de la France. La voiture n'avait parcouru qu'un peu plus de 46 000 kms, comme l'atteste la lettre du plus éminent historien de Ferrari, Mr. Marcel Massini. Depuis son achat en 2010, le second propriétaire n'a parcouru qu'environ 1 000 km avec cette 330 GTC, ce qui met le kilométrage actuel à 47 629 km (compteur), kilométrage certifié ce qui est exceptionnel.

Exceptionnel (comme déjà mentionné) est aussi l'état de cette Ferrari. La mécanique, toute d'origine a bénéficié d'une importante réfection en 2011 (factures à l'appui) à 46 740 km, par un spécialiste suisse hautement réputé. Quand à la carrosserie, elle fut récemment complètement mise à nu, les panneaux furent démontés, pour une restauration totale de celle-ci par Marc Ollier (carrossier spécialisé bénéficiant d'une réputation internationale pour son savoir-faire), et ensuite repeinte de la même couleur d'origine, Nocciola métallisé. Un dossier photographique complet de la restauration de la carrosserie sera remis au nouveau propriétaire. L'intérieur quant à lui est entièrement d'origine et dans un état original exceptionnel, les sièges arborant une douce patine, engendrée par les années... Son autoradio Blaupunkt d'époque est aussi présent. Elle possède aussi sa pochette en cuir comprenant ses manuels d'origine.

En résumé, cette très rare Ferrari aux lignes d'une beauté à couper le souffle représente certainement l'apogée du modèle 330 GTC. Avec seulement 2 propriétaires depuis le neuf, 47 629 km, une couleur rare, le Ferrari Classiche et un état exceptionnel, elle satisfera tout amateur et collectionneur de Ferrari exclusives, une belle opportunité d'acquérir cette vraie voiture de Gentlemen...

Carte grise française de collection et contrôle technique seront aussi délivrés avec cette Ferrari.

Offered here for sale, this rare Ferrari is in an exceptional condition and it is a rare beauty. Bearing the chassis number 10247, the engine number is 10247. All numbers match (which also includes the gearbox and the rear axle) as evidenced by the very valuable and desirable Ferrari Classiche, issued by Ferrari after inspection of the vehicle, in

February 2012. Similarly, the very rare and very elegant body colour "Nocciola Metallic" with Interior "Pelle Beige", are conform to the origin. Exceptional condition, but also exceptional history. Indeed, this Ferrari has known only 2 owners since it has left the factory of Maranello in 1967. Sold new in Switzerland by SAVAF, Ferrari dealer in Geneva, the first owner was a Mr. Armand Marechal. The same Mr. Marechal will own this sublime Ferrari until November 2010. Then, and through a specialist dealer in Switzerland, the second and last owner of this Ferrari acquired it. He was an English gentleman resident in Switzerland, as well as in the south of France. The car had travelled a little over 46,000 km (odometer) at this time, as evidenced by the letter from the most eminent Ferrari historian, Mr. Marcel Massini. Since its purchase in 2010, the second owner has only travelled about 1,000 kms with this 330 GTC, which puts the current mileage to 47,629 km, certified mileage by all the service and maintenance invoices, which is exceptional.

Exceptional (as already mentioned) is also the state of this Ferrari. The engine, all original, benefited from a major check and refection in 2011 (invoices to support) at 46,740 Kms, by a highly reputed Swiss specialist. For the bodywork, it was recently completely put to bare metal, the panels were dismantled, for a total restoration of it by Marc Ollier (specialized bodybuilder with an international reputation for its expertise), and then repainted the same original colour, metallic Nocciola. A complete photographic record of the restoration of the body will be given to the new owner. The interior is completely original and in a superb condition, the seats showing a soft patina, engendered by the years... Its period Blaupunkt car radio is also present. It also has its original leather pouch with its original manuals.

In summary, this rare Ferrari breath-taking classic design represent certainly the pinnacle of the 330 GTC model. With only 2 owners since new, an original 47,629 km., a rare colour, its Ferrari Classiche and an exceptional condition, it will satisfy any amateur and collector of rare Ferrari's, a unique opportunity to acquire a true Gentleman's car. French registration document and control technique will also be given with this Ferrari.

Estimation sur demande/Estimate, please refer department



DAIMLER SOVEREIGN 4.2 COUPÉ #1975

Caractéristiques techniques

Marque Daimler
Modèle Sovereign 4.2 coupé
Carrosserie coupé 2 portes, 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 4 235 cm³
Puissance 167 ch
Vitesse maximale 187 km/h
Production 1 676 exemplaires



Lorsque William Lyons dévoile la superbe berline XJ6 au Salon de Genève en mars 1968, il y a fort à parier qu'il a déjà en tête une version deux portes, comme il avait l'habitude d'en décliner auparavant de ses berlines SS et Jaguar. Il faudra pourtant attendre la série II de 1973 pour voir apparaître la XJ6 2-door Coupe - son véritable nom - la XJS, remplaçante de la Type E, se faisant attendre. Présentée en 1973 à l'International Motor Show de Luxembourg et annoncée d'emblée avec les deux moteurs de la berline, celle que l'on connaît sous le nom de XJC, reçoit au choix le 6 cylindres 4,2 litres (170 ch) ou le V12 de 5,3 litres (250 ch). Les voitures jumelles de Daimler sont aussi au programme sous le nom de Daimler Sovereign pour la 6 cylindres et Double Six pour la version V12 aux caractéristiques identiques aux modèles Jaguar. En dehors de ses 2 portes, la XJ-C (XJ6C ou XJ12C) se distingue par son empattement ramené à 2,76 (-10 cm par rapport à la berline) et par son toit en Vinyl qui masquait les renforts du pilier de custode, nécessaires pour compenser l'absence de pied-milieu. De fait le coupé XJ ne pesait que 22 kg de moins que la berline. Les versions Daimler

ne furent jamais commercialisées outre-Atlantique. Toutes les voitures, Jaguar ou Daimler, sont vendues de série avec la boîte automatique à 3 rapports et l'air conditionné. La production ne débutera véritablement que deux ans après la présentation, à la fin de l'année 1974, pour s'arrêter en novembre 1977. En trois années, il ne fut construit que 1 676 Daimler Sovereign (contre 6 505 Jaguar XJ6C) et 408 Daimler Double Six (contre 873 Jaguar XJ12C).

Cette Daimler Sovereign coupé dont la date de première mise en circulation remonte au 1^{er} janvier 1975 a été importée en Espagne en 2006 et immatriculée comme véhicule historique sous le numéro H-5302 BBB. Elle a des numéros concordants, a été entièrement restaurée en 2011, peinture, révision mécanique et électricité complète incluses et a été transformée avec conduite à gauche. La carrosserie est très saine et montre de bons alignements des panneaux et des ouvrants et les chromes sont en bon état. Les moquettes ont été rénovées et elle a conservé son toit d'origine en vinyl et ses sièges d'origine en cuir qui étaient en parfait état. La boîte automa-



rique Borg-Warner a été révisée et réglée par un spécialiste et les freins sont neufs. Le tableau de bord verni affiche un très bon état et l'instrumentation est complète et fonctionne parfaitement, de même que la radio d'origine. Le moteur et la boîte marchent très bien, les pneumatiques avant sont neufs et à moitié usés à l'arrière. Elle est vendue avec son contrôle technique. Aucun travail n'est à prévoir et la voiture, toujours utilisée régulièrement, est prête à prendre la route.

Toute l'élégance des premières berlines XJ6 dans une rare version 2 portes, encore plus rare dans sa très exclusive finition Daimler.

This Daimler Sovereign first registered in January 1975 was then imported to Spain in 2006 and registered as a historic vehicle under number H-5302 BBB. Its numbers are matching factory records. It has been fully restored in 2011, including paintwork, mechanical overhaul and full electric wire loom and was converted to left-hand drive. The body is in very good condition, well aligned panel works, and the chrome work is in good condition. The carpets have been

restored. The vinyl roof and the seats are in very good original condition. The Borg-Warner automatic gearbox has been checked over by a specialist and the brakes are new. The wooden dashboard is in very good condition and the instrumentation is complete and works perfectly, as well as the original radio. The engine and the gearbox work very well, the front tyres are new, and the rear ones are half-worn. The car is sold with its control technique. This Daimler has always been used regularly and no expense is to be spent on it.

The elegance of the XJ6 saloon in a rare 2-door version, even rarer in its very exclusive Daimler model.

Estimation : 30 000 – 35 000 €

PORSCHE 911 3.2 #1988

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 Carrera 3.2
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3 164 cm³
Puissance 231 ch
Vitesse maximale 245 km/h
Production 35670 exemplaires
Kilométrage 133 000 km
Numéro de châssis WPOZZZ91ZJS102891



Il n'est jamais facile de remplacer un modèle unique. Volkswagen en a fait l'expérience avec la Coccinelle, Porsche allait connaître le même défi à relever avec la remplaçante de la 356. On connaît aujourd'hui l'incroyable succès que sera la 911. Depuis la 901, dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort, la 911 a fait du chemin. Son six cylindres à plat refroidi par air est passé de 2 litres et 130 ch à 3 litres et 204 ch sur la SC. La version SC qui succède à la version 911 de base est apparue en 1978 avec la série K. La 911 n'est plus proposé qu'en deux versions, 911 Turbo et 911 SC atmosphérique. Cette dernière voit sa cylindrée passer de 2,7 litres à 3 litres (comme la version Carrera depuis 1976) et sa puissance de 165 ch à 180 ch. Avec la série N de 1981 ce sont 16 ch supplémentaires qui viennent s'ajouter aux 188 pour offrir 204 ch, grâce à un taux de compression relevé de

8,6 : 1 à 9,8 : 1, en conséquence de quoi la 911 abandonne l'essence ordinaire pour s'abreuver au Super. Un cabriolet viendra rejoindre le coupé et la Targa au Salon de Genève en mars en 1982. En 1984 la 911 Carrera prend la succession de la 911 SC et sa cylindrée passe à 3,2 litres pour une puissance de 231 ch. Bien qu'il soit toujours refroidi par air, le six cylindres à plat de 3,2 litres est, selon Porsche, nouveau à 80 %. Porsche proposait en option le « Turbo look » qui consistait en un ensemble de modifications à la carrosserie pour donner l'aspect de la Turbo aux modèles atmosphériques. L'aérodynamique n'était pas améliorée, mais l'aspect était bien plus flatteur. Cette 911 3,2 litres à numéro concordant n'a connu que quatre propriétaires. Noire avec intérieur noir, elle a reçu l'option Turbo look avec l'aileron si caractéristique et l'autobloquant également



en option d'époque. Entièrement restaurée, dans sa couleur conforme à l'origine (certificat d'authenticité Porsche, numéro moteur 93020). C'est une magnifique voiture en superbe état général, avec une carrosserie sans corrosion. À l'intérieur, sa sellerie de cuir noir est en bon état d'origine et ses garnitures de tissu également, de même que le tableau de bord. Les éléments d'usure, pneus, courroies, plaquettes de frein et embrayage sont neufs et la boîte de vitesses offre des passages fluides. La voiture a connu une utilisation mensuelle qui explique son bon état. Elle est vendue avec son carnet d'entretien, des factures et son contrôle technique.

Les 3,2 litres sont encore des « vraies Porsche » aux yeux des puristes avec leur moteur refroidi par air et les modèles authentiques sont recherchés.

This 911 3.2 litre with numbers matching factory records has only had four owners from new. Black with black interior, it has been fitted with the Turbo look option with the characteristic rear spoiler and limited slip differential, also an optional extra. Completely restored, in original colour (Porsche certificate of authenticity, engine number 93020). It is a beautiful car in superb condition, with a corrosion-free body. Inside, its black leather upholstery is in good original condition, so is the fabric upholstery, as well as the dashboard. The wear and tear accessories, tyres, belts, brake pads and clutch are new, and the gearbox is very smooth. The car has always been used regularly, which explains its good condition. It is sold with its service book, invoices and French control technique.

Estimation : 54 000 – 62 000 €

JAGUAR XJS 6.0 COUPÉ #1993

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XJS
Carrosserie coupé, 2+2
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 5993 cm³
Puissance 304 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 774 exemplaires



En 1975 apparut enfin la remplaçante de la Jaguar Type E. Trop longtemps retardée, sa ligne manquait pour le moins de charisme et ses fins pare-chocs prévus à l'origine avaient été remplacés par de gros boucliers. Elle reposait sur une plate-forme de 2,76 m d'empattement extrapolée de celle de la berline XJ6 raccourcie de 17 cm. Le V12 5,3 litres de 285 ch et son excellente tenue de route faisaient pourtant de la XJS une affaire exceptionnelle. En 1981, Jaguar libéré de la tutelle de British Leyland, remit la XJS à niveau en termes de qualité et de consommation avec le moteur HE de 295 ch. Cette série 2 reçut également de nouvelles jantes nid d'abeille, des inserts bois au tableau de bord et aux garnitures de portes, ainsi que des lames chromées sur les pare-chocs.

En 1991, la XJS était encore là, malgré sa déjà longue carrière et subissait un heureux lifting gommant quelques-uns de ses défauts. Pour les plus exigeants, en mai 1993 on la dote d'un V12 6 litres de 304 ch, associé à une transmission automatique à 4 rapports au lieu de 3. Cela faisait de la XJS la plus raffinée du haut de gamme sportif, silencieuse, souple, confortable, performante pour la moitié du prix d'une Porsche ou d'une Ferrari aux performances équivalentes, mais loin derrière en termes d'agrément. Le V12 fut abandonné en 1995 et, après 21 ans de production, la dernière XJS sortait de chaîne le 4 avril 1996. Il

en fut construit 113 413 exemplaires. Sur les 83 700 modèles V12 on ne compte que 774 coupés 6 litres.

Cette XJS série 2 qui n'a connu que deux propriétaires est particulièrement élégante dans sa livrée verte, conforme à l'origine, assortie à un intérieur de cuir beige. Carrosserie et soubassement sont exempts de corrosion. Elle est dotée de la boîte automatique. Son moteur tourne bien et a toujours été bien entretenue. Les éléments d'usure, pneus, courroies sont neuf. Lors de l'essai routier, freinage, direction et éclairage ont parfaitement fonctionné. Elle possède son carnet d'entretien. La XJS à moteur V12, surtout dans cette configuration, reste encore aujourd'hui une affaire. Un V12 à ce prix là, c'est inespéré...

This 2 owners from new XJS series 2 is particularly elegant in its original green livery, mated with a beige leather interior. Bodywork and underbody are corrosion free. It is fitted with the automatic gearbox. Its engine runs well and has always been well maintained. The tyres and belts are new. During the road test, braking, steering and lighting worked perfectly. The service booklet comes with the car.

The XJS with 6.0LV12 engine is very rare... This is the opportunity to acquire one of the most elegant Jaguars...

Estimation : 24 000 – 30 000 €



FERRARI 360 MODENA #2002

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 360 Modena (boîte mécanique)
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3 586 cm³
Puissance 400 ch
Vitesse maximale 280 km/h
Productions 17 500 exemplaires
Kilométrage 23 000 km
Numéro de châssis 128 703



a Ferrari 360 Modena a succédé à la F355 en 1999. Ferrari et Pininfarina sont partis d'une feuille blanche et la 360 est donc entièrement nouvelle. Plus imposante que la F355, elle doit son style radical à la recherche d'un appui accru sans augmenter la trainée. Le V8 à 90°, porté de 3 496 cm³ à 3 586 cm³ (85 x 79 mm) était l'un des rares éléments repris de la 355. Doté de deux arbres à cames en tête et cinq soupapes par cylindres, il est placé en position centrale longitudinale à l'arrière et atteint sa puissance maximale de 400 ch à 8 500 tr/min. Contrairement à celle de la F355, la boîte à six rapports de la 360 est montée longitudinalement derrière le moteur, et non plus en travers, et pouvait être commandée par des palettes, inspirée de la F1, qu'avait inauguré la F355. Elle fait un large appel à l'électronique pour les aides à la conduite et la

commande de la boîte. Plus puissante de 20 ch que sa devancière, la seule amélioration de performances revendiquée par la 360 est le 0 à 100 km/h en 5 secondes, la vitesse maximale restant identique à 280 km/h. Sur route la 360 représentait un progrès considérable dans l'agrément de conduite, son meilleur temps sur le circuit de Fiorano s'établissant trois secondes au-dessous de celui de la F355.

À la place du châssis en acier de la F355, la Modena recevait un châssis en aluminium plus léger et plus rigide, facilitant la construction de la version spider. Malgré sa taille supérieure, la 360 pesait environ 100 kg de moins que la F355, grâce à sa carrosserie entièrement en aluminium. Elle recevait un capot moteur transparent - devenu aujourd'hui courant sur les Ferrari - exposant le beau V8 et ses couvre-culasses peints en rouge. La



rupture la plus frappante avec les autres Ferrari était le traitement de la partie avant sans grille ovale, remplacée par deux entrées d'air séparées, placées très bas dans le bouclier.

Le modèle proposé à la vente avec sa carte grise française est un modèle de 2002, en bon état général, entièrement d'origine. Il se présente avec une belle peinture, carrosserie et soubassement étant totalement exempts de corrosion. L'intérieur, sellerie, garnitures et tableau de bord, est en bon état d'origine. Le moteur tourne bien et les passages de boîte sont fluides. La voiture a toujours été bien entretenue et remisée à l'abri.

L'occasion d'acquérir une Ferrari particulièrement performante encore accessible et qui marque un tournant dans l'histoire des berlines à moteur central du cavallino.

The model offered for sale with its French registration is a 2002 model, in good condition, very original. It shows a beautiful paintwork, bodywork and underbody being completely corrosion free. The interior, upholstery, trim and dashboard, are in good original condition. The engine is running well, and the gear changes are smooth. The car has always been well maintained and garaged.

This is the opportunity to acquire a particularly powerful Ferrari, still affordable, and which marks a turning point in the history of the mid-engine berlinetta of the 'cavallino' brand.

Estimation : 88 000 – 95 000 €

RENAULT DAUPHINE 1093 #1963

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle Dauphine 1093
Carrosserie berline, 4 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne
Cylindrée 845 cm³
Puissance 55 ch
Vitesse maximale 140 km/h
Production 2 147 exemplaires



Voiture populaire s'il en fut, la Dauphine, dévoilée en mars 1956 pour remplacer la 4 CV, allait aussi, malgré sa puissance modeste, s'avérer une redoutable concurrente en rallye. Une version préparée particulièrement efficace remporta le rallye de Monte-Carlo en 1958 au classement général avec l'équipage Monraisse/Ferret. Devant ce succès, Renault décida d'homologuer une version spéciale aux caractéristiques de la voiture de rallye qui fut baptisée 1093. Disponible seulement en blanc Réjane (Valentine 305) à deux bandes bleues au centre de la carrosserie, la 1093 disposait de nombreuses modifications spécifiques, un moteur, dérivé de celui de la Gordini (le G est visible sur la culasse), poussé à 55 ch, une batterie 12 volts, des compteurs Jaeger, un collecteur d'échappement Autobleu, des phares Cibié de 180 mm, une suspension raffermie, un embrayage renforcé Ferodo et une boîte à quatre rapports (empruntée à la Floride). La planche de bord des modèles 1963 était en principe noire. L'un de ses plus éclatants succès en compétition sera la victoire de l'équipage Orsini/Canonicci au Tour de Corse en 1962. Elle sera produite en série limitée à partir de 1962 pour s'achever en 1963, 2 147 exemplaires en ayant été construit (numéros de châssis 65001 à 67 148).

Cette voiture appartient au pilote de rallye Jean-Pierre Nicolas, ancien directeur de Peugeot Sport, qui a fait partie avec Jean-Luc Thérier et Jean-Claude Andruet des « mousquetaires » qui

ont remporté le premier Championnat du monde des constructeurs en rallye avec Alpine en 1973. Cette Dauphine est une authentique 1093 parfaite et entretenue dans les ateliers de Multi Motion Garage (dirigé par Julien Nicolas, le fils de Jean-Pierre). Les vraies 1093 ne courrent pas les rues, souvent dénaturées au cours de leur carrière et tombant parfois dans des mains peu respectueuses. La voiture est impeccable sous toutes ses coutures, mécaniquement irréprochable, elle fonctionne parfaitement et fera une monture idéale pour n'importe quel rallye historique. Prête à prendre le départ.

This car belongs to rally driver Jean-Pierre Nicolas, former director of Peugeot Sport, who was part, with Jean-Luc Thérier and Jean-Claude Andruet, of the "musketeers" trio, who have won the first world rally championship constructors with Alpine, in 1973. This Dauphine is an authentic 1093, perfect and completely maintained in the workshops of Multi Motion Garage (directed by Julien Nicolas, the son of Jean-Pierre). The real 1093 are rare, often forgotten and sometimes falling into disrespectful hands. This car is impeccable from every angle. Mechanically irreproachable, it works perfectly and will make a perfect vehicle for any historic rally. Ready to start.

Estimation : 24 000 – 29 000 €



CITROËN 15 SIX #1954

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle 15 Six (« Traction »)
Carrosserie berline 5-6 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2867 cm³
Puissance 76 ch
Vitesse maximale 135 km/h
Production env. 40 000 exemplaires (15 Six D)
Numéro de châssis 724597EE13874



En pleine crise économique, André Citroën décida de présenter un modèle révolutionnaire qui allait assurer le futur de sa marque. Ce fut bien le cas, mais après qu'il eut perdu le contrôle de sa société au profit de Michelin qui, en moins de deux années, remboursa toutes les créances de Citroën. La « Traction avant » 7C de Citroën, était révolutionnaire dans presque tous les domaines lors de son lancement, en 1934. De construction monocoque à une époque où la grande majorité avait encore recours au châssis séparé à longerons, faisant appel à la traction, quand la propulsion était la règle, à une suspension indépendante par barres de torsions quand les ressorts à lames étaient encore dominants, à des freins hydrauliques plutôt que mécaniques, à une transmission synchronisée, alors que le double débrayage était encore de rigueur, et à un

4 cylindres à chemises humides au lieu des soupapes latérales omniprésentes. Autant de caractéristiques novatrices qui donnèrent immédiatement satisfaction et valurent à la « Traction » sa réputation parfaitement méritée pour son extraordinaire stabilité et sa tenue de route exceptionnelle, encore d'actualité aujourd'hui. Le moteur 1 300 cm³ d'origine céda rapidement la place à un moteur de plus forte cylindrée et, à partir de 1935, deux modèles étaient proposés – la 7 C de 1 628 cm³ et la 11 CV de 1 911 cm³ – auxquels s'ajouta un modèle à 6 cylindres en ligne de 2,9 litres – la 15 Six – en octobre 1938. La production de la 15 Six reprit après la Seconde Guerre, avec un moteur tournant à droite qui lui valut le nom de 15 Six D. En 1953, les 15 Six D reçoivent une malle arrière qui double le volume du coffre, puis, en mai 1954, la 15 Six reçoit une sus-



pension hydropneumatique à l'arrière et devient 15 Six H. Elle sera produite jusqu'en 1957, deux ans après la présentation de la toute aussi révolutionnaire DS.

La carte grise de cette Citroën 15 Six D à la très belle présentation montre une date de première mise en circulation du 1^{er} avril 1954. La voiture a été restaurée, intérieur et peinture en 2007, et un gros travail a été effectué sur le moteur en 2010. Le dossier très conséquent contient une carte grise de 1954, une carte de garantie d'avril 1954 et une carte de révision datée de 1955, la notice d'entretien d'origine. Des factures de restauration attestent également des nombreux travaux menés sur la voiture. Il s'agit de l'une des dernières Traction avant l'arrivée de la suspension hydropneumatique, la plus aboutie des « Traction », qui lui valut le surnom de « reine de la route ».

This beautiful Citroën 15 Six D has been registered on 1st April 1954, according to the French registration document. The car has been restored, interior and painting in 2007, and major work has been carried out on the engine in 2010. The very comprehensive file contains a 1954 registration document, an April 1954 guarantee card, a service card dated of 1955 and the original maintenance scheme manual. There are also some invoices regarding the restoration. This is one of the last Traction before the arrival of hydropneumatic suspension, the most successful "Traction", which earned the nickname of "Queen of the Road".

Estimation : 26 000 – 32 000 €

MORGAN PLUS 4 #1955

Caractéristiques techniques

Marque Morgan
Modèle Plus 4
Carrosserie roadster, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne (Triumph TR2)
Cylindrée 1991 cm³
Puissance 90 ch
Vitesse maximale 170 km/h
Production 600 exemplaires
Numéro de châssis 3317



A près des études d'ingénieurs, Henry Frederick Stanley Morgan, dit H. F. S. Morgan, fils d'un pasteur de Stoke Lacy, dans le Herefordshire, avait fondé, en 1906, son garage à Malvern Link où se trouve encore aujourd'hui la firme Morgan, l'un des tout derniers constructeurs britanniques indépendants. La première Morgan, une voiture à trois roues, vit le jour en 1909. Rustique, elle était équipée d'un moteur bicylindre Peugeot de 7 ch et d'une seule place. Grâce à la compétition, les Morgan acquirent une solide réputation et évoluèrent en utilisant essentiellement des moteurs JAP. Après la Première Guerre, la production s'amplia et les Morgan à trois roues évoluèrent jusqu'à l'arrivée de la première Morgan à quatre roues en 1936, la Morgan 4-4. Après la guerre, Morgan reprit la construction des modèles à 3 roues et des modèles à 4 roues à moteur Stan-

dard de 1 276 cm³. La Morgan Plus 4, avec la fameuse calandre bombée, typique des Morgan encore aujourd'hui, équipée du moteur Standard de 2 088 cm³ fut présentée en 1950. Mais, les jours de ce moteur étant comptés, il fallait trouver un autre fournisseur. Ce fut Triumph qui fournit le moteur 1 991 cm³ de sa TR2, plus puissant que le Standard 2 litres. Plus tard, les Morgan Plus 4 furent dotées du moteur Triumph TR3. La production de la Plus 4 fut arrêtée en 1969, mais elle reprit avec un moteur Fiat de 1985 à 1988, puis avec un 4 cylindres Rover de 1988 à 2000. La production fut à nouveau suspendue pour redémarrer en 2004 avec un 4 cylindres Ford de 155 ch. D'origine britannique cette Morgan Plus 4 montre tous ses attributs typiques, sa double roue de secours, son volant « guitare », sa peinture deux tons et son intérieur en cuir rouge,



sa « planche » de bord typique. Elle est complète avec toute son instrumentation d'origine. Utilisée pour les fameux trials en Angleterre elle possède deux roues de secours (pour les pneus crantés) et leur précieuse attache en métal, siglée Morgan. L'intérieur est récent, siège et moquette sont en bon état mais le cuir de la console centrale est à revoir. Capote et couvre-tonneau sont neufs et les rideaux latéraux et les chromes sont en bon état. La voiture fonctionne et démarre bien mais il faut prévoir une révision des freins et s'occuper de la fuite du radiateur. La Plus 4 de ce type n'a été produite que pendant deux ans à environ 600 exemplaires.

Sold new in the United Kingdom, this Morgan Plus 4 is bearing all its typical features like its double spare wheel, its "guitar" steering wheel,

its two-tone paint and its red leather interior, its typical dashboard. It is complete with all its original instrumentation. Used for the famous trials runs in England, it has two spare wheels and their precious metallic fixation, signed Morgan. The interior is new, seat and carpet are in good condition, but the leather of the centre console will need attention. Soft-Top, side-screens and chrome work are in good condition. The car runs and starts well, but the brakes must be overhauled, and the radiator is leaking.

The Plus 4 of this type was only produced for two years at about 600 examples.

Estimation : 19 000 – 26 000 €

AUSTIN-HEALEY 3000 MK III #1964

Caractéristiques techniques

Marque Austin-Healey
Modèle 3000 Mk III (BJ8)
Carrosserie cabriolet 2+2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2912 cm³
Puissance 148 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Production 17 712 exemplaires (Mk III)
Numéro de châssis HBJ8L26881
Kilométrage 64 456 miles



L a Healey 100, équipée d'un moteur 4 cylindres 2,6 litres de 90 ch d'Austin A90 avait été présentée par Donald Healey au Salon de Londres de 1952 après avoir dépassé les 100 miles à l'heure à Jabbeke en Belgique. Son succès fut tel qu'un accord fut rapidement trouvé avec Austin pour la produire en série. Le modèle fut dévoilé en 1953 sous le nom d'Austin-Healey 100-4. Elle reposait sur un châssis échelle à croisillons et sa suspension avant triangulée avec ressorts hélicoïdaux était empruntée à Austin, complétée par un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Les freins et la boîte de vitesses à trois rapports (overdrive Laycock-de Normanville sur les deux rapports supérieurs) provenaient de l'Austin A 40. La 100-6 à moteur six cylindres succéda à la 100-4 en 1956. Elle se distinguait par sa calandre plus large à la place de la calandre en éventail de la 100-4. Deux versions étaient proposées, une 2+2 (BN4)

et une 2 places (BN6). Le 6 cylindres 2 639 cm³ (79,4 x 89 mm) développait 117 ch à 4 600 tr/min et les freins à disque étaient proposés en option. La 3000 qui succéda à la 100-6 en 1959 était pratiquement identique, mais sous le capot, le 6 cylindres 2,6 litres cérait la place à un 6 cylindres de 2 912 cm³ alimenté par deux carburateurs SU et elle recevait des freins à disque Girling à l'avant et une boîte de vitesses avec overdrive. Elle était proposée en 2+2 places (BT7) ou en 2 places (BN7). Cette première série, produite à 13 650 exemplaires jusqu'en 1961, fut suivie d'une version 3000 Mk II dévoilée la même année. Elle se distinguait par ses 3 carburateurs SU, sa puissance de 132 ch et sa calandre à barres verticales. Elle ne fut proposée qu'en version 2+2 (BJ7). En 1962, le cabriolet reçut des vitres latérales descendantes à la place des écrans en plastique et une capote plus facile à manœuvrer. La 3000 Mark III lui succéda en octobre 1963 et



resta en production jusqu'à la fin de 1967. C'était la plus puissante des 3000 avec son moteur doté d'un nouvel arbre à came et de carburateurs SU qui lui permettaient de développer 148 ch. C'était aussi la plus luxueuse. Seule la version 2+2 (BJ8) est proposée avec des sièges en cuir en option. Comme toutes les 3000, la Mk III était construite chez Jensen.

Cette Austin-Healey affiche un bel aspect dans sa livrée blanc cassé et ne présente aucune trace de corrosion à la carrosserie. La sellerie rouge est dans un bon état d'origine avec une belle patine, de même que le tableau de bord dont les fonctions sont toutes opérantes. Le moteur tourne bien et les rapports de boîte passent bien, freinage, direction et éclairage fonctionnent parfaitement. La voiture a été remisée au sec et a été utilisée régulièrement en moyenne une fois par mois. Plusieurs factures d'entretien et de réfection figurent au dossier (8 600 euros).

La version BJ8 de la « big Healey » est la plus aboutie et la plus luxueuse de la série et mérite une attention particulière.

This Austin-Healey has a beautiful appearance in its off-white livery and shows no signs of corrosion on the bodywork. The red upholstery is in a good original condition with a beautiful patina, as well as the dashboard whose instruments are all in working order. The engine runs well, as well as the gearbox. Braking, steering and lighting equipment work perfectly. The car has always been dry stored and has been used regularly, on average, once a month. The history file contains for about 8,600 euros of invoices.

The BJ8 version of the "Big Healey" is the most accomplished and the most luxurious of the series and deserves special attention.

Estimation : 54 000 – 60 000 €



RENAULT NERVASPORT TG5 COACH DÉCOUVRABLE

#1933

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle Nervasport
Carrosserie coach découvrable, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en ligne
Cylindrée 4 240 cm³
Puissance 100 ch
Vitesse maximale 140 km/h
Production 23 exemplaires

Jusqu'à aujourd'hui, malgré ses tentatives répétées, Renault a bien du mal à se faire admettre dans le club très fermé des haut de gamme européens depuis l'après-guerre, faute de moteur. Il fut pourtant une époque où la première marque nationale rivalisait avec les plus grands et les plus prestigieux constructeurs. Avec des modèles équipés de magnifique moteurs à huit cylindres en ligne, comme les 40 CV ou les Reinastella, Renault affrontait Hispano-Suiza, Delage, Bugatti et Delahaye en France ou Isotta-Fraschini, Mercedes-Benz ou Bentley à l'étranger, jusqu'aux États-Unis, où la marque disposa un temps d'une filiale à New York. Ces prestigieux modèles étaient déclinés en de nombreuses versions de carrosserie et donnaient parfois lieu à des interprétations plus sportives. C'est en mars 1932 qu'apparaît la Nervasport type TG5, version sportive de la Nervastella équipé du magnifique moteur 8 cylindres en ligne de 4 240 cm³ (75 x 120 mm). L'empattement de la Nervastella a été ramené de 3,35 m à 3,13 m pour la Nervasport, autorisant des carrosseries plus ramassées et permettant de gagner près de 300 kg ! La transmission est assurée par une boîte à trois rapports avec 2e et 3e synchronisées, tandis que le freinage est assisté. La nouvelle sportive conserve encore la carrosserie traditionnelle avec carcasse en bois habillée de tôles embouties, mais abandonne le vieux capot « alligator » et reçoit, comme toute la gamme Renault 1932, une nouvelle calandre, plate sur les 4 cylindres et en coupe-vent sur les modèles à moteurs 6 et 8 cylindres, qui rajeunissent sensiblement les modèles. La Nervasport est proposée en berline, coupé, coach grand sport, roadster et cabriolet. Le châssis nu est facturé 28 000 francs, alors que le cabriolet usine vaut 40 000 francs, un peu plus du double de la très populaire Monaquatré, le modèle d'attaque de Renault à 18 400 francs. En 1933 les modèles 6 et 8 cylindres reçoivent des phares obus et des pare-chocs à lame unique. En 1934, la cylindrée du moteur passe à 4 825 cm³ (80 x 120 mm)

assurant une plus grande souplesse. En 1935, Renault remporte le rallye de Monte-Carlo avec l'équipage Lahaye et Quatresous sur un coupé Nervasport spécialement carrossée. Les modèles de série reçoivent une carrosserie « queue de pie » tandis qu'une version réalisée à 85 mm, baptisée 85, reçoit un nouveau 8 cylindres de 5 448 cm³ de la nouvelle Nerva Grand Sport qui supplantera définitivement la Nervasport au millésime suivant. Il ne fut construit que 564 Nervasport de 1932 à 1933 dont seulement 65 décapotables.

Cette rarissime Nervasport habillée d'une carrosserie coach décapotable d'usine, l'une des plus élégantes du catalogue, exposée à Rétromobile en février de cette année, se présente dans un état de préservation particulièrement exceptionnel. Elle a été vendue par l'usine le 26 avril 1933 et immatriculée à Paris le 27 avril sous le numéro 4323 RG 4. En janvier 1935, elle fut rachetée par le peintre Maurice Le Mallier et immatriculée 7543 LP 1. Ce dernier la vendit en 1937 à Maurice Simon, de la maison Pol Simon Décoration, à Reims. Après la Deuxième Guerre mondiale, la Renault était aux mains de Francis Druart, toujours à Reims, qui la conserva pendant plus de cinquante ans, avant de la céder à son actuel propriétaire en 2014. Selon les souvenirs de Monsieur Druart, le premier propriétaire de la voiture a très probablement été le peintre Maurice de Vlaminck, un passionné de belles voitures. Cette élégante décapotable, reine des concours d'élégance, ne demande que quelques travaux de présentation pour retrouver tout son lustre d'antan.

Que sont devenues ces élégantes Renault avec leur prestigieuse mécanique ? Selon Renault Classic, il ne subsisterait aujourd'hui que cinq ou six Nervasport, celle-ci étant la seule carrossée en coach décapotable. Ces modèles rarissimes méritent amplement l'intérêt des collectionneurs. Une opportunité unique d'acquérir l'une des plus remarquables et luxueuses Renault des années 1930.

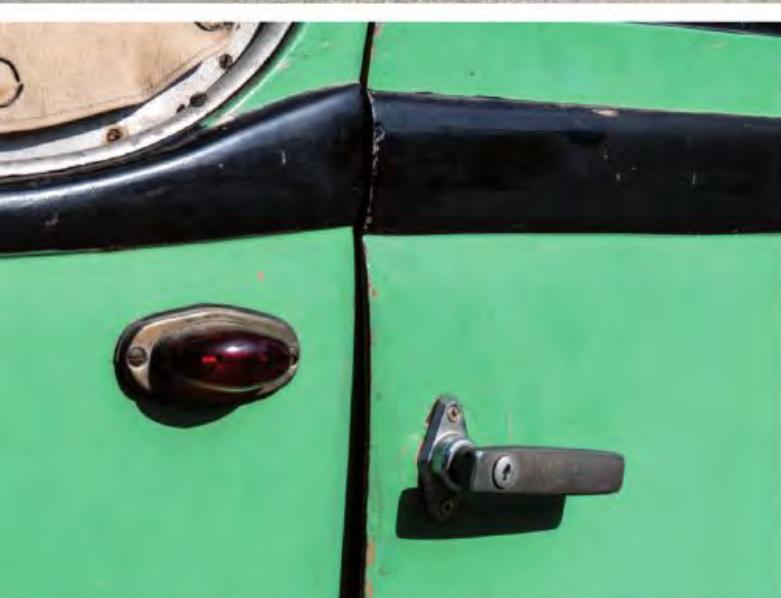


*** This very rare and elegant Nervasport coach découvrable factory bodied, was exhibit at the Rétromobile show, Paris, in February this year. The car is in a particularly exceptional state of preservation. It was sold new by the Renault factory on 26th April 1933 and registered in Paris on 27th April under the number 4323 RG 4. In January 1935, it was bought by the famous painter Maurice Le Mallier and registered 7543 LP 1. The latter sold it in 1937 to Maurice Simon, of Pol Simon Decoration, in Reims. After the Second World War, the Renault was in the hands of Francis Druart, still in Reims, which kept it for more than fifty years, before passing it to its current owner in 2014. According to the memories of Mr. Druart, the first owner of the car was most likely the painter

Maurice de Vlaminck, a lover of beautiful cars. This superb convertible, queen of "concours d'elegance", requires only a few restoration works of presentation to regain all its panache...

What has become of these elegant Renault with their prestigious engines? According to Renault Classic, only five or six Nervasport would remain today, this example being the only coach découvrable left. These rare models deserve the interest of connoisseurs. A unique opportunity to acquire one of the most remarkable and luxurious Renault of the 1930s.

Estimation sur demande/Estimate, please refer department



PORSCHE 356 B 1600 #1960

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 356 B
Carrosserie coupé, 2+2 places (T5)
Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cylindres à plat
Cylindrée 1 582 cm³
Puissance 60 à 90 ch
Vitesse maximale 165 à 175 km/h
Productions 27 246 exemplaires
Numéro de châssis 111 762

A près un premier prototype à moteur central en 1948, devant les difficultés à industrialiser un tel concept et le prix de revient d'une telle voiture, Ferry Porsche s'était finalement rabattu sur la plate-forme roulante de la Volkswagen avec le moteur en porte-à-faux en arrière de l'essieu arrière pour sa première sportive de série, la 356, en la dotant d'une carrosserie plus aérodynamique et plus légère. Le moteur à 4 cylindres à plat de 1 086 cm³ de la Volkswagen, refroidi par air et équipé de culasses spéciales, développait 40 ch à 4 000 tr/min. Le coupé et le cabriolet 356 avaient été homologués en août 1948 et la production démarra très lentement à Gmünd, en Autriche, où s'était repliée la famille Porsche dans une ancienne scierie. Mais la 356 B de 1960 n'a plus grand-chose à voir avec cette première mouture. La 356 à moteur 1 100 de 40 ch avait évolué régulièrement au fil des millésimes, recevant des moteurs 1 300 cm³ de 44 ch en 1951, puis 1 500 cm³ de 60 ch en 1952, passant à 70 ch en 1953, avant de devenir 356 A en septembre 1955 et d'adopter à côté du 1 300 de 44 ou 60 ch un 1 600 cm³ de 60 ou 75 ch. Une carrosserie Speedster était apparue en 1955, sans oublier le modèle Carrera apparu en 1956 avec un 1 500 à quatre arbres à came en tête de 100 ch! En même temps que la mécanique, la carrosserie évoluait également et la qualité de construction s'améliorait au fil des millésimes. Les premières Porsche fabriquées à la main à Gmünd avaient des carrosseries en aluminium, mais à partir d'avril 1950, le carrossier Reutter fabriquait des carrosseries en acier pour les coupés à Stuttgart, tandis que Beutler construisait les cabriolets en Suisse. Puis Porsche récupérera ses usines de Zuffenhausen occupées par les alliés, au nord de Stuttgart où la majorité des 356 sera construite par la suite.

La 356 B, apparue en septembre 1959, était une véritable nouveauté en ce qui concerne la carrosserie type T5. Les phares, placés plus haut, donnent une ligne d'aile plus tendue et les pare-chocs plus enveloppants et placés plus haut affinent l'avant et l'arrière qui semble moins massifs. Les surfaces vitrées ont été agrandies et un déflecteur apparaît sur le coupé. La banquette arrière est scindée en deux éléments et la lunette reçoit un système de désembuage. Côté mécanique on retrouve les moteurs 1 600 cm³ en 60 ch (1600), 75 ch (1600 S) ou 90 ch (1600 S-90). La 356 B recevra la carrosserie T6 pour le millésime 1962 (double grille chromée sur le capot moteur, capot avant plus large, pare-brise et lunette agrandis, goulotte de remplissage sur l'aile avant droite, aérateur devant le pare-brise). La 356 fut construite à près de 80 000 exemplaires de 1948 à 1965 toutes versions confondues, sur lesquelles on compte seulement 27 246 modèles 356 B, la version la plus produite.

La date de première mise en circulation de Porsche 356 B à numéros concordants remonte au 1^{er} janvier 1960. Elle a été immatriculée le 19 mai 1960 au Venezuela où elle a été vendue neuve. Elle est aux mains du vendeur depuis 1992 et se trouve parfaitement documentée depuis cette date, jusqu'au moindre boulon. La voiture a été entièrement restaurée en 2018 et toute la restauration est documentée au dossier. Elle a été repeinte dans une teinte Heron grey (sa couleur d'origine était rouge). La voiture a été préparée pour la compétition avec un moteur qui monte à 6 200 tr/min ce qui lui a permis de terminer première dans sa catégorie au Mans Classic en 2002. Elle est dans un excellent état de présentation, dispose d'un toit ouvrant, d'un arceau de sécurité, de vitres latérales et de custode et d'une lunette arrière en verre, un rétroviseur Sebring, d'une goulotte de ...





... remplissage sur le capot en polyester (celui d'origines a été conservé). Son pare-brise teinté dégradé est récent. La sellerie et l'intérieur sont en très bon état général, avec sièges baquets et harnais. Le moteur, reconditionné à 70 600 km, dispose d'un échappement Burtch 4 en 1 et de carburateurs Solck reconditionnés. La boîte de vitesse à pignonnerie Porsche n'est pas d'origine (la boîte longue originale a été conservée) et le passage des rapports se fait sans difficulté. Les jantes en aluminium massif brossées de 5x15 sont équipées de tambours Tanner récents et de pneus Avon. Le véhicule possède son passeport FIA. Les 356 B à carrosserie T5 sont des modèles très aboutis et conservent tout le charme des premières Porsche, l'efficacité et l'agrément en plus.

This Porsche 356 B with numbers matching the factory records left the factory on 1st January 1960. It was then registered new on 19th May 1960 in Venezuela. In 1992, the current owner bought the car and the history has been perfectly documented since then. The car has been fully restored in 2018 (documented). It was repainted in a

Heron grey (its original colour was red). The car has been prepared for competition with an engine that revs up to 12,500 rpm which allowed it to finish first in its class at the Le Mans Classic event in 2002. It is in an excellent condition, it has a sunroof, a roll bar, side windows, quarter-light windows and rear window made in glass, Sebring mirror, a fuel filler neck on the polyester bonnet (the original one has been preserved). Its tinted windscreen is recent. The upholstery and interior are in very good condition, with bucket seats and harnesses. The engine, refurbished at 70,600 km, is fitted with a 4-in-1 Burtch exhaust and reconditioned Solex carburettors. The Porsche gearbox is not original (the original long box has been preserved) and the gear change is easy. 5x15 brushed solid aluminium wheels are fitted with recent Tanner drum brakes and Avon tyres.

Estimation : 115 000 – 135 000 €





FERRARI 308 GTS #1980

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 308 GTS
Carrosserie berline, 2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 2927 cm³
Puissance 255 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Production 3219 exemplaires de GTS
Kilométrage 114,300 kms (compteur)
Numéro de série F106AS*30599*

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

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

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

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

En octobre 1982, le V8 de 3 litres recevra quatre soupapes par cylindre et l'appellation Quattrovalvole et retrouvera ses 240 ch à 7 000 tr/mn. Le modèle évoluera par la suite en 328 GTB et GTS avec un V8 3,2 litres avec une robe légèrement remaniée, mais c'est une autre histoire.

Cette Ferrari 308 GTS offerte à la vente est très intéressante pour plusieurs points. En effet, ce modèle GTS a carburateurs, des plus recherchés, fut vendu neuf par le biais du Garage Mercier, alors concessionnaire Ferrari à Bordeaux, et immatriculé le 21 aout 1980 par son premier propriétaire, un certain Mr. Reynard. En 1982, Mr. Reynard se sépare de sa Ferrari et la cède à Mr. Vachon, alors concessionnaire BMW à Corbeille Essonne, en région Parisienne. Dès lors commence une grande histoire d'amour entre Mr. Vachon et sa Ferrari, puisqu'il la gardera jusqu'en 2013, soit plus de 21 ans ! Durant cette période, Mr. Vachon porte grand soin à son automobile, en confirme les nombreuses factures relatives à l'entretiens et la maintenance de cette Ferrari 308 GTS. C'est en aout 2013 que Mr. Vachon ...



*** se sépare de sa Ferrari et la vend à son troisième et dernier propriétaire, Monsieur Vaccalut, de Vienne, aujourd'hui décédé. Magnifique et rare dans cette combinaison de couleurs (gris métallisé et intérieur cuir bordeaux, couleurs d'origine), cette Ferrari 308 GTS, châssis 30599 et moteur d'origine F106A 020 04180, est dans un état de présentation remarquable. Il faut réellement regarder de près afin de trouver des défauts sur la carrosserie. On notera des traces infimes et à peine perceptibles de délamination autour du pare-brise et quelques irrégularités, là encore à peine perceptibles, sous le capot arrière, autour des feux de plaque d'immatriculation. Il convient de signaler que la peinture gris métallisé fut refaite à la teinte d'origine, du plus bel effet. L'intérieur quant à lui est d'origine, en très bel état, habillé de cuir bordeaux contrastant admirablement avec les moquettes noires. Cette voiture est aussi équipée d'une climatisation d'origine, et de même qu'un autoradio d'époque Blaupunkt « Nuremberg ». Avec un très bon comportement routier, un passage fluide des 5 vitesses, cette Ferrari 308 est là encore exceptionnelle et très engageante.

Cette Ferrari 308GTS carburateurs (la version la plus puissante avec 255 ch.), Française d'origine, seulement en troisième main et en excellent état, rare dans cette couleur, ravira les passionnés de Ferrari et procurera un plaisir de conduite indéniable à son nouveau propriétaire, tant par sa tenue de route que pour ses performances, avec en plus le plaisir de rouler au grand air grâce au toit escamotable...

La voiture sera livrée avec sa carte grise française de collection, son contrôle technique ainsi que son dossier de factures.

This Ferrari 308 GTS offered for sale is very interesting for several points. Indeed, this model GTS carburettors, the most sought after, was sold new through the Garage Mercier, then Ferrari dealer in Bordeaux, and registered on August 21, 1980 by its first owner,

Mr. Reynard. In 1982, Mr. Reynard broke away from his Ferrari and sold it to Mr. Vachon, then a BMW dealer in Corbeil Essonne, in the Paris area. Begins a great "love story" between Mr. Vachon and his Ferrari, since it will keep until 2013, more than 21 years! During this period, Mr. Vachon takes great care of his car, confirms by the many invoices relating to the maintenance and servicing of this Ferrari 308 GTS. It is in August 2013 that Mr. Vachon separates from his Ferrari and sells it to his third and last owner, Mr. Vaccalut, of Vienna (France), now deceased. Beautiful and rare in this combination of colours (metallic grey and burgundy leather interior, original colour scheme), this Ferrari 308 GTS, chassis 30599 and original engine F106A 020 04180, is in a remarkable state of presentation. You really have to look closely to find defects on the body. There will be very minor traces (barely noticeable) of delamination around the windshield and some irregularities, again barely noticeable, under the rear bonnet, around the license plate's lights. It should be noted that the metallic grey paint was redone in the original colour shade, giving the most beautiful effect. The alignment of the body panels is extremely good. The interior is original, in very good condition, dressed in burgundy leather contrasting beautifully with the black carpets. This car is also equipped with original air conditioning, as well as a vintage car radio Blaupunkt "Nuremberg".

*This Ferrari 308 GTS carburettors (the most powerful version with 255 hp.), originally from France, only 3 owners from new, in excellent condition, rare in this colour, will delight Ferrari enthusiasts and provide undeniable driving pleasure to its new owner, both with its handling and performance, with the added pleasure of driving in the open air, thanks to the detachable roof...
The car will be delivered with its French registration document, its French control technique as well as its comprehensive invoice file.*

Estimation : 68 000 – 76 000 €



LINCOLN K V12 #1936

Caractéristiques techniques

Marque Lincoln
Modèle K V12
Carrosserie limousine six glaces, 5/6 places
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 6 784 cm³
Puissance NC
Vitesse maximale NC
Production NC
Kilométrage 8 500 miles
Numéro de série K655b



La Lincoln K fut produite de 1930 à 1940. Elle fait partie de ces prestigieuses lignées de grandes voitures de luxe américaines à moteurs V12 et V16, commercialisées par Packard, Franklin, Pierce-Arrow, Cadillac, Peerless, qui fleurirent étrangement pendant la grande dépression consécutive au krach boursier de 1929. Ces grandes aristocrates faisaient le bonheur du monde de la finance, de l'industrie et du cinéma (et aussi de la maffia) face aux Rolls-Royce, Maybach, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz et Isotta-Fraschini. Présentée avec un V 8 385 ci (6,3 litres), la K sera également proposée avec un V12 à partir de 1932. Dès lors, les KA à moteur V8 seront proposée en parallèle avec les KB à moteur V12, puis les KA disparaîtront en 1933, remplacées par une version équipée d'un V 12 382 ci (6,3 litres). En 1934, les deux V12 sont remplacés par un seul moteur de 414 ci (6,8 litres) dérivé du V12 6,3 litres KA,

toujours associés à une transmission manuelle à trois rapports. Les références KA et KB désigneront alors les deux empattements proposés de 3,45 m pour la KA et 3,68 pour la KB. Ces deux appellations disparaîtront en 1935 pour une unique appellation K. Mais la grande dépression continue de faire des ravages, la concurrence est rude parmi les « multicylinders » et les rangs s'éclaircissent. La K continue à être produite avec parcimonie jusqu'à la fin de 1939 et la dernière sera livrée en janvier 1940. Contrairement à l'Europe et en particulier à la France, ces luxueuses voitures recevaient la plupart du temps des carrosseries « usines ». En fait, chaque constructeur proposait un volumineux catalogue de carrosseries dont certaines ne dépassaient souvent pas la dizaine. La voiture proposée est une limousine six glaces typique avec ses deux roues de secours latérales intégrées dans les ailes et son porte-bagage chromé à l'arrière.



Cette Lincoln KV12 de 1936, originaire de Pensylvannie, a été restaurée il y a déjà quelques années et son aspect reste tout à fait présentable, même si quelques rayures et petits défauts apparaissent çà et là sur sa carrosserie. L'intérieur, tendu de tissu gris clair à l'avant et à l'arrière, est globalement bien conservé et propre, mais présente lui aussi quelques menus défauts. La banquette arrière tient plus du sofa que du siège automobile avec ses accoudoirs à l'élégante courbure et son repose-pied repliable. Le tableau de bord art-déco avec ses deux compteurs ronds et son épais bandeau supérieur en bois est en bon état, de même que les boiseries qui soulignent les hauts de garnitures de portières. La mécanique démarre et tourne mais nécessitera quelques soins suite à une longue immobilisation. Rien que son V12 mérite amplement l'intérêt et devrait séduire les amoureux de belle mécanique.

This 1936 Lincoln KV12, originally from Pennsylvania, was restored a few years ago and its appearance remains quite presentable, even if some scratches and small defects shows here and there on its bodywork. The front and rear light grey fabric interior is overall well preserved but also shows some minor defects. The rear seat is more like a sofa than a car rear bench with its elegant curved armrests and folding footrest. The art-deco dashboard is in good condition, as is the wood-work that highlights the tops of door trim. The engine starts and runs but will require some care, after a long immobilization. Even only for its V12 engine, this Lincoln is interesting in a collection...

Estimation : 55 000 – 65 000 €

CITROËN SM #1972

Caractéristiques techniques

Marque Citroën
Modèle SM
Carrosserie coupé 2+2 places
Moteur avant, 6 cylindres en V
Cylindrée 2670 cm³
Puissance 180 ch
Vitesse maximale 220 km/h
Production 12 920 exemplaires
Numéro de châssis 00SB8508



orsque Citroën racheta Maserati en 1969, l'ingénieur en chef, Giulio Alfieri, fut chargé de créer un moteur plus léger et moins volumineux que le V8 Maserati pour motoriser la future sportive de la marque française, la SM. Ce V6 en aluminium à 4 arbres à cames en tête entraînés par chaîne, qui est en fait le V8 amputé de deux cylindres, présente une ouverture à 90° typique des V8. La transmission aux roues avant se fait via une boîte manuelle Citroën à cinq rapports en alliage léger. La suspension hydropneumatique est semblable à celle des DS, de même que le train arrière, tandis que le train avant fait appel à des bras tirés - et non poussés - comme sur la DS. La direction à crémaillère profite, elle aussi, des avantages de l'hydraulique et fait appel à une originale assistance variable en fonction de la vitesse avec rappel asservi en ligne droite, baptisée Diravi. Robert Opron, directeur du style Citroën, a réussi à obtenir une excellente aérodynamique avec un Cx de 0,46 (25 % de mieux que la DS) tout en préservant l'élégance de la voiture. On remarque notamment l'avant entièrement transparent dissimulant une batterie d'optiques dont des phares orientables à chaque extrémité. L'arrière, plus clinquant, ne fait pas l'unanimité. On retrouve dans

la SM l'un des traits caractéristiques de la DS dans l'avant à voie large et l'arrière à voie resserrée (20 cm de différence entre les deux). On note également les roues arrière partiellement carénées et le volant monobranche, chers à la marque. Dévoilée en mars 1970 au Salon de Genève, la SM ne sera commercialisée qu'à partir de l'automne 1970. Elle reçoit l'injection en 1973 et voit sa puissance passer à 188 ch et sa vitesse de pointe à 228 km/h. Une version automatique apparaît l'année suivante avec une cylindrée de 2965 cm³ de 190 ch dont la vitesse maximale redescend à 205 km/h. La SM disparaît en 1975, victime de la crise pétrolière et des accords avec Peugeot.

Olivier Lacroix, créateur de la société de plasturgie Gilac, a acheté cette SM à carburateur à la SA Moderne Garage, concessionnaire Citroën d'Oyonnax, le 9 mars 1972 (moteur changé à 115 000 km par le garage Paris Sud Ouest en 1975). Suite à son décès, la voiture est immatriculée au nom de Paul Peltrat en 1984, qui l'entretient dans ses propres ateliers de mécanique, avant de la vendre en 2005. Elle a subi une restauration complète, carrosserie et mécanique, chez J.M. Ségura à Marseille en 2006, puis a vu sa mécanique fiabilisée (moteur,



refroidissement, suspension et direction) par le spécialiste Yvan Cuesta du Garage de l'Ancien Champ de Mars à Perpignan en septembre 2009 pour un montant de 19 233,55 euros, alors que son compteur affichait 7 950 km (aujourd'hui 11 000 km). De couleur bleu marine avec intérieur en cuir chamois, elle affiche une très belle présentation avec une peinture restaurée dans le respect de l'origine, sans choc ni rayure avec une carrosserie et un soubassement sans aucune corrosion. Sellerie et tableau de bord sont en bon état d'origine (poste Continental Edison d'époque). Son moteur, changé il y a seulement 3 000 km, tourne bien. L'embrayage est neuf et la boîte de vitesses offre des passages fluides. Freinage, direction et éclairages fonctionnent parfaitement. La voiture a toujours été entretenue et a été utilisée régulièrement, au moins une fois par an. Elle a subi un contrôle technique ainsi qu'une révision chez Alain Féraud, spécialiste Citroën (Ets SFER) en février 2019. La voiture a toujours été conservée à l'abri et sera vendue avec ses carnets d'entretien, sa notice d'emploi et son porte-clés d'origine, ainsi que toutes les factures d'achats de pièces (Club SM) et factures mécaniques détaillées et des photos d'époque.

Les belles SM en parfait état de marche et bien entretenues, comme celle-ci, sont à considérer avec intérêt.

Olivier Lacroix, founder of the plastics company Gilac, bought this carbureted SM from SA Moderne Garage, a Citroën dealer in Oyonnax, on 9th March 1972 (engine replaced at 115,000 km by the

Paris Sud Ouest garage in 1975). Following his death, the car has been registered in the name of Paul Peltrat in 1984, who maintained it in its own mechanical workshops, before selling it in 2005. Then the car has undergone a complete restoration, body and mechanics, at JM Ségura in Marseille in 2006, then its mechanical has been improved in terms of reliability (engine, cooling, suspension and steering) by specialist Yvan Cuesta of the Garage of the Old Champ de Mars in Perpignan in September 2009 for a sum of 19,233.55 euros, while the odometer was showing 7,950 km (today 11,000 km). Navy blue with chamois leather interior, this Citroën presents very well with a paint restored in respect of the originality. No trace of shocks or scratches with a bodywork and underneath corrosion free. Upholstery and dashboard are in good original condition (Continental Edison period radio). Its engine, replaced only 3,000 km ago, runs well. The clutch is new, and the gearbox is smooth. Braking system, steering system and lighting work perfectly. The car has always been maintained and used regularly, at least once a year. It passed its controle technique and had a service and maintenance check at Alain Féraud, Citroën Specialist (Ets SFER) in February 2019. The car has always been kept in a garage and will be sold with its maintenance books, its instruction manual use and its original keyring, as well as all parts purchase invoices (from Club SM), detailed mechanical invoices and period photos. The beautiful SM in perfect condition and well maintained, like this one, are to be considered with high interest.

Estimation : 32 000 – 38 000 €

FERRARI BB 512 #1980

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle BB 512
Carrosserie berlinette 2 places
Moteur central, 12 cylindres à plat
Cylindrée 4943 cm³
Puissance 360 ch
Vitesse maximale 300 km/h
Production 1316 exemplaires (à carburateurs)

Au Salon de Turin 1971 Ferrari dévoilait la 365 GTB/4 BB (Berlinetta Boxer), une berline équipée d'un 12 cylindres à plat « Boxer » en position central arrière. Ferrari était finalement passé au moteur central et retrouvait sa place en tête des supercars aux côtés de la Lamborghini Countach. Au Salon de Paris 1976, Ferrari dévoilait une première évolution de la BB, la 512 de 5 litres de cylindrée au lieu des 4, 4 litres de la 365. La cylindrée était obtenue à la fois par réalésage et allongement de la course (82 x 78 au lieu de 81 x 71 mm), tandis que le taux de compression était relevé et que pour sa lubrification la 512 avait désormais recours au carter sec. Toutes ces modifications mécaniques entraînaient un accroissement du couple qui améliorait la souplesse du moteur et un nouvel étagement de la boîte de vitesses permettait de mieux exploiter tout ce potentiel. Les trains roulants ne recevaient que des améliorations minimales et le freinage par disques ventilés aux quatre roues ne subissait aucune modification. Ferrari revendiquait une vitesse maximale légèrement au-dessus des symboliques 300 km/h. Les changements apportés à la carrosserie par Pininfarina étaient discrets. Le porte-à-faux arrière gagnait 4 cm, les grilles de capot étaient remplacées par des persiennes et des prises d'air NACA pour les freins faisaient leur apparition sur les bas de caisse devant les roues arrière. Hormis les sièges réglables dans plusieurs directions à la place des sièges fixes, l'intérieur ne changeait pas. En 1981, après une production de 929 exemplaires de 1976 à 1981, la 512 recevait une injection Bosch et devenait 512 BB avec un couple supérieur et une puissance identique. La Berlinetta Boxer cédera la place à la spectaculaire Testarossa à la fin

du millésime 1984 après 2 323 exemplaires produits de 1971 à 1984 dont 1 316 BB 512 à carburateurs. Avec son moteur directement issu de la Formule 1, la 512 BB, mieux équilibrée, plus légère et plus rapide que la légendaire « Daytona », était l'une des plus performantes supercars de son époque et peut encore apporter leur dose d'adrénaline aux conducteurs les plus sportifs. La valeur des V12 ayant connu une spectaculaire envolée, collectionneurs et investisseurs ont reporté leur choix sur les berlinettes Boxer à 12 cylindres à plat et particulièrement sur celles dotées de l'injection, plus faciles à utiliser et à entretenir.

Cette magnifique Ferrari BB 512 Carburateurs est certainement le modèle le plus prisé par les amateurs de Berlinetta Boxer. Numéro de châssis F102 BB 30197, elle fut livrée neuve en Italie en juin 1980. En octobre 1990, elle fut importée en France par un collectionneur de la région de Marseille. À cette date, cette voiture a reçu une restauration totale de la mécanique (numéro du moteur F102B000R00542) par l'un des spécialistes Ferrari les plus renommés en Europe, Motor Service SRL à Modène en Italie, factures à l'appui. Ensuite, en 2015, le très bel intérieur en cuir noir fut complètement restauré et en 2016, ce sera le tour de la carrosserie qui recevra une peinture complète. C'est à cette période que cette Ferrari fut achetée par son 2^e et dernier propriétaire français. La même année, une grande révision fut effectuée, comprenant les courroies de distribution, l'embrayage, le remplacement des disques de freins, un réglage de la carburation, travaux esthétiques sur le moteur, une vérification de la climatisation et d'un contrôle général de l'ensemble de l'éclairage. Il est intéressant de noter que la trousse à outils est présente.





••• Cette superbe Ferrari BB 512 Carburateurs est absolument en excellent état, très belle avec sa robe rouge, ses soubassements noirs et ses roues 5 branches dorées à papillon central. Elle dispose d'une carte grise Française de collection, de son contrôle technique ainsi que d'un impressionnant dossier de factures et de photos, attestant les travaux de restauration ainsi que de l'entretien courant de cette mythique Ferrari des années 80.

This magnificent Ferrari BB 512 Carburettors is certainly the most desirable model for the enthusiasts of the Berlinetta Boxer. Chassis number F102 BB 30197, it was delivered new in Italy in June 1980. In October 1990, it was imported in France by a collector from the Marseille area (South of France). At this time, this car received a comprehensive restoration of the mechanics (engine number F102B000R00542) by one of the most renowned Ferrari specialists in Europe, Motor Service SRL in Modena (Italy), invoices to sup-

port. Then, in 2015, the beautiful black leather interior was completely restored and in 2016, it will be the turn of the body which will receive a full respray. It was at this time that this Ferrari was bought by its 2nd and last French owner. In the same year, a major overhaul was made, including timing belts, clutch, brake disc replacement, carburetors adjustment, engine aesthetic work, air conditioning check and general check of all the lighting equipment. It still has its tool kit.

This superb Ferrari BB 512 Carburettors is absolutely in excellent condition, very beautiful with its red body painted, its black base and its 5-spoke golden wheels. It is coming with French registration document, its French control technique and an impressive and comprehensive history file including many invoices and photos, attesting the restoration work and routine maintenance of this legendary Ferrari of the 80s.

Estimation : 240 000 – 270 000 €





LAND ROVER CHÂSSIS COURT

#1958



Ce lot est à rapprocher du lot 73, un pick up Land Rover série III de 1983 joliment restauré, mais souffrant d'un châssis attaqué par la rouille. Il est construit sur un empattement court de 2,24 m, c'est-à-dire un châssis identique à celui de 1958 de ce lot. Les châssis nus ne courent pas les rues et l'occasion est inespérée de pouvoir réunir les deux pour redonner au modèle de 1988 tout son lustre, d'autant qu'il est complet et a été entièrement restauré par ailleurs. Une occasion à saisir pour les amateurs de beaux Land Rover.

This lot is similar to lot 73, a 1983 pickup Land Rover Series III nicely restored, but suffering from a chassis attacked by rust. It is built

on a short wheelbase of 2.24 m, that is to say, a frame identical to that of 1958 of this lot. The bare chassis are rare and the opportunity to combine the two to give back to the model of 1988 all its lustre, especially as it is complete and has been completely restored elsewhere. An opportunity to take for Land-Rover enthusiasts.

Estimation : 2 000 – 3 000 €

LAND ROVER 119 PICK UP #1977

Caractéristiques techniques

Marque Land Rover
Modèle 119 (série II A)
Carrosserie pick up châssis long, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 2 286 cm³
Puissance 77 ch
Vitesse maximale 110 km/h
Production NC
Kilométrage NC
Numéro de série SALLBCAG2AA153351



Inspiré de la Jeep, le Land Rover était au départ un engin utilitaire basique destiné à satisfaire la demande en véhicules tous usages dans l'immédiat après-guerre. Sa carrosserie pratiquement sans emboutis en aluminium permettait d'éviter le recours à l'acier encore contingenté et s'avéra un atout. Le recours au quatre cylindres 1595 cm³ de la Rover P3 et à de nombreux autres éléments empruntés aux berlines Rover de série avait permis de réduire les coûts et le temps de développement. Le premier Land Rover de série (sur un empattement de 80 pouces, soit 2 m) fut présenté au Salon d'Amsterdam en avril 1948. Son succès instantané prit même ses concepteurs, les frères Wilks, au dépourvu. La première version diesel apparut en 1958 avec la

série II pour le 10e anniversaire du modèle. On le reconnaissait à sa ceinture de caisse arrondie dans le prolongement des ailes avant et à ses bas de caisse cachant l'échappement. La série II A, dotée d'un nouveau moteur diesel suivit en 1961, puis, en avril 1969, le II A vit sa face avant modifiée avec les phares déplacés de la calandre dans les ailes.

Ce pick up 119, construit sur un empattement de 3,02 m, plus long que le 109 habituel (2,77 m), est un véhicule très rare. Il est doté d'un hard top vitré sur la partie arrière et reçoit des banquettes arrière latérales pour accueillir des passagers en plus des trois de la banquette avant. Il est animé par le 4 cylindres diesel 2 286 cm³ de 77 ch et est équipé d'un treuil avant, d'une prise de



force et d'un projecteur de travail. Il est d'origine mais a été entièrement remis en état il y a quelques années et affiche une belle présentation pour un baroudeur. Toutes les pièces d'usure ont été changées, ainsi que les freins, les roulements, les silentbloc, la batterie, l'allumage, etc... Un rapport d'expertise de 2016 le décrit comme très sain. Idéal pour le transport de personnel dont c'était probablement son premier usage.

This pickup 119, built on a wheelbase of 3.02 m, longer than the usual 109 (2.77 m), is a very rare vehicle. It has a rear glass hard-top glass and fitted with rear side seats to accommodate passengers in addition to three people front bench. It is powered by the 77 hp, 2 286 cc,

4-cylinder diesel engine and is fitted with a front winch, a PTO and a work lamp. It is original but was fully refurbished a few years ago according to originality and present well. All the wear and tear parts have been replaced, as well as the brakes, the bearings, the bushes, the battery, the ignition system, etc... A 2016 valuation report describes it as very good condition.

Estimation : 5 000 – 8 000 €

LAND ROVER SÉRIE III 88 PICK UP BÂCHÉ #1983

Caractéristiques techniques

Marque Land Rover
Modèle série III 88 (châssis court)
Carrosserie pick up bâché, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2 286 cm³
Puissance 81 ch
Vitesse maximale 110 km/h
Production 29 522 exemplaires



Inspiré de la Jeep, le Land Rover était au départ un engin utilitaire basique, destiné à satisfaire la demande en véhicules tous usages dans l'immédiat après-guerre. Sa carrosserie pratiquement sans emboutis en aluminium permettait d'éviter l'utilisation d'acier encore contingenté et s'avéra un atout. Le recours au quatre cylindres 1 595 cm³ de la Rover P3 et à de nombreux autres éléments empruntés aux berlines Rover de série avait permis de réduire les coûts et le temps de développement. Le premier Land Rover de série (sur un empattement de 80 pouces, soit 2 m) fut présenté au Salon d'Amsterdam en avril 1948. Son succès instantané prit même ses concepteurs, les frères Wilks, au dépourvu. La première version diesel apparut en 1958 avec la

série II pour le 10^e anniversaire du modèle. On le reconnaissait à sa ceinture de caisse arrondie dans le prolongement des ailes avant et à ses bas de caisse cachant l'échappement. La série II A, dotée d'un nouveau moteur diesel suivit en 1961, puis, en avril 1969, le IIA vit sa face avant modifiée avec les phares déplacés de la calandre dans les ailes. En 1971, apparaît la Land Rover série III qui sera le modèle à la plus grande longévité. Extérieurement identique au Série II A, avec sa nouvelle calandre en plastique, son tableau de bord remanié et sa boîte entièrement synchronisée il était cependant plus profondément modifié qu'il n'y paraît. Ce Land Rover série III de 1983 équipé du 4 cylindres diesel 2,2 litres est un pick up avec arceau arrière pour recevoir la bâche,



construit sur le châssis court de 88 pouces (2,24 m) et chaussé de pneus de 750. Il dispose d'un cabestan et d'une prise de force, ainsi que de sa bâche. Il possède aussi son pare-buffle, une galerie « Safari », son arceau tout-terrain et de nombreux accessoires. Il a été refait à neuf en 2004 et sa boîte à crabot en 2011. La voiture est très saine dans l'ensemble, à l'exception d'un problème de corrosion au châssis. C'est pourquoi nous conseillons à l'acheteur de voir attentivement le lot 71 de cette vente. Il s'agit d'un châssis court de Land Rover de 1958, identique à celui de ce Land Rover série 3 qui pourrait lui permettre de retrouver une seconde jeunesse et toute sa santé structurelle. L'ensemble fera un modèle particulièrement sain et fiable.

This 1983 Land Rover III with 4-cylinder 2.2 litre diesel is a pick up with a rear hoop to receive the hood, built on the short chassis of 88 inches (2.24 m) and fitted with 750 tyres. has a capstan and a PTO, as well as its hood. It was refurbished in 2004 and its gearbox in 2011. The car is very good overall, with the exception of a chassis corrosion problem. This is why we advise the buyer to look carefully at lot 71 of this sale. This is a short chassis Land Rover 1958, identical to that of the Land Rover series 3 that could allow him to regain a second youth and a good structure. The set will make a particularly reliable model.

Estimation : 10 000 – 13 000 €

LAND ROVER 109 PICK UP #1970

Caractéristiques techniques

Marque Land Rover
Modèle 109 (série II A)
Carrosserie pick up, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 2 286 cm³
Puissance 77 ch
Vitesse maximale 110 km/h
Production NC



Inspiré de la Jeep, le Land Rover était au départ un engin utilitaire basique destiné à satisfaire la demande en véhicules tous usages dans l'immédiat après-guerre. Sa carrosserie pratiquement sans emboutis en aluminium permettait d'éviter le recours à l'acier encore contingenté et s'avéra un atout. Le recours au quatre cylindres 1595 cm³ de la Rover P3 et à de nombreux autres éléments empruntés aux berlines Rover de série avait permis de réduire les coûts et le temps de développement. Le premier Land Rover de série (sur un empattement de 80 pouces, soit 2 m) fut présenté au Salon d'Amsterdam en avril 1948. Son succès instantané prit même ses concepteurs, les frères Wilks, au dépourvu. La première version diesel apparut en 1958 avec la série II pour le 10e anniversaire du modèle. On le reconnaissait à sa ceinture de caisse arrondie dans le prolongement des ailes avant et à ses bas de caisse cachant l'échappement. La série II A, dotée d'un nouveau moteur diesel suivit en 1961, puis, en avril

1969, le IIA vit sa face avant modifiée avec les phares déplacés de la calandre dans les ailes.

Ce Pick up Land Rover de 1970 affichant 140 000 km au compteur affiche une présentation de baroudeur conforme à l'origine avec un soubassement sans trace de corrosion. La sellerie a été restaurée de même que les garnitures intérieures et le tableau de bord est en bon état d'origine. Le moteur tourne bien et les passages de rapports sont fluides.

This 1970s Land Rover pickup, showing 140,000 km on the odometer. Its presentation is conformed to the origin, the underneath being corrosion free. The upholstery has been restored as well as the interior trim and the dashboard is in good original condition. The engine runs smoothly and the gear changes are smooth.

Estimation : 10 000 – 13 000 €



FORD ESCORT RALLYE TWIN CAM MKI #1968

Caractéristiques techniques

Marque Ford
Modèle Escort Rallye
Carrosserie berline 2 portes, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 594 cm³
Puissance 150 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 55 exemplaires d'homologation
Numéro de châssis GBATJP87922



Escort était le premier modèle du géant américain créé pour unifier ses productions des filiales allemande et britannique, sous la houlette de Ford of Europe. Dévoilée au Salon de Bruxelles en janvier 1968, la Ford Escort, première du nom reste fidèle à la propulsion, alors que les constructeurs généralistes commencent à adopter la traction pour leurs modèles populaires. Elle fait aussi appel à un essieu rigide et à un moteur en fonte qui ne la prédisposent pas forcément à la compétition. Pourtant, afin de promouvoir son nouveau modèle, Ford engage l'Escort en compétition et l'Escort TC, développée par le département compétition de Ford Boreham prend le départ du Rallye de San Remo (encore baptisé rallye des Fleurs) en mars 1968. Elle est dotée du 4 cylindres Ford Lotus Twin Cam réalisés à 1 594 cm³ développant plus de 150 ch. Avec Ove Andersson et John Davenport, elle s'adjuge une brillante 3^e place derrière la Porsche 911 de Toivonen et la Lancia Fulvia HF de Pat Moss-Carlsson. Quinze jours plus tard, Roger Clark lui apporte sa première victoire au Circuit d'Irlande puis une seconde victoire au Rallye des Tulipes quelques jours plus tard. À la fin de la saison, Ford remporte le premier Championnat d'Europe des marques devant Saab, Porsche et Lancia. La Ford Escort Mk1, comme on

la surnomme, remporte le Championnat d'Europe des rallyes en 1968, 1969 et le marathon Wembley-Mexico en 1970. Débarrassée de ses pare-chocs, avec ses ailes gonflées, ses jantes en magnésium et son capot noir mat, l'Escort Twin Cam est une véritable machine à gagner. Une série de 113 voitures sera produite par Ford Compétition dans l'usine de Boreham en Angleterre. Cette rarissime Escort Twin Cam Mk1 fabriquée en 1968 avec le moteur 1600 Lotus est la 22^e des 55 voitures produites pour l'homologation en Groupe 2. La voiture se présente entièrement restaurée après sa 4^e participation au Rallye du Maroc, apprêtée par Jean-Louis Bolla, préparateur reconnu dans le milieu. Elle est encore en rodage. Elle est, bien sûr, en excellent état, peinture carrosserie, sellerie, mécanique avec embrayage refait à neuf. Elle a été repeinte aux couleurs BP des Groupe 2 de l'écurie Ford, reproduction exacte de la voiture de Jean-François Piot. Tout a été fait dans le respect des moindres détails et de l'authenticité. Petits pare-chocs, extensions d'ailes, jantes magnésium (+ 2 paires), sièges baquets Recaro, extincteur, accessoires rallye, cage-arceau, circuit électrique en fil d'argent comme les Formule 1, boîte ZF, capot et coffre en polyester... Le propriétaire s'est même rendu en



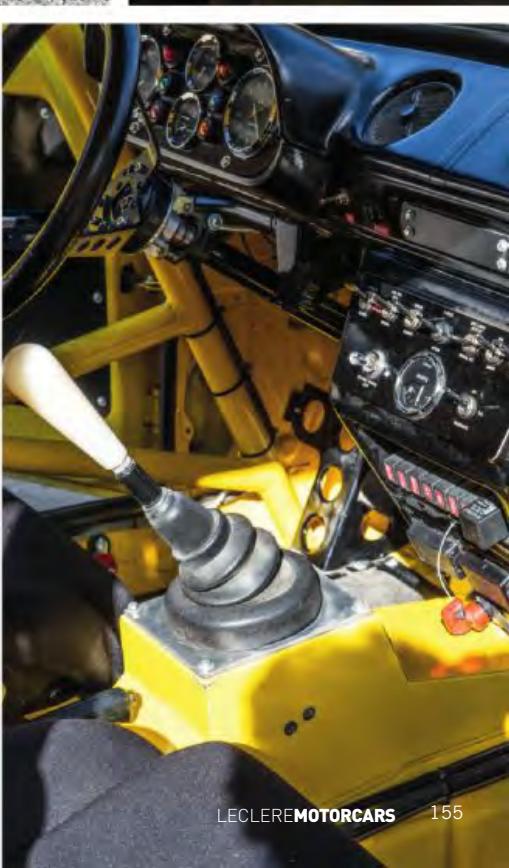


*** Angleterre pour trouver le bouton d'antibrouillard arrière identique à celui d'origine... Elle dispose d'une carte grise normale et de son passeport FFSA Groupe 2. Cette voiture exceptionnelle, qui a marqué sa génération, conviendra à tout amateur férus d'authenticité et de véritable modèle de compétition.

This rare Escort Twin Cam Mk1 manufactured in 1968 with the 1600 Lotus engine is the 22nd of 55 cars produced for homologation in Group 2. The car is presented fully restored after its 4th participation in the Rally of Morocco, prepared by Jean-Louis Bolla, well-known race engineer. The car is still in run-up period. It is, of course, in

excellent condition, bodywork, paintwork, upholstery and mechanical with clutch redone. It has been resprayed in BP Ford Group 2 colour, an exact replica of Jean-François Piot's car. Everything has been done in respect of authenticity and details. Small bumpers, flared wings, magnesium wheels (+ 2 pairs), Recaro bucket seats, fire extinguisher, rally accessories, roll-cage, electric wire looms with silver wire, like a Formula 1, ZF gearbox, polyester bonnet and boot lid... The owner even went to England in order to find the rear fog light button identical to the original one... The car is French registered and has its FFSA Group 2 passport.

Estimation : 84 000 – 92 000 €



PORSCHE 964 TURBO 3.3 #1991

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 Turbo (type 964)
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3 299 cm³
Puissance 320 ch
Vitesse maximale 270 km/h
Production 3 660 exemplaires



C'est en septembre 1988, au Mondial de l'automobile à Paris, que Porsche dévoile sa nouvelle 911 type 964 sous forme de la Carrera 4, équipée d'une transmission intégrale et d'un moteur 3,6 litres de 250 ch. C'est la première fois que Porsche propose une 4 roues motrices si l'on excepte la très exclusive 959. La version Carrera 2 à deux roues motrices n'apparaîtra qu'en 1989 en même temps que les versions Targa et cabriolet. Les trois versions coupé, Targa et cabriolet sont disponibles en 2 ou 4 roues motrices. La nouvelle 964 est la troisième génération de 911 et conserve encore la cellule centrale d'origine qui remonte à 1964, même si elle a été au fil des années profondément modifiée et améliorée. Le restylage de la 911 est surtout visible au premier coup d'œil par ses nouveaux pare-chocs mieux intégrés qui remplacent les disgracieux modèles à soufflet apparus en 1974. On retrouve sous le capot arrière le « flat 6 » en 3,6 litres de cylindrée (100 x 76,4 mm) toujours placé en porte-à-faux et refroidi par air. La Turbo 964, parfois appelée 965, est apparue au Salon de Genève en mars

1990. Elle conserve quant à elle le 3,3 litres (77 x 94,4 mm) de l'ancienne génération 930 avec un turbo KKK qui lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 5 secondes seulement et de franchir les 1000 m en 24 secondes, sa vitesse maximale s'établissant à 270 km/h. Pour la tenue de route elle fait appel aux trains roulants triangulés de la Carrera 964, qui remplacent avantageusement les barres de torsions utilisées depuis 25 ans. Des combinés ressorts-amortisseurs font leur apparition à l'avant et à l'arrière pour un meilleur guidage et la direction assistée de série lui assure une maniabilité exceptionnelle. La Turbo est très bien équipée, c'est la plus luxueuse des 911 ce qui lui vaut, un poids supérieur de 200 kg à la génération précédente, largement compensé par le gain de puissance. La nouvelle Turbo ne sera construite en cabriolet que sur commande spéciale. Une version équipée du nouveau 3,6 litres de 360 ch verra le jour en septembre 1992. La 964 est la dernière 911 « monoturbo » avec son excitant « coup de pied au cul ». La turbo 3,6 litres, la plus rare et la plus recher-



chée, n'a pas grand-chose à envier à la version 3,3 litres et les écarts de prix significatifs paraissent peu justifiés, tant il est vrai qu'il faut être un pilote particulièrement expérimenté pour apprécier à leur juste valeur les performances époustouflantes des deux modèles. Cette 964 Turbo 3,3 litres a appartenu à Florent Manaudou, recordman du monde de natation, multi médaillé au Championnat du monde et au Championnat d'Europe, champion olympique à Londres en 2012 et à Mexico en 2016. Elle a subi une restauration complète exceptionnelle de très haut niveau dans le réseau Porsche à Marseille qui lui a valu de nombreux articles. Une vidéo de sa restauration qui totalise plus de 100 000 vues est visible sur le site Cardisiac.com. Elle a également été primée dans un magazine pour sa restauration et a reçu un « coup de cœur restauration » par Porsche Allemagne à Rétromobile il y a deux ans. Intérieur, moteur et carrosserie, tout est comme neuf. Un dossier historique de plus de 60 pages avec factures atteste de la qualité de ces travaux. Si le terme « état concours » a un sens, il s'applique parfaitement à cet exemplaire. Cette voiture, le nec plus ultra des 964

Turbo, mérite une attention toute particulière, il s'agit sûrement de l'une des plus belles 964 actuellement sur le marché.

This 964 Turbo 3.3 litre belonged to Florent Manaudou, world swimming record champion, multi medalist at the world championship and the European Championship, Olympic champion in London in 2012 and Mexico City in 2016. It has undergone a full high level restoration at the Porsche main dealer in Marseille and has been featured in many press articles. A video of its restoration which totals more than 100 000 views is visible on the website Cardisiac.com. The car also received an award by a magazine for its restoration and won a “coup de cœur restauration” by Porsche Germany at Rétromobile two years ago. Interior, engine and bodywork, everything is like new. A historic file of more than 60 pages with invoices testifies to the quality of this work.

It is surely one of the most beautiful 964 currently on the market.

Estimation : 97 000 – 110 000 €

FERRARI 512 TR #1992

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari
Modèle 512 TR
Carrosserie berline, 2 places
Moteur central, 12 cylindres à plat
Cylindrée 4943 cm³
Puissance 428 ch
Vitesse maximale 313 km/h
Production 7 177 exemplaires
Kilométrage 52 500 km
Numéro de châssis 2FFLA408000093758



vingt ans après les mythiques Testa Rossa (culasses rouges) des années 1950 et 1960, Ferrari ressuscite – en un seul mot – ce nom mythique au salon de Paris 1984. Succédant à la Berlinetta Boxer, la Testarossa reprend son 12 cylindres à plat, inauguré en 1972 sur la 365 GT4 BB et installé pour la première fois en position centrale arrière sur une Ferrari de route. Conçu pour la 312 B de Formule 1 en 1970, il offrait un centre de gravité très bas et une hauteur limitée, offrant un comportement routier très efficace et une bonne aérodynamique. Soucieux de ne pas se faire piéger par les normes d'homologation fédérales américaines qui avaient privé la BB d'une belle carrière aux États-Unis, les ingénieurs ont conçu des culasses à quatre soupapes par cylindre, associées à un système d'injection mécanique KE-Jetronic Marelli. Plus propre, plus économique, le moteur de la Testarossa est aussi plus léger de 20 kg et plus puissant de 50 ch (!) avec 390 ch à 6300 tr/mn et un couple qui passe à 50 mkg à 4 500 tr/mn. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite sont améliorés, la voiture

jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur. La Testarossa est une des rares automobiles à dépasser les 290 km/h tout en gardant une tenue de route sûre et précise. Ses performances et son allure spectaculaire vont contribuer à son succès.

Basse et large, bien plus encombrante que sa devancière 512 BB (2 m de large !), la Testarossa est, bien sûr, due à Pininfarina, qui réussit l'exploit de combiner un appui élevé avec une trainée limitée, en n'utilisant aucun aileron ou appendice aérodynamique, tout en faisant oublier les imposantes proportions de la voiture. En termes de présence, elle rivalise sans problème avec la Countach de Lamborghini grâce à ses ailettes latérales – l'un de ses traits les plus spectaculaires – qui alimentent en air ses deux radiateurs latéraux. Malgré sa taille, la Testarossa, est plus légère que sa devancière, sa carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – étant en aluminium, ce qui est plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série.

Les portières s'ouvrent sur un habitacle à deux places. Le style



général allie luxe et sportivité avec des sièges tendus de cuir Connolly, un petit volant à trois branches Momo et la célèbre grille chromée, logée sur le tunnel central qui accueille de multiples interrupteurs. On trouve des équipements luxueux comme l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral qui trahissent la vocation grand tourisme. Pour le millésime 1987, les deux rétroviseurs extérieurs sont positionnés plus bas et en juin 1988, les roues de la Testarossa sont fixées par 5 goujons à la place de l'écrou central. Elle n'évoluera plus jusqu'à la fin de la production en 1991. En 1992 elle sera remplacée par la 512 TR (pour Testa Rossa), avec une puissance légèrement supérieure de 428 ch donnant une vitesse de pointe de 313 km/h, qui sera à son tour supplantée par la 512 M. La production totale de ces trois modèles sera de 7 177 unités. Notre 512 TR (châssis numéro 2FFLA408000093758 - moteur numéro 040311065) d'origine italienne présente une carrosserie d'origine à l'usure, mais sans aucune trace de corrosion, ni au soubassement. Les sièges en cuir et les garnitures intérieures

sont en bon état d'origine, tout comme le tableau de bord. Le 12 cylindres à plat tourne bien les passages de rapports de la boîte mécanique à 5 vitesses sont fluides, l'embrayage n'ayant que 1 500 km. Freinage et direction ont parfaitement fonctionné au cours de l'essai routier. Conservé à l'abri et utilisé environ une fois par mois, elle est vendue avec son carnet d'entretien et de nombreuses factures.

Our 512 TR (chassis number 2FFLA408000093758 - engine number 040311065) first sold in Italy still has its original paintwork, exempt from any trace of corrosion. The leather seats and interior trim are in good original condition, as well as the dashboard. The flat 12 engine is in very good working order, so does the gearbox, the clutch having only 1,500 km. Braking and steering worked perfectly during the road test. Kept in a garage and used roughly once a month, it comes with its service book and many invoices.

Estimation : 115 000 – 130 000 €

HOTCHKISS 686 S49 #1950

Caractéristiques techniques

Marque Hotchkiss
Modèle 686 S49
Carrosserie berline
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3485 cm³
Puissance 130 ch
Vitesse maximale 145 km/h



Hotchkiss est la seule marque française à avoir inscrit son nom six fois au palmarès du Rallye de Monte-Carlo. Un exploit totalement oublié pour une marque bien injustement méconnue et sous-estimée, réputée pour ses mécaniques fiables et endurantes. En 1932 une AM s'illustre au rallye de Monte-Carlo, première victoire d'une longue série. En 1933 une AM 80 S 20 CV à moteur 6 cylindres, dévoilée en 1928, termine à nouveau première, puis nouvelle victoire en 1934. Après quelques années creuses, Hotchkiss revient en 1939 avec trois voitures. Fait unique dans les annales du rallye monégasque, Hotchkiss et Delahaye seront classés ex æquo et se partageront la prime de 70 000 francs. La coupe sera sciée en deux, chaque marque emportant sa moitié. Dès 1936, Hotchkiss avait inscrit à son catalogue la 620, le modèle équipé du 6 cylindres de 20 CV fiscaux victorieux du Critérium Paris-Nice, en ver-

sion Paris-Nice ou PN. C'était la plus puissante, identique à la Grand Sport de rallye, équipée d'une boîte de vitesses à 4 rapports, monté en option sur tous les châssis 20 CV. Une 686 PN (Paris-Nice) à un seul carburateur double corps et bénéficiant d'une préparation et d'un équilibrage plus soigné (115 ch à 4000 tr/min) sera aussi inscrite au catalogue pour les modèles de tourisme plus lourds, notamment pour les châssis longs carrossés en limousine. Hotchkiss développera une version plus sportive sur cette base, la GS (Grand Sport) et d'autres modèles dits «de luxe» seront proposés comme le cabriolet Biarritz, la conduite intérieur Chantilly, la Vichy, le coupé Modane, le coach Côte d'Azur et bien sûr le coach Monte-Carlo. L'Hotchkiss 686 S49, présentée au Salon de Paris en octobre 1948, recevait le moteur 6 cylindres en ligne de 3,5 litres. La version berline 4 portes recevait le nom de Gascogne. Cette élégante berline n'a



rien à envier aux Jaguar de l'époque dont elle est une concurrente naturelle tant par ses performances que par son élégance. Cette Hotchkiss à moteur 6 cylindres en très bon état qui dispose d'une carte grise normale a été acheté par le vendeur sur un coup de cœur. Malheureusement, il n'a pas pu beaucoup rouler avec. Il l'a remise en route pour la vente. Elle est en parfait état, très propre avec une belle peinture vert métallisé. L'intérieur a été refait avec ses sièges en tissu marron impeccables, ainsi que la moquette. Elle a subi une réfection du moteur qui a été transformé avec culasse au sans plomb. Les freins ont également été refaits, elle a deux pneus neufs et une batterie neuve. Toutes les factures de rénovation figurent au dossier.

Une belle opportunité d'acquérir un modèle soigné de cette marque encore sous-évaluée et notamment de ce modèle rare

et prestigieux qui représente un fort potentiel dans les années à venir. À ne pas laisser passer !

This 6-cylinder engine Hotchkiss in very good condition has been bought as "un coup de Cœur" by the vendor. Unfortunately, he couldn't find much time to use it. He had the car overhaled for the sale. Very well presented with a very nice green metallic paint. The interior has been redone with impeccable brown fabric seats. The engine has been restored and the cylinder head as been upgraded to use lead free fuel. The brakes also have been redone, 2 new tyres and a new battery. All the refurbishments bills are in the file.

This is a good opportunity to acquire a rare Hotchkiss, prestigious car and highly collectable.

Estimation : 34 000 – 40 000 €

MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARDDTOP #1963

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 190 SL
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1897 cm³
Puissance 105 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 25881 exemplaires



Le cabriolet 190 SL (W121 B2), présenté en 1954, était construit sur la plate-forme de la berline 180, dotée d'une suspension indépendante aux quatre roues. Sa carrosserie évoquait les modèles sportifs à moteur 6 cylindres qui s'étaient illustrés en compétition et dont une spectaculaire version routière à portière en aile de mouette avait été dévoilée simultanément au même Salon de New York en 1954. Ce qui fit dire à beaucoup que la 190 SL était la 300 SL du pauvre. Elle valait mieux que ça. Certes, pour ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir la très onéreuse « papillon », cette sportive moins spectaculaire, qui valait le tiers d'une 300 SL (un prix encore très élevé par rapport aux autres sportives de la catégorie), était une alternative séduisante et raisonnable, mais elle ne manquait pas

d'atouts ni de qualités pour autant. La 190 SL n'entra en production qu'en janvier 1955. Pour s'assurer d'une bonne tenue de route et toutes les qualités attendues d'une Mercedes, on avait dû renforcer la plate-forme raccourcie de la berline, affaiblie par l'absence de toit. Le moteur de 1897 cm³ était un quatre cylindres à arbre à cames en tête – une première sur une Mercedes-Benz – monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports. Il était alimenté par deux carburateurs inversés Solex et développait 105 ch à 5 700 tr/min, permettant à la 190 SL d'abattre le 0 à 100 km/h en 13 secondes et d'atteindre la vitesse maximale de 172 km/h. Le fait que la 190 SL se montre plus confortable que sportive et que de nombreuses sportives de l'époque souvent



bien moins chères, la surpassent ne nuisit en rien à son succès. Le modèle connut une carrière prodigieuse aux États-Unis où un grand nombre des 25 881 exemplaires produits entre 1955 et 1963 trouvèrent preneur. La carrière de la 190 SL prit fin en 1963 sans qu'elle ait connu de modification majeure.

Cette jolie Mercedes-Benz 190 SL blanche dont la peinture, refaite à neuf dans la couleur d'origine est associée une magnifique sellerie de cuir rouge d'origine magnifiquement patinée, a fière allure dans cette livrée. La carrosserie est en très bon état et le moteur tourne bien. Ce modèle est vendu avec son hardtop d'origine et sa capote. Ces modèles dérivés des berlines, longtemps boudés, sont aujourd'hui de plus en plus appréciés pour leur ligne particulièrement réussie qui reprend les codes esthétiques de leur grande

sœur 300 SL, aujourd'hui inabordable. Ils y ajoutent un entretien réduit et un usage facile et pratique qui manque à la « papillon ».

This Mercedes-Benz 190 SL white whose paint, resprayed to the original colour is mated with beautiful original red leather upholstery with a nice patina looks really beautiful. The body is in very good condition and the engine is running well. An original factory hard-top is coming with the car, as well as the soft-top. These models are today more and more appreciated for their peculiar design inspired by the legendary 300 SL, today unapproachable. Affordable maintenance and servicing cost, easy and practical, a good and much cheaper alternative to the Gullwing.

Estimation : 95 000 – 110 000 €

PEUGEOT 205 GTI 1.9 #1988

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 205 GTI 1.9
Carrosserie berline 2 portes, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1905 cm³
Puissance 130 ch
Vitesse maximale 205 km/h
Production 332942 exemplaires
Numéro de châssis VF320CD6201697132
Kilométrage 69 108 km



La Peugeot 205 apparaît dans les concessions en janvier 1983 et est déclinée dès 1984 dans une version sportive, la mythique 205 GTI, qui se positionne très vite sur le marché hautement concurrentiel des petites berlines sportives, face à la Golf. Elle reprend la carrosserie de la berline 2 portes, dont la silhouette est rendue plus agressive par la monte de magnifiques jantes en alliage au dessin spécifique, chaussées de pneumatiques à taille basse. Les flancs de caisse et les passages de roues reçoivent une épaisse baguette noire égayée par un filet rouge ceinturant toute la voiture. La jupe avant, redessinée, loge des phares longue portée. Un discret sigle GTI apposé sur les montants de custode signe le nouveau modèle. Le nuancier propose quatre teintes, un noir, un blanc, un gris anthracite et un rouge

éclatant. Sous le capot, le quatre cylindres en ligne transversal de 1,6 litres de 105 ch sera portée à 115 ch à partir de mars 1986. Il est associé à une transmission manuelle à cinq rapports. À la fin de l'année 1986, Peugeot dévoile une mouture 1,9 litre dotée du quatre cylindres de la 309 GT, un 1905 cm³ de 130 ch. La vitesse maximale dépasse les 200 km/h. La GTI, servie par sa légèreté et des trains roulant rigoureux offre une tenue de route exceptionnelle y compris sur route mouillée. Vive et précise, « terriblement efficace », la GTI procure un plaisir de conduite à l'état pur. Cette exceptionnelle 205 GTI 1.9 de 1988 est une première main grise dans un superbe état d'origine (numéros concordants). Tous ses éléments sont d'origine (jusqu'à l'ancien support téléphone dans le coffre) et elle est dotée de l'option toit ouvrant. Elle n'a



jamais été retouchée, jamais repeinte et ne présente aucune corrosion. Entretenue par le même garage depuis l'origine, elle a toujours été conservée à l'abri et affiche un faible kilométrage certifié d'origine (69 108 km). Les éléments d'usure sont neufs. Elle tourne très bien, à tel point qu'elle a réussi son contrôle technique sans contre-visite. Elle possède un rapport d'expertise. Une très belle affaire, les 205 GTi en bon état d'origine sont extrêmement rares. Tous ceux qui ont conduit une 205 GTi en gardent un souvenir ému, une bonne occasion de découvrir le vrai visage de cette petite bombe.

This exceptional 1988 grey 205 GTi 1.9 from 1988, first hand, is in a superb original condition (concordant numbers). All of its elements

are original (up to the old phone holder in the trunk) and it is fitted with the optional sunroof. It has never been touched up, never repainted and shows no corrosion. Maintained by the same garage since the beginning, it has always been kept in a garage and has a low certified original mileage (69 108 km). The wear and tear parts are new, and it runs very well. It comes with its French Controle Technique and a valuation report.

205 GTi in good original condition are extremely rare. Everyone who drove a 205 GTi keep an emotional memory of it, a good opportunity to discover the true face of this little bomb.

Estimation : 17 000 – 20 000 €

FIAT 1200 CABRIOLET #1963

Caractéristiques techniques

Marque Fiat
Modèle 1200
Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1481 cm³
Puissance 72 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Production NC



Lorsque Fiat dévoila sa nouvelle 1100, la 1100-103 à carrosserie autoporteuse, en 1953, il s'agissait avant tout d'offrir une berline moyenne de grande diffusion à ceux qui avaient les moyens de s'offrir plus que la Topolino. Au fil des années, plusieurs versions modernisées virent le jour, notamment pour occuper le créneau qu'exploitaient la multitude de petits ateliers de carrosserie offrant des séries spéciales, coupés et cabriolets, construits artisanalement, avec des moteurs préparés ou non. C'est ainsi qu'apparut la Fiat 1200 Granluce au Salon de Turin en novembre 1957. Équipée d'un nouveau moteur de 1 221 cm³ développant 55 ch, elle remplaçait la Fiat 1100-103 TV - Turismo Veloce - de 1953. Au Salon de Genève en mars 1956, Fiat dévoile la

1100-103 Trasformabile, un magnifique cabriolet dessiné et carrossé par le département Carrozzeria Speciali de Fiat dans un style particulièrement attractif. Elle sera construite, à peine retouchée, par Pininfarina et commercialisée sous le nom de 1200 Trasformabile (cabriolet en italien) l'année suivante. Elle recevra le nouveau moteur 1 481 cm³ de 90 ch de la berline à partir de 1961. Il en sera dérivé une version 1500 S à la calandre modernisée avec moteur Osca à double arbre à cames en tête plus puissant en 1963.

Ce joli cabriolet Fiat 1200 du 7 mars 1963 possède une carte grise normale. Il a été restauré, mais a conservé une peinture patinée, conforme à l'origine, exempte de corrosion, tout comme son soubassement. L'intérieur, sellerie (rouge),



tableau de bord et garnitures, est en bon état d'origine compte tenu de son âge. La capote est neuve. Le moteur a été révisé et tourne bien, la voiture roule parfaitement bien.

Ces jolis cabriolets ont toujours souffert de leur écusson Fiat face à leurs concurrents Alfa Romeo et Lancia signés du même carrossier dont la cote a explosé. Ils méritent d'être redécouverts à leur juste valeur.

This very nice Fiat 1200 Convertible has been first registered on 7th March 1963 and is French registered. It has been restored but the paintwork benefits from a very nice patina, corrosion-free, same with the underneath. The interior with red upholstery and the dashboard are in good condition according to its age. The

hood is new. The engine has been checked over and the car drives very well.

These superb convertibles, long time at the second position behind the more famous Alfa-Romeo's are coming back very quickly, to discover or rediscover for discerning collectors.

Estimation : 22 000 – 25 000 €



PORSCHE 911 SPEEDSTER 3.2 #1989

Caractéristiques techniques

Marque Porsche
Modèle 911 Speedster
Carrosserie coupé, 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat
Cylindrée 3 164 cm³
Puissance 231 ch
Vitesse maximale 245 km/h
Production 2 065 exemplaires
Kilométrage 20 838 km
Numéro de série WPOZZZ91ZKS151276

Le six cylindres à plat refroidi par air de la 911, dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1963, est passé de 2 litres et 130 ch à 3 litres et 204 ch sur la SC qui succède à la version 911 de base apparue en 1978 avec la série K. La 911 n'est plus proposé qu'en deux versions, 911 Turbo et 911 SC atmosphérique. Cette dernière voit sa cylindrée passer de 2,7 litres à 3 litres (comme la version Carrera depuis 1976) et sa puissance de 165 ch à 180 ch. Avec la série N de 1981 ce sont 16 ch supplémentaires qui viennent s'ajouter aux 188 pour offrir 204 ch, grâce à un taux de compression relevé de 8,6 : 1 à 9,8 : 1, en conséquence de quoi la 911 abandonne l'essence ordinaire pour s'abreuver au Super. Un cabriolet viendra rejoindre le coupé et la Targa au Salon de Genève en mars en 1982. En 1984 la 911 Carrera prend la succession de la 911 SC et sa cylindrée passe à 3,2 litres pour une puissance de 231 ch. Bien qu'il soit toujours refroidi par air, le six cylindres à plat de 3,2 litres est, selon Porsche, nouveau à 80 %. Porsche proposait en option le « Turbo look » un ensemble de modifications à la carrosserie pour donner l'aspect de la Turbo aux modèles atmosphériques. L'aérodynamique n'était pas améliorée mais l'aspect était bien plus flatteur.

En octobre 1987, surprise sur le stand Porsche du Salon de Francfort, une version Speedster venait sur base de 911 Carrera 3,2 litres, venait s'ajouter aux coupé, Targa et cabriolet, 33 ans après la présentation du premier Speedster 356. Le pare-brise reprenait la forme arrondie et surbaissée caractéristique des premiers Speedster 356. Il pouvait recevoir un couvre-tonneau ne laissant que la place conducteur libre. De plus, le pare-brise était amovible, mais dans ce cas le Speedster n'était plus homologué que pour le circuit. Une version Turbo look, particulièrement agressive, était également disponible. Malheureusement elle n'avait que l'apparence de la Turbo ne pouvant recevoir que le 3,2 litres atmosphérique. Il fut commercialisé 2 065 exemplaires de cette 911 très spéciale, tous du millésime 1989.

Que dire de cette rarissime Porsche 911 3,2 L Speedster Turbo Look si ce n'est que son état est proche de celui du neuf, malgré ses 30 ans. Cette voiture fut immatriculée neuve en Allemagne le 6 juin 1989 par son seul et unique propriétaire. À ce jour, cette Porsche n'a parcouru que 20 838 kms. Elle est dans un état absolument d'origine, ayant même conservée ses pneus d'origine et l'on peut aussi se rendre compte que le moteur et la boîte de vitesse sont toujours recouverts de la paraffine d'origine. Jamais repeinte, la carrosserie de couleur gris métallisé est en superbe état, de même que l'intérieur, la sellerie en cuir noir avec passe-poil rouge est réellement magnifique. Côté mécanique, là encore, absolument rien à redire, cette Porsche fonctionnant absolument à la perfection. Petite anecdote, il est curieux de noter les pare-chocs AR de type « USA », c'était en fait une requête spéciale de son propriétaire lors de la commande, il souhaitait avoir ce type de pare-chocs, lui rappelant les autos de sport des séries US de l'époque. Autre particularité de cette automobile, les jantes Fush d'origine peintes en gris, encore sur demande spéciale. Un autre détail croustillant, le vendeur nous informe que cette Porsche n'a jamais roulé sous la pluie, et qu'elle a été rarement lavée, son propriétaire voulant éviter que l'eau ne touche sa voiture préférée...

Cette Porsche dispose de papiers d'immatriculation allemands, d'un certificat de conformité, de ses 2 jeux de clefs, de ses outils, de son compresseur pour la roue de secours ainsi que de son contrôle technique...

Une Porsche très rare, encore plus rare en première main et avec un kilométrage d'origine aussi faible. Une voiture pour collectionneurs avertis.

What about this rare Porsche 911 3.2L Speedster Turbo Look except that its condition is close to that of the new, despite its 30 years old. This car was newly registered in Germany on 6th June 1989 by ...



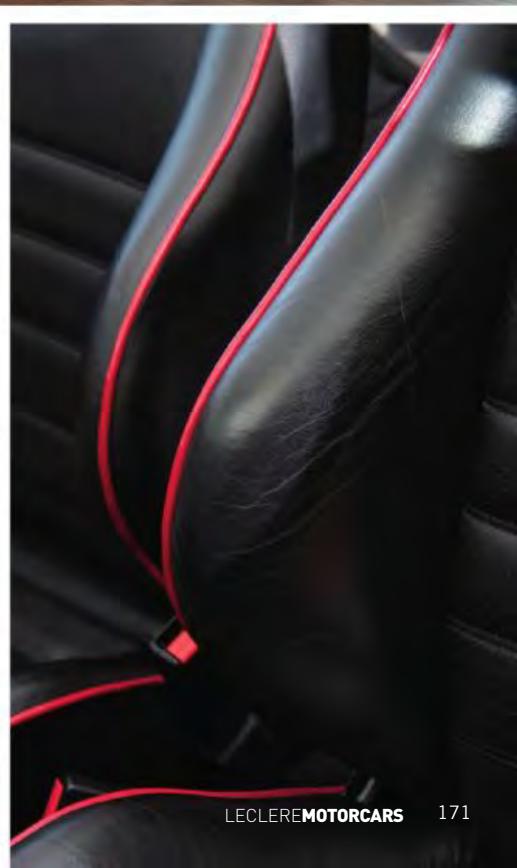
*** its first and unique owner. To date, this Porsche has only covered 20,838 km. It is in an absolutely original condition, having even kept its original tyres and with the engine and gearbox still covered with the original paraffin applied at the factory. Never repainted at all, the metallic grey bodywork is in superb condition, as well as the interior, the black leather upholstery with red piping is really beautiful. Mechanically, again, absolutely no complaints, this Porsche is running absolutely to perfection. Small anecdote, it is interesting to note that the rear bumper is of a USA model type. It was actually a special request of its owner when ordering the car at the factory, he wanted to have this type of bumper, reminding him of the sports cars of the period US TV series. Another special feature of this car, the original

Fuchs wheels painted in grey, still a special request when ordering the car. Another interesting detail, the vendor is telling that this Porsche has never seen the rain, and was barely washed, because the owner didn't want to allow water on its beloved car...

This Porsche has German registration documents, a Porsche certificate of conformity, its 2 sets of keys, its tool box, its spare wheel compressor and its French control technique...

A very rare Porsche, even rarer in first hand and with such low original mileage. A car for the discerning collectors...

Estimation sur demande/Estimate, please refer department



BENTLEY AZURE #1998

Caractéristiques techniques

Marque Bentley
Modèle Azure
Carrosserie cabriolet, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 6 750 cm³
Puissance 240 ch
Vitesse maximale 241 km/h
Production 1 321 exemplaires
Numéro de châssis CBZK15C5WCX61692
Kilométrage 53 000 km



es cabriolets Bentley sont suffisamment rares pour être instantanément des jalons historiques. Généralement construits à l'unité par l'un ou l'autre des grands carrossiers britanniques, Park Ward, Hooper ou H. J Mulliner, ils furent à partir des modèles monocoques inscrits régulièrement au catalogue comme la Corniche sur base de la série T de 1971. En mars 1995, au Salon de Genève, quatre années après la présentation du coupé, Bentley Motors dévoilait la version décapotable de sa Continental R. Une fois encore, on avait choisi un nom, Azure (avec un E), qui évoquait les destinations ensoleillées du sud de la France, comme Corniche ou Camargue. C'est Pininfarina qui avait été choisi pour concevoir l'Azure à partir d'une plate-forme de Continental R quatre places. Les carros-

series étaient assemblées, dotées de leur capote et peintes en Italie par Pininfarina, puis expédiées à Crewe pour la finition. Mécaniquement, l'Azure était identique à la Continental R, mais son moteur avait été porté à 385 ch. Bentley n'hésitait pas à qualifier l'Azure de « meilleur cabriolet du monde ». Son moteur était celui de la Continental, un V8 de 6 750 cm³ développant 240 ch particulièrement onctueux. Il reçut l'injection à partir de 1986 ainsi que l'ABS. Inutile de préciser que l'aménagement intérieur était ce qu'on peut faire de plus luxueux, à base de cuir Connolly, de moquette Wilton et de ronce de noyer. Une fois la capote (doublée et isolée) érigée, l'ambiance était la même qu'à bord d'une limousine de la marque. Malgré son prix - c'était le modèle de série le plus coûteux de la pro-



duction mondiale - elle connaît un énorme succès, notamment en Amérique où ce cocktail de luxe, de performances et d'élégance était particulièrement apprécié. La production prit fin, en 2003, après qu'un total de 1 321 Azure, tous types confondus, aient été construites.

Cette magnifique et rare Bentley Azure dans sa livrée « Le Mans green » conforme à l'origine ne présente aucune trace de corrosion à la carrosserie ni au soubassement. La sellerie, les garnitures intérieures et le tableau de bord sont en excellent état d'origine. Le moteur tourne bien et les passages de rapports sont fluides. Cette voiture, toujours conservée au sec, est vendue avec son carnet d'entretien.

Les Bentley sont toujours des modèles rares et précieux, l'Azure

y ajoute l'exclusivité d'une carrosserie cabriolet doté de tout le confort d'une berline. À considérer en fonction de son prix.

This beautiful and rare Bentley Azure in its original "Le Mans green" paint shows no signs of corrosion to the bodywork or to the underbody. The upholstery, interior trim and dashboard are in excellent original condition. The engine runs smoothly, and the gear changes are also very smooth. This car, always garaged, is sold with its service booklet. The Bentley are still rare and valuable models, the Azure is an exclusive luxury convertible, with the comfort of a Sedan... A fantastic value for money...

Estimation : 69 000 – 75 000 €

PEUGEOT 504 COUPÉ #1979

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 504
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1971 cm³
Puissance 101 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 31 163 ex. (coupés et cabriolet)
Numéro de châssis 504C143082565 (01)



En septembre 1968, Peugeot présente sa berline 504 équipée d'un quatre cylindres de 1796 cm³ et 87 ch avec carburateur ou avec injection de même cylindrée, mais développant 103 ch. Le train arrière avec sa suspension à roues indépendantes est innovant pour l'époque et le freinage est assuré par quatre disques ventilés. La transmission manuelle à quatre rapports est montée en série, une boîte automatique ZF étant proposée en option. Comme à son habitude, Peugeot complète sa gamme en dévoilant un coupé et un cabriolet, au Salon de Genève en mars 1969. Ils sont signés Pininfarina, comme la berline, et arborent une ligne classique très agréable, le carrossier ayant réussi à imposer une plate-forme raccourcie de 19 cm avec un empattement de 2,55 m. Les deux modèles sont équipés du moteur à injection méca-

nique Kugelfischer et de la transmission manuelle à quatre rapports, empruntés à la berline. Pininfarina a aussi imposé un levier au plancher, comme sur toute sportive qui se respecte. L'avant se caractérise par ses doubles phares carrés, tandis que les feux arrière font appel à deux blocs composés de trois barrettes lumineuses inclinées sur un socle chromé. Fin 1970, le moteur 1,8 litre fait place à un 2 litres de 104 ch et en septembre 1974, coupé et cabriolet bénéficient de légères retouches. Les doubles phares carrés sont regroupés en un seul bloc, les feux arrière sont également en un seul élément. Les deux modèles reçoivent le moteur V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo) à carburateurs de 2 664 cm³ et 136 ch avec boîte automatique en option sur le coupé. En septembre 1979, Peugeot remodèle coupé et cabriolet qui



reçoivent des pare-chocs en polyuréthane. La production des 504 coupé et cabriolet s'arrête en 1983.

Ce beau coupé originaire de Belgique, à phares et feux arrière monoblocs et doté de pare-chocs discrets, qui n'a connu que deux propriétaires, a été complètement restauré et présente une carrosserie et des soubassements sans aucune corrosion. Sa belle peinture refaite en bleu marine n'est pas sa couleur originale. Sa sellerie, le tableau de bord et les garnitures intérieures sont en revanche d'origine et présentent une belle patine. Le moteur tourne bien, freinage et direction fonctionnent parfaitement. Les belles jantes en alliage sont chaussées de pneus neufs. Ces coupés et cabriolets 504 « familiaux » à empattement court, dotés d'une belle carrosserie Pininfarina, à défaut d'être résolument sportifs, offrent tous les avantages du confort et de la fiabilité.

This beautiful coupe from Belgium, with monoblocs headlights and rear lights; and with more discreet bumpers, only has had two owners. It has been completely bodyworked and underneath without any corrosion. It has been resprayed in a nice Navy-Blueshade, but this is not the original colour. Its upholstery, dashboard and interior fittings are original and shows a nice patina. The engine runs well, braking and steering works perfectly. The beautiful alloy wheels are fitted with new tyres.

These short-wheelbase 504 "family" coupes and cabriolets, featuring a beautiful Pininfarina design, offer all the advantages of comfort and reliability.

Estimation : 7 000 – 10 000 €

PEUGEOT 504 CABRIOLET #1983

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 504
Carrosserie cabriolet, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1971 cm³
Puissance 101 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 31 163 ex. (coupés et cabriolet)
Numéro de châssis VF3504B1203807465



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

sont équipés du moteur à injection mécanique Kugelfischer et de la transmission manuelle à quatre rapports, empruntés à la berline. Pininfarina a aussi imposé un levier au plancher, comme sur toute sportive qui se respecte. L'avant se caractérise par ses doubles phares carrés, tandis que les feux arrière font appel à deux blocs composés de trois barrettes lumineuses inclinées sur un socle chromé. Fin 1970, le moteur 1,8 litre fait place à un 2 litres de 104 ch et en septembre 1974, coupé et cabriolet bénéficient de légères retouches. Les doubles phares carrés sont regroupés en un seul bloc, les feux arrière sont également en un seul élément. Les deux modèles reçoivent le moteur V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo) à carburateurs de 2 664 cm³ et 136 ch avec boîte automatique en option sur le coupé. En septembre



1979, Peugeot remodèle coupé et cabriolet qui reçoivent des pare-chocs en polyuréthane. La production des 504 coupé et cabriolet s'arrête en 1983.

Ce magnifique cabriolet noir à capote noire a été intégralement restauré et se trouve dans un état impeccable, sans aucune trace de corrosion à la carrosserie ou au soubassement. La sellerie en cuir beurre frais à passepoil noir contrasté a été magnifiquement restaurée et les boiseries du tableau de bord sont superbes, de même que le volant à jante en bois. Le moteur tourne très bien, freinage et direction ont donné toute satisfaction au cours de l'essai routier.

Très élégante dans sa livrée noire, cette 504 cabriolet est l'une des dernières 504 à empattement court construites.

This magnificent black 504 cabriolet with black top has been completely restored and is in perfect condition, with no signs of corrosion on the body or underneath. The creamy leather upholstery with contrasting black piping has been beautifully restored and the wooden dashboard looks superb, as well as the wooden steering wheel. The engine runs very well, braking and steering were very satisfactory during the test drive.

Very elegant in its black livery, this particular 504 convertible is one of the last 504 short-wheelbase built.

Estimation : 27 000 – 29 000 €

ALPINA B6 2.8 E30 #1992

Caractéristiques techniques

Marque Alpina (BMW)
Modèle B6 2.8 E30
Carrosserie berline 2 portes, 4 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne (BMW)
Cylindrée 2 788 cm³
Puissance 218 ch
Vitesse maximale 210 km/h
Production 259 exemplaires
Numéro de châssis WAPB628C22E10001
Kilométrage 169 000 km



Alpina est un véritable constructeur, enregistré comme tel outre-Rhin. Ses modèles conçus à partir de ceux de la gamme BMW sont entièrement modifiés et améliorés sous tous leurs aspects. L'Alpina B6, dévoilée en 1983, élaboré à partir d'une BMW 323i (E30) reçoit un 6 cylindres en ligne de 2 788 cm³ développant 210 ch à 6 100 tr/min qui lui confèrent des performances bien supérieures au modèle d'origine avec une vitesse de pointe de 233 km/h, un 0 à 100 km/h en 6,9 secondes et un 1 000 m départ arrêté en 27,5 secondes! Des freins à disque ventilés aux quatre roues permettaient de maîtriser le tout. Elle dispose d'une boîte Getrag à étagement rapproché

associée au pont long. Les suspensions raffermies et abaissées et les pneus Pirelli P7 lui confèrent une tenue de route exceptionnelle. Alpina, comme toujours s'est penché sur les équipements. Extérieurement, en dehors de ses décorations Alpina typiques, le bouclier avant est plus imposant que sur la 323i et son discret becquet de coffre lui offre un surcroît d'appui. À l'intérieur, siège baquet de rigueur, pommeau et volant Alpina avec une plaque numérotée et système audio de qualité. Bien plus que les performances pures, c'est l'efficacité et la souplesse que prônaient Alpina sur ces modèles emblématiques. Cette magnifique Alpina dans sa couleur conforme à l'origine



possède son titre de circulation espagnole et ne présente aucune corrosion ni à la carrosserie ni au soubassement. À l'intérieur, sellerie, tableau de bord et garnitures sont en bon état d'origine. Le moteur tourne bien et la boîte offre des passages de rapports fluides à souhait. Elle est vendue avec son carnet d'entretien. Ces modèles rares ont généralement été choyés par leur propriétaires, forcément passionnés et exigeants pour débourser l'important surcoût qu'ils représentaient. Opportunité à saisir.

This superb Alpina in its original colour and Spanish registration is corrosion-free, either on the bodywork, either for the underneath.

Inside, the seats, the dashboard and the trim are in good original condition. The engine runs well, and the gear shift are smooths. The service booklet comes with this car.

These rare examples have usually been loved and cared by their owners, indeed enthusiast and discerning people, ready to spend an over cost to have one of these Alpina's.

Estimation : 26 000 – 32 000 €

RENAULT 8 GORDINI

#1966

Caractéristiques techniques

Marque Renault
Modèle 8 Gordini
Carrosserie berline 4 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 255 cm³
Puissance 110 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Production 9 580 exemplaires (1300)
Kilométrage NC
Numéro de châssis 0201105



a Renault 8, dévoilée en juin 1962, succède à la Dauphine (qui avait elle-même succédé à la 4 CV) en lui empruntant son architecture à moteur en porte-à-faux arrière. D'une cylindrée de 956 cm³ et d'une puissance de 48 ch, le 4 cylindres « Cléon-fonte » à 5 paliers est en position inversée avec son radiateur à l'arrière et non plus contre l'habitacle. La voiture est dotée d'une suspension à 4 roues indépendantes et de 4 freins à disque. Pierre Dreyfus, le PDG de Renault, convaincu du potentiel sportif de ses modèles à moteur arrière après les différents succès de la 4 CV, avait fait appel à Amédée Gordini pour décliner une version sportive de la Dauphine en 1958. Devancière des GTi des années 1970 et 1980, ces versions vitaminées connurent un beau succès, à la fois commercial et sportif. On décida de renouveler l'expérience avec la R8. Déclinée en 1 100 cm³ en 1965, puis 1 300 cm³ en 1967, la version Gordini

de la Renault 8 allait connaître un succès encore plus important que la Dauphine et une remarquable carrière en compétition. Elle permit notamment à toute une génération de pilotes français de faire leurs premières armes en course dans les fameuses coupes Gordini. La première R8 Gordini (R 1134) apparaît au Salon de l'Auto à Paris en septembre 1964. Elle déclenche aussitôt la passion de toute une frange de jeunes sportifs en herbe. La « Gord » devient aussitôt la référence. Le 4 cylindres en ligne à arbre à cames latéral de la R8 Gordini possède des chambres de combustion hémisphériques, des soupapes en V à 50°, et, grâce à un taux de compression de 10,4 à 1 et à deux carbureurs Solex, il développe 96 ch à 6 500 tr/min. Extérieurement la Gordini se reconnaît à sa livrée uniquement bleu de France, soulignée de deux bandes blanches longitudinales parallèles côté conducteur. En 1967, la Gordini passe de 1 108 cm³ à 1 255 cm³



(R 1135) grâce à un réalésage de 70 à 74,5 mm et reçoit une boîte de vitesses à 5 rapports. La puissance grimpe à 110 ch à 6 750 tr/min, sa vitesse de pointe à 175 km/h et elle abat le 1 000 m départ arrêté en 31,9 secondes. On est loin de la petite berline familiale de série.

Cette Renault 8 Gordini, une 1300, n'en est qu'à son deuxième propriétaire. Voiture personnelle d'un garagiste marseillais, ancien pilote et amateur passionné, elle a subi une restauration complète. La peinture bleu 418 est parfaitement conforme à l'origine. Sa mécanique Gordini est en parfait état et elle a reçu son certificat d'authenticité Renault. Carrosserie, intérieur, mécanique, tout est impeccable. Au dossier, la restauration est parfaitement documentée et on y trouve un rapport d'expertise et des factures.

Les belles « Gord » sont rares et souvent passablement dénatu-

rées par de multiples interventions pas toujours conformes. En voici un bel exemplaire à ne pas manquer.

This Renault 8 Gordini 1300 only has 2 owners. Personal car of a mechanic from Marseille, former race car driver and great enthusiast, it received a complete restoration. Its blue paint (418) is perfectly conform with its originality. The Gordini engine is in perfect condition and the car has its Renault certificate of authenticity. Bodywork, interior, mechanics, everything is impeccable. The restoration is well documented, and it comes with a valuation report and many invoices. The beautiful "Gord" are rare and often quite distorted by multiple interventions not always tasty. Here is a nice example not to be missed.

Estimation : 43 000 – 49 000 €

HUMMER H1 #1995

Caractéristiques techniques

Marque Hummer
Modèle H1
Carrosserie pick up, 4 portes, 4 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 6 500 cm³
Puissance 205 ch
Vitesse maximale 140 km/h
Productions 11 000 exemplaires (civils)



Popularisé par la première guerre du Golfe en 1990, le véhicule militaire tout-terrain M998 High Mobility Multi-purpose Wheeled Vehicle, ou HMMWV, affectueusement baptisé Humvee par les GI, était fabriqué depuis le milieu des années 1980 par AM General, un constructeur indépendant appartenant à AMC (American Motors Corporation), également propriétaire de Jeep. Le Humvee était caractérisé par ses voies très larges qui lui permettaient de s'inscrire dans les ornières laissées par les chars d'assaut. Sa largeur dépassait les 2,56 m avec les rétroviseurs et son encombrement général (4,68 m de long) permettait de l'assigner à de nombreuses tâches, transport de troupe, ambulance, affût. Il en fut dérivé une version civile, le H1, commercialisé sous la marque Hummer (High-Utility Maximum Mobility Easy Rider) en 1992. Équipée d'un moteur V8 de 6,5 litres turbo diesel de 205 ch le Hummer H1 reste un engin très particulier et surtout très spectaculaire. Sa boîte de vitesses standard à 4 rapports plus overdrive autant que son

poids de 3,5 tonnes limitent sa vitesse de croisière à 140 km/h sur autoroute. Signalons que la société Predator Inc. proposait une version modifiée de 800 ch au couple phénoménal de 1 936 Nm permettant un 0 à 100 km/h en 6 secondes et une vitesse de pointe de 280 km/h. Malgré ses dimensions hors normes, le Hummer H1 n'offre que quatre places, l'espace intérieur étant encombré par un énorme tunnel de transmission qui loge de nombreux éléments techniques et mécaniques. En revanche, il conserve des capacités de franchissement excellentes, notamment grâce à un compresseur intégré qui permet le gonflage et le dégonflage des pneus CTIS (37x12.50 R16.5 d'origine), permettant au conducteur par une commande sous le volant d'adapter la pression au terrain. Chaque roue est également équipée d'un « Runflat ». Le Hummer H2 lancé en 2003 par General Motors qui avait racheté la maquette Hummer à AMC en 1998 reprenait le style du H1, mais n'avait plus rien à voir avec l'authentique H1 puisqu'il était dérivé du Chevrolet Tahoe.



Suite à l'échec des négociations de rachat par le groupe chinois Sichuan Tengshong Heavy Metal Industrial Machinery, General Motors annonça la disparition de la marque le 24 février 2010. Cette version baroudeur standard du H1 est en très bon état. Restauré, il a été repeint dans sa couleur sable typique du H1. Tout avait été démonté pour la peinture et tout a été révisé à cette occasion, en particulier à l'intérieur la planche de bord et l'éclairage, le reste étant en bon état d'origine y compris la sellerie et les garnitures. On ne note aucune trace de corrosion ni à la carrosserie, ni au soubassement. Il a profité d'une révision du pont, de l'échangeur et de la boîte de vitesses. Il a été doté d'une ligne d'échappement en inox sur mesure. Révisé, cet impressionnant engin fonctionne parfaitement bien, l'embrayage est neuf et les vitesses passent bien, freinage et direction ont parfaitement rempli leur office au cours de l'essai routier. Il est équipé de pneus neufs. Il est vendu avec ses factures d'entretien. Ces engins impressionnantes ne courrent pas les rues et sont tou-

jours aussi spectaculaires, dotés de capacités de franchissement qui dépassent tout entendement.

This version of the H1 is in very good condition. Restored, it has been repainted in its sand colour, typical of H1. Everything has been dismantled for painting and everything in the meantime was checked on this occasion, especially behind the dashboard and the lighting system, the rest being in good original condition including upholstery and trim. There is no evidence of corrosion on the body or underneath. The axle has been checked over, as well as the gearbox. It has been fitted with a custom-made stainless-steel exhaust system. This impressive machine works perfectly well, the clutch is new. It is fitted with new tyres. Some maintenance invoices come with the car.

Estimation : 68 000 – 80 000 €

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 #1984

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle Alfetta GTV 2000
Carrosserie coupé, 4 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1962 cm³
Puissance 132 ch
Vitesse maximale 194 km/h
Production 7 296 exemplaires (GTV 2000)



Le tant attendu coupé Alfa Romeo qui doit succéder au très populaire « coupé Bertone » apparaît en mai 1974. Son originale et élégante carrosserie en coin est due, comme celle du coupé Bertone, à Giorgetto Giugiaro qui officie désormais à son propre compte pour son bureau de style Italdesign créé en 1968. Elle repose sur la plate-forme de la berline Alfetta, dévoilée deux ans plus tôt, et reçoit son moteur en alliage léger à double arbre à came en tête de 1 779 cm³, développant 122 ch à 5 500 tr/min qui lui permet d'atteindre sans peine la vitesse de 195 km/h. En mai 1976, elle est proposée avec deux nouvelles motorisations, 1 570 cm³/109 ch et 1 962 cm³/122 ch. On en profite pour retoucher quelques détails à la carrosserie, comme le nouveau dessin de calandre, le bouchon du réservoir de carburant non couvert par une trappe et le nom Alfa Romeo

en majuscules au-dessus de la plaque d'immatriculation à l'arrière. Les deux versions 1.6 GT et 2.0 GTV se distinguent par les tampons en caoutchouc sur les pare-chocs, deux lisérés chromés sur la calandre et l'inscription GTV sur les ouïes d'aération arrière de la 2.0 GTV. En 1978, la GTV 2.0 gagnera 10 ch supplémentaires pour atteindre les 132 ch. Cette Alfetta, dans une inhabituelle livrée gris foncé, affiche une date de première mise en circulation du 7 décembre 1984. Elle a été achetée par le vendeur le 8 février 1989 alors qu'elle avait 80 000 km. Elle en affiche aujourd'hui 81 000! Complètement d'origine, dans son jus, choyée et dorlotée, entreposée dans un garage parisien sous bâche pendant de nombreuses années, elle est dans un état incroyable pour son âge. L'intérieur, type velours unis beige orangé, avec ses typiques appuie-tête



« filet », est lui aussi en parfait état, toujours soigné. Le vendeur procède à une révision moteur, au changement des joints et des liquides, de la ligne d'échappement, des consommables, courroies, pneus, plaquettes et lui fera passer son contrôle technique pour la vente.

Les Alfetta GTV, des Alfa Romeo longtemps éclipsées par leurs grandes sœurs Giulietta et Giulia, commencent à trouver leur public de passionnés. Les beaux exemplaires dans leur jus sans corrosion sont extrêmement rares, il ne faut pas les laisser passer.

This Alfetta, in an unusual dark grey livery, has been registered on 7th December 1984. It was bought by the current owner on 8th February 1989 when it has 80,000 km. Today, it has only 81,000!

Completely original, pampered and pampered, stored in a garage under car cover for many years, its condition is incredible for its age. The interior, made of beige velvet beige, with its typical "net" style headrest, is also in perfect condition, looking very neat. The seller carries out an engine check over, replacement of seals and fluids, the exhaust line, wear and tear parts, belts, tyres, pads and will deliver a fresh control technique for the sale.

Alfetta GTV, Alfa Romeo long overshadowed by their older sisters Giulietta and Giulia, at last started to find their audience of enthusiasts. The beautiful original examples without corrosion are extremely rare, do not let them pass.

Estimation : 5 000 – 7 000 €

JAGUAR XK 150 S

#1959

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle XK 150 S
Carrosserie roadster, 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 4,2 litres cm³
Puissance 265 ch
Vitesse maximale 210 km/h
Production 2173 exemplaires



a dernière version de la lignée des Jaguar XK fut dévoilée au printemps 1957. La XK 150 succédait aux XK 120 et XK 140 et tentait de faire oublier l'âge du concept dont l'origine remontait à l'immédiat après-guerre. Mécaniquement, la XK 150 conservait le même châssis avec le moteur 3,4 litres et la transmission Moss à quatre rapports que ses devancières 120 et 140. Avec 210 ch, la puissance du 6 cylindres 3,4 litres en ligne était identique à celle de la XK 140 et les performances étaient sensiblement similaires. Mais à partir de 1958, la version S du 3,4 litres à culasse straightport offrait, elle, 250 ch ! L'une des évolutions mécaniques les plus intéressantes du nouveau modèle résidait dans ses freins à disque Dunlop, hérités des Type C du Mans. Le fading, problème récurrent sur les modèles

à freins à tambour, n'était plus qu'un souvenir et la XK 150 avait désormais un freinage à la hauteur de sa vitesse de pointe de 190 km/h. La XK 150 fut construite à près de 10 000 unités jusqu'en 1961. Extérieurement, une ligne d'aile plus haute et une calandre plus large la distinguaient immédiatement des XK 120/140, mais la différence la plus importante résidait dans sa carrosserie nettement plus large qui avait permis d'augmenter l'habitabilité. Jaguar avait réussi ce tour de force en ajoutant une bande de tôle de 10 cm au centre de la carrosserie, de chaque côté de laquelle on soudait les éléments latéraux emboutis, ce qui avait permis de limiter les coûts de modernisation. La visibilité était améliorée grâce à un pare-brise bombé d'une seule pièce. Ce roadster XK 150 S au très bel aspect, a été restauré inté-



rieur et extérieur. Il est dans un bel état de présentation avec sa peinture blanche refaite dans les règles de l'art et son intérieur de cuir rouge lui aussi entièrement refait. Mécaniquement, la voiture a bénéficié d'une attention particulière et son moteur d'origine a été changé pour un XK 4,2 litres de 265 ch de Type E, plus souple et plus puissant, qui lui confère un réel agrément de conduite.

Une XK 150 qui n'a certes pas son moteur d'origine mais y gagne d'être abordable et d'avoir une mécanique fiable, souple et plus agréable que le bloc d'origine.

This beautifully presentedRoadster XK 150 S, has been restored inside and out. The white paintwork as well as the red leather upholstery

has been redone. Mechanically, the car has received special attention and its original engine has been replaced by a 4.2-litre, 265 hp, coming from an E-Type. More versatile and powerful, which gives a real driving pleasure.

An XK 150 S that certainly does not have its original engine but it is affordable and fitted with a reliable, and more pleasant engine than the original one.

Estimation : 78 000 – 88 000 €

PEUGEOT 504 TI « TOUR AUTO » #1976

Préparé par Jean-Pierre Nicolas

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot
Modèle 504 TI
Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1971 cm³
Puissance 104 ch
Vitesse maximale 173 km/h
Production 3 700 000 exemplaires



Le 12 septembre 1968, Peugeot présente la 504 à la presse spécialisée pour prendre la relève de la 404. Comme toutes les Peugeot depuis la 403 de 1955 elle est signée Pininfarina. Sa carrosserie moderne avec ses phares trapézoïdaux la positionne en rivale de la vieillissante DS de Citroën qui vient de subir un judicieux lifting et d'adopter des phares directionnels. Contrairement à la révolutionnaire berline bicorps de Renault la R16, la première « voiture à vivre », la 504 joue avec élégance la carte du classicisme et du sérieux, caractéristiques de la marque de Sochaux. C'est la première Peugeot à 4 roues indépendantes. Le moteur 1 796 cm³ est proposé avec carbureur ou injection fournissant respectivement 82 et 103 ch. En 1971, la 504 adopte le moteur de 1 971 cm³ (et un diesel de

2,1 litres) mais ce n'est qu'en 1973 qu'elle reçoit le nom de 504 TI et un levier de vitesses au plancher en série. Berlines, familiales, coupés et cabriolets voient leur production prendre fin en 1983, tandis qu'elle se poursuit pour les berlines, pick up et camionnettes en Argentine, au Kenya et au Nigeria où certains modèles subsisteront jusqu'en... 2005 ! Elle aura été produite à plus de 3,7 millions d'exemplaires sous diverses formes, berline, break, coupé cabriolet, pick up, fourgonnette et 4x4. Grâce à sa robustesse légendaire, la 504 gagnera à plusieurs reprises des rallyes africains (Rallye-Safari, Maroc, Bandama). La voiture proposée ici a été engagée au le Tour Auto 2018 (elle portait le numéro 66). Elle était aux mains de Gaëtan Demoulin, chef de produit chez Peugeot, et de Mathieu Sentis, journaliste



essayeur. Elle a été préparée dans les ateliers de Multi Motion Garage dirigé par Julien Nicolas, le fils de Jean-Pierre Nicolas, l'ancien directeur de Peugeot Sport, qui a notamment gagné le rallye du Maroc en 1976 avec la berline 504. Il est le propriétaire de celle-ci. Elle a été décorée par l'équipe de Gilles Vidal, le directeur du style de Peugeot, en s'inspirant des 504 engagées dans les épreuves africaines. La voiture, entièrement préparée, est, bien sûr, en excellent état, tant mécanique que cosmétique. Une occasion de s'offrir un modèle prêt à participer à n'importe quel rallye historique avec succès.

The car offered here has been entered at the 2018 Tour Auto (under number 66). It was in the hands of Gaëtan Demoulin, product

manager at Peugeot, and Mathieu Sentis, test car driver journalist. It has been race prepared in the workshops of Multi Motion Garage directed by Julien Nicolas, the son of Jean-Pierre Nicolas, the former director of Peugeot Sport, who won the 1976 rally of Morocco with the 504 sedan. Owning it, this car has been decorated by Gilles Vidal's team, the style director of Peugeot, inspired by the 504 entered in the African rallies. Fully race prepared, it is, of course, in excellent condition, both mechanical and cosmetically. An opportunity to purchase a model ready to race in any historic rally.

Estimation : 15 000 – 18 000 €

CONDITIONS GÉNÉRALES

LECLERE MDV, SARL dont le siège social est 5, rue Vincent Courdouan (13006) à Marseille, n° RCS 492914551, déclaration n°2006-602, TVA intracommunautaire FR05492914551. Damien Leclere et Delphine Orts, commissaires-priseurs de ventes volontaires.

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

Les ventes de véhicules intervenant par l'intermédiaire LECLERE MDV, ainsi que les présentes conditions générales de ventes qui les régissent à l'égard des enchérisseurs, sont soumises au droit français. Tout enchère portée par les enchérisseurs sous quelque forme que ce soit (téléphone, internet, ordre d'achat...) ou par le biais de tout intermédiaire implique l'acceptation des présentes conditions générales de vente. L'éventuelle nullité d'une clause n'entrainera pas la nullité des autres conditions, qui resteront par ailleurs applicables.

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

Les dates et spécifications avancées quant aux véhicules sont ceux ressortant des titres de circulation, et des indications données par le vendeur, LECLERE MDV agissant en qualité de mandataire de celui-ci. Un véhicule de collection s'identifie essentiellement par son modèle. Les désignations de modèle, de type et d'année indiqués sont celles figurant sur le titre de circulation. Les documents disponibles et qui seront remis avec le véhicule sont ceux mentionnés dans la fiche de présentation du véhicule, à l'exclusion de tout autre (ex : certificat d'immatriculation, fiche d'identification, contrôle technique, certificat de situation administrative, carnet d'entretien...). Il appartient à l'adjudicataire de faire le nécessaire pour procéder aux démarches administratives et douanières consécutives à son achat. Le kilométrage indiqué n'est pas garanti. Il a été relevé au compteur du véhicule. Les véhicules venant par la route peuvent présenter un kilométrage au compteur différent au jour de la vente. Les informations et reproductions communiquées ont pour but de faciliter l'inspection des véhicules par les enchérisseurs éventuels. Les enchérisseurs sont réputés avoir examiné les véhicules qui peuvent l'être librement durant l'exposition préalable à la vente. S'ils n'ont pas la possibilité d'examiner eux-mêmes les véhicules, il leur appartient d'y procéder par toute personne de leur choix. Les véhicules présentés sont des véhicules de collection dont l'état et le fonctionnement ne sont pas ceux des véhicules actuels : leurs performances et conditions de sécurité leurs sont inférieures. Ils ont le plus souvent fait l'objet de restaurations. Leur état mécanique et les usures de leurs pièces varient en fonction de leur ancienneté. Les enchérisseurs acceptent de ce fait un aléa. Un véhicule est vendu dans l'état où il se trouve au moment de son adjudication et aucune réclamation ne sera admise sur ce point une fois l'adjudication prononcée. LECLERE MDV et les experts auxquels il est fait appel à cette fin ont établi les indications figurant au catalogue, étant précisé que celles-ci sont susceptibles de rectifications et amendements, seule la présentation du lot au jour de la vente telle que portée au procès-verbal de la vente aux enchères faisant foi des spécifications convenues. Les experts de la vacation se tiennent à leur disposition pour répondre à toute question. Tout acheteur est invité à se satisfaire par lui-même, avant la vente, des informations fournies par Leclerc Motorcars quant aux descriptions ainsi que de l'état des véhicules présentés. Les acheteurs sont invités à inspecter les véhicules par eux-mêmes, ou par un professionnel de leur choix, avant la vente. Les descriptions reflètent les informations fournies par le vendeur et sont données à titre indicatif.

ENCHÈRES

Le Commissaire-priseur de ventes volontaires dirigeant la vacation a seul qualité pour déterminer les mises à prix et paliers d'enchères.

MOYENS D'ENCHÉRIR

Il est possible d'enchérir lors de la vente en étant présent ou représenté au jour de la vente, par le biais de sites internet, ou en laissant un ordre d'achat écrit auprès de LECLERE-MDV au plus tard à la clôture de l'exposition.

Les éventuels coûts pour enchérir par tel ou tel moyen incombe à celui qui choisit d'y recourir. Pour être admis à enchérir, toute personne devra préalablement s'être fait enregistrer auprès de LECLERE MDV en lui communiquant ses nom et prénom et en lui remettant copie d'une pièce d'identité en cours de validité. Si l'enchérisseur porte son enchère pour le compte d'un tiers, il devra remettre copie de celle de ce tiers. Si ce tiers est une société, il devra en indiquer la dénomination sociale et justifier être habilité à la représenter en remettant copie de son extrait Kbis ou de tout document équivalent. Pour des raisons techniques ou autres, il est possible que LECLERE MDV ne soit pas en mesure de joindre l'enchérisseur en cas de demande d'enquête téléphonique, ce dont elle ne peut être tenue pour responsable. Les personnes s'étant inscrites disposent d'un droit d'accès et de rectification des informations les concernant, intégrées au fichier client de LECLERE MDV, destinataire de ces données.

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

Outre le prix d'adjudication constaté par le coup de marteau, des frais de vente seront dus en sus par l'adjudicataire. Ces frais sont de 20% ttc.

L'adjudicataire sera tenu indivisiblement de payer le prix d'adjudication augmenté des frais de vente calculés dans les conditions ci-dessus, outre s'il y a lieu tous autres frais particuliers.

EXPORTATION

Il appartient à tout enchérisseur de se renseigner préalablement à la vente s'il envisage d'exporter un véhicule. Le retard ou le refus par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera pas la remise en cause de la vente ni un quelconque dédommagement. La TVA collectée pourra être remboursée à l'adjudicataire à condition que celui-ci présente dans les délais et forme prévus par la réglementation en vigueur les documents justifiant de l'exportation du véhicule acheté.

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

La vente est réalisée au comptant et conduite en euros. L'adjudicataire est tenu d'en régler le prix sans délai, par virement, chèque de banque, ou carte bancaire. La délivrance à l'adjudicataire n'interviendra qu'après complet paiement des sommes dues sur le compte de LECLERE MDV et remises des copies de pièces justificatives d'identité des enchérisseurs et adjudicataire. L'enchérisseur ayant porté l'enchère menant à l'adjudication est personnellement responsable du paiement du prix du lot sur lequel il aenchéri, y compris s'il a désigné un tiers pour adjudicataire.

DÉFAUT DE PAIEMENT

À défaut de paiement par l'adjudicataire, le vendeur pourra opter soit pour la remise en vente du véhicule sur réitération d'enchères aux frais de l'adjudicataire après mise en demeure restée infructueuse adressée dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, soit pour la résolution de plein droit de la vente, soit pour l'action en paiement, sans préjudice des dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Dans l'hypothèse d'une résolution, outre le montant des frais de vente, LECLERE MDV sera en droit de demander à l'adjudicataire des intérêts au taux légal sur les frais de vente par jusqu'à complet paiement du prix, outre s'il y a lieu les autres frais engendrés par ce défaut de paiement. Dans l'hypothèse d'une action en paiement, LECLERE MDV sera en droit d'exiger de l'adjudicataire les sommes ci-dessus, outre le prix revenant au vendeur augmenté des intérêts au taux légal jusqu'à complet paiement du prix. Dans l'hypothèse d'une réitération des enchères, l'adjudicataire défaillant sera de plein droit redevable de l'intégralité des coûts supplémentaires résultant de sa défaillance, de la différence entre le premier prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu sur réitération d'enchères si celui-ci lui est inférieur, outre le montant des frais revenant à LECLERE MDV au titre de la première adjudication augmenté des intérêts au taux légal.

LITIGES

En cas de litige concernant l'état du véhicule, il appartient à l'adjudicataire d'agir sur le fondement des vices cachés dans les deux ans à compter de sa révélation, dans la limite de vingt ans à compter de la vente. La responsabilité de LECLERE-MDV se prescrit par cinq ans.

Les acheteurs passant via Proxibid devront payer 3% de frais en plus

Récupérations des lots

Les lots sont à récupérer du lundi 25 mars au mercredi 27 mars directement au Hall H - Parc des Expositions d'Avignon. Horaires : 10h00 → 18h00

Contact sur place : Maxime Lépissier +33 6 17 69 84 46

À partir du jeudi 28 mars les lots sont à récupérer à notre entrepôt privé : RAOUX - CARRE Voyages, 16 rue Toussaint Fléchaire, Z.A des Balarucs, 84510 Caumont-sur-Durance. Contact sur place : Roch Paredes + 33 7 77 96 78 72

[Frais de gardiennage en sus à la charge de l'acheteur à partir du mercredi 27 mars : 30 euros/jour] à régler directement à l'entrepôt

Des solutions de transport/livraison sur mesure vous seront proposées. Leclerc Motorcars se tient à votre disposition pour toute question ou demande.

ORDRE D'ACHAT

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente dimanche 24 mars 2019 à 14h00 / Avignon Motor Festival

NOM:

PRENOM:

ADRESSE:

VILLE:

TEL. (DOMICILE):

TEL. (PORTABLE):

E-MAIL:

FAX:

ORDRE D'ACHAT

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

ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

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

Tél.:

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €

RÉFÉRENCES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

Carte d'identité

Permis de conduire

Passeport

N°

DATE D'ÉMISSION

EMIS PAR

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

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

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

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES

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

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

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

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

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

AUTOMOBILES À DROUOT // JUIN 2019

Inscriptions ouvertes
Consignments invited



Contacts

Pierre Delagneau
+33 6 60 52 23 64
delagneau@leclere-mdv.com

Maxime Lépissier
+33 6 17 69 84 46
maxime@leclere-mdv.com



LECLERE **MOTORCARS**
www.leclere-mdv.com

www.leclere-mdv.com