

# AGUTTES

AUTOMOBILES DE PRESTIGE &  
DE COLLECTION - AUTOMOBILIA

Samedi 21 mars 2015

Lyon-brotteaux







DUNLOP

Geo Ham

**RESPONSABLE DE LA VENTE**

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
voitures@aguttes.com

---



**CLAUDE AGUTTES**  
01 47 45 55 55  
claude@aguttes.com

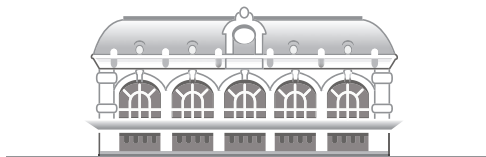


**CONSULTANT**  
Benjamin Arnaud  
06 13 55 05 29



**CONTACT ETUDE**  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
voitures@aguttes.com

**Avec la collaboration de**  
Geoffroi Bajot



# AGUTTES

Neuilly Drouot Lyon Deauville

## AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 21 mars 2015 à 14h30  
Lyon-Brotteaux

### Expositions publiques

Judi 19 mars 2015 de 10h à 19h

Vendredi 20 mars 2015 de 10h à 19h

Samedi 21 mars 2015 de 10h à 12h

Catalogue et résultats visibles sur [www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

Vente en live sur [www.drouotlive.com](http://www.drouotlive.com)

**Drouot**LIVE

*Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue  
Nous attirons votre attention sur les lots suivis de +, π, f, #, ~ pour lesquels  
s'appliquent des conditions particulières décrites en fin de catalogue*

#### Hôtel des Ventes de Neuilly

164 bis, avenue Charles de Gaulle  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél. : 01 47 45 55 55  
Fax : 01 47 45 54 31

Commissaire-Priseur  
AGUTTES SAS (SVV 2002-209)  
[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

#### Hôtel des ventes de Lyon-Brotteaux

13 bis, place Jules Ferry  
69006 Lyon  
Tél. : 04 37 24 24 24  
Fax : 04 37 24 24 25

# AUTOMOBILIA

«Automobilia : Ce mot désigne de manière générale tous les objets ou produits ayant un lien avec le thème automobile ou son industrie.

Les objets dits d'Automobilia, se distinguent de la pièce détachée à proprement parler si cette dernière ne présente pas à elle seule un intérêt artistique ou stylistique. Ainsi une mascotte de radiateur est un objet d'Automobilia couru, tandis que des plaquettes de freins ou des jantes, à moins d'être détournées de leur fonction mécanique dans un but artistique ou décoratif ne seront pas considérées comme tel.

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy...), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence...) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles.

Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»

## MOTOS

MOTOBÉCANE B1

PEUGEOT 110 CM3 TYPE CM1

## BATEAU

COSCA GEMINI 27

## MASTER

DE CARROSSERIE SCAGLIETTI

DE LA FERRARI 250 GTO







1

**1  
SOLIDO**

ensemble de 2 voitures couleur rouge  
En l'état sans boîte

10 / 20 €



2

**2  
SOLIDO**

ensemble de 3 voitures comprenant une  
DB Panhard Le Mans, une Cooper 1800,  
une Jaguar Le Mans  
Bon état sans boîte

20 / 30 €



3

**3  
SOLIDO**

ensemble de 2 voitures dans leur boîte  
comprenant une Porsche Formule 2,  
une Lotus Formule 1,  
Très bon état

20 / 30 €



4

**4  
SOLIDO**

ensemble de 2 voitures dans leur boîte  
comprenant une Aston Martin 3L,  
Très bon état,  
une Alfa Romeo Giulietta Spider,  
Bon état

20 / 30 €



5

**5  
SOLIDO**

ensemble de 2 voitures dans leur boîte  
comprenant une Porsche Spyder 550,  
une Maserati 250,  
Très bon état

20 / 30 €



6

**6  
TEKNO**

ensemble de 2 voitures dans leur boîte  
comprenant une Cooper Norton ref 812,  
une MG ref 804,  
Très bon état

20 / 30 €



7

**7  
CORGI TOYS**

ensemble de 2 voitures sans boîte en  
l'état, comprenant une Vanwall et une  
Triumph TR2

10 / 20 €



8

**7  
CORGI TOYS**

ensemble de 2 voitures sans boîte en  
l'état, comprenant une Vanwall et une  
Triumph TR2

10 / 20 €



9

**8  
CORGI TOYS**

ensemble de 3 voitures dans leur boîte  
comprenant une BRM F1 Grand Prix ref  
152 , une Mercedes 300 SL ref 303, une  
Lotus Mark 11 ref 151,  
État d'usage

20 / 40 €

**9  
CORGI TOYS**

ensemble de 3 voitures dans leur boîte  
comprenant une Ford Thunderbird ref  
215, une Triumph TR3 ref 305, une Austin  
Healey ref 300,  
état moyen

20 / 30 €

**10  
MÂRKLIN**

ensemble de 2 voitures comprenant une  
Mercedes 190 SL ref 8025 en boîte , une  
Mercedes 300 SL ref 8019 sans boîte,  
Mauvais état

10 / 20 €

**11  
Ensemble de 8 voitures**

comprenant une Citroën 5 CV marque  
Rami, une Bugatti 35 marque Rami, une  
Sizaire Nadin marque Rami, une Renault  
marque Safir, une Rolls Royce marque  
Lesney, une Bentley marque Lesney, une  
Mercedes marque Lesney, une Rolls Royce  
marque Lesney dans sa boîte, état d'usage

30 / 50 €

**12  
PENNY**

ensemble de 8 voitures comprenant une  
Lola Climax F1 en boîte, une Lotus Climax  
F1, une Honda V12, une Eagle, une Cooper  
Maserati, une BRM H16, une BRM F1, une  
Ferrari,  
Bon état

30 / 50 €

**13  
DINKY TOYS**

ensemble de 4 voitures sans boîte  
comprenant une Peugeot 402, une Simca  
5, une Citroën Traction 11 BL, une Ford  
Vedette,  
Mauvais état

10 / 20 €



10

14  
DINKY TOYS

ensemble de 5 véhicules sans boîte  
comprenant deux camions, une Jeep, une  
caravane et un triporteur  
En mauvais état

10 / 20 €



11

15  
DINKY TOYS

ensemble de 3 véhicules sans boîte  
comprenant deux Renault 16 TS et une  
Renault 16 TX ref 65  
En état d'usage

30 / 50 €



12

16  
Camion Tigre 2000

Jouet en Tole et plastique

15 / 25 €



13



14

17  
SCHUCO Mercedes Benz

Grand Prix remontage à clé années 1936  
Etat d'usage

50 / 100 €



15

18  
JEP FRANCE

Type Peugeot 402 remontage à clé  
Etat d'usage

30 / 80 €



15



15



20 bis

19  
CIJ AUTOBUS

Type Renault avec personnages sonnette  
Etat d'usage manque la clé

50 / 80 €



16



19

20  
CIJ camion pompiers Renault

service de la défense passive ref 10-39  
Neuf en boîte

50 / 100 €



18

20 bis  
Ensemble

de 5 boîtes vides et de 3 catalogues  
marques Tekno, Corci Tots et Märklin

5 / 10 €



17



20



21



25



29



33



22



26



30



34



23



27



31



35



24



28



32



36

21  
Badge rallye automobile  
Acropole  
70 / 120 €

25  
Badge rallye automobile  
Acropole 1960  
Quelques accidents à l'émail  
50 / 100 €

29  
Badge rallye  
Tour de France Automobile 1957  
80 / 120 €

33  
Badge rallye  
automobile Europa 1958  
Parfait état  
50 / 100 €

22  
Badge rallye automobile  
Lyon Charbonnières  
Parfait état  
70 / 120 €

26  
Badge rallye automobile  
Lyon Charbonnières  
accidents à l'émail  
50 / 100 €

30  
Badge rallye  
Wiesbaden 1958  
Parfait état  
70 / 120 €

34  
Badge rallye  
Rallye des Tulipes 1958  
Parfait état  
70 / 120 €

23  
Badge rallye automobile  
Soleil Cannes  
Parfait état  
50 / 100 €

27  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1952  
Accidents à l'émail  
50 / 100 €

31  
Badge calandre  
circuit allemand du Nürburg-Ring  
Parfait état  
50 / 100 €

35  
Badge calandre  
Automobile Club Hollande  
Parfait état  
50 / 100 €

24  
Badge rallye automobile  
Acropole 1957  
Quelques rayres à l'émail  
50 / 100 €

28  
Badge rallye  
Tour de France Automobile 1956  
Parfait état  
100 / 200 €

32  
Badge calandre  
Automobile Club Allemagne  
Parfait état  
30 / 50 €

36  
Badge rallye  
automobile Solitude  
Parfait état  
50 / 100 €



37



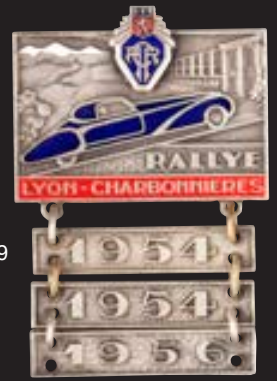
41



45



49



38



42



46



50



39



43



47



51



40



44



48



48



48

37  
Badge rallye  
automobile Evian 1962  
Parfait état

30 / 50 €

41  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1951  
Parfait état

100 / 200 €

45  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1958  
Parfait état

100 / 200 €

49  
Lot de 2 epinglettes de  
Rallye Lyon Charbonnières  
1954 et 1964

Bon état

40 / 60 €

38  
Badge calandre  
Automobile Club de Corse  
Léger manque d'émail

70 / 120 €

42  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1954  
Léger manque d'émail

70 / 120 €

46  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1959  
Parfait état

100 / 200 €

50  
Lot de 2 epinglettes de  
Rallye Neige et Glace et  
Rallye du Dauphiné 1953

Bon état

40 / 60 €

39  
Badge calandre  
Automobile Club de Corse  
Accident d'émail

30 / 50 €

43  
Epinglette de Rallye  
automobile Monte Carlo  
Accident d'émail

40 / 60 €

47  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1960  
Quelques rayures à l'émail

100 / 200 €

40  
Badge rallye  
automobile Tour de Corse  
1957  
Parfait état

100 / 200 €

44  
Badge rallye  
automobile Montecarlo 1956  
Accidents d'émail

70 / 120 €

48  
Lot de 3 epinglettes  
Tour de France Automobile  
1953, 1954 et 1956  
Bon état

40 / 60 €

51  
Lot de 2 epinglettes de  
Rallye Soleil Cannes 1955  
et Tulipen Rallye 1953

Bon état

40 / 60 €



52  
Lot de 6 badges de calandre  
comprenant Touring Club de Suisse, Touring Club de France, Automobile Club du Mont Blanc, Automobile Club Maroc, Automobile Club Monaco, Automobile Club Autriche

200 / 300€

53  
lot de 17 stickers  
comprenant Grand Prix de Monaco 1963, 1964, 1965, 1968, 1970, 1971 et Ecurie Monaco

20 / 30 €  
(lot non reproduit)

54  
Lot de 5 stickers  
Rallye Monte Carlo 1962, 1965 et 1967

10 / 20 €  
(lot non reproduit)



55

55  
Lot de 2 epinglettes  
auto du Rallye de Charbonnières

30 / 50 €



56



57

57  
Lot de 2 épinglettes  
de boutonnière Conseil des Gouverneurs 1950 Principauté de Monaco et 24ème Rallye Automobile Monte Carlo 1954, bon état

30 / 50



56  
lot de 3 plaquettes  
du Rallye Monte Carlo dont une contrôlé 1966

30 / 50 €



60

58  
Epinglette  
10ème Rallye Automobile Monte Carlo 1931 bon état

40 / 80 €

59  
Epinglette  
9ème Rallye Automobile Monte Carlo 1930 bon état

40 / 80 €

60  
Epinglette  
16ème Rallye Automobile Monte Carlo 1937 bon état

40 / 80 €

61  
Epinglette  
18ème Rallye Automobile Monte Carlo 1939 bon état

40 / 80 €

62  
Badge  
18ème Rallye Automobile Monte Carlo 1939 monté sur un socle en marbre, Très bon état

200 / 300 €

63  
Trophée  
2ème rallye automobile Lyon Charbonnières 1949

180 / 280 €



58



59



61



62



63



64



69



74



79



65



70



75



80



66



71



76



81



67



72



77



82



68



73



78



83

64  
Plaque  
Rallye Monte Carlo 1976  
Service  
80 / 100 €

69  
Plaque  
10ème Rallye Lyon  
Charbonnières 1957  
Concurrent N° 91  
60 / 80 €

74  
Plaque  
7ème Rallye du Beaujolais  
Concurrent N° 17  
60 / 80 €

79  
Plaque  
Rallye Tour de France  
Automobile de 1961. PARC  
100 / 150 €

65  
Plaque  
Rallye Monte Carlo 1987  
Assistance N° 147  
80 / 100 €

70  
Plaque  
Rallye Coupe des Alpes 1971.  
Concurrent N° 144  
60 / 80 €

75  
Plaque  
Rallye de l'HERAULT  
Concurrent N° 54  
40 / 60 €

80  
Plaque  
Rallye des Mille Pistes 1977  
60 / 80 €

66  
Plaque  
Rallye Monte Carlo 1991  
Ouvreur du rallye Jean Alesi N° 0  
100 / 150 €

71  
Plaque  
Rallye Critérium International  
Alpin. Concurrent N° 43  
60 / 80 €

76  
Plaque  
6ème Tour de France  
Automobile. Concurrent N° 132  
60 / 80 €

81  
Plaque  
Rallye Critérium des Cévennes  
1971. Equipage Dabert /  
Bridier, Alpine Renault A110  
1600S R  
60 / 80 €

67  
Plaque  
Rallye Monte Carlo 1992  
Ouvreur du rallye Jean Marc  
Gounon N° 0  
100 / 150 €

72  
Plaque  
Rallye d'Andorra  
Concurrent N° 9,  
un accident sur le bord droit  
40 / 60 €

77  
Plaque  
6ème Rallye de Sestrières  
Concurrent N° 260 mauvais état  
40 / 60 €

82  
Plaque  
Rallye Neige et Glace années  
50 N° 26  
60 / 80 €

68  
Plaque  
Rallye Monte Carlo 1993  
Officiel N° 0  
80 / 120 €

73  
Plaque  
14ème Rallye Lyon  
Charbonnières 1961  
Concurrent N° 9  
60 / 80 €

78  
Plaque  
16ème Tour de France  
Automobile Grand National  
Concurrent N° 253  
60 / 80 €

83  
Plaque  
Rallye de la Vigne et du Vin  
1951 N° 130 (Isorel)  
60 / 80 €

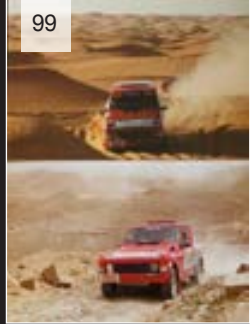
89



91



99



98



94



86



88



108



109



110



97



**84**  
Ensemble de 4 photographies de Maurice Trintignant Tirage argentique 18 x 24 cm et 16 x 13 cm On joint M. Trintignant - Comment conduire sa voiture. Hachette 1967 Un vol. avec envoi de l'auteur à André Bozon

**80 / 100 €**

**85**  
Ensemble de 3 photographies podium Tour de Corse Renault 5 Turbo N°10 3ème au général Marku Alen 2ème - 13X18 cm, Joint 1 photographie Jean Ragnotti Pierre Thimonier Victoire Tour de France Automobile 1984 - 9X14 cm

**30 / 50 €**

**86**  
Ensemble de 9 photographies 4 du Rallye de Monte Carlo 1983 Audi Quattro N°8 équipage Blomquist Cederberg 3ème au général - 13X18 cm, 3 du Rallye de Monte Carlo 1983 Ferrari 308 GTB M et Me Gauthier 13X 18 cm, 2 du Rallye de Monte Carlo 1983 Porsche 911 - 13X18 cm

**50 / 70 €**

**87**  
Ensemble de 4 photographies du Rallye de Monte Carlo 1975 Jean Ragnotti Pierre Thimonier Alpine Renault 1860 13X18 cm

**30 / 50 €**

**88**  
Ensemble de 2 photographies amateur Course des Champions Walter Rohrl Vatanene Thivonen 1983 13X18 cm

**15 / 30 €**

**89**  
Ensemble de 14 photographies amateur Rallye de Monte Carlo 1983 9X14 cm

**20 / 40 €**

**90**  
Ensemble de 3 photographies Rallye de Monte Carlo 1973 Bob Wollek Pierre Thimonier Alpine 14ème au général 13X 18 cm

**30 / 50 €**

**91**  
Ensemble de 5 photographies Ecurie Porsche Rothmans René Metge et T J.M Andrie 4 en 13X18 et 1 en 18x24 cm

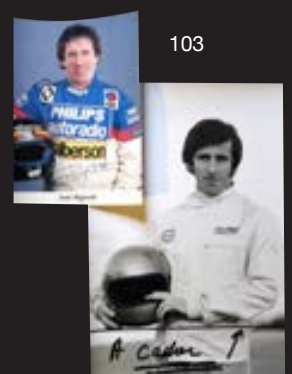
**20 / 30 €**

**92**  
Ensemble de 4 photographies 1 de Sandro Munari pilote Lancia Triple vainqueur du Monte Carlo - 18X24 cm et 3 photos Lancia team Martini Racing - 13X18cm

**30 / 50 €**

**93**  
Ensemble de 11 photographies Rallye du Condroz Belgique Marc Duez Pierre Thimonier BMW M3 Bastos 3 en format 13X18 cm, 8 en format 9X13 cm On joint 1 photo BMW M3 Snyers Colebunders Belgique Rallye du Condroz 18X24 cm

**30 / 50 €**





108



96



104

100



107



85

102



95



111



106

93

94  
Ensemble de 6 photos  
Rallye du Vin de Madeire  
Portugal Citroën Visa  
1 en 13x18 et 5 en 9x13cm  
10 / 20 €

95  
Ensemble de 4 photos  
Ronde de la Durance  
1977 Pierre Thimonier  
Alain Germain Ford Escort  
2 en 13x18 et 2 en 18x24cm  
20 / 40 €

96  
Ensemble de 8 photos  
du team Toyota pilotes  
Sainz Gallagher Moya  
Waldegard Eriksson  
Wicha Schwarz Billstam  
16X23cm  
30 / 50 €

97  
Photographie  
Jacques LAFITTE  
dédicacée - 9X14 cm  
20 / 30 €

98  
Ensemble de 5  
photographies  
de Jean Ragnotti et  
Pierre Thimonier Renault  
5 turbo 2 Tour de Corse  
et 3 croquis  
13X18 cm  
30 / 50 €

99  
Ensemble de 4  
Photographies  
Plus 35 planches contact  
Rallye de Tunisie 1989.  
Equipage Germanetti  
Thimonier Range Rover Proto  
2 en 9X13 cm 2 en 13X18 cm  
20 / 40 €

100  
Ensemble de 4 photos  
2 photos Rallye des Mille  
Pistes Porsche et Toyota  
13X18 cm,  
2 photos 22 ème Rallye  
San Remo. Equipage  
Tchine Thimonier sur  
Opel - 29x20 cm  
20 / 30 €

101  
Ensemble de 5 photos  
dont 2 autographes P.  
Tambay D. Warwick et  
Team Renault Sport  
9X13 et 18X24 cm  
et 2 photos Grand prix  
Australie 1989 Boutsen  
et de Cesaris et Howden  
Ganley pilote B R M  
13X18cm  
20 / 30 €

102  
Carte postale  
avec dédicace de  
Vincent Laverne  
vainqueur du Rallye  
Monte Carlo 1978 sur  
Porsche 911 avec Jean  
Pierre Nicolas  
9X14 cm  
10 / 20 €

103  
Ensemble de 2  
photographies  
de Jean Ragnotti avec  
une dédicace  
1/18X24 1/15X10 cm  
30 / 50 €



87



105



101

**104**  
Ensemble de 5 photographies  
Rallye Des Mille Pistes 1984  
Renault 5 turbo 1 de Jean  
Ragnotti et Pierre Thimonier  
18X24cm  
Equipe Renault sport ELF Renault  
5 turbo  
2 en 13X18 cm et 1 en 18X24 cm

30 / 50 €

**105**  
Ensemble  
d'une photo et d' une carte  
postale Jean Pierre Beltoise pilote  
B R M  
9X13 et 13X18 cm

20 / 30 €

**106**  
Ensemble de 9 photographies  
dont 4 de la Renault 5 GT  
turbo avec Alain Oseille et Gilles  
Thimonier 13X18 cm  
et 5 de Jean Ragnotti et Pierre  
Thimonier au Rallye de l'Acropole  
1987 sur Renault 11 Team Diac  
20X24 cm

30 / 50 €

**107**  
Ensemble de 4 photographies  
1 photo avec dédicace de  
Christine Driano et Guylaine Juillot.  
Pilotes Citroën Visa 4X4  
13X18 cm,  
1 Rover Prototype Auriol Occelli  
18X24cm,  
2 Rallye de l'Algarve 1983 Citroën  
Visa - 13X18 cm

20 / 30 €

**108**  
Ensemble de 16 photographies  
de Jean Ragnotti, Philippe Chatriot  
Cyril Neveu et Pierre Thimonier  
13X18 cm

40 / 60 €

**109**  
Ensemble de 7 photos  
dont 2 Zambelli sur MEP course  
de cote St.Antoine et Eric Bayol  
volant Motul 1984  
13X18 cm  
et 5 motocross enduro du Touquet  
Gilson Karland 1979 Giacomo  
Agostini et divers

20 / 30 €

**110**  
Photographie  
Jean Vinatier dédicacée  
9 X14 cm

20 / 30 €

**111**  
Une photo  
Jean Pierre Nicolas Renault Alpine  
13X18 cm

15 / 30 €



**112**  
Ensemble de 8 photos  
du rallye du Var 1968 1970  
60 / 80 €

**113**  
Ensemble de 9 photos  
des 4ème et 5ème rallye  
Monte Carlo Junior  
50 / 60 €

**115**  
Ensemble de 6 photos  
du Tour de France Automobile  
1969 dont la Chevrolet  
Camaro de Georges Houel  
60 / 80 €

**116**  
Ensemble de 5 photos  
du rallye féminin Paris St  
Raphaël 1971  
50 / 60 €

**114**  
Série de 18 clichés  
photographiques  
sur des modèles de la marque  
BMW par Jean Michel  
Bottequin pour le musée d'art  
moderne de la ville de Paris en  
1985. Exemplaire 59 sur 100  
On joint un livre « Sheer  
fascination » sur les roadsters  
BMW de 1929 à 2006  
50 / 100 €



117

117  
 Livre pour la clientèle  
 des Automobiles Charron à  
 Puteaux relatant dix ans de  
 progrès pour l'élaboration de  
 la Charron 1912, photos et  
 illustrations, liste de clients  
 prestigieux, très bon état,  
 format italien  
 22x15 cm

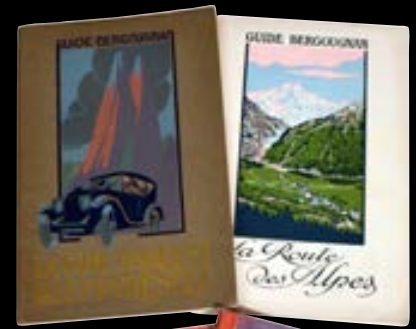
200 / 300 €

118  
 Lot de 2 plans  
 des camions  
 Mercedes Benz 1958  
 type 319 100 et 319  
 101

30 / 40 €

119  
 Votre Peugeot 203,  
 Editions pratiques  
 automobiles Votre DS  
 19, Editions pratiques  
 automobiles 2 vols.  
 On joint deux Guides  
 Bergougnan : La Côte  
 d'argent et les Pyrénées; La  
 Route des Alpes

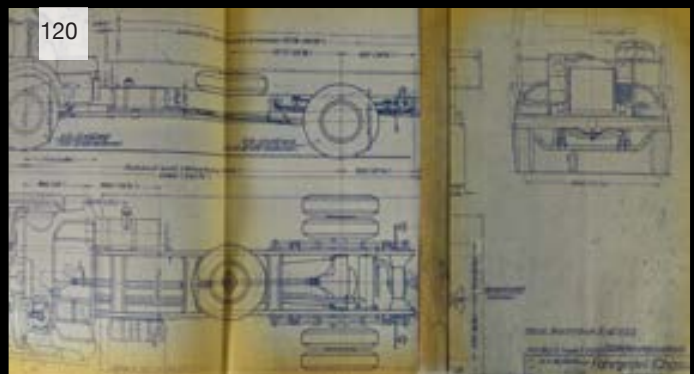
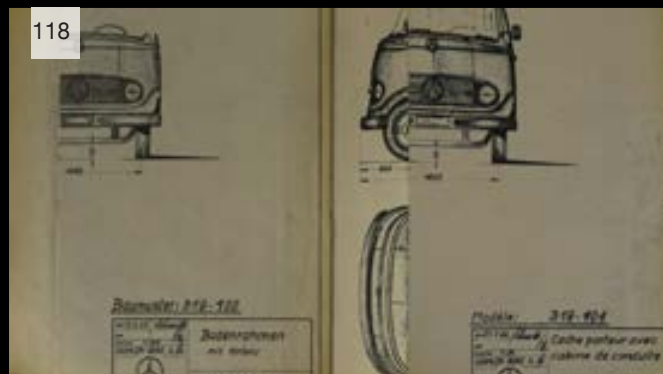
10 / 30 €



119

120  
 Lot de 2 plans  
 des camions Mercedes  
 Benz 1958 type 32700  
 0296

30 / 40 €



121  
 Deux volumes  
 Grand prix 1988 - Grand prix 1989  
 Ed. Larrousse-Calmels

10 / 30 €

122  
 Livre décor Jaguar  
 et livre voiture populaire de collection  
 chez Hachette

10 / 20 €





123  
Série Auto Journal  
11 ex



100 / 200 €



124  
Magazine Miroir du Monde 1932  
L'Automobile salon 56  
illustration 1937  
Paris Match, salon de l'Auto 1952

30 / 60 €



125  
Ensemble de papier vierge à  
entête :

- L'Equipe
  - Tour de France Automobile
  - 24 Heures d'Echos Elf
- On joint un ensemble d'enveloppes  
vierges l'Equipe

20 / 30 €



126  
Savnac  
1982, 30 épreuves sur  
papier, imprimées pour  
Citroën et dans une chemise  
cartonnée Exemplaire 513  
sur 650

50 / 100 €



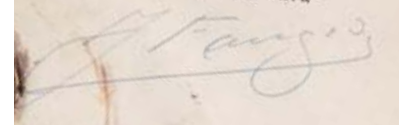
127  
 Roger Labric  
 Robert Benoist  
 Champion du Monde  
 ill. Géo Ham - Ed.  
 originale Edicta - 1946  
 Un vol.

50 / 100 €



132  
 Un programme  
 GP Monaco 1972  
 avec un autographe de Fangio en  
 couverture

50 / 100 €



128  
 Lot de 2 feuillets  
 publicitaires Jaguar  
 Mark 2 et Mark 10

50 / 70 €



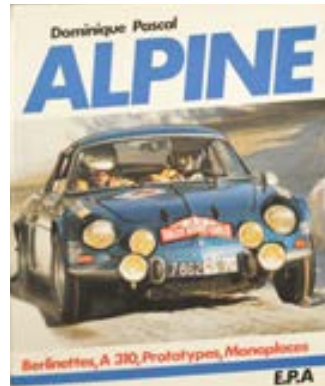
133  
 P. Dumont  
 Au temps des  
 automobilistes  
 Ed. Princesse  
 Un vol.

10 / 20 €



129  
 Jacques LOSTE  
 L'automobile notre amie  
 ill. Géo Ham & Pierre  
 Rousseau - Editions  
 Mame  
 Un vol.

50 / 100 €



134  
 D. Pascal  
 Alpine, Berlinettes, A 310,  
 Prototypes, Monoplaces  
 EPA - 1982  
 Un vol.

70 / 90 €



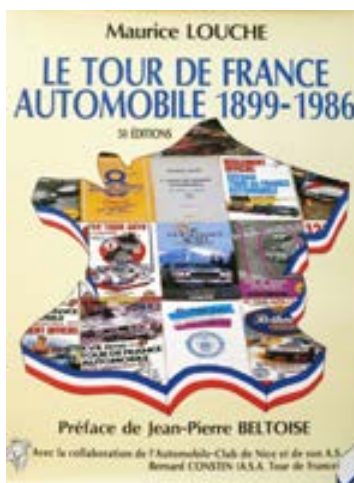
130  
 Catalogue  
 Talbot 1939,  
 Très bon état, format italien  
 24x16 cm

100 / 200 €



135  
 Livret Sécurité Confort  
 Peugeot «roues avant  
 indépendantes», illustrations  
 de Delarue Nouvelliere, très  
 bon état,  
 format 18x18 cm

30 / 60 €



131  
 Tour de France  
 Automobile 99-86  
 Par Maurice Louche  
 1ère édition état  
 neuf préface Jean  
 Pierre Beltoise

250 / 350 €

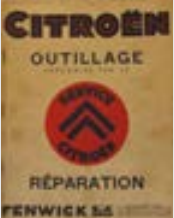




137  
Notice d'entretien  
Citroën C4G  
moteur flottant  
100 / 120 €



138  
Catalogue  
de pièces détachées  
Citroën 5 HP  
50 / 70 €



139  
Catalogue  
pour outillage Citroën  
distributeur Fenwick  
années 50  
50 / 70 €



140  
Catalogue  
de pièces détachées  
Citroën 10 CV B2  
50 / 70 €



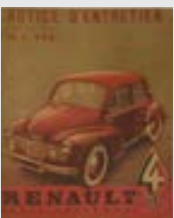
141  
Catalogue pour  
outillage  
Citroën distributeur  
Fenwick années 30  
50 / 70 €



142  
Catalogue  
de pièces détachées  
Citroën 10 CV  
B14 B15  
50 / 70 €



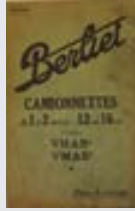
143  
Notice d'entretien  
Peugeot 301C  
80 / 100 €



144  
Notice d'entretien  
Renault 4CV type R  
1060 année 1950  
50 / 70 €



145  
Notice d'entretien  
Renault 4CV type R  
1062 année 1954  
50 / 70 €



146  
Catalogue  
de pièces de rechange  
camionnettes Berliet  
Type VHAB et  
VMAB  
50 / 70 €



147  
Manuel d'entretien  
Rolls Royce silver  
Cloud II  
200 / 250 €



148  
Catalogue  
Rolls Royce Instruction  
School Notes Silver  
Shadow and Bentley T  
series  
100 / 120 €



149  
Manuel d'entretien  
Rolls Royce silver  
Cloud III  
150 / 200 €



150  
Catalogue  
de pièces détachées  
Lorraine Dietrich  
chassis 15 HP  
100 / 120 €



151  
Notice d'entretien  
des chassis Delahaye  
135 M ET 135 MS  
150 / 200 €



152  
Catalogue  
de pièces de  
rechange Talbot Type  
B-10HP-1922  
100 / 120 €



153  
Catalogue  
Rochet-Schneider  
Automobile Lyon  
100 / 120 €



154  
Manuel d'entretien  
Mercedes Benz 300 SL  
Roadster  
état neuf  
300 / 350 €



155  
Manuel d'entretien  
Mercedes Benz  
300 c Automatic  
Etat neuf  
200 / 250 €



156  
Catalogue  
Aston Martin  
Parts Catalogue DB6  
100 / 200 €



157  
Catalogue  
Aston Martin instruction  
book DB6  
80 / 150 €



158  
Catalogue  
Aston Martin instruction  
book DB6 MK2  
80 / 150 €



158  
Catalogue  
Aston Martin instruction  
book DB6 MK2  
80 / 150 €



160  
Catalogue  
Matford 1939  
10 / 30 €



161  
Catalogue  
Peugeot 1914,  
illustrations de René  
Vincent,  
Très bon état,  
23,5x16 cm  
50 / 100 €



162  
Catalogue  
Jaguar Mark VII Saloon  
équipée du célèbre moteur  
Jaguar XK 120,  
Très bon état, format italien  
36x25 cm,  
feuillet intérieur de  
l'importateur Ch. Delecroix  
30 / 50 €



169  
Dépliant  
publicitaire pour Porsche  
911 année 1965  
30 / 50 €



163  
Catalogue  
publicitaire pour Jaguar Type  
E année 1961  
60 / 80 €



170  
Catalogue  
publicitaire pour Mercedes  
Benz 220 SE année 1964  
état d'usage  
50 / 70 €



164  
Catalogue  
publicitaire pour Jaguar  
Mark 2  
50 / 70 €



171  
Catalogue  
Packard 1938 Eight - Six  
Pliures sur la couverture  
50 / 100 €



165  
Catalogue  
publicitaire pour Jaguar Type  
E 4,2 litres  
50 / 70 €



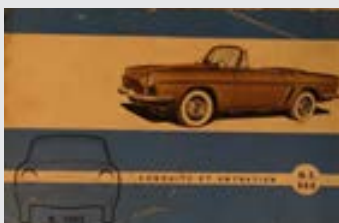
172  
Catalogue  
Packard 1936  
One Twenty  
50 / 100 €



166  
Catalogue  
Hispano Suiza N° 254  
édition limitée à 500  
exemplaires  
300 / 500 €



173  
Catalogue  
Delage 1936  
100 / 200 €



167  
Notice d'entretien  
Renault Floride type R 1092  
année 1959  
50 / 70 €



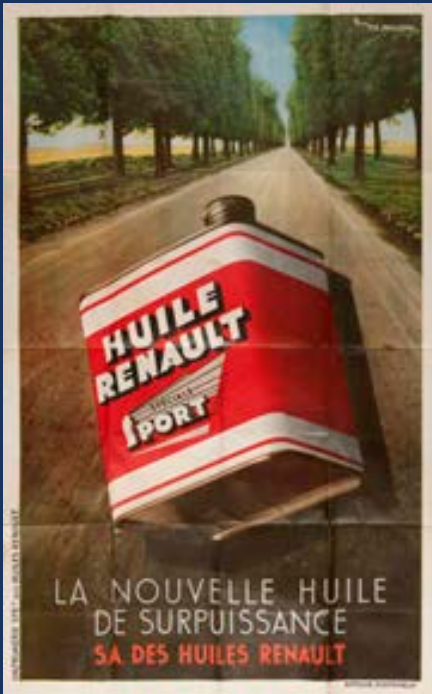
174  
Catalogue  
Packard 1936 Twelve  
Super Eight - Eight  
50 / 100 €



168  
Catalogue  
publicitaire pour  
BMW type 501  
50 / 70 €



175  
Catalogue  
Renault RAMBLER  
1967  
10 / 30 €



176



177



178



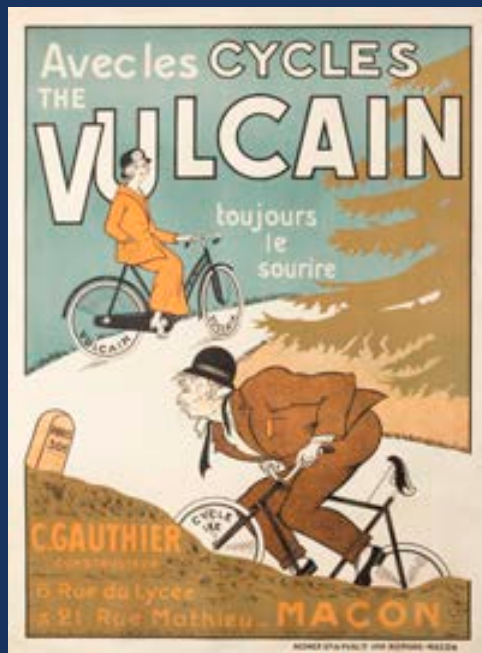
179



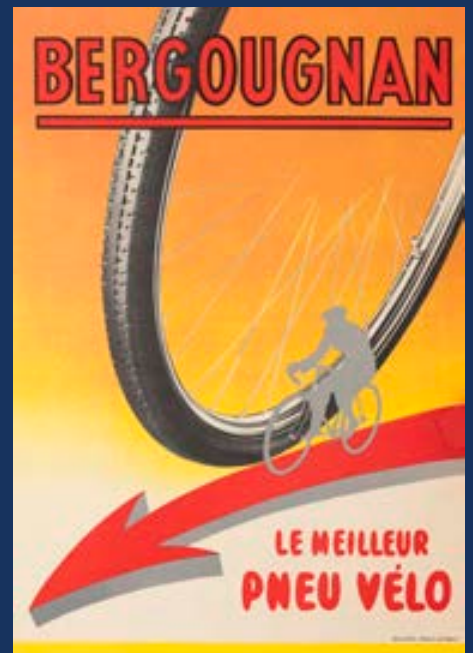
180



181



182



183



184



185

176  
Affiche Huile  
Renault  
signée Félix  
Masseau non  
entoilée  
80X120 cm  
  
80 / 120 €

177  
Affiche L'homme  
à la Jaguar rouge  
non entoilée  
120X160 cm  
100 / 200 €

178  
Affiche cycles Favor  
signée Bellenger  
entoilée  
10X160 cm  
200 / 300 €

179  
Affiche société la  
française cycles  
signée PAL entoilée  
120X160 cm  
250 / 300 €

180  
Affiche cycles  
Favor Mobylette  
signée Bellenger  
entoilée  
120X160 cm  
150 / 200 €

181  
Affiche J.B Louvet  
cycles  
signée d'après  
MICH entoilée  
80X120 cm  
100 / 150 €

182  
Deux affiches  
Cycles Vulcain  
100 / 200 €

183  
Affiche pneus  
Bergougnan  
entoilée  
40 / 60 €

184  
Affiche cycles  
Peugeot  
signée Vuillemin  
entoilée  
120X160 cm  
200 / 250 €

185  
Affiche cycles  
Automoto  
St Etienne  
signée R.Brodors  
entoilée  
80 / 120 €



186

186  
Affiche  
Glaicoide  
Chauffeur  
80 / 150 €

187  
Affiche Savignac  
chez Citroën  
signée Savignac,  
sous plexiglass,  
72X52cm  
150 / 250 €

188  
Affiche pneus  
Dunlop agraires  
entoilée  
120X160 cm  
100 / 150 €

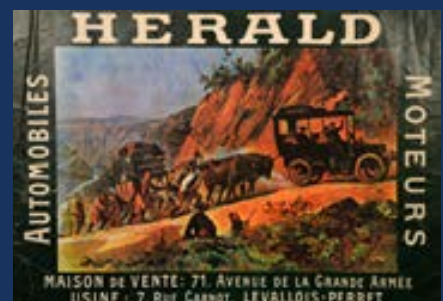
189  
Affiche Herald  
Automobiles Moteurs  
Imp. Champenois.  
Paris. Entoilée, marges  
coupées  
29 x 44 cm  
80 / 120 €



187



188



189



190

191



24 Heures du MANS 1954  
Geo Ham

*à voir quel pendant  
à Henri & Robert  
aux deux participants  
Dunlop 1954*

*Les deux participants  
à la 24 heures du Mans 1954  
à la 24 heures du Mans 1954  
à la 24 heures du Mans 1954*



*à la 24 heures du Mans 1954  
à la 24 heures du Mans 1954  
à la 24 heures du Mans 1954*

192



193

194

190  
Tableau  
HOTCHKISS au rallye de Monte Carlo 1932 par Geo Ham  
400 / 600 €



195

191  
Tableau  
Stand de course par Geo Ham  
350 / 550 €



196

192  
Tableau  
24H du Mans 1954 par Geo Ham  
Dédicace pour le Vicomte de Rohan par Pierre Marchal  
600 / 800 €

193  
Tableau  
camion dans la nuit sous la pluie par Geo Ham  
200 / 300 €

194  
Tableau  
transport de pierres par Geo Ham  
200 / 300 €



197

195  
Tableau  
signé Ernest Montaut voiture en pleine vitesse colorisé  
100 / 200 €

196  
Tableau  
signé Ernest Montaut voiture en pleine vitesse bistre  
100 / 200 €



198

197  
Tableau  
signé Albert Berts intitulé «le retour de Rambouillet»  
150 / 250 €

198  
Tableau  
signé A. Molynek chevaux et chevaux vapeur  
100 / 200 €



199

199  
Tableau  
signé Ernest Montaut panne en campagne  
250 / 350 €



200

Lot de neuf panneaux d'art forain

en bois, sur le thème automobile provenant d'un ancien manège.

120 x 60 cm

on joint : un panneau coupé et d'autres panneaux décoratifs

1 200 / 1 800 €



201  
 Plaque émaillée  
 Dunlop signée Savignac  
 Fabrication Emallerie Alsacienne  
 à Strاسبourg  
 Etat d'usage  
 146x 46 cm  
 200 / 300 €



201

202  
 Plaque émaillée  
 double face Aeroshell Huile pour  
 moteur, fabrication emallerie  
 Alsacienne à Strاسبourg  
 Excellent état  
 80x47cm  
 1 400 / 2 000 €



202

203  
 Plaque émaillée  
 ovale Pneu Hutchinson  
 Signée Mich fabrication email  
 Capelasse à Paris  
 Restaurée en haut à gauche  
 18,5x 13 cm  
 300 / 400 €



203

204  
 Panneau de  
 signalisation  
 Touring Club de France  
 Plaque émaillée  
 H. : 75 cm - L. : 87 cm  
 Accidents à l'email  
 60 / 80 €



206



204

205  
 Tableau  
 en bois garnitures Ferodo  
 101 x 74 cm  
 200 / 300 €



205

206  
 Opaline  
 Avia Avion  
 H. : 40 cm  
 180 / 220 €

207  
 Feu de circulation  
 indicateur de passage  
 piéton  
 80 / 120 €



207



208  
Montre de bord  
Zenith à huit jours avec trotteuse, remontoir en couronne, cadran fond blanc  
280 / 380 €

209  
Régulateur automobile  
gousset ciselé représentant  
un cycliste et des roues ailées,  
accident sur cadran à VII heures  
550 / 650 €



210  
Montre  
de tableau de bord  
8 jours Jaeger  
Paris remontoir à 6  
heures  
250 / 300 €



211  
Montre  
de bord 4 jours  
Jaeger Paris  
remontoir à 8  
heures  
250 / 300 €



212  
Ensemble de chronomètres  
rallye de marque Hanhart dans leur  
coffret d'origine sur support inox,  
On joint un porte chronomètre  
individuel  
500 / 600 €



213  
Compteur  
pour ancêtre automobile  
années 1915 marque O. S.  
gradués jusqu'à 100 Km/h  
650 / 850 €

214  
Montre de bord  
Jaeger Paris à 8 jours,  
initiales LB en fond de  
cadran noir  
200 / 300 €





**215**  
**Miniature Ferrari 250 GTO**

Cette Ferrari 250 GTO à l'échelle 1/43ème est un vrai bijou. C'est un modèle d'orfèvrerie par sa réalisation, entièrement en argent recouvert d'or. Tout est à la cote conformément aux plans d'usine. Elle est composée de plus de 250 pièces et entièrement démontable. Réalisée par Michel ROUVRAIS joaillier-bijoutier à la Monnaie de Paris, elle est numérotée, poinçonnée et titrée par la garantie de l'Etat. Celle-ci porte le numéro 2, seulement trois ont été assemblées.

*This little GTO is a real jewel !  
 A jeweller from "Monnaie de Paris" has built it in silver covered with gold. The miniature on 1/43 scale is an exact reproduction of the drawing from the Ferrari factory. It is made of 250 pieces and can be dismantled. It is stamped headlined and numbered. Only three pieces.*

11 000 / 15 000 €



**216**  
**Miniature de moteur**

Bloc moteur de la ferrari 250 GTO sur support à l'échelle 1/43ème il est formé d'un bloc auquel 25 éléments sont rapportés tels que poulies, courroies, allumeurs, cartouche à huile... La maquette n a rien à envier à l'original.

500 / 1 000 €

**217**  
**Miniature Ferrari 250 GT California**

Cette ferrari 250 GT CALIFORNIA à l'échelle 1/43ème est sur le même procédé de fabrication que la GTO, entièrement en argent, elle est composée de plus de 200 pièces et a nécessité plus de 700 heures d'études et de 120 heures de fabrication. Elle a été réalisée aussi par Michel ROUVRAIS. Une miniature extraordinaire et originale. Seulement deux ont été assemblées.

9 000 / 12 000 €





218  
Mascotte cygogne  
100 / 200 €



219  
Bouchon  
Lilac  
200 / 300 €



220  
Mascotte  
aviateur ailée  
100 / 200 €



221



222



223



224



225



226

221  
Mascotte  
automobile «Boxeur»  
Sujet en bronze  
à patine médaille.  
Attribué à M. Guiraud-  
Rivière - H. : 14,5 cm  
200 / 300 €

222  
Mascotte  
automobile «Otarie»  
Sujet en métal argenté  
Signé Frécourt  
H. : 11 cm  
200 / 300 €

223  
Mascotte  
automobile «Femme  
Libellule»  
Sujet en bronze  
argenté  
Signé Grégoire  
H. : 12 cm  
300 / 500 €

224  
Mascotte  
automobile  
«Autruche»  
Sujet en bronze  
Signé G. Mercier  
H. : 10,5 cm  
200 / 300 €

225  
Mascotte  
automobile  
«Pélican» n°3  
Sujet en bronze  
argenté, numéroté  
Signé Bourcart  
H. : 13 cm  
300 / 500 €

226  
Mascotte  
signée Rtas  
"pharaon" ailé  
H. : 12 cm  
1 500 / 1 800 €



227  
Tampon Michelin petit modèle

100 / 150 €

228  
Pipe

en écume de mer et ambre dans son coffret d'origine représentant une auto et son chauffeur

180 / 280 €



229



230



231



232



233



234

229  
Mascotte  
automobile «Singe à la marmite». Sujet en métal doré. Signé M. Le Verrier  
H. : 12 cm

300 / 500 €

230  
Mascotte  
aillée avec son thermomètre Boyce Moto-Meter NY USA années 20  
H. : 11,5 cm

300 / 350 €

231  
Mascotte  
non signée Rover «viking» années 30  
H. : 8 cm

150 / 200 €

232  
Mascotte  
automobile «Enfant forgeron» Sujet en bronze à patine brune. Attribué à Kley  
H. : 9,5 cm

120 / 180 €

233  
Mascotte  
signée M Bertin "Nini"  
H. : 13 cm

250 / 350 €

234  
Mascotte  
veilleuse d'aile «lion»  
H. : 8,5 cm

50 / 70 €



235



236



237



238



239



234



234

235  
Mascotte  
signée Laplagne  
"indien Apache"  
H. : 11 cm  
450 / 550 €

236  
Mascotte  
signée AEL  
attribuée à Charles  
Paillet «indien à  
l'escargot» 1920  
H. : 13,5 cm  
1 200 / 1 500 €

237  
Mascotte  
signée A. Duges  
"le corbeau dans  
l'œuf"  
H. : 9 cm  
2 500 / 3 000 €

238  
Mascotte  
non signée "Saint  
Christophe"  
H. : 14,5 cm  
150 / 250 €

239  
Mascotte  
signée J Haard  
"petite hollandaise"  
H. : 12 cm  
200 / 300 €

240  
Mascotte  
attribuée à  
Szebelewsky  
"mousse siffleur"  
H. : 13 cm  
200 / 300 €

241  
Mascotte  
signée MIC "faune à  
la flûte de paon"  
H. : 17 cm  
800 / 1 000 €



242  
Mascotte  
signée Guiraud-Rivière  
"trompette de la renommée"  
H. : 14 cm  
500 / 600 €

243  
Mascotte  
signée Alonzo "danseuse  
égyptienne"  
H. : 18,5 cm  
600 / 800 €

244  
Mascotte  
non signée "Biliken"  
1910  
H. : 11 cm  
400 / 500 €

245  
Mascotte  
non signée Triumph  
Renown 1950  
H. : 6 cm  
300 / 350 €

246  
Mascotte  
signée Vanier "la  
bourrasque" 1930  
H. : 11,5 cm  
500 / 700 €



247  
Broc  
marque automobile DKW  
Auto Union  
30 / 50 €



248  
Panier à bouteilles d'huile  
Essolub standard Motor Oil, vide,  
état d'usage  
80 / 120 €



249  
Bidon d'huile  
conique Elektrion  
avec son opercule  
hauteur 27 cm  
70 / 100 €



250  
Bidon d'huile  
triangulaire BP Olexol  
sans opercule  
28,5 x 18 x 3,5 cm  
90 / 120 €



251  
Bidon d'huile  
en fer à cheval Caroil  
avec son bouchon  
18 x 14,5 x 6,5 cm  
200 / 250 €



252  
Bidon d'huile  
triangulaire Purfina Sport  
avec son opercule  
19 x 18 x 6,3 cm  
200 / 250 €



253  
Bidon d'huile  
triangulaire Mobiloil  
avec son bouchon  
21 x 16,5 x 6,5 cm  
320 / 370 €



254  
Bidon d'huile  
triangulaire Aeroshell  
avec son opercule  
19 x 19,5 x 6 cm  
600 / 650 €



255  
Bidon d'huile  
triangulaire Shell Huile  
pour Autos, sans opercule  
19 x 19,5 x 6 cm  
état moyen  
350 / 450 €



256  
Bidon d'huile  
triangulaire Aeroshell  
avec son opercule  
19 x 19,5 x 6 cm  
état moyen  
400 / 450 €



257  
Bidon d'huile  
triangulaire Shell Motoroil  
avec son bouchon  
19 x 19,5 x 6 cm  
500 / 550 €



258  
Exceptionnel bidon d'huile Bugatti  
de 1930, de contenance 2 litres, bidon émaillé  
au logo de la marque, de très belle qualité,  
avec dessiné sur le verso le pur sang, un des  
emblèmes de la maison Bugatti  
Ce bidon est référencé dans le livre de Bruno Rihet  
"Au fil de l'huile"  
Il a son bouchon d'origine, on note un trou sur le  
fond, dimensions 21 x 16,5 x 6,5 cm

1 600 / 1 800 €



259  
Lot de 4 valises  
pour Automobile  
200 / 400 €



260  
Jante  
de Formule 1 P04 de  
l'écurie Prost Grand Prix  
300 / 400 €



261  
Lot de 8 porte-clés  
20 / 40 €



262

**Voiture à pédales TRI-ANG**

Jouet automobile des années 60 de la marque TRI-ANG fabriquée sans doute dans l'usine Guy à Givors.

Modèle : Racer Cooper Grand Prix

Châssis et carrosserie en tôle émaillée, pédales et siège réglables, pare-brise transparent, tuyau d'échappement chromé, grandes roues à rayons munies de pneus ballons.

L : 120 cm (env.)

400 / 800 €



263

**Cravate et pochette Hermès**

24h du Mans

120 / 150 €



264

**Cravate Hermès**

24h du Mans

60 / 80 €

265

**Lot de 3 cravates**

en soie: BMW,  
Michelin et Le Mans  
par Pacaud

50 / 100 €



266

**Voiture à pédales Guerneau Morellet**

Modèle Reclame, Référence 1218,

Calandre de Type Renault

Vers 1935

L : 80 cm (env.)

250 / 500 €





267



**267**  
Mini Formule 1 Auto Ecole

Jouet automobile des années 70 fabriqué par un mécanicien anglais MIKE HUGUES, propriétaire d'un garage à Beasconfield, cette voiture à moteur avait pour but de préparer les futurs conducteurs à la conduite automobile. C'est donc vers l'âge de six ans que ces jeunes pilotes pouvaient s'installer au volant du bolide, ce dernier étant capable d'atteindre la vitesse de 30 km/h.

On retrouve ces informations dans le livre d'Edouardo Massucci « cars for kids »  
L. : 2,10 m

1 000 / 1 500 €

**268**  
Mini Formule 1 Ligier Gitanes Grand Prix

Jouet automobile des années 80 fabriqué par le constructeur italien Gagliardi.. Sa carrosserie est en résine de verre, elle est équipée d'un moteur Morini Franco Motori 2 temps monocylindre de 50 cm3 développant une puissance de 3 cv à 6 000 t/mn, d'un carburateur Dellorto, d'une boîte à deux rapports, plus une marche arrière.

Elle est équipée de freins à disques. Absence du spoiler avant

On retrouve ces informations dans le livre d'Edouardo Massucci « cars for kids »  
L. : 2,20 m

1 000 / 1 500 €



268



## 1929 – MOTOBÉCANE B1

La marque Motobécane est créée en 1924 à l'initiative de Charles Benoît et d'Abel Bardin. En 1929 apparaissent les premières « Bicyclettes à moteur auxiliaire » qui constitueront plus tard la catégorie des cyclomoteurs, et ainsi débute l'aventure de la fameuse « MBK » avec le premier BMA. Les succès à répétition de la firme comme bien entendu la Mobylette, la propulseront en tête des constructeurs dans le monde entier, et ce pendant des années, même après son rachat par Yamaha.

La première déclinaison est nommée « B1 », variante raccourcie de la BMA. C'est un modèle de moto économique à moteur deux-temps de 100cm<sup>3</sup>, refroidi

par air. La fourche est à parallélogramme et ressort unique et la transmission est directe faite par une courroie trapézoïdale. Le réservoir est suspendu au cadre du vélo transformé tandis que l'allumage s'opère par magnéto. Le freinage, quant à lui, est assuré par deux freins indépendants.

Ces petites motocyclettes extrêmement robustes connaissent un succès retentissant, surtout dans une société en pleine crise où la moto est un objet rare et souvent de luxe. La B1 incarne tout l'esprit de cette époque où, pour la première fois, on propose un produit accessible au plus grand nombre. En somme un nouveau moyen de transport économique et parfaitement fiable.

Le modèle présenté à la vente est dans son état d'origine, avec une belle patine d'usage. Elle est complète et non bloquée. L'état dans lequel elle se trouve laisse entrevoir la possibilité aux collectionneurs d'acquérir un modèle dans son jus, à conserver tel quel ou à restaurer de manière plus approfondie. Une moto sympathique, parfaitement caractéristique de son époque et de la production motocycliste française.



### « Chacun peut s'offrir sa Motobécane »

Marque : Motobécane  
 Modèle : B1  
 Millésime : 1929  
 Motorisation : 1 cylindre  
 Cylindrée : 100 cm<sup>3</sup>  
 N° de châssis : 220085



300 / 600 €

L'une des premières motos populaires  
 Une moto dans un « jus » intéressant  
 Le savoir faire français



## 1920'S – PEUGEOT 110 CM<sup>3</sup> TYPE CM1

A l'affût de toutes les nouvelles inventions de son temps, Armand Peugeot lancera la marque au Lion sur le chemin de la réussite en mordant entre autres, le marché du deux roues. C'est en 1901 qu'apparaît alors la première motocyclette Peugeot équipée du moteur jurassien ZL, puis dès 1903 la marque au Lion fabriquera ses propres moteurs. La Peugeot Type CM1 verra le jour en 1922 et sera fabriquée jusqu'en 1927. Dotée d'un monocylindre 2 temps de 110cm<sup>3</sup>, à refroidissement par air, d'un allumage par magnéto Bosch et d'une transmission par courroie, le démarrage s'effectue par un pédalier dont les pédales sont siglées « Peugeot ».

Le freinage quant à lui est assuré par des patins. Son cadre léger accueille une fourche pendulaire et un large guidon muni de poignées en bois et d'un accélérateur au pouce. Equipé d'un cadre spécial, ce cyclomoteur était prévu pour satisfaire le plus grand nombre puisqu'il existait aussi en version dite « Dame » et « Ecclésiastique ».

Dans sa livrée noire, sang et or, notre Peugeot CM1 a fait l'objet d'une restauration totale il y a quelques années, elle est donc tournante. Elle possède sa pompe et une sonnette. Introuvable aujourd'hui dans cet état, ce cyclomoteur est un exemple rare du savoir-faire français de l'entre-deux guerres.



### « Un Lion Mordant »

Marque :	Peugeot
Modèle :	Type CM1
Millésime :	1922 à 1927
Kilométrage :	Pas de compteur
Motorisation :	1 cylindre
Cylindrée :	110.4 cm <sup>3</sup>



2 000 / 2 500 €



Un allumage Magnéto Bosch  
Un pédalier signé Peugeot  
Un modèle pour tous

## 1973 – CANTIERE COSCA GEMINI 27 « GIOAN »

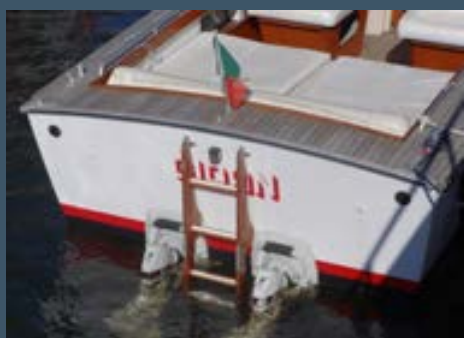
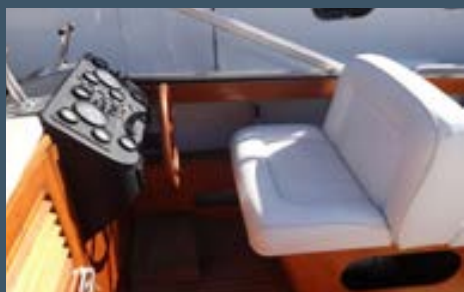
Installé sur les bords du fleuve Arno à une trentaine de kilomètre de Florence, le chantier Cosca (*COstruzione SCAfi*, pour « construction de coques » en italien) prend un essor particulier dans les années 1960 sous l'impulsion de son dirigeant Moreno Maestrelli.

Cosca se spécialise dans la production de bateaux à moteur, canots et semi cabines. Dans un premier temps sont produits des modèles de petite dimension entre 4 et 7 mètres. En 1966 est lancé le premier Gemini, un 22 pieds, qui prend part à la course Viareggio Bastia Viareggio. C'est le début d'un grand succès pour le chantier Cosca dont les modèles Gemini seront le porte étendard. Viennent ensuite le 24 en 1967 et le 28 en 1968. Tous les modèles sont disponibles en version « flush deck » et semi cabine, c'est-à-dire avec une petite superstructure en dessous du pare-brise, qui crée d'avantage de hauteur dans la cabine avant. Le modèle Gemini 27 est introduit en 1970 et bénéficie donc de l'expérience des modèles précédents. La carène, dessinée par le célèbre architecte américain Raymond Hunt, offre un V profond et assure une excellente tenue par mer formée. Le bateau présenté ici a été construit en 1973 pour un propriétaire italien. Réalisée en bois, la coque peinte en blanc avec un liseret rouge à la flottaison est en très bon état. Le pont avant est recouvert de teck ce qui donne une très belle allure au bateau. En outre, on appréciera qu'il soit

entièrement « flush » aussi bien pour les manœuvres que pour y installer un bain de soleil. Le cockpit central est vaste et confortable et comporte deux fauteuils qui offrent chacun deux places, une vers l'avant, l'autre vers l'arrière, créant une atmosphère très conviviale. A la poupe, se trouve un grand bain de soleil équipé de deux matelas, qui recouvrent le compartiment moteur, auquel on accède facilement grâce à deux grandes portes. Y sont installés deux Volvo Penta 250A (datant de 1987), essence 4 cylindre de 146 cv chacun. Ils ont été révisés et portés à zéro heure il y a peu (facture à l'appui). Depuis le bateau n'a servi que quelques heures. Ils sont couplés à deux embases de type « Z drive » Volvo 290 SP. Pour la navigation, le bateau possède un compas magnétique et une radio VHF.

Une cabine a été aménagée dans le V de la coque. Dans cet espace, on trouve également un frigo et un évier. A noter que la loi italienne n'obligeant pas les bateaux de moins de 10 mètres à être enregistrés, le « GIOAN » a été retiré du registre par souhait de son ancien propriétaire. Il fut enregistré par le passé sous pavillon italien avec l'immatriculation LI 1143/D puis CS 790/D.

Le bateau se présente en bon état général, avec quelques travaux de rafraîchissement cosmétique. Il s'agit ici d'une opportunité unique d'acquérir un modèle Gemini 27, rare et difficile à trouver dans cet état.





### LA COURSE MOTONAUTIQUE VIAREGGIO BASTIA VIAREGGIO

La VBV comme l'appellent les Italiens, fut une course mythique et singulière, dès son lancement en 1962 car, d'une part elle était réservée à l'origine aux bateaux produits en série et, d'autre part, elle fut bien souvent courue dans des conditions de mer très difficiles.

Véritable laboratoire grandeur nature, les plus grands chantiers purent y tester leurs dernières avancées technologiques. Ce fut le cas du Cantiere Cosca qui engagea un modèle Gemini de 22 pieds dès 1966 (cf. photo ci-dessus), qui fut la base pour la suite de la série. Le chantier participa à plusieurs éditions jusqu'en 1971.

Chantier : Cantiere Navale Cosca  
 Modèle : Gemini 27  
 Longueur hors tout : 8,24 m  
 Largeur : 2,90 m  
 Moteurs : 2 x AB Volvo Penta  
 4 cylindres 4 temps essence  
 Puissance : 2 x 146 CV  
 Immatriculation moteurs : 2200113854 / 2200113759

Immatriculation italienne  
 Homologation pour 8 personnes  
 Vendu avec son ber



15 000 / 20 000 €



---

272

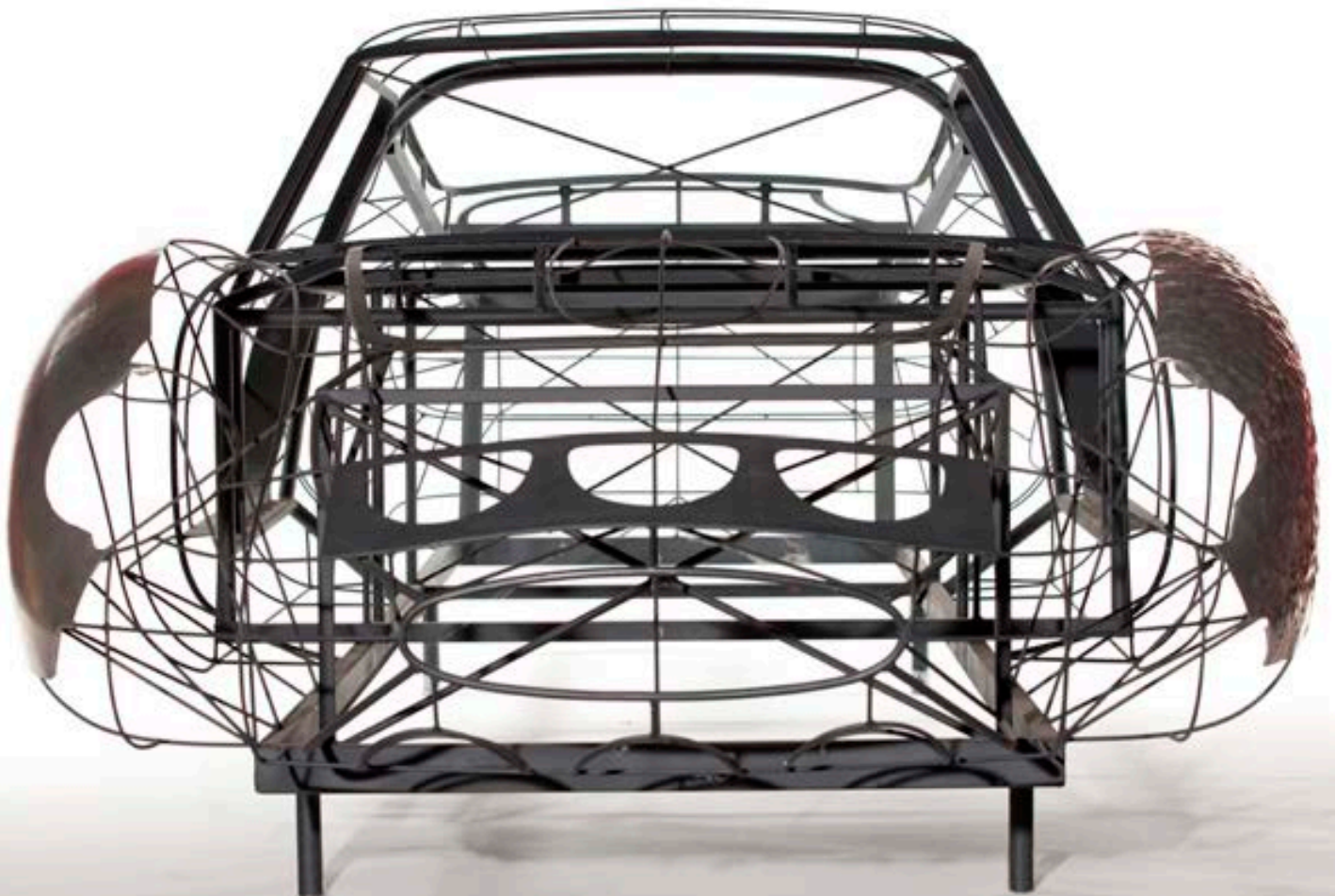
# MASTER DE CARROSSERIE

## Scaglietti de la Ferrari 250 GTO

100 000 / 150 000 €







Ce très rare gabarit, issu des Ateliers Scaglietti, fut construit dans le but de contrôler les éléments de carrosserie en aluminium de la Ferrari 250 GTO. Scaglietti traduisait dans la tôle d'aluminium les formes élaborées à Maranello et fut notamment chargé de la construction de la 250 GTO. Ce master de carrosserie est une exceptionnelle trace de l'histoire de l'une des voitures les plus célèbres et plus mythiques du Monde.

*This very rare jig, from Scaglietti, was built to check the aluminium parts of the Ferrari 250 GTO bodys. Scaglietti realized the assembly of the body of the cars designed by the Ferrari teams in Maranello. This wireframe is an extraordinary part of history of one of the most famous and prestigious car of the world.*



# AUTOMOBILES

- 1967 – WOLSELEY HORNET MK III
- 1976 – TRIUMPH SPITFIRE 1500 FH
- 1947 – TRIUMPH TR1800
- 1931 – FORD A COUPE
- 1978 – CITROEN 2CV AZ KA
- 1925 – LA BUIRE TYPE 10 A
- 1914 – METZ MODELE 22 SPEEDSTER
- 1932 – STANDARD SWALLOW LITTLE NINE
- 1961 – MERCEDES 220 SEB COUPE
- 1950 – DELAGE D6 3L CARROSSERIE AUTOBINEAU
- 1952 – JAGUAR XK 120 COUPE
- 1928 – VOISIN C 11
- 1939 – TALBOT 120 MAJOR 3L
- 1961 – ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SS
- 1964 – JAGUAR TYPE E COUPÉ 3,8
- 1937 – DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR CHAPRON
- 1973 – DINO 246 GTS
- 1952 – DELAHAYE 235 COACH CHAPRON « GRAND LUXE »
- 1958 – MERCEDES 190 SL
- 1968 – FIAT DINO 2000 SPIDER
- 1972 – PORSCHE 911 T 2.4L
- 1974 – DE TOMASO PANTERA
- 1954 – TRIUMPH TR2 « PORTES LONGUES »
- 1989 – JAGUAR XJ-S V12 H.E. LE MANS SPECIAL EDITION
- 1978 – ALPINE A 310 V6
- 1981 – PORSCHE 911 SC 3.0L TARGA
- 1960 – BENTLEY S2
- 1986 – BENTLEY EIGHT
- 2010 – MORGAN AERO 8
- 2006 – ASTON MARTIN DB9 VOLANTE
- 1999 – PORSCHE 996 CARRERA 4
- 1998 – FERRARI 456 M GTA
- 1961 – JAGUAR MK II 3.4 L
- 1959 – TRIUMPH TR3 A
- 1973 – SIMCA 1000 RALLYE 2
- 1958 – RENAULT 4 CV EMBRAYAGE FERLEC



## 1967 – WOLSELEY HORNET MK III

Puisque la clientèle huppée et citadine est séduite par l'Austin, pourquoi ne pas décliner le concept dans une livrée plus chic ? Fort du succès de la Mini lancée en 1959, c'est pour répondre à cette demande que la British Motor Corporation va lancer en 1961, la Wolseley Hornet et la Riley Elf, utilisant par la même occasion des marques d'avant guerre renommées et chères au peuple britannique. La Wolseley se positionne comme la version confort, la Riley comme la version sportive. Ces deux modèles empruntent beaucoup de la mini mais proposent une meilleure qualité de finition et de présentation avec notamment l'adjonction de chromes. L'Hornet est la seule à arborer une calandre chromée surmontée d'un badge lumineux qui s'éclaire avec les feux. Sa malle arrière est entourée de petits ailerons élégants.

La force du concept réside sans nul doute dans l'habitabilité de la voiture au gabarit très réduit et parfaitement adapté à la ville. Les passagers sont choyés par les fauteuils en cuir et le tableau de bord en bois comme dans les berlines de luxe. Durant les 8 années de carrière de ces deux citadines, de petites évolutions firent leur apparition. En 1963 tout d'abord sur les MKII, le moteur de la Mini de 850 cm<sup>3</sup> d'origine est remplacé par celui de 998 cm<sup>3</sup> de la Cooper. Développant 38 chevaux il est toujours couplé à une boîte de vitesse à

4 rapports, le chauffage est plus puissant et les freins sont améliorés. La voiture plus vélocé gagne en polyvalence. C'est à partir de septembre 1964 que les Mini Wolseley et Elf sont équipées de la suspension Hydrolastique. La dernière évolution dénommée Mk III apparait en 1966 avec pour caractéristique la disparition des charnières de portes extérieures. Les vitres des portières deviennent descendantes. La boîte automatique sera disponible en 1967. Au cours de la même période près de 28 455 Hornets furent construites.

Notre exemplaire propose une jolie robe en deux tons de vert pour la carrosserie et le toit. Elle est associée à un bel intérieur rouge vif : So chic. Il s'agit d'un modèle de 1967 soit une version MKIII dernière évolution du modèle en rare conduite à gauche. La voiture a été entretenue régulièrement et fonctionne correctement. Le système de freinage et la suspension ont été refaits, l'embrayage est récent tout comme la peinture et les planchers qui ont été changés. Un dossier de factures et un contrôle technique seront d'ailleurs fournis avec la voiture. Agile en ville, polyvalente avec ses 4 places assises, cette mignonne Wolseley est prête à vous accompagner dans tous vos déplacements dans une ambiance sans égale. Un plaisir à ce prix là est plus que raisonnable, il devrait être obligatoire.



## « La première citadine chic et pratique »

Marque : Wolseley  
Modèle : Hornet MK III  
Millésime : 1967  
Kilométrage : 15 200 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 998 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WA331026461



Carte grise française

6 000 / 10 000 €  
( sans réserve )



L'accessoire tendance indispensable pour la ville  
Une voiture peu courante sur les routes françaises  
Une petite auto très « abordable »



## 1976 – TRIUMPH SPITFIRE 1500 FH

Née à partir de la petite berline Herald, la Spitfire est lancée pour répondre à l'insolent succès d'Austin Healey et de MG avec leur Sprite et leur Midget. L'ingénieur en chef Harry Webster conçoit un châssis facilement adaptable à plusieurs modèles différents. L'Herald servira de base pour l'élaboration d'une automobile dont le succès n'aura d'égal que sa longévité. Le projet aura pour nom de code : « Bomb ». Pendant quelques années de développement et de mise au point et durant le rachat de Triumph par British Leyland, le châssis original raccourci est envoyé en Italie où Michelangelo Michelotti l'habille d'une superbe carrosserie. En hommage aux héros de la guerre, la « Bomb » sera lancée au London Earls Court de 1962. La « Spitfire », c'est la « 4 ». Débute alors une longue carrière de presque 18 années, au cours desquelles le petit roadster anglais va connaître de nombreuses évolutions et changer de peau.

La 5ème et dernière série, la 1500 FH, apparaît en 1972. Proche de la MK IV à laquelle elle succède, elle propose de nouveaux arguments. Son 4 cylindres voit sa cylindrée portée à 1493 cm<sup>3</sup> pour combler la perte de puissance qu'avait connue la Mark IV du fait des normes antipollution américaines. Elle développe ainsi 71 chevaux fort de ses deux carburateurs SU. Associé à une boîte mécanique à 4 rapports, ce bloc offre à la Spitfire un comportement

dynamique. Le freinage est assuré par des disques de 228 mm de diamètre à l'avant et des tambours à l'arrière. La voie arrière est élargie pour améliorer la tenue de route. Le capot avant intègre des « bumpers » pour permettre l'exportation aux USA, tandis que la poupe est désormais tronquée comme sur la Stag. A l'intérieur, la console centrale devient en bois verni et les appuis-têtes sont de série. Après 1980, et à la suite d'une vraie success-story la production de la Spitfire s'arrêtera définitivement et ce peu de temps avant la disparition de la marque Triumph.

Le modèle présenté est une jolie Spitfire 1500 FH de 1976. Blanche, elle possède un très bel intérieur en simili noir et une capote noire. Cette voiture a fait l'objet de soins récents avec notamment la réfection de la sellerie, des moquettes, ainsi que de la capote qui est neuve. Mécaniquement, la voiture est aussi entretenue puisque l'embrayage, les pneus, la pompe à essence et le silencieux ont été revus. La voiture fonctionne bien et a été révisée. Elle sera l'outil parfait du printemps qui arrive. Ce petit roadster a en effet tout pour plaire, accessible à l'achat, il est simple à entretenir et les pièces sont facilement disponibles. Son look sportif et rétro est tout aussi attachant que le plaisir de conduire que l'on ressent à son volant. Une voiture parfaite en somme pour goûter à la collection automobile.



## « La petite « bombe » britannique »

Marque : Triumph  
Modèle : Spitfire 1500 FH  
Millésime : 1976  
kilométrage : 13 830 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 493 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : FH 80836 L



Carte grise française

7 000 / 13 000 €



L'ultime version de « l'avion de chasse »  
Un roadster simple à collectionner  
Le look et les sensations



## 1947 – TRIUMPH TR1800

Fondée en 1887 à Coventry par les allemands Siegfried Bettmann et Mauritz Johann Schulte, la société Triumph devient rapidement l'une des premières marques de moto anglaise et commence à produire des automobiles dès 1926 avec la 10/20. Mais la firme ne résistera pas à la guerre et aux bombardements de Coventry. Elle est alors rachetée en 1944 par Sir John Black, directeur des automobiles Standard, qui n'a d'autre ambition que de concurrencer William Lyons et ses S.S. Jaguar. Il conçoit alors un roadster équipé d'un moteur d'origine Standard qui, par une curieuse ironie, équipait déjà des automobiles Jaguar d'avant 1939.

Le roadster TR 1800 est annoncé en 1946. Il est construit sur un châssis tubulaire et la carrosserie toute en rondeurs en aluminium, repose sur un cadre en frêne. Seules les ailes sont en acier. Elle est dessinée par Frank Callaby. Ce dessin, très conservateur pour l'époque, pousse son concepteur à distinguer son roadster par une idée neuve. Sir Black décide, lors des premières esquisses, d'intégrer un élément parfaitement anachronique dans la production de l'époque mais qui signe la marque de fabrique du premier roadster Triumph. Derrière la banquette, deux petits sièges, les « dicky seats », sont installés dans un compartiment à double capot, situé au-dessus du coffre. Le premier capot est constitué de deux hublots formant un second pare-brise, le second constituant le compartiment de la roue de secours. La voiture est motorisée par un quatre cylindres de 1 776 cm<sup>3</sup> accouplé à une boîte de vitesses mécanique à quatre rapports. La TR 1800 évoluera en TR

2000, présentée en 1948 et mue cette fois-ci par un quatre cylindres de 2088 cm<sup>3</sup> associé à une nouvelle boîte de vitesse à trois rapports. Peu ou pas vendue outre atlantique, seulement 2 500 de la TR1800 et 2 000 exemplaires de la TR 2000 furent fabriqués. Il ne resterait aujourd'hui qu'un millier de ces voitures dans le monde. Même si ce ne fut pas le best seller escompté, la première des Triumph Roadster était née, une lignée qui ne s'arrêtera pour les puristes qu'en 1976 avec l'arrêt de la TR6.

Le modèle que nous présentons est une TR 1800 de 1947. Sa couleur crème n'est pas dénuée d'élégance. Sa capote claire vient protéger des intempéries son intérieur bordeaux en simili en bon état. Son actuel propriétaire a pu retracer l'histoire du véhicule et répertorier ainsi l'ensemble des anciens propriétaires. La voiture sera livrée avec un important dossier de suivi depuis 1971. Parmi les travaux importants, il est à noter la réfection du moteur en 1998, celle des freins et de la carburation en 2001 et de l'embrayage en 2002. En plus de ce dossier le futur propriétaire se verra remettre le « registration book » d'origine ainsi que le manuel d'instruction original de 1948 pour l'entretien de la voiture. La voiture est française depuis 2007. Sans être parfaite en cosmétique, cette voiture très bien suivie et entretenue durant toutes ces années, est en très bon état mécanique et roule très bien. Elle offre la possibilité de rouler à deux ou à quatre de manière très originale. C'est une voiture de collection plaisir qui offre le charme supplémentaire d'être peu courante sur les routes de l'hexagone.



## « Le premier opus d'une longue série de roadster »

Marque : Triumph  
Modèle : Roadster 1800  
Millésime : 1947  
kilométrage : 90 850 miles  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1776 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : TRD 1400



Carte grise française

23 000 / 32 000 €



La première Triumph Roadster  
Une voiture originale et amusante  
Une pièce peu courante à la vente



## 1931 - FORD A COUPE

Lançant l'idée de la voiture de grande série, Ford incarne le modèle économique américain du début du 20ème siècle. Accessible aux ouvriers de l'usine Ford qui en seront les premiers consommateurs, la Ford T scelle l'épopée de l'histoire automobile industrielle. Issus d'un processus de production moderne et très organisé, les produits Ford seront proposés au plus grand nombre. C'est le Fordisme, évolution du taylorisme dont il s'est inspiré. Fort du succès exceptionnel de la T, Henry et son fils Edsel vont lancer le projet de la A.

La Ford A est introduite en août 1926 selon le même procédé. Elle reprend le nom de la première voiture de production du constructeur à l'ovale bleu. Evolution de la T, elle est mieux élaborée, conçue avant tout pour être fiable, légère, facile à réparer et à conduire. Dotée de quatre freins et pour la première fois d'une boîte de vitesse classique à trois rapports avec marche arrière, le poids de cette Ford A avoisine les 1 100 kg. Mais grâce à ses nouveautés techniques, elle ne donnait pas à son conducteur ce sentiment d'insécurité au freinage à l'entame de la première courbe. Développant deux motorisations 2L et 3,3L respectivement de 28 et 40 cv à 2200 tr/min, elle propose des performances honorables pour l'époque proches des 100 km/h. La Ford A se révèle être de conception mécanique plus moderne et plus simple que sa devancière la T, grâce notamment à un allumage nouveau à l'époque, fonctionnant par bobine et batterie. La Ford Modèle A proposait déjà une

déclinaison « infinie » de carrosseries permettant ainsi de satisfaire toutes les problématiques de la clientèle Ford. Elle fut ainsi commercialisée en une multitude de versions, allant du coupé à la berline, en passant par la camionnette et le cabriolet. Véritable succès, la Ford A sera vendue à près de 5 millions d'exemplaires jusqu'à l'arrivée de la Ford B en 1932.

Le modèle présenté est un élégant coupé de 1931. Peu courante dans cette configuration, cette jolie Ford A propose donc deux places intérieures et un coffre. Très belle avec sa carrosserie bicolore noir et café au lait, elle possède une banquette intérieure assortie en simili marron. Les garnitures intérieures en tissu drapé sont en excellent état. Entièrement et bien restaurée il y a quelques années, la voiture a récemment bénéficié de soins complémentaires. Les jantes à fils ont été sablées et repeintes, les lames de pare-chocs avant re-chromées, les connexions électriques révisées, la boîte de vitesse a été remplacée, tout comme les fluides de la voiture. Elle possède son bouchon thermomètre de radiateur. Tout fonctionne bien sur cette voiture qui séduit au premier coup d'oeil et donne envie d'en prendre le volant. Modèle célèbre s'il en est, la Ford A est un vrai symbole de l'industrie automobile américaine d'avant-guerre. Il est certain qu'à son bord, le temps s'arrête pour laisser la place au plaisir et à l'imaginaire. Véritable automobile d'un autre temps elle offre le témoignage d'une conception mécanique, esthétique ou même idéologique d'une époque révolue.



## «Le symbole de l'industrie Automobile américaine »

Marque : Ford  
Modèle : A Coupé  
Millésime : 1931  
Kilométrage : 63 210 miles au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 3 300 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis: 4270730



Carte grise française

15 000 / 20 000 €



Une renommée internationale  
Un voyage dans le temps à son volant  
Un bel exemplaire du savoir-faire de Ford



## 1978 – CITROËN 2CV AZ KA

Traînée de vilain petit canard à sa naissance, la 2 CV fait râler les journalistes et aussi les automobilistes qui la suivent sur la route. C'est pourtant un concept génial. Une voiture très simple, dépouillée mais parfaitement robuste et quasiment infatigable. Elle a fait le bonheur de tous ceux, médecins, curés... qui couraient la campagne parce qu'elle passe partout et demande très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand Pierre Jules Boulanger ingénieur chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour toute petite voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Le premier prototype sort en 1937, la seconde guerre interrompt malheureusement son développement.

En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame. Le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au salon de l'automobile. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Citroën fera évoluer sa « deux pattes » ce qui lui permit de perdurer des décennies. Elle sera produite jusqu'en 1988, une traversée d'un demi-siècle. A l'origine elle ne pèse que 800 kg, elle consomme très peu, elle est entièrement démontable, ses quatre roues sont indépendantes, le moteur est tout simple à deux cylindres horizontaux, les sièges suspendus sont en toile et une seule couleur est disponible, le gris. Elle fera l'objet de nombreuses évolutions et son moteur grossira de 425 à 602 cm<sup>3</sup> jusqu'à la 2 CV 6, la plus performante. La 2 CV 6 de 1978 est dotée d'un moteur de 602 cm<sup>3</sup> développant une puissance de 29 chevaux à 6750 tours

minute alimenté par un carburateur double corps, d'une boîte de vitesses à 4 rapports et de freins à tambours. Elle peut atteindre une vitesse de 110 km/h et consomme un petit 6 litres aux 100 kms.

Jamais immatriculée et seulement 114 km : voilà comment se présente notre 2 CV absolument rarissime. Le modèle est du 27 juillet 1978. Il s'agit d'un type AZ KA portant le numéro de châssis 50 KA 3248. Achetée neuve par Mr Rudolph BORNER au garage Citroën Poudroux du Puy en Haute Loire, elle n'a jamais été immatriculée. La voiture se présente dans un état extrêmement proche du neuf, elle ne totalise donc que 114 km d'origine. Elle porte toujours son immatriculation garage : 138 WW 43. La voiture n'aurait été utilisée que 2 ou 3 semaines à l'époque de son achat. L'actuel et second propriétaire a gardé la voiture telle qu'il l'a trouvée. Elle arbore une livrée beige Gazelle référence AC 079 et sa capote est de couleur beige. Son intérieur est en skai de coloris noir. Elle est équipée de ceintures de sécurité à l'avant.

On notera la présence intacte de toutes les étiquettes sur les différents organes de l'époque ainsi que les picots présents sur les pneumatiques. Le carnet d'entretien ainsi que le manuel de bord sont présents dans leur état neuf d'origine. Elle se présente comme au jour de sa première livraison, c'est sans aucun doute la moins kilométrée des 2CV dans l'hexagone et peut être même dans le monde aujourd'hui. La voiture démarre et fonctionne. Avis au futur acquéreur : ne pas oublier de bien faire le rodage de cette 2 CV !



## « Immaculée et jamais immatriculée, une 2CV de rêve »

Marque : Citroën  
Modèle : 2 CV type AZ KA  
Millésime : 1978  
Kilométrage : 114 km au compteur  
Motorisation : 2 cylindres  
Cylindrée : 602 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 50 KA 3248



Papiers français

40 000 / 50 000 €



Un rêve de collectionneur : une sortie de grange comme neuve  
Une 2 CV belle comme au premier jour  
114 kilomètres en 37 ans



## 1925 – LA BUIRE TYPE 10 A

La Buire sonne comme un label de qualité. Et si la marque lyonnaise disparut en 1930, faute d'une gestion financière rigoureuse, elle n'en fut pas moins une formidable entreprise automobile. C'est le 6 mai 1905 que la Société Anonyme des Automobiles La Buire fut fondée. Elle est la branche automobile issue du développement de l'entreprise « les Chantiers de La Buire » fondée à Lyon en 1847 par Jules Frossard de Saugy. Elle était spécialisée dans la construction de matériel pour les chemins de fer et les tramways. La direction de l'entreprise est confiée à deux hommes expérimentés, Messieurs Berthier et Audibert. L'entreprise va très rapidement se forger une solide réputation forte de nombreux succès en compétition et notamment en courses de côte. Les La Buire jouissent d'une réputation de robustesse, de vélocité mais surtout de silence de fonctionnement. Les reconnaissances du marché s'accumulent et l'entreprise continue d'innover. La faillite de la maison mère fin 1909 entraîne cependant celle des automobiles.

Mais l'aventure doit continuer et en 1910, la Société nouvelle des Automobiles La Buire voit le jour et continue la fabrication sous l'impulsion de l'ancien directeur technique, M. Berthier. Une longue série d'innovations vont permettre à La Buire de proposer des véhicules modernes et fiables. Elle sera l'une des premières à proposer un démarreur, à développer les deux pédales de freins agissant séparément sur les freins et sur le différentiel puis sur les freins arrière. Ses moteurs sont compétitifs disposant de soupapes en tête ou de distribution par chaîne. Les modèles vont donc se succéder, tout comme

les succès dans des épreuves de rang. Le type 10 A, sera lancé en 1923 et sera produit jusqu'en 1929. Il s'agit d'un 10 HP, doté d'un moteur à 4 cylindres en ligne d'une cylindrée de 1 860 cm<sup>3</sup>. Il bénéficie d'une boîte de vitesse manuelle à 4 rapports et marche arrière. L'entreprise Lyonnaise ne survivra malheureusement pas à la crise internationale et devra fermer ses portes malgré de vrais atouts.

La voiture proposée est un type 10 A de 1925. Fait important, elle appartient à la même famille depuis plus de 30 ans. Elle fut en effet achetée dans les années 80 et a ensuite été conservée par le même passionné durant toutes ces années. Cet élégant Torpédo à la robe couleur bleu de Bretagne et à l'intérieur noir est une pièce de collection peu courante. Il s'agit d'une quatre places à cadre fermé et munie d'une capote en toile noire. La voiture est en bon état général ayant fait l'objet d'une restauration ancienne. Son tableau de bord bouchonné accueille les instruments de bord de type OS. Cette La Buire donne immédiatement l'envie d'accéder à son bord. Sa forme torpédo n'empêche pas une allure dynamique et son radiateur coupe-vent rehaussé de son bouchon semble prêt à affronter les côtes. Elle est équipée de roues à rayons à moyeu central qui contribuent à l'allure du Torpédo, d'un coffret en bois, d'une 5<sup>ème</sup> roue, d'un pare-brise en deux parties ouvrant et d'un système de phares Ducellier. Cette voiture d'une époque automobile révolue témoigne du savoir-faire et du développement technique des meilleurs constructeurs français du siècle dernier.



## « De la belle mécanique, de la ligne et du confort »

Marque : La Buire  
Modèle : 10 A Torpédo  
Millésime : 1925  
Kilométrage : 0 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 860 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 10 504



Carte grise française

20 000 / 30 000 €



Une marque renommée et consacrée  
Un torpédo avec beaucoup d'allure  
Le charme inégalable d'une voiture peu courante



## 1914 - METZ MODELE 22 SPEEDSTER

Entrepreneur américain, Charles Herman Metz créa en 1883 dans le Massachusetts la Waltham Manufacturing Company afin de fabriquer des pièces pour bicyclettes. Il est dit qu'il développera d'ailleurs ce qui s'apparente à la première motocyclette de l'histoire. En 1908, il rachète la firme qu'il avait cédé 7 ans plus tôt mais qui n'avait pas survécu. Désormais renommée « Metz Motor Company », l'entreprise va relancer des modèles dès 1909, à monter soit même. La force du concept « do it yourself » réside dans la possibilité d'acheter et de monter sa voiture au fur et à mesure et ce au rythme des capacités financières des clients.

En 1909, le premier modèle de la marque est lancé, dénommé Metz Modèle Two, il est vendu sous la forme de plusieurs ensembles de pièces à assembler. La voiture est une 2 places ouverte mue par un moteur bicylindre refroidi par air de 10cv. Fort du succès remporté, c'est en 1912 que fut présentée une nouvelle voiture, cette fois-ci dotée d'un 4 cylindres développant 22 CV et demi, c'est la « Metz Model 22 ». D'une cylindrée de 2900 cm<sup>3</sup>, équipé d'un Magnéto Bosch et refroidi par eau, il permet de propulser la voiture à près de 80 km/h. Il est désormais aussi possible d'acheter la voiture entièrement assemblée. Dès 1913, les voitures seront d'ailleurs toutes proposées complètement montées. Sa particularité technique réside dans son mécanisme d'entraînement par friction, la transmission se fait par

chaînes à l'essieu arrière, elle dispose d'un embrayage « pressure drive ». En 1914, la gamme Metz s'enrichit d'un speedster et d'un torpédo à deux places. Les ventes vont rapidement grimper. La société perdurera jusqu'en 1922 avant qu'elle ne soit contrainte de fermer ses portes faute de ventes suffisantes.

Le modèle proposé est un très joli Speedster de 1914. Ce modèle extrêmement rare en France, certainement le seul, et en Europe se présente dans une belle couleur bleue foncée. La voiture se trouve dans un enviable état de conservation, la patine de sa peinture contribuant à donner au modèle 22 une âme supplémentaire. Elle possède ses accessoires d'origine ainsi que sa capote. Elle a bénéficié d'une récente vidange d'huile, d'un nettoyage du réservoir essence, du circuit alimentation et carburateur. De même la magnéto Bosch a été revue tout comme la coupure-contact. Les roues en bois peintes en jaune ont été restaurées et les pneus en 30 x 3 sont neufs. Démarrant sans aucune difficulté, la voiture fonctionne bien. Fort de sa cylindrée importante et de son poids contenu, notre exemplaire vous emmènera sans difficulté et avec beaucoup de plaisir sur tous les routes. Une telle voiture ne saurait vous laisser indifférent, son allure élancée, sa grande rareté et sa mécanique inédite sont autant de charmes qu'elle propose. Elle fera votre bonheur et celui de tous ceux que vous croiserez à son bord.



## « Une première idée du rêve américain »

Marque : Metz  
Modèle : Modèle 22  
Millésime : 1914  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 2 900 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 25096



Carte grise française

20 000 / 30 000 €



Une page d'histoire automobile américaine  
Une voiture extrêmement rare  
Une centenaire qui ne fait pas son âge



## 1932 – STANDARD SWALLOW LITTLE NINE

La Standard Motor Company fut créée en 1903 par R.W. Maudslay à Coventry. Elle commença par produire une voiture propulsée par un moteur monocylindre à entraînement sur les roues arrières. Elle va rapidement se développer et proposer des moteurs de plus en plus puissants jusqu'à son premier 6 cylindres en 1905. L'entreprise prospère jusque dans les années 20 et c'est John Black à la tête de l'entreprise en 1929 qui, pour relancer les volumes, va alors développer la vente de châssis et moteurs afin qu'ils puissent être carrossés par d'autres constructeurs. C'est ainsi que la collaboration avec Swallow va commencer il proposa son interprétation de carrosserie sur châssis Standard comme il allait le faire sur d'autres châssis comme Austin, Swift, ou Fiat. Créée par William Walmsley et William Lyons, la Swallow Sidecar & Coachbuilding Company va non seulement proposer des nouvelles carrosseries à des châssis existants mais aussi améliorer leurs qualités techniques.

La collaboration de Standard avec Swallow permettra le développement de plusieurs modèles « Standard Swallow ». La première voiture d'entre elles sera présentée à Londres au Salon de l'Automobile en 1929. Basée sur la plateforme Standard Nine, elle est mue par un moteur de quatre cylindres de 1153 cm<sup>3</sup>. En 1930, la Standard devient la Big Nine avec un quatre cylindres porté à 1287 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Viendra ensuite une version à châssis plus court baptisée Little Nine. Fait marquant dans l'histoire

de la marque, c'est en 1931, que Standard produira pour Swallow l'ensemble moteur et châssis du nouveau modèle baptisé SS one de Swallow, fondant alors les bases de ce qui allait devenir la marque Jaguar.

Le modèle présenté est un beau coach de 1932. Cette voiture est basée sur le châssis et le moteur de la Standard Little 9 et dotée d'un quatre cylindres de 1100 cm<sup>3</sup>. Il est accouplé à une boîte de vitesse à 4 rapports. Sa carrosserie est établie sur une structure bois et aluminium. Très élégant dans sa déclinaison de deux couleurs beige et noire, cet exemplaire a été entièrement restauré durant des années avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition. Le précédent propriétaire, auteur donc de la restauration avait conservé le véhicule pendant plus de 30 ans. Son intérieur est en cuir rouge et la planche de bord bouchonnée est du plus bel effet. Il est de plus doté d'un toit rehaussé, option à l'époque, recouvert d'une toile souple permettant de découvrir la voiture. Les quatre roues fil et le beau bouchon de radiateur viennent parfaire l'allure de ce coach. Cette voiture est compacte mais élégante, courte mais racée, mais elle est surtout très rare dans nos contrées puisque moins de 200 exemplaires auraient été fabriqués, ce qui signifie que seule une poignée doit encore être roulante. Témoignage du savoir faire anglo saxon des années 30, cette voiture est à n'en pas douter une belle opportunité d'acquérir une des pièces contributrices de ce qui allait devenir Jaguar.



## « Des gènes de Jaguar dans ce joli coach »

Marque : Standard Swallow  
Modèle : Little Nine  
Millésime : 1932  
Kilométrage : 01010 miles compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 100 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 106375



Carte grise française

20 000 / 30 000 €



Le meilleur de Standard et de Swallow  
Une voiture très peu connue et rare en France  
Un exemplaire restauré avec soin et passion



## 1961 – MERCEDES 220 SEB COUPE

Mercedes-Benz frappe un grand coup en présentant le 17 septembre 1959 au salon automobile de Francfort sa nouvelle gamme dont le nom de code de production est : W111. Quatre nouveaux modèles sont ainsi proposés au public. Le constructeur allemand décline sous une plateforme similaire différentes carrosseries. Le design des voitures se veut résolument moderne en rupture avec les séries précédentes utilisant la forme Ponton. La nouvelle ligne insuffle un élan nouveau à la marque Mercedes Benz. C'est en effet sous le crayon du célèbre styliste Paul Bracq qu'apparaissent ces nouvelles carrosseries. Les différents modèles de l'époque sont présentés comme suit : la 220 D développant 95 chevaux, la 220 S développant 110 chevaux et la 220 SE à injection développant 120 chevaux, toutes ces voitures sont motorisées par un 6 cylindres.

Apparu sur le marché en 1961, le nouveau coupé 220 SEb est une propulsion. Il est emmené par un moteur de 6 cylindres en ligne d'une cylindrée de 2 195 cm<sup>3</sup> développant 120 chevaux. Equipé d'une boîte de vitesse manuelle à quatre rapports, il permet d'honnêtes performances puisque la voiture abat le 0 à 100 km/h en moins de 14 secondes et s'offre près de 170 km/h en vitesse de pointe. Ses freins à disques permettent à cette voiture des arrêts en toute sécurité, sa boîte de vitesse hydraulique et sa direction assistée donnent à son conducteur un grand

plaisir de conduite. Sa proue offre un design inédit avec ses deux phares ronds superposés et le dessin de sa lunette arrière est novateur. Le coupé 220 permettait d'emmener à allure soutenue ses quatre passagers et leurs bagages dans un confort de premier rang et de manière relativement économique. Proposé jusqu'en 1965, il fut produit à seulement 14 173 exemplaires.

Le modèle présenté est un coupé, mis en circulation le 4 avril 1961. Il s'agit donc de l'un des premiers exemplaires de la série. Sa couleur extérieure grise est associée à une sellerie rouge de bonne facture. L'espace intérieur est garni entièrement de cuir d'origine, avec une belle patine. Les boiseries du tableau de bord donnent à cette auto la touche bien connue de la maison Mercedes Benz. La voiture fut achetée en 2002 par son actuel propriétaire alors qu'il était en Suisse. Elle avait environ 153 000 km et n'a donc parcouru que 11 000 km en 13 ans. Son bel état d'usage est le résultat d'un entretien régulier au cours de ces dernières années, factures à l'appui. Elle a d'ailleurs bénéficié récemment d'une révision chez Mercedes incluant la réfection de son système d'embrayage. La cote de ces coupés Mercedes ne cesse de progresser car ces voitures bien fabriquées sont toujours aussi plaisantes à conduire, elles deviennent cependant de plus en plus dur à dénicher en France car déjà très prisées outre-Rhin.



## « L'interprétation allemande du Grand Tourisme »

Marque : Mercedes  
Modèle : SEb Coupé  
Millésime : 1961  
kilométrage : 64 407 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 2 195 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 111 021 10 01 1719



Carte grise française

25 000 / 35 000 €



Une 220 SEb prisée des amateurs de la marque à l'Etoile  
La promesse d'un voyage en classe Pullman  
Un coupé de grande classe



## 1950 – DELAGE D6 3L CARROSSERIE AUTOBINEAU

Fondée en 1905, l'entreprise Delage expose au salon de l'automobile du Grand Palais ses deux premiers modèles, le succès est immédiat. Dès 1906 Delage s'illustre dans le Grand Prix des Voiturettes et remporte même en 1914, les 500 miles d'Indianapolis. Delage produisait des moteurs innovants, de beaux châssis de course, des carrosseries et intérieurs gainés de cuir de luxe, à destination d'une clientèle élégante. Les années 1920 sont fastes pour la marque qui consolide son image et ses développements techniques grâce à la compétition. Dans les années 30 et malgré la crise Louis Delage persiste dans les automobiles de luxe.

Rouler en Delage est alors un privilège réservé aux gens de goût, mais surtout aisés. Les conséquences de la crise économique n'épargneront finalement pas Delage qui fera faillite en 1935. C'est ensuite sous licence que Delahaye reprendra la marque Delage jusqu'à la disparition de celle-ci en 1953.

Au sortir de la guerre Delage produit encore la D6 d'une cylindrée de 3 litres. Il s'agit d'un moteur de 6 cylindres en ligne de 2984 cm<sup>3</sup> de cylindrée développant près de 90 chevaux. Les châssis étaient souvent vendus nus devant ensuite être carrossés. Une version plus performante dénommée « Olympic » fut déclinée, s'appuyant sur le même bloc moteur mais cette fois-ci nourri par 3 carburateurs. Fort de d'une puissance de 100 chevaux, ce bloc permettait d'atteindre les 140 km/h.

Le modèle que nous présentons est une Delage D6 3L. Il est l'un des rares exemplaires à arborer une carrosserie Autobineau, filiale de Letourneur & Marchand qui fut créée lors d'un contrat avec Delage. La voiture est une berline 6 places aux dimensions généreuses, non dépourvue d'élégance sous cette robe Autobineau. Saine, cette voiture est dans un très bon état général. Son agréable patine lui confère ce charme supplémentaire, cette authenticité que seuls le temps et une utilisation respectueuse peuvent donner. Sa peinture bleue, refaite il y a quelques années est rehaussée de chromes eux aussi en bon état. Point important, elle a conservé sa sellerie d'origine de couleur bleu et passepoil beige, signe d'une qualité de fabrication exceptionnelle. Les boiseries d'ornement ou de structure sont aussi en bon état. Ses équipements et options d'origine sont nombreux, elle est dotée d'un toit ouvrant, de son autoradio d'époque, d'un Soliflore et d'un joli volant Quillery. Son six cylindres de 3.0 litres et trois carburateurs d'origine est associé à une boîte Cotal à 4 rapports. La voiture a aussi été choyée d'un point de vue mécanique, son ancien propriétaire ayant procédé à la révision du moteur. C'est son actuel propriétaire qui a entrepris la réfection du système électrique, des freins, de l'embrayage et le changement de pneus. Cette voiture n'aurait ainsi connu que 4 propriétaires. Cette élégante Delage vous emmènera sans encombre dans un confort et une allure hors du commun. Il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits par ce constructeur, l'un des derniers témoignages du savoir-faire de ce grand nom de l'automobile française.



## « Une mécanique éprouvée sous une robe distinguée »

Marque : Delage  
Modèle : D6 3 L Carrosserie Autobineau  
Millésime : 1950  
Kilométrage : 20 036 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 2 984 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 880 268



Carte grise française

30 000 / 50 000 €



Un symbole de la qualité automobile française  
Une des dernières D6 dans une carrosserie rare  
Le charme inégalable d'une vraie patine du temps



## 1952 – JAGUAR XK 120 COUPE

C'est le 27 octobre 1948 que Jaguar crée l'événement sur la planète automobile avec son roadster XK 120, présenté au salon de Londres à Earl's Court. Premier modèle d'une longue lignée, c'est une superbe voiture de sport mue par un moteur de 6 cylindres à double arbre à cames en têtes de 3,4 litres de cylindrée. L'appellation 120 venait de la vitesse de pointe de la voiture qui pouvait franchir la barre symbolique des 120 miles à l'heure soit plus de 190 km/h. Son design fait l'unanimité, sa ligne est fluide, le pare-brise est en deux parties, seul angle visuel à une ligne tout en rondeur. De fines lames dessinent d'élégants pare-chocs. Elle fit rapidement ses preuves en compétition prouvant que sous sa robe gracieuse se cachait un tempérament de feu.

En 1950, lorsque la commercialisation est lancée, la Jaguar XK roadster est fabriquée en acier et non plus entièrement en aluminium. L'année d'après c'est une version SE pour Spécial Equipment qui est proposée. Dotée de 2 carburateurs Su, elle développe 180 chevaux. Dotée de roues fils, les XK120 SE n'avaient pas de spats à l'arrière. Equipé avec une culasse de Type-C et de plus gros carburateurs, son bloc moteur pouvait développer jusqu'à 210 chevaux. Toujours en 1951 est lancé le coupé qui se veut être une alternative plus luxueuse et confortable. Sa ligne est divine, il dispose de vitres latérales et d'un intérieur cossu avec notamment une planche de bord en loupe, une moquette épaisse et même le chauffage. Sa dénomination est FHC pour Fixed Head Coupé. Le cabriolet apparaîtra lui en 1952, prenant l'appellation de DHC pour Drop Head

Coupé et reprenant les équipements du coupé. Il est une alternative chic au roadster. En 1954, le 15 octobre, une évolution du modèle baptisée 140 prendra le relais de la 120 pour améliorer encore les qualités de la XK.

Notre XK 120 est un superbe coupé de 1952. Il propose une des livrées les plus jolies et les plus typiques des productions anglaises : british racing green et intérieur cuir tan et roues fils. Cette voiture est dans un superbe état aussi bien extérieur qu'intérieur. Son compteur en miles est le témoin d'une première destination commerciale nord-américaine, comme la majeure partie de la production de l'époque. Cette voiture fut importée d'Angleterre vers la France en 1990, par les ateliers Tourquennois. Intégralement restaurée, elle fut alors revendue 4 ans plus tard à un tarif élevé justifié par une restauration de haut niveau. Elle resta ensuite dans la même famille avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition. Elle est équipée de freins à disques à l'avant et d'un ventilateur additionnel permettant d'améliorer le confort de conduite et la fiabilité de notre XK. Un dossier de factures sera livré avec la voiture. Aujourd'hui dans un excellent état de conservation, avec juste ce qu'il faut de patine, il s'agit d'un exemplaire vraiment désirable. Les XK ont permis à Jaguar de s'installer avec succès sur le marché des coupés et roadsters sportifs et de forger ainsi sa légende. Les trois générations qui se sont succédé connaissent depuis longtemps sur le marché de la collection, le même succès qu'à l'époque auprès d'une clientèle exigeante.



## «Le félin bat des records de vitesse »

Marque : Jaguar  
Modèle : XK 120 Coupé  
Millésime : 1952  
Kilométrage : 10 975 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 3 442 cm<sup>3</sup>  
N° de série : 679334



Carte grise française

80 000 / 100 000 €



Parfaite alchimie entre élégance et sportivité  
La première génération du mythe  
Une icône anglaise de la collection



## 1928 – VOISIN C 11

Gabriel VOISIN, génie de la mécanique, aristocrate de l'invention comme le qualifiait Paul Morand fut un géant de l'aviation pendant la première guerre mondiale et ensuite un constructeur automobile très créatif.

Les ailes de la célèbre mascotte Voisin rappellent son passé aéronautique. Après la C1, son premier modèle il ne cesse d'améliorer sa gamme et va produire des voitures bénéficiant de son expérience pour associer robustesse et élégance. Il fut un des premiers à fabriquer ses propres carrosseries, pour elles il recherche la légèreté avec du bois et de l'aluminium et fait appel notamment au procédé Weyman dont il reconnaît la pertinence. Ce procédé est un assemblage par des ferrures de section carrée en bois, selon les méthodes aéronautiques. Sur cette armature sont tendues des panneaux de simili-cuir épais assurant une vraie souplesse.

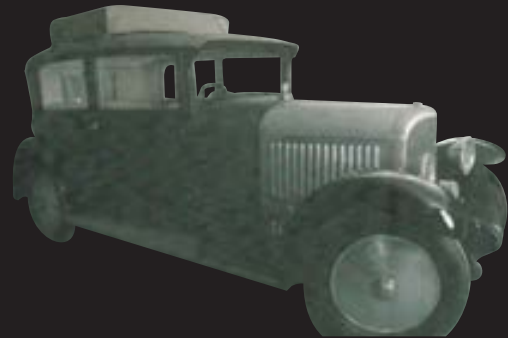
Voisin recrutera l'ingénieur Marius Bernard pour mettre au point les moteurs dont le V6 de 1926 sera un modèle d'équilibre. La C11 14CV apparaît en 1926, c'est une grande première pour la marque qui inscrit un moteur 6 cylindres à son catalogue. De 1920 à 1930 Voisin produira essentiellement des modèles haut de gamme et fournira des voitures présidentielles à Paul Deschanel, Alexandre Millerand et Gaston Doumergue. La C11 sera produite à environ 2 200 exemplaires et remplacé par la C14.

Le modèle présenté est une C11 dont le châssis fut produit en 1928. C'est une berline de voyage de 4 portes et 4 places réalisée par Feval carrossier à Bruxelles sous licence Weyman. Elle est dotée d'un moteur 6 cylindres en ligne de 2 330 cm<sup>3</sup> de cylindrée alimenté par un carburateur double corps horizontal Voisin-Zénith. Sa boîte de vitesse est manuelle à 3 rapports et marche arrière avec relais de transmission Voisin-Cotal à 2 rapports commandé par boîtier dit « bête à cornes » placé sous le volant, ce qui lui donne 6 rapports. Ses freins sont à tambour sur les 4 roues commandés par tringle et servo frein à dépression. Ses roues à rayons acier sont à moyeu central avec flasques en aluminium. Elle possède sa boîte à outils ainsi qu'un coffre à bagages fixé sur le toit et contenant des valises adaptées. L'intérieur, les sièges et les garnitures de coloris beige ont été rénovés. Sa carrosserie en moleskine d'époque a été reteintée de couleur verte, elle est associée à un capot avant en aluminium, un toit beige et des ailes noires. Ce toit offre d'ailleurs la particularité d'être coulissant, donnant à cette carrosserie un charme supplémentaire. Cette voiture faisait partie de la Collection du Musée de la Colline de Saint Cloud. Elle est dans un bel état authentique n'ayant pas fait l'objet de restauration poussée. C'est une voiture de légende qui a participé à l'inauguration du tunnel sous la Manche, son moteur venait alors d'être refait. Les Voisin sont très rares à la vente, c'est à chaque fois une page significative de l'histoire de l'automobile qui vous est proposée.



## « Les 6 cylindres font s'envoler la Cocotte »

Marque : Voisin  
Modèle : C11  
Millésime : 1928  
Kilométrage : 44 207 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 2 330 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 26 231  
N° de Carrosserie : 41 193



80 000 / 100 000 €

Carte grise française



Une pièce de collection emblématique  
Une marque au panthéon automobile  
Une carrosserie Feval rarissime



## 1939 - TALBOT 120 MAJOR 3L

L'arrivée d'Anthony Lago en 1933, à la tête des Etablissements Talbot en France va s'avérer être salvatrice. En effet, cet ingénieur italien qui fit carrière en Angleterre va insuffler un vrai renouveau au sein de la marque en difficulté comme beaucoup d'autres après la crise mondiale. Son expérience au sein d'autres marques automobiles comme Isotta Fraschini et comme directeur général de l'entreprise Wilson Self Changing Gear Ltd vont doper sa connaissance technique et son esprit visionnaire va ainsi permettre le lancement de produits compétitifs à plusieurs égards.

Les changements ne se font pas attendre à Suresnes dans les ateliers Talbot. Le T120 de trois litres et Le T150 de quatre litres comptaient parmi les sensations du Salon l'Auto de Paris de 1934. La T120 a été produite à partir de 1935 et jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale en 1939. La désignation «Major» désigne l'empattement plus long. Elle est dotée d'un six cylindres en ligne de 3 litres développé par Walter Becchia ancien ingénieur de Fiat, à partir d'une conception brevetée en 1934, il développe 90 chevaux. Le six cylindres en ligne à soupapes en tête a été accouplé à une boîte de vitesses pré-sélective Wilson à quatre vitesses et marche arrière. Beaucoup des Talbot de cette génération ont été spécifiquement adaptées aux demandes des clients par certains des meilleurs carrossiers de l'époque. La voiture s'autorise une vitesse de pointe de près de 140 km/h ce qui

est un standard élevé. La qualité de ce bloc lui vaudra d'être proposé dans de nombreuses déclinaisons de carrosseries et châssis jusqu'au début de la guerre.

Notre Talbot est superbe, il s'agit d'une T 120 Major d'une couleur presque aubergine du plus bel effet. Selon les informations transmises par son propriétaire, la voiture a été livrée neuve le 2 mai 1939 à Genève. Elle fut ensuite revendue en 1971, puis en 1980 avant que son actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition en 2008 à son propriétaire suisse de l'époque qui l'avait conservée 28 ans. Elle n'aurait donc connu que 4 propriétaires et son kilométrage pourrait parfaitement être d'origine. La voiture a été entièrement restaurée en suisse dans les années 80 et sur plusieurs années. Tous les éléments de la voiture ont été repris, de la carrosserie à la mécanique, sans oublier la sellerie refaite avec un drap de laine conformément à l'origine. Parfaitement conservée, la voiture se présente aujourd'hui en excellent état. Le 6 cylindres tourne parfaitement avec une sonorité particulièrement agréable. La voiture malgré sa longueur « statutaire » conserve une ligne dynamique en partie due à son châssis surbaissé. La fameuse calandre Talbot, plate et inclinée vient comme un poinçon signer la qualité de l'ouvrage. Cette Talbot est prête à partir et vous envoûter par sa qualité de fabrication, sa classe et son confort.



## « Derrière la calandre Talbot se cache le génie Lago »

Marque : Talbot  
Modèle : T 120 Major 3L  
Millésime : 1939  
Kilométrage : 65 890 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 2 996 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 92 441



Carte grise française

45 000 / 55 000 €



Une voiture d'une classe à part  
Une Talbot de l'époque du renouveau  
Un très bel exemplaire prêt à partir



## 1961 - ALFA ROMEO GIULIETTA SS 1300

Les Alfa Romeo des années 50 font partie de ces automobiles que l'on ne décrit qu'avec des superlatifs. Elles sont divinement italiennes, avec des robes aux galbes d'aluminium fabriquées par les plus grands couturiers tels que Bertone, Pininfarina ou Zagato. Leurs moteurs chantent comme des divas et les performances sportives sont au rendez-vous. En 1957, après le succès de la Giulietta, déclinée en coupé, spider et berline, Alfa va lancer une nouvelle série dérivée de la Sprint Véloce et c'est Scaglione pour Bertone qui dessinera la Sprint Speciale. Elle est présentée à la presse au salon de Turin de 1958. L'automobile affiche une grâce rarement vue au cours des années 50 : la ligne de caisse basse mariée à l'empattement court, le pavillon en forme de bulle et les lignes élancées font immédiatement sensation et tranchent avec les automobiles aux formes généreuses héritées de la guerre. Pas moins de trois prototypes ont été présentés avant de parvenir au stade définitif d'une telle ligne qui, aujourd'hui encore, éblouit les plus grands esthètes.

Alfa Romeo pousse également l'innovation sous le capot. En 1958, certaines solutions telles que le double arbre à cames en tête sont réservées soit aux voitures de très haut de gamme, soit à celles destinées à la compétition. Les ingénieurs du trèfle développent un moteur quatre cylindres entièrement en aluminium, double arbre, chambres hémisphériques et entraînement par deux chaînes. Le moteur est alimenté par deux carburateurs Weber 40 DCOE double corps, faisant passer la puissance totale de la Sprint Speciale à 100 chevaux. Fait rare pour l'époque, la boîte est à cinq rapports entièrement synchronisés. Elle est équipée de quatre freins à quatre tambours. C'est son incroyable Cx

qui va permettre à la voiture une excellente vitesse de pointe, même son poids en fera une voiture de grand tourisme et non de compétition. Signe extérieur de sportivité, elle possède même un déflecteur situé devant le pare-brise qui permet un meilleur fonctionnement des essuie-glaces à haute vitesse. En 1962, elle héritera du moteur 1600 de la Giulia. Cette sublime Alfa Romeo est l'exemple parfait de la synthèse qu'a voulu opérer le constructeur au lendemain de la guerre : sportive et abordable, terriblement belle et désirable. Cette auto demeure l'une des réalisations les plus spectaculaires et « haute couture » qu'ait proposées la firme turinoise. La Giulietta SS fut produite à seulement 1 366 exemplaires.

La voiture présentée est une exceptionnelle SS de 1961. En état concours, elle fut intégralement restaurée en Suisse. Selon les informations fournies par le vendeur, l'histoire de cette voiture est tout à fait particulière car elle a été réalisée sur commande spéciale pour Madame Bertone. Elle fut finalement livrée à la concession Alfa Romeo de Lugano en Suisse. Cette voiture est « matching numbers », équipée donc de son moteur d'origine. Elle est peinte dans sa superbe couleur bordeaux elle aussi d'origine. Sa sellerie assortie est bicolore gris clair et bordeaux et les moquettes sont assorties. Cet exemplaire serait le seul à posséder des vitres électriques et n'aurait connu que trois propriétaires suisses. Cette voiture est donc extrêmement désirable et dans un état absolument irréprochable. La valeur sans cesse grandissante de ce modèle d'exception en fait une référence sur le marché. Le faible nombre d'exemplaires à la vente et le coût d'une restauration haut de gamme font de notre SS une pièce de choix.



## « Une robe Bertone de haute couture »

Marque : Alfa Romeo  
Modèle : Giulietta SS 1300  
Millésime : 1961  
Kilométrage : 24 010 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 290 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : AR 10120 00551



Titre de circulation Suisse  
Vendue dédouanée prête à être immatriculée en France

130 000 / 150 000 €



Un des sommums de l'élégance à l'italienne  
Un exemplaire en état concours  
Une cote soutenue toujours à la hausse



## 1964 - JAGUAR TYPE E 3.8 COUPE

La Jaguar type E comme la XK qu'elle remplace va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un développement nouveau. Son design époustouflant tout d'abord est une évolution de la Type D de compétition, qui favorise une bonne stabilité et pénétration dans l'air. Les développements ont commencé en 1957 et ce qui va faire le succès de la type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles pour l'époque lui permettant de rivaliser avec des concurrentes beaucoup plus chères. La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3.8 litres jusqu'en 1964 puis en 1965 elle recevra un 4.2 litres de cylindrée développant 265 chevaux. Disponible d'abord en coupé ou en cabriolet une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. Esthétiquement c'est la seule des Type E à arborer des phares couverts, elle possède des demi-pare-chocs avant et arrière. Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium bouchonné ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables, le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'aluminium bouchonné, la boîte Moss a été remplacée par une boîte Jaguar synchronisée.

La type E évoluera au fil du temps pour répondre aux exigences commerciales et légales des Etats Unis notamment. Une série intermédiaire dite 1,5 sera construite en 1967. Elle fera la transition avec les deux séries conservant les éléments de la 1 mais avec 2 phares découverts, un intérieur et des carburateurs de série 2. La série 2 arrive en 1968. Esthétiquement les différences portaient sur l'absence de couverture des phares, des pare-chocs plus

enveloppants et plus hauts et un habitacle remodelé avec un tableau de bord différent et des interrupteurs basculants. Sur le plan mécanique les trois carburateurs SU HD8 ont été remplacés par deux carburateurs Stromberg diminuant la puissance de la voiture. En 1971, La Série III sera le dernier opus de l'histoire avec un moteur V12 de 5,3 litres de cylindrées, évolution rendue nécessaire par la perte de puissance due aux normes anti-pollution. Les modifications esthétiques sont guidées par la mise en place du moteur V12 de 5.3 litres nécessitant un plus gros refroidissement et donc une plus grosse entrée d'air avant. La dernière Type E sortira des chaînes de montage en 1973, c'est alors la XJS qui lui succédera.

La voiture présentée est un magnifique coupé Série 1 de juillet 1964 comme l'atteste son certificat délivré par le Jaguar Daimler Heritage. Elle se présente dans une sublime livrée gris-bleu clair, intérieur cuir Connolly beige. La voiture est dans un parfait état. D'origine américaine et depuis de nombreuses années en France, elle a fait l'objet d'une restauration poussée par son précédent propriétaire au cours des années 2000. Cette restauration qui s'est faite à partir du châssis s'est accompagnée d'une réfection moteur complète. Elle est équipée d'un échappement inox. La voiture fonctionne parfaitement et gratifie ses occupants de montées en régime rageuses. Son actuel propriétaire lui a offert une peinture neuve. La sellerie est une irrésistible invitation à monter à bord. Le dossier qui l'accompagne est très conséquent, il comprend des factures, des photos ainsi que l'historique de tous les travaux réalisés. Dans sa version la plus pure et la plus prisée, cet exemplaire de Type E mérite absolument les attentions de tout collectionneur exigeant. Les Série 1 sont de plus en plus recherchées et sont rarement dans cet état, ne laissez pas passer celle-ci.



## « Le fruit d'un passé glorieux et l'avenir de Jaguar »

Marque : Jaguar  
Modèle : Type E  
Millésime : 1964  
Kilométrage : 69 080 km compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 800 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 890790



Carte grise française

75 000 / 95 000 €



Un des plus beaux dessins de l'automobile  
La version la plus recherchée du Type E  
Un exemplaire dans un état irréprochable



## 1937 - DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR CHAPRON

Fondée en 1894 par Emile Delahaye, la société commence son activité par la construction de moteurs ce qui lui permit, dès 1895, de produire le type 1, première voiture à recevoir l'allumage électrique. Lorsqu'Emile Delahaye disparaît en 1905, l'entreprise peut compter sur des hommes talentueux dont Charles Weiffenbach, qui la fait prospérer en construisant des voitures de grande qualité, fiables et rapides. En 1933, la firme s'oriente vers la production de grandes routières à caractère sportif. En 1935 Delahaye devient propriétaire de la marque Delage et en fin de cette même année, la société démarre la production du type 135. Issu du type 138, le type 135, apparu fin 1935 est proposé sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 6 cylindres en ligne de 3,5 litres de 20 CV. Après l'essai d'une Delahaye 135 en 1938, le magazine spécialisé anglais "The Motor" écrivait : "Peu de voitures offrent une telle tenue de route, une telle maniabilité et de telles performances." Un tel jugement à l'égard d'une voiture française venant d'un journal britannique situe parfaitement le niveau des Delahaye à la fin des années 30.

Le type 135 va connaître une carrière exceptionnellement longue. C'est une voiture à la fois solide, endurante, luxueuse et sportive qui donnera lieu à des versions de course et de rallye et à des cabriolets et coupés carrossés par les meilleurs stylistes de la période 1936-1952. Delahaye fournissait en effet des châssis nus. Le client avait donc le choix de sa robe et il y avait deux écoles de carrosserie : la traditionnelle avec Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré et l'autre qui recherchait un nouveau style

avec Figoni & Falaschi, Saoutchik, Antem, Autobineau. C'est Chapron qui proposera le premier cabriolet 4 places. Au total, 2 592 Delahaye 135 ont été produites. Les survivantes sont devenues des pièces de collection particulièrement recherchées.

Notre Delahaye 135 M est un élégant cabriolet carrossé par Chapron offrant quatre places à bord. Bien qu'administrativement de 1937, cet exemplaire serait de 1938. La livrée peinture noire, capote noire et cuir rouge est du plus bel effet. Son moteur six cylindres 20 CV est accouplé à une boîte Cotal à 4 rapports. Option à l'époque, elle est équipée de roues fil à serrage central et chaussée de pneus à flancs blancs. Les boiseries sont très belles à l'instar de la présentation générale de la voiture. Selon son propriétaire, elle fut achetée neuve par un industriel lorrain et revendue après la guerre. Cette voiture a fait l'objet de soins importants au cours de la dernière décennie. C'est ainsi que la sellerie et l'intérieur ont été entièrement repris, que la carrosserie a aussi fait l'objet d'un décapage avant peinture et que le moteur et la boîte ont été entièrement revus. Cette restauration s'est faite avec le souci de préserver autant que possible la configuration d'origine. La voiture, connue du club Delahaye, a participé ces dernières années à plusieurs sorties, procurant beaucoup de plaisir à ses occupants et démontrant ainsi sa fiabilité. Sa ligne d'une grande beauté est toujours un plaisir à contempler. Il s'agit d'un cabriolet Delahaye en excellent état, véritable symbole de l'époque lointaine de la grande carrosserie française, une valeur sûre de l'Automobile de collection.



## « L'interprétation du cabriolet par Delahaye et Chapron »

Marque : Delahaye  
Modèle : 135 M Cabriolet Chapron commande 5785  
Millésime : 1937  
Kilométrage : 35 701 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 557 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 49278



Carte grise française

150 000 / 200 000 €



Un superbe cabriolet 4 places  
Une 135 alliant sportivité, confort et élégance  
Une carrosserie du maître Chapron







## 1973 - DINO 246 GTS EX-ERIC CHARDEN

Destinées à concurrencer les meilleures sportives européennes de l'époque, les 206 et 246 GT développées et produites par Ferrari seront lancées sous la marque Dino. Dotée d'un 6 cylindres en V et plus attractive en prix, cette voiture va conquérir une nouvelle clientèle et graver sa légende dans le cœur d'un grand nombre de passionnés. Son moteur en position centrale arrière est pour beaucoup dans son succès, ce changement ouvre une nouvelle ère pour Ferrari et valide le concept issu de la compétition qui consiste à placer le moteur juste derrière le pilote. Le résultat est un comportement routier sain, neutre et efficace à la faveur d'une excellente répartition des masses.

La sculpturale ligne de la voiture est officiellement présentée en octobre 1965 à Paris, elle est l'oeuvre de Pininfarina qui présente sur une base de 206 P une très belle GT. Le modèle est commercialement lancé à Turin en 1967 sous la désignation Dino 206 GT, avant de céder la place en mars 1969 à la version 246 GT. Cette sublime GT est équipée du fameux V6 issu de la compétition et développé par Vittorio Jano et Alfredo Ferrari, le fils d'Enzo. C'est en hommage à ce dernier disparu prématurément en 1956 que fut donnée l'appellation Dino. Sur la 246, le 6 cylindres en V de 2 418 cm<sup>3</sup> doté de quatre arbres à cames en tête est placé transversalement. Il délivre 195 chevaux, nourri par 3 carburateurs Weber double corps. Accouplé à une boîte de vitesse à 5 rapports, cette mécanique permet à la Dino 246 d'atteindre près de 240 km/h et d'abattre le 0-100 km/h en à peine plus de 7 secondes. La suspension est indépendante aux quatre roues et le freinage assuré par 4 freins à disques ventilés. Trois séries de Dino se succéderont avec quelques évolutions respectivement baptisées série L, M et E, cette dernière apparaissant en 1971. C'est en 1972 que Ferrari introduira la Version GTS à toit amovible, offrant le charme supplémentaire de la conduite cheveux au vent. La production de la 246 s'arrête en 1974, avec un total de seulement 3761 exemplaires.

La Dino que nous présentons est une superbe 246 GTS. Elle fut livrée neuve en France par les Etablissements Pozzi le 23 octobre 1973, à Monsieur Eric Charden, célèbre chanteur aujourd'hui disparu, comme en atteste le document produit au dossier. Conformément à sa livrée d'origine, elle arbore une robe jaune référence « Giallo Fly » et son intérieur est en cuir noir. Elle est équipée de magnifiques sièges Daytona, option à l'époque, de jantes Cromodora du plus bel effet et de vitres électriques. La voiture est en excellent état, amoureusement utilisée par son actuel propriétaire. Ce dernier la possède depuis une dizaine d'année et l'a toujours faite régulièrement et scrupuleusement entretenir afin d'en assurer sa fiabilité. Selon les pièces fournies au dossier, elle n'aurait d'ailleurs connu que deux propriétaires sur les 3 dernières décennies. La qualité de cet exemplaire tient d'une utilisation régulière, gage d'une excellente fiabilité et d'un historique clair et stable. Elle totalise aujourd'hui un peu plus de 110 000 km. Expertisée à plusieurs reprises au cours de son histoire, cette voiture française d'origine a bénéficié il y a quelques années d'une réfection moteur et d'une peinture neuve. De nombreux organes mécaniques importants ont aussi fait l'objet de rénovation dont l'embrayage, le réglage des trains, le démarreur. Elle dispose enfin de 4 pneus Michelin XWX neufs. Cette belle Dino sera livrée avec un conséquent dossier de factures, son livre de bord, un catalogue de pièces détachées, son cric d'origine avec sa clé de démontage. Des pièces de rechange et d'agrément accompagneront aussi la voiture. La 246 envoûte tous ceux qu'elle croise bénéficiant d'une cote d'amour hors normes qui se traduit par le montant des récentes transactions. Un tel exemplaire en version GTS ne saurait laisser indifférent celui qui souhaite acquérir une magnifique 246 dont il n'a existé que 1 274 exemplaires dans cette configuration « S ». Son utilisation régulière, sa belle livrée et son historique français sont autant d'éléments qui font de cette voiture une réelle opportunité d'accéder au mythe.



## « Dino, le top modèle de chez Ferrari »

Marque : Dino  
Modèle : 246 GTS  
Millésime : 1973  
Kilométrage : 10 100 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en V  
Cylindrée : 2 419 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 7034



Carte grise française

330 000 / 360 000 €



Un exemplaire français avec un bel historique  
Une oeuvre d'art automobile unanimement reconnue  
Une cote irrésistiblement à la hausse



## 1952 – DELAHAYE 235 COACH CHAPRON « GRAND LUXE »

Emile Delahaye est né à Tours en 1843 et c'est à Paris en 1895, au salon du cycle, qu'il présente sa première automobile. Il se lance dans la course automobile dès 1896 conduisant lui-même un break 4 places. Fort de ses succès en compétitions la marque commence à être connue, à avoir une bonne réputation et à être choisie par une clientèle aristocratique dont la duchesse d'Uzès, une des premières femmes automobilistes. La firme est installée rue du Banquier et sera, après le retrait du fondateur, dirigée par Charles Weiffenbach surnommé « Monsieur Charles » qui recrute l'ingénieur Jean François. C'est lui qui saura lancer une nouvelle voiture, la 135 en 1933. Elle va faire parler de la marque Delahaye avec ses succès dans les compétitions et les concours d'élégance avant et après la seconde guerre mondiale.

Au début des années 50 l'automobile de luxe et de sport subit une métamorphose rapide. Pour faire face à la concurrence américaine, italienne et anglaise, Delahaye fait appel au styliste Philippe Charbonneaux et lui demande de dessiner une carrosserie au goût du jour. Ce sera la 235. Le prototype est réalisé par Motto à Turin en 1949 et l'usine poursuit sa mise au point à Paris, la voiture est présentée pour la première fois en 1951. Les carrossiers dont Chapron, Antem, Letourneur & Marchand, ont habillé les 235, ils avaient pour obligation de conserver la même face avant. Exposée au salon de l'Auto en octobre 1952, la 235 reçoit « le grand prix de l'encouragement à l'art et l'industrie ». Elle se distingua en 1953 en établissant le record de la traversée du continent africain entre Le Cap et Alger. La 235 est rare car il n'y aura que 83 châssis fabriqués entre 1952 et 1954 et il n'en resterait qu'une soixantaine.

Notre Delahaye a été mise en service le 8 juillet 1952. Il s'agit d'un superbe Coach « grand luxe » à carrosserie signée Chapron, portant le N° 6980 et dont il n'a été produit que 8 exemplaires sur les 41 coachs 235 carrossés par Chapron. Ce modèle fut commandé sur mesure, raccourci à 4,95 m contre 5,10 selon la demande son premier propriétaire. Elle fut achetée en seconde main en 1961, au garage Le Marois et est depuis restée propriété de la même la famille.

Ce très élégant coach est réalisé en acier avec capots et habillages en aluminium sur châssis-poutre N° 818010. Les courbes voluptueuses des ailes saillantes donnent du relief à sa ligne toute en longueur. Sa robe est bleu nuit et sa livrée en cuir bleu marine avec des passepoils blancs. L'intérieur arbore une patine que seule une utilisation soigneuse et passionnée permet d'obtenir. La voiture possède d'ailleurs son poste radiomatic. Elle se présente dans un état d'origine exceptionnel du aux bons soins de son propriétaire. Son moteur 6 cylindres de 3,5 litres est alimenté par 3 carburateurs Solex inversés et développe une puissance de 152 cv SAE à 4200 t/mn qui peut l'emmener à plus de 150 km/h dans un ambiance feutrée. Sa boîte de vitesse est la fameuse Cotal électromagnétique type MK 38. En plus de tous ses documents, la voiture sera vendue avec une documentation technique complète venant du Club Delahaye, quelques outillages spécifiques et des recommandations acquises par l'expérience d'une famille qui a été propriétaire de trois voitures de cette marque prestigieuse. Cette voiture est une exceptionnelle occasion d'acquérir une des dernières et très rares Delahaye produites, avec un historique absolument limpide.



## « Le dernier Chef-d'oeuvre de Delahaye »

Marque : Delahaye  
Modèle : 235 Coach Chapron « grand luxe »  
Millésime : 1952  
Kilométrage : 17 785 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3557 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 818 010



Carte grise française

80 000 / 120 000 €



Le baroud d'honneur de Delahaye  
Un coach Chapron tout en élégance et en authenticité  
Un exemplaire choyé par la même famille depuis 54 ans



## 1958 - MERCEDES 190 SL

Il y 60 ans était présenté la 190 SL au New York Motor Show de février 1954. La « petite sœur » a longtemps vécu dans l'ombre de sa mythique devancière la très désirable 300 SL. Mais cette voiture aussi belle que bien fabriquée connut elle aussi un véritable succès. Sous l'influence de Max Hoffman, l'importateur officiel de Mercedes-Benz aux Etats-Unis, la marque à l'étoile va travailler au développement d'un véhicule conservant les lignes de la 300 SL, tout en offrant une voiture plus confortable à un coût plus accessible.

La 190 SL fut développée à partir de la structure légèrement modifiée de la berline 180, connue sous le nom de Ponton. La toute nouvelle suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux qui avait été installée sur la 180 était aussi reconduite sur la 190 SL. La voiture ne fut pas équipée d'un 6 cylindres comme la 300 SL mais d'un plus sobre et plus moderne quatre cylindres de 1 897 cm<sup>3</sup>. Le moteur pourvu de deux carburateurs Solex développera finalement 105 ch à 5 700 tr/min. Il fut couplé à une boîte mécanique à 4 rapports. Cet ensemble, sans permettre un tempérament sportif, assure un bon dynamisme à la voiture. La ligne est proche esthétiquement de la 300 SL mais il s'agit désormais d'un cabriolet deux places. Le catalogue propose aussi à l'époque en option, un hardtop ainsi qu'un troisième siège « strapontin » transversal, permettant le transport d'une troisième personne. Une qualité de présentation irréprochable, une finition de bon niveau et un comportement routier sain ont permis à la 190 SL de connaître un vrai succès. La voiture plaît aussi bien aux

hommes qu'aux femmes et des noms célèbres ont ainsi roulé en 190 SL comme Grace Kelly ou Miles Davis. Belle et fiable, la 190 SL connaît une belle carrière, pendant les neuf années de commercialisation du modèle, soit de 1955 à 1963, 25 881 exemplaires de cette voiture ont été produits. Paradoxe de l'histoire, la 190 SL a sans doute été beaucoup plus profitable pour le constructeur allemand que la 300 SL.

La 190 SL que nous présentons arbore une jolie robe de couleur rouge qui lui sied parfaitement. Son intérieur en cuir, restauré lui aussi, est de couleur beige. La capote en alpaga beige est assortie à l'ensemble. Elle est équipée de sa montre de bord ainsi que d'un autoradio Becker. Elle a été entièrement restaurée avec soin au cours de ces dernières années. Un dossier photo permettra au futur acquéreur de mieux apprécier l'importance et la qualité des travaux réalisés. Le démontage a été complet et la voiture a donc été revue entièrement. Une récente réfection du système de freinage chez Mercedes a permis de fiabiliser encore cette superbe voiture. La 190 SL fait partie de ces voitures dont la cote a nettement progressé ces dernières années, faisant désormais partie des pièces de collection de référence. Un exemplaire bien restauré ne se négocie plus aujourd'hui à moins de 100 000 euros et cette tendance ne semble pas prête à s'inverser. Elle a toutes les qualités pour séduire les collectionneurs soucieux d'acquérir une voiture plaisante à conduire et belle à regarder, c'est un placement plaisir garanti.



## « Le cabriolet né sous une bonne étoile »

Marque : Mercedes  
Modèle : 190 SL  
Millésime : 1958  
Kilométrage : 51 352 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1897 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 1210428500606



Carte grise française

85 000 / 105 000 €



Une ligne superbe de plus en plus désirée  
Un exemplaire en excellent état  
Une Mercedes plaisante et facile à l'usage



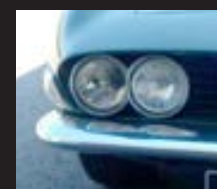
## 1968 – FIAT DINO SPIDER 2000

Née en 1966, la Fiat Dino est l'enfant du mariage de Turin et de Maranello. Comme toujours dans l'esprit du Commendatore, la compétition passe avant la production. Ce dernier ayant besoin d'un nombre minimum de moteurs pour pouvoir s'engager en Formule 2, il fournira à Fiat un nombre conséquent de machines pour équiper un coupé sportif haut de gamme. Dans le même temps, les négociations avec Ford ayant tourné court, Fiat est devenue un partenaire pour Ferrari. Du mariage de ces deux entreprises naîtra la Fiat Dino Spider 2000. Fiat doit désormais fabriquer la voiture qui accueillera ce bloc moteur de noble provenance. C'est à Pininfarina que sera confiée la mission de dessiner un beau Spider. Le résultat est tout simplement magnifique, les lignes de la carrosserie sont sublimes, savant mélange de douceur et d'agressivité. L'arrière est tronqué, comme aiment le dessiner les transalpins de l'époque. La ligne tout en courbes sensuelles et la face avant dotée de ses doubles optiques ronds en disent long sur le tempérament de la voiture.

Le mythique moteur V6 de 1 987 cm<sup>3</sup> est adapté par Lampredi à la production de série. Il est issu du V6 par conçu pour la compétition par Vittorio Jano et le propre fils d'Enzo Ferrari, Alfredo dit « Dino ». Dans le spider, il est implanté en position avant, à l'inverse de la Ferrari où il se retrouve en position transversale arrière. Bloc tout aluminium chemisé, il dispose de quatre arbres à cames en tête. Pour 1966, il s'agit là de haute technologie, surtout pour une Fiat qui se retrouve avec un moteur Ferrari. Celui-ci est alimenté par trois carburateurs Weber 40 double corps et développe 160 chevaux. Il est puissant et nerveux, offrant de magnifiques

montées en régime. Il est accouplé à une boîte de vitesse d'origine Fiat à son lancement qui sera remplacée par une boîte de vitesse ZF inversée à cinq rapports. Chaussée de superbes jantes Campagnolo à écrou central, cette Fiat file à plus de 200 Km/h. Un an après le lancement du Spider, c'est au tour du coupé de faire son arrivée sur le marché, cette fois-ci carrossé par Bertone mais toujours équipé du même moteur prestigieux. En 1969, Fiat dévoile leurs successeurs, les coupés et Spider Dino équipés d'un V6 2,4 litres développant 180 ch, de la boîte mécanique ZF et d'un nouveau train arrière. Le modèle cessera d'être produit en 1972.

Le Spider 2000 que nous présentons a été produit en 1967, portant le n° 366. Il est de couleur verte associée à un intérieur de sellerie et moquette beiges. La voiture est saine et fonctionne mécaniquement bien. Son état général est correct, présentant un état d'usage satisfaisant. La voiture pourrait recevoir quelques soins cosmétiques pour celui qui souhaiterait parfaire son état de présentation. Cet exemplaire qui a séjourné en Angleterre sera livré avec tous les documents permettant son immatriculation en France. Produite à seulement 1 163 exemplaires en Spider, la Dino 2000 est une auto rare sur nos routes et rarement présentée à la vente. Sa ligne signée du maître Pininfarina et son moteur du génie Ferrari sont autant d'éléments qui légitiment une cote d'amour en très forte augmentation ces dernières années. Sa valeur actuelle permet d'envisager sereinement un investissement et des travaux. Elle fait désormais partie de ces autos à ne pas laisser s'échapper sous peine de très vite le regretter.



## « L'alchimie à l'italienne »

Marque : Fiat  
Modèle : Dino Spider 2000  
Millésime : 1968  
Kilométrage : 31 677 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en V  
Cylindrée : 1 987 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 135 AS 0366



Tous documents pour carte grise française

70 000 / 90 000 €



Un modèle très rare et à la hausse  
Un moteur V6 d'origine Ferrari  
Une des plus belles voitures de sa génération



## 1972 - PORSCHE 911 T 2.4L

La première version de ce mythe automobile absolue, alors appelée 901, a été présentée en 1963 lors du Salon de l'automobile de Francfort. Elle sera rebaptisée 911 quand sa commercialisation débute en 1964 et ce notamment à cause d'un différent avec Peugeot qui souhaite garder les dénominations à trois chiffres avec un 0 au milieu. Elle dispose alors d'un moteur six cylindres à plat de 2,0 l développant 130 ch. En 1966, Porsche présente la 911 S, forte de 160 ch, chaussée pour la première fois de jantes Fuchs. La 911 Targa arrivera sur le marché à la fin de l'année 1966. Les 911 disposaient dès 1967 d'une boîte de vitesse semi-automatique, la « Sportomatic » à 4 rapports. Née avec un moteur 2 litres, la 911 s'est d'abord convertie à l'injection mécanique en 1969 sur les modèles E et S, puis adopta une cylindrée de 2.2 litres en 1970. Enfin et toujours soucieux de répondre aux impératifs du marché américain, le principal pour la 911, le constructeur allemand fait évoluer son modèle et propose la 2,4 L en 1972.

Cette nouvelle cylindrée de 2341 cm<sup>3</sup> est obtenue par un allongement de la course de 66 à 70,4 mm. Les 911 2,4 litres sont elles aussi déclinées en version T, E et S qui disposent respectivement de 130, 165 et 190 chevaux selon les développements techniques. La S est à l'époque la voiture de route la plus rapide produite en Allemagne. La T est la seule à conserver deux carburateurs Zenith à triple corps mais gagne 5 chevaux par rapport à sa devancière, les autres modèles conservant l'injection mécanique. Afin d'améliorer la tenue de route, Porsche procède au réaménagement de quelques organes périphériques du moteur, comme le réservoir d'huile qui est déplacé devant l'essieu arrière. Cela explique l'apparition d'une seconde

petite trappe de remplissage située dans l'aile arrière droite. Pour l'anecdote, il est à noter que Porsche modifiera cette trappe car bon nombre de pompistes firent « le plein » au mauvais endroit et elle n'apparaîtra donc qu'en 1972. La T est équipée de série d'une boîte manuelle 915 à 4 rapports avec une grille en H mais elle peut recevoir en option une boîte à 5 rapports ou la Sportomatic à 4 rapports. La grille du capot moteur est noire et porte un logo 2.4. C'est la 2.7L qui lui succèdera, présentée en 1973.

La voiture présentée est un beau coupé 2,4 T d'une couleur bleu Albert, avec un intérieur en simili beige conforme à sa livrée d'origine. Selon les informations transmises par Porsche France, il fut livré neuf en Italie le 1er mai 1972. Ce coupé appartient à son actuel propriétaire depuis 14 ans, preuve de la stabilité dans son historique sur ces dernières années. Elle arbore les deux petits feux additionnels qui lui vont particulièrement bien et est équipée des indémodables Fuchs. La voiture est Matching numbers et possède sa trousse à outils. Restaurée il y a quelques années, la voiture a été mécaniquement revue chez le spécialiste Christophe Terriou en 2005 avec la réfection complète du moteur et la révision de la boîte de vitesse. Elle a aussi reçu à l'époque une peinture neuve et l'électricité a été refaite. Plus récemment le système de freins dont les disques et les étriers, ont eux aussi bénéficié d'une réfection. Dans un bon état général, cette voiture est un « must have » de l'automobile.

La 911 est une légende et l'on comprend dès lors pourquoi les 911 Classic sont toujours à la hausse. Emblématique, belle et performante, la 911 2,4 L est en plus un bon investissement, alors ne laissez pas passer celle-ci.



## « La 911 n'oublie pas l'heure du T »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 2.4 L T  
Millésime : 1972  
Kilométrage : 2 532 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 2 341 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 9112501375



Carte grise française

55 000 / 70 000 €



La Porsche 911 Classic dont tout le monde a rêvé  
Un modèle T qui a tout pour plaire  
Un modèle toujours plus recherché et côté



## 1974 - DE TOMASO PANTERA

C'est par le biais de la compétition qu'Alejandro De Tomaso va intégrer l'univers automobile dont son père lui avait donné la passion. Alors jeune pilote, cet Italien court pour la marque Maserati. C'est en 1959, que dans sa région familiale de Modène, il crée la marque automobile portant son nom: De Tomaso. Il souhaite bien sûr rivaliser avec le meilleur de la production italienne du moment. Le premier modèle de la marque sera présenté au salon de Turin en 1963, il s'agit de la Vallelunga. La Mangusta ensuite sera lancée en 1966 puis vient le tour de la Pantera. Elle apparaît en 1970 au Salon de New York. Sa longévité sera incroyable puisqu'elle sera produite pendant plus de 20 ans.

Le design de la Pantera est l'oeuvre de Tom Tjaarda, directeur du design de Ghia qui appartient alors à De Tomaso. Les lignes sont tendues et la voiture dégage une impression de puissance même à l'arrêt. Afin d'améliorer les performances de ses véhicules précédents, la voiture est développée à partir d'une carrosserie monocoque en acier pour accueillir un moteur en position centrale. Afin de motoriser ses voitures, De Tomaso fait appel au constructeur Ford avec lequel il va fonder un partenariat important. C'est Ford qui fournira non seulement le moteur mais qui sera aussi chargé de la distribution des Pantera par l'intermédiaire de sa marque Lincoln-Mercury et de son réseau. Elle est donc équipée d'un moteur V8 de 351ci soit 5,7 litres de cylindrée. Ce bloc Ford Cleveland développe d'abord 270 ch, rapidement poussé à 300 ch. Il est accouplé à une transmission ZF déjà éprouvée. Placé en position centrale arrière, il permet une bonne répartition des masses et lui offre un bon comportement. La voiture est dotée d'excellentes performances abattant le 0 à 100 km/h en 6 secondes. Très vite améliorée pour gommer ses défauts de jeunesse, la Pantera est commercialisée en version L pour Lusso puis

en version GTS dotée d'un moteur plus puissant. En 1974, De Tomaso et Ford se séparent mais cela n'empêchera pas De Tomaso de prolonger son aventure automobile et il aura à coeur de ne cesser d'améliorer sa Pantera. Au total, c'est environ 7 260 Pantera qui furent construites, dont plus de la moitié seront vendues les premières années et principalement aux Etats-Unis. Sa carrière durera jusqu'au milieu des années 90. Le nombre de ces voitures roulant en France serait inférieur à la centaine ce qui rend la voiture particulièrement rare.

Notre De Tomaso Pantera est une série 1 de 1974 d'origine américaine. La voiture qui a reçu une peinture neuve est tout simplement superbe sous sa robe bleu métal. Son intérieur noir est en bon état. Ses jantes Compagolo sont pourvues du logo De Tomaso qui trône dans son moyeu. Son moteur V8 351 ci Cleveland respire particulièrement bien grâce au carburateur Big Holley et à son échappement de type Groupe 4. Et le son est incroyable, la montée en régime vous fait vibrer de tout votre entier. Elle est dotée de la boîte de vitesse ZF à 5 rapports. Son propriétaire amoureux de la chose automobile et perfectionniste a pris soin de cette voiture. Cette Pantera fonctionne parfaitement, elle est révisée, les pneus sont neufs tout comme les plaquettes de frein et le radiateur d'eau. La climatisation, elle aussi fonctionnelle, viendra tempérer la chaleur du moteur dans votre dos. La voiture sera livrée avec ses factures d'entretien retraçant son historique. La Pantera est une alternative crédible aux sportives italiennes de la même époque. Sa mécanique puissante est relativement simple et robuste. La voiture peut être emmenée à différentes allures et vous procurer tout autant de plaisir que le rythme soit modéré ou enlevé. La Pantera ne laisse pas indifférent le public qui la regarde et saura charmer le pilote qui la conduit.



## « La panthère n'a peur ni du cheval ni du taureau »

Marque : De Tomaso  
Modèle : Pantera  
Millésime : 1974  
Kilométrage : 66 500 miles au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 5 800 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : THPNPU07379



Carte grise française

75 000 / 90 000 €



Une Pantera facile à dompter  
L'écouter tourner c'est l'adopter  
Une belle italienne au coeur américain



## 1954 – TRIUMPH TR2 « PORTES LONGUES »

L'entreprise Standard rachète Triumph en 1944. Avant la guerre, aucune de ces deux marques n'avait produit de véritables sportives performantes en quantité importante. Après plusieurs essais et quelques milliers d'exemplaires vendus, un nouveau modèle baptisé ultérieurement TR1 queue courte verra le jour au début des années 50. Il est construit sur la base d'un châssis d'avant-guerre modifié et bénéficie d'un moteur Vanguard de 75 chevaux. En mars 1953, après un important travail de mise au point du châssis et du moteur, la TR2 sera présentée au salon de Genève avec un moteur de 90 chevaux muni de deux carburateurs. La boîte de vitesses à quatre rapports de la Vanguard entraînant les roues arrière est plutôt agréable à manier.

La voiture connaît par la suite quelques améliorations et démontre sa sportivité dans des compétitions de renom comme la Coupe des Alpes ou Le Mans. L'objectif de la marque était atteint, proposer une voiture économe à l'usage, robuste et facile à entretenir, mais pouvant proposer des performances significatives. Une manière en somme de proposer une voiture de sport accessible et réputée, venant directement concurrencer les autres roadsters anglais proposés par MG et Jaguar. Et le marché américain, principale cible de Triumph, va rapidement s'intéresser au modèle moins cher que ses concurrents de l'époque. Pesant moins d'une tonne, la TR2 distille un maximum de sensations à son bord. La TR2 sera remplacée par la TR3 en octobre 1955, cette dernière reprenant pour partie les éléments de son aînée. La TR2 aura permis de lancer

une longue série de roadsters anglais sportifs. Fabriquée à seulement 8.628 exemplaires, elle est relativement rare en France, ayant surtout connu les routes américaines.

Le modèle présenté est une TR2 de 1954. Cette très belle voiture est une version rare et recherchée de la 1ère série des TR2 avec ses « portes longues ». La deuxième série de TR2 verra ses portes raccourcies ne descendant plus jusqu'en bas de la voiture. Notre exemplaire qui a bénéficié d'une restauration complète est dans un excellent état. Présentée sans son pare-chocs avant, ses bananes arrière mais avec ses deux petits saute-vent, elle affiche un look résolument racing et irrésistible, comme la TR2 du Mans en 1954. Bien sûr la voiture sera livrée avec tous ses éléments complétés de ses side-screens, de la capote et de son couvre tonneau. Sa couleur rouge est associée à un intérieur en cuir beige du plus bel effet. Sa calandre est surnommée « trou d'obus » puisque la grille est au fond de l'ouverture de refroidissement de la face avant soulignée par un liseré blanc. Les 4 roues fils et le porte-bagages chromés viennent parfaire la présentation de la voiture. Le moteur a aussi bénéficié d'un entretien régulier et récent, le détail des frais réalisés sera produit. Belle et performante cette TR2 est utilisable dès à présent pour le plus grand plaisir de son pilote. Elle est une belle occasion de posséder un modèle très peu courant en France et dont la cote de popularité est sans cesse grandissante. C'est par elle que le triomphe arrivera.



## « La naissance du mythe dans sa version la plus rare »

Marque : Triumph  
Modèle : TR2 « Long Doors »  
Millésime : 1954  
kilométrage : 15 292 miles au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 991 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : TS2766E



Carte grise française

30 000 / 40 000 €



Le premier modèle à succès du roadster de Triumph  
Une version « long doors » particulièrement prisée  
Une valeur sûre sportivement et financièrement



## 1989 - JAGUAR XJ-S V12 H.E. SERIE LE MANS SPECIAL EDITION

La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. La rupture de style est brutale, les lignes sont longues et tendues, avec une proue d'un tout nouveau dessin beaucoup plus en phase avec les courants stylistiques de l'époque. Elle fut présentée en 1975, il y a 40 ans, positionnée comme une voiture de grand tourisme plus que comme une absolue sportive. Sa carrière va durer plus de 20 ans. Utilisant la plateforme de la XJ, elle est équipée d'un V12 de 5.3l de cylindrée développant 289 ch et accouplé à une transmission automatique à trois rapports. Ce type de moteur était logiquement réservé à des pures sportives lui octroyant des performances plus qu'honorables. Le premier changement intervient en 1981 quand la XJ-S bénéficie d'un nouveau V12 baptisé «HE» pour High-Efficiency. Devant répondre à un objectif de sobriété, il est aussi plus puissant délivrant désormais 295 ch. Retour des inserts de bois précieux dans l'habitacle et des inserts chromés sur les pare-chocs. Afin d'élargir sa clientèle, Jaguar décline aussi une version dotée d'un 6 cylindres de 3.6 développant 221 ch en 1983. Une version semi-découvrable XJ-SC sera lancée mais rapidement remplacée par un cabriolet.

La voiture est de nouveau modifiée en mai 1991, la marque Jaguar étant alors la propriété du groupe Ford. Elle porte désormais le nom XJS sans tiret. Le dessin est modernisé, et la motorisation plus performante. L'habitacle redessiné se veut lui aussi plus cossu et la finition est globalement en net progrès. Le 6 cylindres passe à 4 litres de cylindrée dans la foulée, le V12 lui à 6 litres. Les motorisations et les transmissions ne cesseront d'être améliorées jusqu'en 1996 date de l'arrêt de fabrication du modèle, après plus de 115 000 exemplaires produits. Cette XJS aura finalement trouvé son public offrant un vrai raffinement à l'anglaise et capable de « cruiser » à des vitesses soutenues en maintenant ses passagers dans un véritable confort.

Notre XJ-S est un coupé V12, Série Le Mans Spécial Edition, immatriculé le 5 janvier 1989.

Ce coupé est exceptionnel à plus d'un titre. D'abord parce qu'il est l'un des 65 exemplaires d'une série limitée « Le Mans Edition » réalisée en 1988, il s'agit du N° 55. Cette série fut produite juste après la victoire de Jaguar au Mans et elle est plus rare que celle qui va lui succéder et dont on comptera 280 exemplaires.

Ensuite parce que son état est tout simplement incroyable. Ce coupé ne totalise que 38 000 km soit une moyenne inférieure à 1500 km par an. Ce kilométrage peut être certifié par l'état irréprochable du véhicule, par son carnet d'entretien et enfin parce qu'elle a été stockée pendant une quinzaine d'années dans de bonnes conditions à l'abri de l'usure du temps. La voiture est une 3ème main, elle vient de bénéficier d'une remise en route complète par son propriétaire comprenant le remplacement du filtre à air, du liquide de refroidissement, du liquide de frein, ainsi que la vidange du moteur et de la boîte de vitesse.

La voiture arbore une robe vert anglais avec liseré doré, couplée à un intérieur cuir beige à passepoil vert et boiseries vernies. L'ensemble « so british » est complété par des jantes à rayons dorés propres à cette série limitée. Preuve de l'authenticité de la voiture, elle possède encore ses pneus d'origine. Confort oblige, elle est équipée de la climatisation, du régulateur de vitesse et de la boîte automatique. La voiture sera livrée avec son carnet d'entretien, le dossier de factures, un contrôle technique vierge ainsi que le double des clefs.

Symbolique du style des années 70 et 80 revenant aujourd'hui à la mode, il viendra un jour où ces exemplaires s'échangeront à des niveaux plus élevés, ne laissez pas passer cet exemplaire rarissime de par sa série limitée, son état et son pedigree.



## « Une série limitée pour un plaisir illimité »

Marque : Jaguar  
Modèle : XJ-S V12 Coupé Le Mans Spécial Edition N° 55/65  
Millésime : 1989  
Kilométrage : 38 000 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres  
Cylindrée : 5300 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : SAJJNAEW4BA155869



Carte grise française

15 000 / 25 000 €



Un exemplaire à l'état exceptionnel  
Une série limitée à seulement 65 exemplaires  
Une version à collectionner d'urgence



## 1978 – ALPINE A 310 V6

Digne héritière de l'A110, l'Alpine A310 est la dernière voiture conçue par Jean Rédélé avec un design travaillé par Marcel Beligond qui lui donnera une ligne très originale, à la fois compacte et fluide. Le fondateur de la marque avait dans l'idée de proposer autre chose que sa Berlinette très typée course. Avec l'A310, il visait un marché grand tourisme, en proposant une 2+2 plus grande et plus confortable. L'A310 1600 est présentée au salon de Genève en 1971 et son style très anguleux est en rupture avec sa devancière. Son design est pourtant très pur et recherché à la fois. Rupture de style et de standing, le confort à bord grimpe d'un cran avec l'apparition de la moquette de garniture, et des sièges plus cossus. Côté structure, l'A310 repose toujours sur le châssis poutre mais la tenue de route est améliorée avec une suspension triangulée.

Parue en 1971 avec un 4 cylindres 1.6 litres de R16 TS porté à 125 ch, elle deviendra l'A310 V6 en 1976 en adoptant le fameux moteur PRV développant jusqu'à 150 ch à 6 000 t/mn pour une cylindrée de 2,7 litres. Avec ce V6, l'A310 atteignait enfin le standing qu'elle voulait avoir et pouvait rouler à plus de 200 km/h stoppée par quatre freins à disques. L'adoption de ce nouveau moteur engendre la modification des suspensions et nécessite un renforcement du châssis. La voiture est aussi esthétiquement retouchée avec une face avant qui perd deux feux pour n'en garder que 4. La montée en standing se traduit aussi à l'intérieur avec notamment les sièges pétales, plus cossus et mieux

finis. A partir de 1978, un nouveau becquet arrière au dessin modifié est adopté et une boîte à 5 rapports est proposée. En 1981, l'A310 V6 recevra les trains roulants de la Renault 5 Turbo ainsi que quelques retouches esthétiques supplémentaires. La 310 V6 sera produite de 1976 à 1984. La voiture présentée est une magnifique A 310 V6 du 28 aout 1978. Elle fut achetée neuve à la succursale Renault de Caen et n'a depuis été la propriété que d'une seule et même famille. Son propriétaire s'était offert cette voiture en cadeau d'anniversaire. Elle est dans un état tout simplement unique puisqu'elle ne totalise qu'un peu plus de 29 000 km d'origine. Introuvable sur le marché dans un tel état d'origine et avec un historique aussi limpide, il s'agit certainement de la plus belle opportunité d'accéder au modèle A 310. Notre exemplaire est doté de la boîte de vitesse à 4 rapports. Sa livrée gris galaxie est associée à un intérieur en velours gris. Son état général est donc excellent et a parfaitement traversé les années. Elle possède de plus son catalogue d'origine, ses doubles de clé, sa trousse à outils, et sa bagagerie Alpine. Les quatre pneus sont neufs et ce sont des Michelin XDX pour respecter la monte d'origine. Les Alpine sont le symbole du savoir-faire français en matière de voitures sportives. Dans sa déclinaison V6, l'A310 est certainement plus charmeuse encore et l'annonce du renouveau de la marque Alpine devrait redonner aussi un coup de projecteur sur sa belle histoire. L' A310 devient recherchée, un tel exemplaire n'est vraiment pas chose aisée à trouver, ne le laissez pas passer.



## « Laissez-vous envoûter par le chant des 6 sirènes »

Marque : Alpine  
Modèle : A 310  
Millésime : 1978  
Kilométrage : 29 064 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en V  
Cylindrée : 2 664 cm<sup>3</sup>  
N° de série : 45152



Carte grise française

30 000 / 40 000 €



Une A310 au pedigree exceptionnel  
Une marque icône du sport automobile français  
Une Alpine qui «monte en régime » dans le coeur des collectionneurs



## 1981 - PORSCHE 911 SC 3.0L TARGA

Remplaçant les Porsche 911 2,7 L et Carrera 3.0L, c'est en août 1977 qu'apparaît la 911 SC 3L. A cette époque la 911 est chahutée dans sa propre famille et le porte-à-faux arrière a ses contradicteurs. Elle emprunte beaucoup à ses devancières. Esthétiquement similaire à la 3.0L, elle lui emprunte aussi son bloc moteur, mais celui-ci est modifié pour délivrer plus de couple et gagner en souplesse. Développant tout d'abord 180 ch, elle dispose d'un couple de 27 kgm à 4 200 tr/min transmis aux roues arrières par l'intermédiaire d'une boîte de vitesse à cinq rapports. Le freinage, déjà un point fort de la marque, est assuré par quatre freins à disques. La SC va connaître une suite d'améliorations permettant une augmentation de la puissance du moteur notamment en Europe. Elle passe ainsi de 180 à 188 chevaux en 1979 puis à 204 chevaux en 1981. Fait important dans l'histoire de Porsche, c'est sous l'appellation SC que la première 911 cabriolet fait son apparition en 1982, alors qu'elle était proposée dès sa sortie en coupé et en Targa.

Après six ans de carrière et 57 972 exemplaires produits en coupé, targa et cabriolet, la 911 SC passe le relais à la 3.2L. Vrai succès commercial, elle va permettre le retour en force de la 911 et fera mieux que se défendre face à ses soeurs à moteur avant. La 911 SC a contribué de manière significative à la réputation de fiabilité de la marque Porsche en général et de la 911 en particulier. Son traitement anti-corrosion très efficace et la robustesse de son 6 cylindres en font une voiture « indestructible ».

Le modèle présenté est une version SC Targa 1981. Sa livrée lui va très bien, associant une peinture bleue claire et un intérieur de couleur bleu plus soutenu. Ses quatre jantes Fuchs viennent parfaire l'allure de la voiture. Notre exemplaire provient des Etats-Unis où il a été livré neuf dans le Nevada en Mai 1981. Fait rare, notre 911 possède d'ailleurs sa facture d'achat originale, son carnet d'entretien d'origine ainsi que son livret de bord. Elle est équipée de série d'un régulateur de vitesse. La voiture se présente dans un très bel état général ayant bénéficié d'une peinture récente. La sellerie a été refaite et se présente donc tout comme les moquettes dans un excellent état. La voiture a de plus bénéficié de soins mécaniques récents avec notamment la réfection de l'embrayage et le remplacement du disque, ainsi que la révision du démarreur.

La voiture fonctionne très bien et son comportement est sain. Belle et polyvalente, la version Targa propose les avantages du coupé et du cabriolet. Le toit en excellent état pour notre voiture se replie pour se loger dans le coffre avant et vous faire profiter du ciel sans trop de remous. Une fois fermé, il donne le sentiment de rouler en coupé. Elle sera livrée avec tous les documents permettant une immatriculation française. De plus en plus recherchée sur le marché, la 911 SC est une valeur sûre, belle à regarder, plaisante à conduire, et « incassable », elle est l'un des meilleurs choix pour profiter du mythe Porsche.



## « La 911 n'a pas dit son dernier mot... »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 type 3.0 L SC Targa  
Millésime : 1981  
Kilométrage : 216 380 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»  
Cylindrée : 2 994 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOEA091XBS160764



Papiers français

28 000 / 35 000 €



Une Porsche à sensations et émotions  
Une cote en hausse régulière  
Un modèle réputé particulièrement fiable



## 1960 – BENTLEY S2

Bentley, marque automobile prestigieuse s'il en est, fut créée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley et s'est établie à Cricklewood, au nord de Londres. Elle appartient aujourd'hui au gigantesque groupe Volkswagen et fait toujours figure de référence en matière de haut de gamme automobile. Bentley inscrira son nom au rang des marques de prestige en obtenant cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920. Les conséquences de la crise de 1929 auront raison de l'indépendance de Bentley qui tombe dans le giron de Rolls-Royce en 1931. Dès lors le développement des deux marques sera indissociable.

La lignée des séries « S » est lancée en 1955 avec la S1 en remplacement de la « R ». Cette dénomination S1 fut attribuée rétrospectivement pour la distinguer des S2 et S3 qui allaient lui succéder. La Bentley S1 fut la dernière voiture de la marque animée par un moteur 6 cylindres en ligne. Esthétiquement, la S1 était très proche de sa cousine la Rolls Royce Silver Cloud. Sa remplaçante la S2 sera lancée en août 1959. La principale innovation de la nouvelle version résidait dans son moteur V8 tout aluminium d'une cylindrée de 6 230 cm<sup>3</sup>. Ce nouveau moteur fut une arme pour séduire le marché américain. Plus compact et léger, il équipera longtemps les modèles de la marque. Le confort à bord est tout simplement exceptionnel, l'alliance du cuir et des boiseries permettent d'envisager sereinement des promenades au long court et la boîte de vitesse automatique à 4 rapports vient prolonger

cette douceur. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégageant au premier regard une allure princière. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. On peut aussi désormais bénéficier de la direction assistée, de l'air conditionné et des vitres électriques. La S3 succédera à la S2 en octobre 1962.

Le modèle présenté est intéressant par son historique et son état d'origine. Cette S2 qui est de mars 1960 a été achetée il y a aujourd'hui 22 ans. Dans les mêmes mains depuis de nombreuses années, c'est une preuve de l'attachement de son propriétaire. Sa robe en deux tons noir et prune est associée à un intérieur en cuir de couleur rouge. La carrosserie de la voiture a été restaurée il y a quelques d'années, son intérieur d'origine pourra faire l'objet d'une réfection bien que sa patine présente un certain attrait. L'ensemble boiserie en loupe de noyer et plafonnier présente un aspect satisfaisant. Cette voiture est équipée de tablettes à l'arrière et de quatre vitres électriques choyant ainsi tous ses passagers. Le comportement routier est normal, la voiture a fait l'objet de travaux d'entretien, sans toutefois être entièrement restaurée. Cette Bentley au classicisme légendaire propose des charmes dont on ne se lasse pas. Elle reste une valeur sûre pour investir, avec une cote encore en devenir. Le plaisir est à portée de main.



## « Mon royaume pour une Bentley »

Marque : Bentley  
Modèle : S2  
Millésime : 1960  
Kilométrage : 88 050 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres  
Cylindrée : 6230 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : B161LBR



Carte grise française

22 000 / 30 000 €



Un exemplaire dans un jus attrayant  
Une ligne toujours aussi séduisante  
Les Bentley sont éternelles



## 1986 - BENTLEY EIGHT

Produite de 1984 à 1992, la « Eight » de Bentley était le fer de lance de la marque pour développer les ventes. Positionnée dans la gamme comme le modèle d'accession à la marque prestigieuse de Crewe, elle est proposée à un tarif moins élevé que sa grande soeur la Mulsanne. Mais la Eight n'en oublie pas pour autant de proposer tous les attributs du luxe qu'on est en droit d'attendre d'une Bentley. La signature visuelle de la Eight est sa calandre de radiateur en maillage chromé entourée de deux phares à double optique ronds. A l'intérieur, les sièges sont en tissu et les jantes sont en acier. Grâce à la Eight, il est désormais possible d'acheter une Bentley pour le même prix qu'un très haut de gamme Mercedes-Benz. Le modèle est devenu un vrai succès si bien qu'initialement réservé au marché britannique, il fut ensuite livré dans toute l'Europe et aux Etats-Unis.

La Eight est dotée de l'imposant moteur V8 d'une cylindrée de 6,75 litres développant 221 chevaux. Ce dernier est associé à une boîte de vitesses automatique à trois rapports. La suspension légèrement raffermie optimise le comportement routier de la voiture en lui offrant un caractère légèrement plus sportif. Le modèle va connaître une série continue d'améliorations. En 1986 d'abord avec l'arrivée de l'injection qui permet plus de souplesse et d'un système de freinage avec antiblocage. En 1987, la sellerie en cuir devient de série, l'année d'après les jantes en alliage deviennent elles aussi de série et en 1990, elle bénéficiera

d'un correcteur d'assiette. En Août 1992 Bentley bénéficie d'une nouvelle boîte de vitesses automatique à quatre rapports vitesses. La Eight tirera sa révérence en janvier 1993 remplacée par la Brooklands, après une carrière commerciale exceptionnelle, preuve de la qualité de la voiture qui a su séduire une clientèle exigeante et faire face à de redoutables concurrentes.

Notre exemplaire a été immatriculé le 23 juillet 1986, et son actuel propriétaire, le 3ème, la possède depuis maintenant plus de 10 ans, preuve d'un historique clair et limpide. Notre exemplaire se présente dans excellent état d'origine. La voiture arbore une élégante robe de couleur champagne associée à un intérieur en cuir beige. Inutile de rappeler le raffinement à bord et le confort proposé aux occupants de cette Eight. Côté entretien, il est assuré depuis toujours par son propriétaire, passionné d'automobile. Cette Bentley fut révisée en 2014. Son système hydraulique a lui aussi été contrôlé et les sphères hydrauliques arrières ont été remplacées, tout comme le compresseur de climatisation, neuf lui aussi. Cette voiture a été conservée avec grand soin, dormant toujours au garage protégée par sa housse. Elle fera le bonheur de son futur acquéreur qui pourra à son tour goûter au plaisir unique de cette voiture de luxe pour un ticket d'entrée très attractif. Cette Bentley est fiable et son état en témoigne lorsque l'on sait que cette voiture a presque 30 ans. Faites vous plaisir...



## « La version anglaise du Grand Huit »

Marque : Bentley  
Modèle : Eight  
Millésime : 1986  
Kilométrage : 110 100 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 6 750 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : SCBZS8004GCX15777



Carte grise française

10 000 / 20 000 €



Une Bentley parfaitement entretenue  
Une voiture plaisir facile à utiliser  
La vision anglaise du raffinement automobile



## 2010 – MORGAN AERO 8

La Morgan Aero 8, apparaît en 2001 sur la planète Automobile. Véritable voiture « extra-ordinaire », elle cultive d'abord sa différence par un style peu banal. A l'instar du concept de ses aînées, il s'agit d'un roadster puissant et léger capable de distiller un maximum de sensations à son bord. Le style de la voiture est à couper le souffle. Les formes du passé ont été modernisées de manière stupéfiante. Le capot avant est infini, le pare-brise bas et la ceinture de caisse reprend cette forme en vague qui a fait le succès des voitures de la marque. Bien plus moderne que ses devancières, elle repose sur un châssis en aluminium riveté et collé, léger et rigide. Tradition oblige, la Morgan conserve une structure en bois sur laquelle sont assemblées à la main, les panneaux de métal de la carrosserie. La motorisation est de provenance allemande puisqu'il s'agit du 8 cylindres en V de marque BMW d'une cylindrée de 4.4 litres au lancement. Les performances sont au rendez-vous puisque le 0 à 100 km/h est abattu en moins de 5 secondes. L'intérieur flatte ses passagers, et les matériaux associés sont le cuir, l'aluminium bouchonné et le bois. Quatre générations se succéderont jusqu'à la version MK IV, proposant un V8 de 4.8 litres de 370 chevaux avec en option la boîte automatique séquentielle. La voiture est désormais capable d'atteindre près de 270 km/h. L'aérodynamique et l'esthétique de la voiture seront également modifiées au

cours des générations avec notamment une évolution des deux blocs optiques et de la face avant. L'Aero 8 est rare, puisque toutes générations confondues, elle sera produite à moins de 800 exemplaires. Elle sera remplacée en 2009 par l'Aeromax.

Le modèle que nous proposons est un superbe cabriolet noir immatriculé pour la première fois en juin 2010. Cette voiture est une deuxième main achetée neuve en France, elle ne totalise que 23 600 km. Il s'agit certainement d'une réalisation faite sur demande client en 2010 hors millésime puisque les dernières MK IV sont de 2009. Elle est équipée des magnifiques jantes optionnelles de la Super Sport sortie en 2010. Sa capote et son couvre capote sont noirs eux aussi. Son intérieur en cuir de couleur camel est splendide. La voiture a été régulièrement suivie depuis sa sortie et son entretien est à jour. Authentique mais moderne, l'Aero 8 bénéficie en série de la climatisation, du régulateur de vitesse, de la direction assistée et des airbags frontaux. En parfait état, la voiture a en effet été révisée à la fin de l'année 2014 et affiche un contrôle technique vierge. Son V8 BMW est accouplé à une transmission automatique et séquentielle. Il s'agit donc de l'un des tous derniers exemplaires de Morgan Aero 8, dans un état tout à fait enviable. Déjà collector, cette Morgan vous procurera le grand frisson, belle, rapide et presque unique.



## « Le roadster hors normes et hors du temps »

Marque : Morgan  
Modèle : Aero 8 Mark IV  
Millésime : 2010  
Kilométrage : 23 600 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres V d'origine BMW  
Cylindrée : 4 799 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : SA9AER08048AJ0755



Carte grise française

85 000 / 95 000 €



Un look ravageur et sans égal  
Un des derniers exemplaires de la série déjà collector  
Une voiture performante et généreuse en sensations



## 2006 - ASTON MARTIN DB9 VOLANTE

Après le rachat par Ford de la firme chère à David Brown, l'avènement de la DB7, basée sur des éléments Jaguar et conçue par Ian Callum, a littéralement sauvé la marque de la banqueroute grâce à son incontestable succès. Après cet épisode, Aston Martin décide de remplacer son modèle par une auto totalement nouvelle. La conception de la remplaçante de la DB7 sera inédite et sa pièce maîtresse sera le châssis en aluminium. Le nouveau modèle arborant les initiales D.B. ne sera plus fabriqué dans l'ancestrale usine de Newport Pagnell, mais au nouveau centre haute-technologie de Gaydon. La DB9 apparaît en 2003 et l'année suivante est dévoilée sa variante cabriolet, dénommée Volante, ainsi qu'il sied chez Aston Martin. La ligne à la fois moderne et sculpturale est l'œuvre d'Henrik Fisker. Elle allie tradition et design en reprenant plusieurs éléments typiques d'Aston Martin à commencer par la célèbre calandre caractéristique, l'arrière bombé rappelant la Vanquish ou encore les événements latéraux barrés par une fine lame de chrome. Un petit liseré chromé vient courir le long du pavillon de capote pour souligner la ligne de ce cabriolet.

Au cœur de la DB9 Volante se trouve l'inoubliable V12 de 6.0 L qui équipait déjà les DB7 Vantage ainsi que la Vanquish. D'origine Cosworth, ce moteur développe une puissance totale de 450 chevaux à 6500 tours/min. Souple et coupleux, ce douze-cylindres est accouplé à une boîte automatique à six rapports avec sélection des vitesses par des palettes au volant incrustées de cuir. Il permet à cette superbe décapotable d'atteindre plus de 260 Km/h et de

réaliser un 0-100 Km/h en moins de 6 secondes. L'habitacle offre quatre places dans une atmosphère feutrée, tendue de cuir sur toute la surface, celui-ci provient de The Bridge Of Weir Company qui fournit également la Reine Elizabeth II ou encore le Parlement Britannique. Le raffinement de cette Volante semble sans limite : la mise en marche s'opère par un bouton de cristal sérigraphié et derrière le volant s'étalent les quatre compteurs symétriques au design dignes des plus grands horlogers. La capote à multiple épaisseur offre une excellente insonorisation en route et se replie en moins de 17 secondes.

Le modèle que nous présentons à la vente est d'origine américaine où il a été livré neuf en 2006. La voiture a été importée et immatriculée en France pour la première fois le 23 Février 2011. Cette DB9 Volante a été soigneusement entretenue par le concessionnaire Aston Martin de Lyon. Elle possède son carnet de bord d'origine dont les nombreux tampons attestent des soins régulièrement reçus. Notre exemplaire est proposé dans une sobre et élégante livrée grise anthracite avec un intérieur en cuir gris. La console centrale ainsi que les portières sont garnies de bois laqué noir « piano black ». Elle est équipée d'une boîte automatique à six rapports et se présente dans un très bel état. Cette DB9 Volante est une occasion unique d'acquiescer à un prix tout à fait attractif un cabriolet Aston Martin indémodable, muni d'un des plus beaux V12 de la production contemporaine dont les vocalises se distilleront à l'air libre.



## « Symphonie en V12 Majeur »

Marque : Aston Martin  
Modèle : DB9 Volante  
Millésime : 2006  
Kilométrage : 71 832 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres en V  
Cylindrée : 5 935 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : SCFAD02A76GB04858



Carte grise française

50 000 / 60 000 €



Une ligne sublime dans le pur esprit Aston Martin  
Un moteur V12 unique à la sonorité flatteuse  
Une version Volante pour mieux profiter du plaisir mécanique



## 1999 – PORSCHE 996 CARRERA 4

Après le succès légitime de la 911 type 993, Porsche va entreprendre une véritable révolution. Les Porschistes, que l'on sait conservateurs ne vont cette fois-ci pas être épargnés. Car il s'agit avec la 996 d'une modification de taille: le flat-six ne sera plus refroidi par air mais par eau ! La 993 était donc la dernière des 911 à refroidissement par air. Car en effet, le nouveau porte-étendard de la firme de Stuttgart intègre un moteur intégralement revu. Afin de maintenir son rang, la nouvelle 996 devra être performante dans toutes les catégories : plus puissante, plus fiable, plus sportive, plus moderne mais également plus rentable. Présentée au Salon de Francfort de 1997, la 996 est assurément la plus moderne de toutes les 911, tout en conservant la plus grande part de la tradition qui constitue son ADN. Bien entendu, l'accueil auprès des puristes est mitigée mais c'est grâce à ces évolutions que la 911 est aujourd'hui encore l'une des meilleures sportives du monde. La 996 sera malgré tout un vrai succès.

Tout est nouveau dans cette 911 à commencer par le design qui est pour certains trop proche de celui de la Boxster. Cependant, force est de constater que cette ligne est beaucoup plus moderne. L'annonce du refroidissement liquide laissait présager une augmentation du potentiel sportif de cette cinquième génération. Et c'est le cas. Le six à plat de la 996 développe désormais 300 chevaux pour 3.4 L, il est proposé avec la nouvelle boîte de vitesse à six rapports ou la Tiptronic S à 5 rapports. Proposée en Carrera 2 à son lancement, la voiture sera rapidement disponible en Carrera 4 et en cabriolet. La 996 atteint désormais les 280 Km/h et abat le 0-100 en cinq secondes à peine. Elle est équipée d'un ABS de dernière génération, et sera la première Porsche à pouvoir bénéficier du Porsche Stability Management,

antipatinage électronique. A l'intérieur, là encore la tradition se mêle à la modernité. Les cinq compteurs sont toujours présents, mais ils sont désormais entrelacés. Le démarrage s'opère toujours sur le côté gauche du volant et l'ergonomie progresse considérablement, tout comme l'isolation sonore. La qualité de la finition, quant à elle, ne peut renier ses origines allemandes et les équipements proposés sont modernes : GPS, sièges électriques à mémoire, régulateur de vitesse et nombreux airbags... La 996 évoluera dans une phase 2 présentée en 2001, revenant à une cylindrée de 3,6 litres et intégrant quelques nouveautés techniques. Elle sera remplacée par la 997 présentée en 2004 qui lui devra bon nombre de ses avancées techniques.

Notre 996 est un très beau coupé Carrera 4 de 1999 à boîte de vitesse mécanique. Sa couleur champagne métallisée est associée à un intérieur en cuir noir. La voiture est en excellent état général et semble avec été utilisée avec précaution au cours de ces années. La voiture a été régulièrement entretenue dans le réseau officiel et c'est le cas du dernier entretien important qui fut réalisé fin 2012, la voiture ayant alors 140 000 km. A l'issue de cette intervention, la voiture fut révisée et l'embrayage, le joint spy, l'alternateur, les têtes d'amortisseurs et amortisseurs furent remplacés. Les 4 pneus sont récents. Un dossier conséquent de factures et le carnet d'entretien seront livrés avec la voiture. Notre 996 est équipée du P.C.M., de la climatisation automatique, des sièges électriques, du régulateur de vitesse, ainsi que du toit ouvrant électrique. Cette 911 est fiable, suffisamment moderne pour être polyvalente, et très performante. Mais elle est surtout devenu parfaitement abordable. Avec ces arguments, la 996 est certainement l'un des meilleurs rapports prix/plaisir/qualité du marché aujourd'hui.



## « L'eau pour favoriser le feu du moteur »

Marque : Porsche  
Modèle : 996  
Millésime : 1999  
Kilométrage : 154 000 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 3387 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ99ZXS601030



Carte grise française

16 000 / 21 000 €



Une 996 aux arguments imbattables  
Un modèle majeur dans l'évolution de la 911  
La parfaite harmonie entre modernité et tradition



## 1998 - FERRARI 456 M GTA

Présentée en 1992 pour succéder à la Ferrari 412, la 456 GT signe le retour de la marque au cheval cabré sur le segment des « GT » extrêmement performantes, dans lequel Ferrari a toujours excellé. Son dessin est une nouvelle fois l'œuvre du bureau de style Pininfarina perpétuant la tradition des coupés 2+2 doté d'un 12 cylindres à l'avant. Ferrari comme à son habitude, établit de nouveaux standards sur le segment. La 456 propose des performances de très haut niveau, un vrai confort pour quatre passagers et s'appuie sur des technologies de pointe. D'une cylindrée de près de 5.5 litres, son V12 développe 442ch lui permettant de dépasser les 300 km/h, une première pour une voiture à 4 places. Construite sur un classique châssis tubulaire en acier, la 456 GT reçoit une carrosserie en aluminium. La suspension à amortissement piloté est une vraie nouveauté et la suspension arrière bénéficie d'un correcteur d'assiette. Deux modes sont possibles : sport ou normal. Les réglages varient automatiquement et s'adaptent à la vitesse. La voiture bénéficie aussi de l'ABS et de l'ASR de série. Point de passage obligé pour élargir sa clientèle, elle pourra aussi être équipée d'une transmission automatique à quatre vitesses et prendra dans ce cas l'appellation GTA.

Dévoilée en 1998 au Salon de Genève et lancée à partir de 1999, la 456 GT devient la 456 MGT, le M ajouté signifiant *Modificata* en italien. Le dessin du museau avant a été retravaillé et les prises d'air sont agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. L'habitacle évolue aussi

avec une amélioration de l'habitabilité et le remplacement de certains matériaux pour une qualité générale perçue plus flatteuse. Certains progrès moins visibles comme des modifications électriques permettent à la « M » d'offrir une fiabilité en nette hausse, et un plaisir de conduire absolument intact. Produite jusqu'en 2003, elle laissera ensuite sa place à la 612 Scaglietti.

Magnifique et sobre dans sa livrée noire, intérieur cuir noir, la « 456 M » que nous présentons est une GTA de juillet 1998. Elle dispose donc de la boîte automatique qui parfait le confort de conduite de cette voiture de grand tourisme. Affichant à peine plus de 59 000 km, soit une moyenne annuelle inférieure à 3 500 km, la voiture est en excellent état. Notre 456 a été entièrement révisée en fin d'année 2013 au sein du réseau agréé Ferrari avec le remplacement de la courroie de distribution, la voiture ayant alors 53 000 km. Son carnet d'entretien riche de « coups de tampons » témoigne du soin régulier qui a été apporté à la voiture. Son accueillant intérieur tout cuir noir est doté de la climatisation dont la recharge est récente. Il s'agit donc d'une voiture prête à rouler. La 456 offre désormais un rapport prix/plaisir extrêmement compétitif, permettant de surcroît de partager le moment à quatre. Combinant confort et sportivité, cette Ferrari dans version M peut de surcroît être utilisée au quotidien. Elle a marqué sa génération par un design sobre et très pur et s'impose dès lors comme un très beau collector à acquérir dès maintenant.



## « Le Grand Tourisme à 300 km/h en famille »

Marque : Ferrari  
Modèle : 456 M GTA  
Millésime : 1998  
Kilométrage : 59 000 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres en V  
Cylindrée : 5472 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : ZZFWP50B000112642



Carte grise française

30 000 / 40 000 €



Un 12 cylindres devant et 4 passagers derrière  
Une ligne signée Pininfarina indémodable et intemporelle  
Un version « M » à collectionner avant que son prix ne s'envole



## 1961 - JAGUAR MK II 3.4 L

Présentée en 1959, la Mark II se définit à l'époque comme la berline de série la plus rapide du monde. Elle est une évolution de la MK I qui fut la première berline Jaguar monocoque, la MK II réussit à faire évoluer une ligne déjà très réussie, à la fois chic et sportive. L'automobile est homogène, beaucoup plus sportive que sa ligne élégante et cossue ne le laisse supposer. La MK II sera d'ailleurs engagée dans de nombreux rallyes prestigieux dans lesquels elle étoffera son palmarès. La production s'est étendue de 1959 à 1971 avec quelques évolutions mineures. La MK II existait en trois cylindrées : 2.4, 3.4 et 3.8 litres, avec des transmissions manuelles, avec ou sans overdrive, ou automatiques, surtout pour les USA. La version 2.4 était une bonne berline mais son manque de puissance ternissait l'agrément de conduite. Ce n'était en revanche pas le cas avec la 3.4L. La 3.8L était la plus sportive, elle a couru et gagné de nombreux rallyes dont le Tour de France Auto. La MK II a permis le développement par les ingénieurs de quelques innovations techniques marquantes. Elle fut en effet la première automobile à coque autoporteuse de la marque, munie de suspension à roues indépendantes à l'arrière et des freins à disques aux quatre roues. Le châssis et le moteur XK étaient les mêmes pour les trois modèles MK II qui disposaient de la même finition. La voie arrière plus large que celle de la MK I améliorait la tenue de route de l'auto. Tous ces développements techniques permettaient des performances impressionnantes pour l'époque et

offrent encore aujourd'hui à la voiture une vraie polyvalence. La MK II arriva aussi au moment de la mise en service du réseau autoroutier qui permettait de "cruiser" en tout confort à plus de 160 km/h. Son confort intérieur offrait luxe et volupté. Dotées de moteurs vigoureux, ces berlines de luxe offraient les performances des voitures de sport.

Le modèle présenté est une jolie MK II de 1961. Son moteur 3.4L délivre 210 chevaux, il est associé à une boîte mécanique et bénéficie de l'overdrive. La voiture se présente dans un bon état, sa couleur blanche extérieure est associée à une sellerie en cuir rouge et des boiseries. L'intérieur cuir a été refait en 1992, peu de temps après que son propriétaire actuel l'ait achetée. Il est important de noter donc que ce dernier la possède depuis plus de 22 ans et que l'historique sur toutes ces années est donc parfaitement limpide. Elle affiche aujourd'hui un peu plus de 90 000 km ce qui, selon toute vraisemblance, correspond à son kilométrage d'origine. Achetée alors qu'elle n'avait que 61 000 km, la voiture n'avait jusqu'alors connu que trois propriétaires. Elle a récemment bénéficié de soins comprenant une ligne d'échappement neuve, la réfection des freins, le remplacement des amortisseurs arrières et des Silent Bloc. La MK II n'a plus ses preuves à faire dans le coeur des collectionneurs et dans l'histoire de Jaguar. Son allure cossue et civilisée ne vous empêchera pas de profiter de son tempérament de feu. Elle représente un investissement plus rentable que n'importe quel livret bancaire.



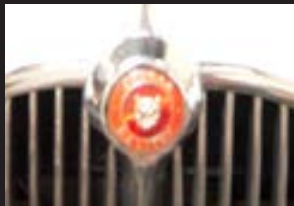
« La berline de série la plus rapide du monde »

Marque : Jaguar  
Modèle : MKII  
Millésime : 1961  
Kilométrage : 90 600 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 400 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 176625DN



Carte grise française

20 000 / 30 000 €



Un concentré du génie de William Lyons  
Un modèle indémodable et toujours recherché  
La reine des berlines de sport



## 1959 – TRIUMPH TR3 A

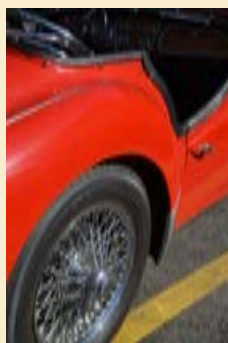
La Standard Motor Company lancera la TR3 en octobre 1955. C'est avec la Triumph TR3 que le succès naissant de la TR2 va se confirmer et créer ainsi une dynastie de roadsters anglais à sensation. Dans la lignée de son aînée, la TR3 est une évolution logique tant esthétique que mécanique. Produite de 1955 à 1962, la TR3 se révèle être une TR2 légèrement retouchée, conservant ainsi l'ensemble de ses qualités sans dénaturer son dessin. Extérieurement, la proue évolue avec une grille de radiateur avancée surnommée « egg box » ou « boîte à œufs » et des joints d'ailes en acier au lieu d'être peints. Un nouvel écusson sur le capot moteur complète l'identification. Sur la poupe, les charnières de coffre sont chromées et non peintes. De nouvelles options tels que le hard top en fibre de verre et un siège arrière occasionnel pour une troisième personne viennent compléter l'évolution de la gamme.

Malgré peu d'évolutions, la TR3 confirme un succès commercial évident. La puissance du moteur gagne 5 cv par rapport à la TR2 grâce à deux carburateurs SU, augmentant la puissance à près de 95 cv. Souplesse du moteur, vivacité à bas régime et sonorité mélodieuse, ses qualités sont évidentes. Elle sera la première voiture de sport du marché à être équipée en série de freins à disques à l'avant. La TR3 A est une légère évolution de la TR3 avec des poignées de portes extérieures, une calandre agrandie, des phares moins proéminents ainsi qu'un couvercle de coffre. Elle gagne un peu de puissance et propose désormais 101 chevaux à

5000 tr/min. Baptisée «wide mouth» pour grande bouche, cette évolution héritera par la suite du nom TR3 A avec un A supplémentaire signifiant America. Il est vrai que la TR3 A sera produite jusqu'en octobre 1961, à 90% pour les USA. La Triumph TR3 est avec la MGA, l'incarnation du roadster anglais des années 50. Simple et fiable, la TR3 a connu un franc succès durant sa commercialisation, succès qu'elle connaît maintenant auprès des collectionneurs de toutes générations.

Le modèle présenté est une TR3 A de 1959. Il y a quelques années, la voiture a fait l'objet d'une restauration complète et sérieuse. Intégralement démontée jusqu'au châssis, notre TR3 fut entièrement reconditionnée pour retrouver son éclat d'antan. En excellent état général aujourd'hui, cet exemplaire est de couleur rouge, associé à une sellerie en cuir noir à passepoil blanc et des moquettes noires. Pour se protéger des intempéries, elle est équipée de sa capote, de ses side-screens ainsi que de son couvre-tonneau, tous de couleur blanche, élégance oblige. Les traditionnelles roues fils sont chromées, à l'instar du porte bagages. Son moteur fonctionne très bien et vous fera goûter aux sensations pour lesquelles la TR3 est née : le frisson.

Sa fiabilité, la vraie disponibilité des pièces de rechange permettent d'envisager une utilisation fréquente et un entretien sans grande difficulté. Belle et plaisante à rouler, on comprend pourquoi sa popularité et sa cote sont toujours grandissantes.



## « Le roadster anglais par excellence »

Marque : Triumph  
Modèle : TR3 A  
Millésime : 1959  
kilométrage : 5 798 miles au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1 991 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : TS 36 364 L



Carte grise française

27 000 / 32 000 €



Une voiture prête à rouler et facile à collectionner  
Un « triomphe » commercial  
L'incarnation du « coude à la portière »



## 1973 – SIMCA 1000 RALLYE 2

Tous les jeunes des années 70 ont rêvé de cette voiture ou de sa concurrente la Renault 8 Gordini. Profitant justement du remplacement de cette dernière par la Renault 12, la Simca 1000 Rallye va s'imposer et leur permettre de découvrir le monde de la course automobile. C'était la sportive la moins chère de son époque. La bonne idée de Simca est d'avoir associé le mot « rallye » à Simca 1000 et la petite bombe va se forger un beau palmarès. Trois générations de Simca sportive se succéderont. Les rallye 1, rallye 2, et rallye 3. La première « Rallye » sera dévoilée au public le 1er juillet 1970. C'est en 1972 que sortiront les séries 1 et 2 et que sera créé le Simca Racing Team. La rallye 3 sortira à la fin de l'année 1977 et sera le dernier opus d'une carrière qui s'arrêtera en 1978.

Beaucoup plus aboutie que la rallye 1, la rallye 2 est une véritable voiture de sport. Son moteur de 1294 cm<sup>3</sup> en porte-à-faux incliné à 15° développe d'abord 82 chevaux puis 86, grâce à une nouvelle culasse. Il est copieusement nourri par deux carburateurs Solex double corps de 35 mm. Ce bloc est accouplé à une boîte de vitesse à 4 rapports et propulse l'auto à près de 170 Km/h. Le porte-à-faux arrière n'empêche pas une excellente tenue de route, et la voiture peut compter sur quatre disques pour s'arrêter. A partir de 1976, la face avant est modifiée, les phares ronds laissent place à des phares rectangulaires et une nouvelle calandre est intégrée. A l'intérieur arrivent les ceintures à enrouleur,

les sièges baquet réglables avec appui tête intégré. La carrosserie reçoit un becquet aérodynamique à l'arrière, les capots avant et arrière ainsi que la calandre s'habillent de noir mat. Les stickers évolueront aussi avec les années avec une présence de plus en plus marquée.

La Simca Rallye 2 que nous présentons est de mars 1973. Elle arbore donc les deux petits phares ronds sur sa calandre avant, version sans doute la plus recherchée. Dans son « pur jus », cette auto séduisante représente une excellente base pour acquérir ce désormais très recherché bolide. Sa robe d'un vert bien connu des amateurs de la mille ajoute aux charmes « Seventies » de la voiture. Son intérieur doté de deux baquets accueillants est noir tout comme les deux capots de la voiture. Cette Rallye 2 est tournante et l'état général du véhicule en fait une très bonne base pour envisager une remise en état plus poussée et une fiabilisation. Une grosse révision avait été réalisée en 2008 et la voiture a peu roulé depuis. Elle sera livrée avec sa notice d'origine. Symbole pour toute une génération de pilotes en herbe, la Rallye reste dans l'histoire automobile française une vraie page d'histoire. Les amateurs le savent aujourd'hui, les Rallye 2 et 3 se font tout simplement très rares sur le marché, c'est donc tout logiquement que les prix de tels modèles ont et vont continuer de fortement progresser dans les prochaines années. A vous les sensations uniques du « sac à dos carré ».



## « Simca recherche pilote de Rallye ... »

Marque : Simca  
Modèle : 1000 Rallye 2  
Millésime : 1973  
Kilométrage : 10 558 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 1294 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : JC 611 029 J



Carte grise française

10 000 / 15 000 €



Un bel et rare exemplaire dans son jus  
Une rallye 2 « carrément » recherchée  
Une école de pilotage et d'adresse



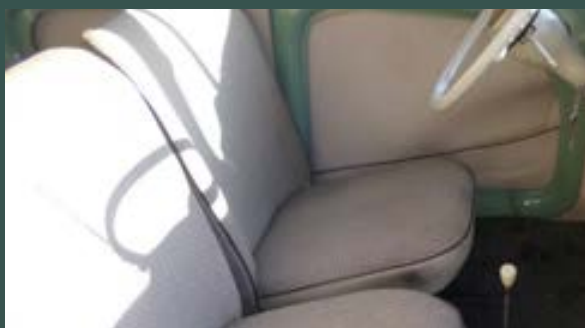
## 1958 - RENAULT 4 CV EMBRAYAGE FERLEC

La Renault 4CV a été élaborée pendant l'Occupation avec les idées de Fernand Picard et Edmond Serre. C'est en 1943, le 4 janvier, que les essais du prototype sont réalisés avec un moteur de 757 cm<sup>3</sup>. La 4CV apparaît à la libération, le 26 août 1944. Pierre Lefauchaux est désigné comme administrateur des usines de Boulogne-Billancourt. C'est avec lui que le projet définitif de la 4CV va aboutir. Présentée officiellement au salon de l'auto le 3 octobre 1946, elle remporte un vif succès, suscitant plus de curiosité et d'interrogations que réellement d'enthousiasme. Les sceptiques la qualifient de « microbe ne pouvant sans doute pas tenir plus de 10 000 Km ».

Lors du salon de l'auto de 1947, la 4CV est lancée simultanément dans 300 villes en France. Le succès est immédiat : 4 personnes, 4 portes, 444 000 mille Francs, un appétit d'oiseau, elle est facile à conduire, elle symbolise le renouveau français. Et déjà, il faut plus d'un an pour en obtenir la livraison. De 15 unités par jour en 1947 on passe à 375 unités en 1950. Le pari de Pierre Lefauchaux est alors gagné et les différentes versions apparaissent dans la gamme. On trouve alors proposés au catalogue une berline normale, un modèle Luxe toit ouvrant, un modèle Grand Luxe, une commerciale, une découvrable. Même la police se met au goût du jour en commandant des 4CV en livrée pie. La 4CV fait alors parler d'elle en compétition, sous le terme de « 1063 », elle s'illustre sur le terrain sportif avec des succès en rallye, au Monte Carlo avec une victoire dans sa classe, à la Coupe des Alpes, aux Milles Milles, à de nombreuses épreuves. Elle participe aux célèbres 24 H du Mans. Elle se montre aussi sous des carrosseries diverses et variées, on la voit dessinée par Ghia en Autobleu, Louis Rosier lui offre une

carrosserie coupé 2 places ainsi qu'une barquette et Jean Rédélé au 4ème Rallye de Dieppe la transforme en Alpine. La brillante carrière de la petite Renault s'achève pendant l'été 1961, le dernier exemplaire est un modèle « Affaires » qui sort de chaîne en portant le numéro : 1 105 547.

Le modèle que nous présentons est de Juillet 1958. C'est une seconde main. Cette voiture est en effet restée 50 ans dans les mains de son premier propriétaire avant d'être vendue en 2008. Cet historique peut expliquer le faible kilométrage de la voiture qui semble être d'origine. Elle présente la particularité d'être équipée du système Ferlec. C'est en 1954 que l'équipementier Ferodo propose un nouveau système d'embrayage à fonctionnement électromagnétique, il est baptisé Ferlec. Il faudra attendre 1956 pour que la production soit lancée en grande série. Ce dispositif est proposé en option, il permet de supprimer la pédale d'embrayage, celle-ci étant remplacée par un interrupteur situé sous le levier de vitesses pour commander directement le système d'embrayage. On trouve donc sur le capot arrière de notre Renault 4CV la signature « embrayage automatique Ferlec ». Cette option peu courante rend notre exemplaire encore plus attractif. Il est d'une jolie couleur vert amande référence 991. Son moteur 4 cylindres en ligne de 760 cm<sup>3</sup> de cylindrée est installé en porte à faux arrière, il est refroidi par eau. Les suspensions avant et arrière sont à roues indépendantes. Elle possède une direction à crémaillère, des freins à tambours à commande hydraulique. La voiture fait honneur au mot patine, non restaurée elle respire l'authenticité et donne envie de monter à bord.



## « La puce de Billancourt »

Marque : Renault  
Modèle : 4 CV  
Millésime : 1958  
Kilométrage : 43 520 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 760 cm<sup>3</sup>  
N° de série : 3517977



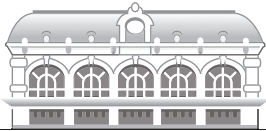
Carte grise française

5 000 / 8 000 €



Le petit bonheur de l'époque  
La première Renault à vivre  
L'évasion à quatre pattes





## Claude AGUTTES Commissaire-Preneur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)  
[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

### HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

164 bis, avenue Charles de Gaulle  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél. : 01 47 45 55 55  
Fax : 01 47 45 54 31

### HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTTÉAUX

13 bis, place Jules Ferry  
69006 Lyon  
Tél. : 04 37 24 24 24  
Fax : 04 37 24 24 25

### PRÉSIDENT

Claude Aguttes

### DIRECTEUR GÉNÉRAL

Charlotte Reynier-Aguttes

### COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes  
[clauda@aguttes.com](mailto:clauda@aguttes.com)

*Collaboratrice Claude Aguttes :*  
Philippine de Clermont-Tonnerre  
01 47 45 93 08  
[clermont-tonnerre@aguttes.com](mailto:clermont-tonnerre@aguttes.com)

### COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,  
Sophie Perrine, Diane de Karajan,  
Agathe Thomas

### INVENTAIRES ET PARTAGES

*Neuilly*  
Séverine Luneau  
01 41 92 06 46  
[luneau@aguttes.com](mailto:luneau@aguttes.com)  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

Imprimeur :  
Corlet - 02 31 59 53 16

## DÉPARTEMENTS D'ART

### ARGENTERIE, CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

Guillaume Delon  
01 47 45 93 01  
[delon@aguttes.com](mailto:delon@aguttes.com)  
*Contact Lyon*  
Nelly Strohl de Pouzols  
04 37 24 24 23  
[pouzols@aguttes.com](mailto:pouzols@aguttes.com)

### ARTS D'ASIE

*Neuilly*  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)  
*Avec la collaboration de :*  
Richard Lefebvre des Noettes  
[desnoettes@aguttes.com](mailto:desnoettes@aguttes.com)  
*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### ART NOUVEAU - ART DÉCO

*Neuilly*  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)  
*Avec la collaboration de :*  
Antonio Casciello  
01 40 10 24 02  
[casciello@aguttes.com](mailto:casciello@aguttes.com)  
*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### ART PRIMITIF

*Neuilly*  
Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)  
*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### AUTOMOBILIA - VOITURES DE COLLECTION

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)  
*Avec la collaboration de :*  
Geoffroi Baijot  
[voitures@aguttes.com](mailto:voitures@aguttes.com)

## ADMINISTRATION ET GESTION

### COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Alexandra Baranger  
[baranger@aguttes.com](mailto:baranger@aguttes.com)  
*Facturation vendeurs Neuilly-Lyon*  
Isabelle Mateus  
[mateus@aguttes.com](mailto:mateus@aguttes.com)

### BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour  
01 41 92 06 42  
[duprelatour@aguttes.com](mailto:duprelatour@aguttes.com)  
*Avec la collaboration à Neuilly de :*  
Claire Barrier  
[barrier@aguttes.com](mailto:barrier@aguttes.com)  
*Contact Lyon :*  
Nelly Strohl de Pouzols  
[pouzols@aguttes.com](mailto:pouzols@aguttes.com)

### CARTES POSTALES, LIVRES ANCIENS ET MODERNES, AFFICHES, AUTOGRAPHES DOCUMENTS ANCIENS, TIMBRE-POSTE

*Neuilly*  
Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)  
*Lyon*  
Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
[quesne@aguttes.com](mailto:quesne@aguttes.com)

### TABLEAUX XIX<sup>ÈME</sup> IMPRESSIONISTES MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES PEINTRES RUSSES, ORIENTALISTES ET ASIATIQUES ART CONTEMPORAIN

Charlotte Reynier-Aguttes  
01 41 92 06 49  
[reynier@aguttes.com](mailto:reynier@aguttes.com)  
*Neuilly*  
Diane de Karajan  
01 41 92 06 48  
[karajan@aguttes.com](mailto:karajan@aguttes.com)

*Administration*  
Cyrille de Bascher  
[bascher@aguttes.com](mailto:bascher@aguttes.com)  
Anne Jouannet  
[jouannet@aguttes.com](mailto:jouannet@aguttes.com)

*Lyon*  
Valériane Pace  
04 37 24 24 28  
[pace@aguttes.com](mailto:pace@aguttes.com)

*Administration*  
Nelly Strohl de Pouzols  
[pouzols@aguttes.com](mailto:pouzols@aguttes.com)

### HAUTE COUTURE

Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

### HAUTE ÉPOQUE

Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

### INSTRUMENTS DE MUSIQUE

*Neuilly-Lyon*  
Richard Lefebvre des Noettes  
01 47 45 93 06  
[desnoettes@aguttes.com](mailto:desnoettes@aguttes.com)

### MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS

*Neuilly*  
Séverine Luneau  
01 41 92 06 46  
[luneau@aguttes.com](mailto:luneau@aguttes.com)  
*Administration :*  
Anne-Marie Roura  
[duboucher@aguttes.com](mailto:duboucher@aguttes.com)  
*Organisation et coordination :*  
Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)  
*Lyon*  
Valériane Pace  
04 37 24 24 28  
[pace@aguttes.com](mailto:pace@aguttes.com)  
*Administration*  
Lindsay Dias  
[dias@aguttes.com](mailto:dias@aguttes.com)

### PHOTOGRAPHIES

Diane de Karajan  
01 41 92 06 48  
[karajan@aguttes.com](mailto:karajan@aguttes.com)

### VINS ET SPIRITUEUX

Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
[quesne@aguttes.com](mailto:quesne@aguttes.com)

### VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

[www.gersaint.com](http://www.gersaint.com)  
David Epiter  
[gersaint@aguttes.com](mailto:gersaint@aguttes.com)

### COMMUNICATION GRAPHISME

Élisabeth de Vaugelas  
01 47 45 93 05  
[vaugelas@aguttes.com](mailto:vaugelas@aguttes.com)  
Marie de Villefranche  
01 47 45 91 56  
[villefranche@aguttes.com](mailto:villefranche@aguttes.com)



# CONDITIONS DE VENTE

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur.

La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros.

Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

Automobilia : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

Véhicules : 16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

## Attention :

- + **Lots faisant partie d'un vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC**
- π **Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.**
- f **Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.**
- # **Lots visibles uniquement sur rendez-vous**
- ~ **Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir. Se référer aux conditions spécifiques.**

## GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité du Commissaire-Preneur, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet, portées au procès-verbal de la vente.

Les attributions et désignations ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente et des renseignements communiqués par le vendeur. Toute information, retenue par le vendeur et qui n'aurait pas été portée à la connaissance de la SAS Claude Aguttes ne saurait être à l'origine d'une quelconque réclamation.

Pour les véhicules, seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année,...) portées au catalogue reproduisent, sauf exception, les indications figurant sur les titres de circulation. Les éléments constituant les fiches descriptives du catalogue sont donnés à titre indicatif. Il en est de même du kilométrage, reposant sur la simple lecture des compteurs, comme de l'état de conservation, appréciation subjective de la SAS Claude Aguttes et de son consultant.

Les véhicules sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au jour de la vente. Une exposition préalable a lieu, permettant aux acquéreurs d'examiner chaque lot et de se rendre compte de l'état des biens mis en vente et de leurs éventuelles restaurations, manques ou accidents. Il leur appartient de prendre connaissance des documents attachés à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique,...), mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes, et de vérifier avant la vente la conformité de chaque véhicule aux mentions du catalogue.

Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

La responsabilité des visiteurs de l'exposition pourra être engagée en cas de dommage aux tiers ou aux objets et véhicules présentés, résultant de la manipulation de ces derniers sans accord préalable et surveillance de la SAS Claude Aguttes. Les reproductions au catalogue des objets et véhicules, aussi fidèles que possible, ne sont pas contractuelles.

Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige.

Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.

## ENCHÈRES

L'ordre du catalogue sera suivi.

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-Preneur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication. **Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, la SAS Claude Aguttes accepte gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. La**

**responsabilité de la SAS AGUTTES ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.**

La SAS Claude Aguttes accepte gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. La SAS Claude Aguttes n'engage pas sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit. La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.

En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre.

**Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.**

## RETRAIT DES ACHATS

Tout objet ou automobile ne sera délivrée qu'après règlement complet du prix par l'acheteur. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets pourra être différée jusqu'à l'encaissement. Il est conseillé de régler par carte bancaire.

Dès l'adjudication, l'objet ou véhicule sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire, à ses risques et périls. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet ou véhicule pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

**Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente seront à enlever à l'Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux à partir du lundi 23 mars 2015 et au plus tard le vendredi 10 avril 2015.**

Passé ce délai, des frais de gardiennage seront prélevés, à hauteur de 100€ par jour. Il est précisé que le gardiennage n'entraîne pas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son expert à quelque titre que ce soit.

Toutes les formalités liées à l'acquisition d'un véhicule, de quelque nature qu'elles puissent être (formalités administratives, révision technique...), permettant l'utilisation de ce véhicule sur la voie publique conformément à la législation en vigueur, demeurent sous la seule responsabilité de l'acheteur. En aucun cas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son consultant ne saurait être engagée en cas de non respect de ces formalités ou de dommage en résultant.

## REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.

Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur. Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)

· Jusqu'à 3 000 € ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)

- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaires ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

<p>Banque de Neufлизе, 3 avenue Hoche 75008 Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS Code Banque 30788 – Code guichet 00900 N° compte 02058690002 – Clé RIB 23 IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 – BIC NSMBFRPPXXX</p>
---

- Carte bancaire (sauf American Express)

- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)

· Sur présentation de deux pièces d'identité

· Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque

· La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement

· Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

# PALACE GARAGE



LYON



PALACE GARAGE, met aujourd'hui à votre disposition un parking automobile de grande qualité vous permettant de bénéficier d'un service de Conciergerie Haut de gamme 24h/24h et de nombreux services annexes.

PALACE GARAGE  
Pierre-Laurent Gallo

31, rue Coignet  
69003 Lyon  
09 73 50 51 71

Mail : [contact@palace-garage.com](mailto:contact@palace-garage.com)

Le réseau **moderne** des propriétaires  
de voitures d'**exception**.



Passion(s) & Business

Infos et dossiers de candidature via :

[www.matching-numbers.net](http://www.matching-numbers.net)



CHEM-TOOLS EUROPE PROUDLY PRESENTS



*The original*  
**MASTER COLLECTION**  
WELCOME IN A WORLD WITHOUT LIMITS -

CHEM-TOOLS EUROPE ESTABLISHED 1995 PRESENTS FINEST AUTOMOTIVE CARE PRODUCTS HANDMADE IN GERMANY A BRAND OF THE UNITED EUROPEAN UNION  
 FOR CARS, PLANES, BOATS AND MOTORCYCLES INCLUDES UNDER ATTRIBUTES TIMESAVING, HIGHEST QUALITY, EASY AND AFFORDABLE INSPIRED BY PIONEERS OF THE EUROPEAN HISTORY  
 SUSTAINABLE BRAND SOCIAL AND ENVIRONMENTALLY ORIENTED DISTRIBUTED WORLDWIDE BY SALES AND SERVICE POINTS RECOVER ALSO THE LEGENDARY CLOTHING COLLECTION THAT MAKE A WISH YOU SHOULD EYE IT, TRY IT, BUY IT ON OUR WEBSITE  
 ALL PRODUCTS ARE RECOMMENDED BY PAINT MANUFACTURERS, LEADING EXPERTS AND FAMOUS MAGAZINES  
 CHEM-TOOLS FRANCE, LUXEMBOURG AND BELGIUM REPRESENTED BY THE SAXER S.A.S. 2 RUE DE GILSDORF, 9366 ERMSDORF, LUXEMBOURG  
 4-TOOLS.COM OR BELGIUM@CHEM-TOOLS.COM OR BY PHONE: 0970441477 (FRANCE), 2687171 (LUXEMBOURG), 028881618 (BELGIUM)  
 CONTACT US PER E-MAIL  
 FIND WHAT YOU EVER HAVE SEARCHED ON **WWW.CHEM-TOOLS.COM** AND GRATUIT! DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE

# VINS & SPIRITUEUX

4 ventes par an

Prochaine vente  
Mercredi 25 mars 2015  
Lyon-Brotteaux



Vente en préparation  
Juin 2015  
Lyon-Brotteaux

Pour inclure vos lots dans cette vente,  
contactez-nous  
Expertises gratuites sur photos  
ou sur rendez-vous

Contact Etude  
Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
quesne@aguttes.com

*Journées d'expertises gratuites  
sur place ou à votre domicile  
Lundi 30 mars Lyon-Brotteaux  
Mercredi 1er avril à Neuilly*



ART CONTEMPORAIN  
PHOTOGRAPHIES

4 ventes par an

Prochaine vente  
Lundi 30 mars 2015 à 14h  
Drouot-Richelieu - salle 7

Expositions  
Samedi 28 mars de 11h à 18h  
Dimanche 29 mars de 11h à 18h  
Lundi 30 mars de 11h à 12h

*Spécialiste Art contemporain*  
Charlotte Reynier-Aguttes  
01 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

*Spécialiste Photographies*  
Diane de Karajan  
01 41 92 06 48 - karajan@aguttes.com

Vente en préparation  
5 Juin 2015  
Drouot-Richelieu

Pour inclure vos lots dans cette vente,  
contactez-nous  
Expertises gratuites sur photos  
ou sur rendez-vous

# AUTOMOBILES & AUTOMOBILIA

4 ventes par an

Vente en préparation  
Mai 2015

Contactez-nous pour inclure  
vos lots dans cette vente,  
Expertises gratuites sur photos  
ou sur rendez-vous

04 37 24 24 24  
voitures@aguttes.com





Rally Monte-Carlo  
à la Hotchkiss victorieuse  
Geo Ham  
Suède 1932



# AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av. Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : 01 47 45 55 55  
Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69 006 Lyon - Tél. : 04 37 24 24 24