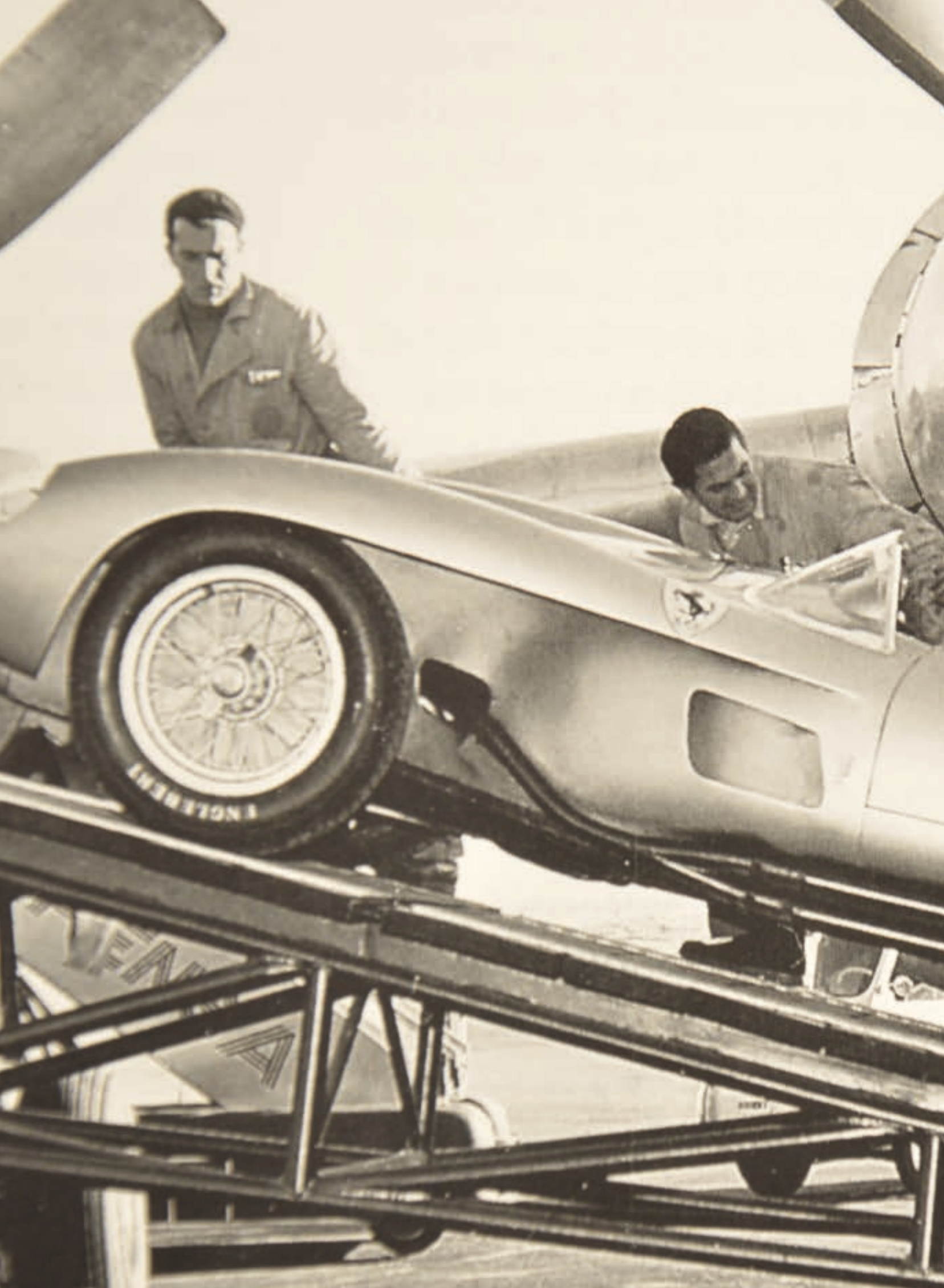


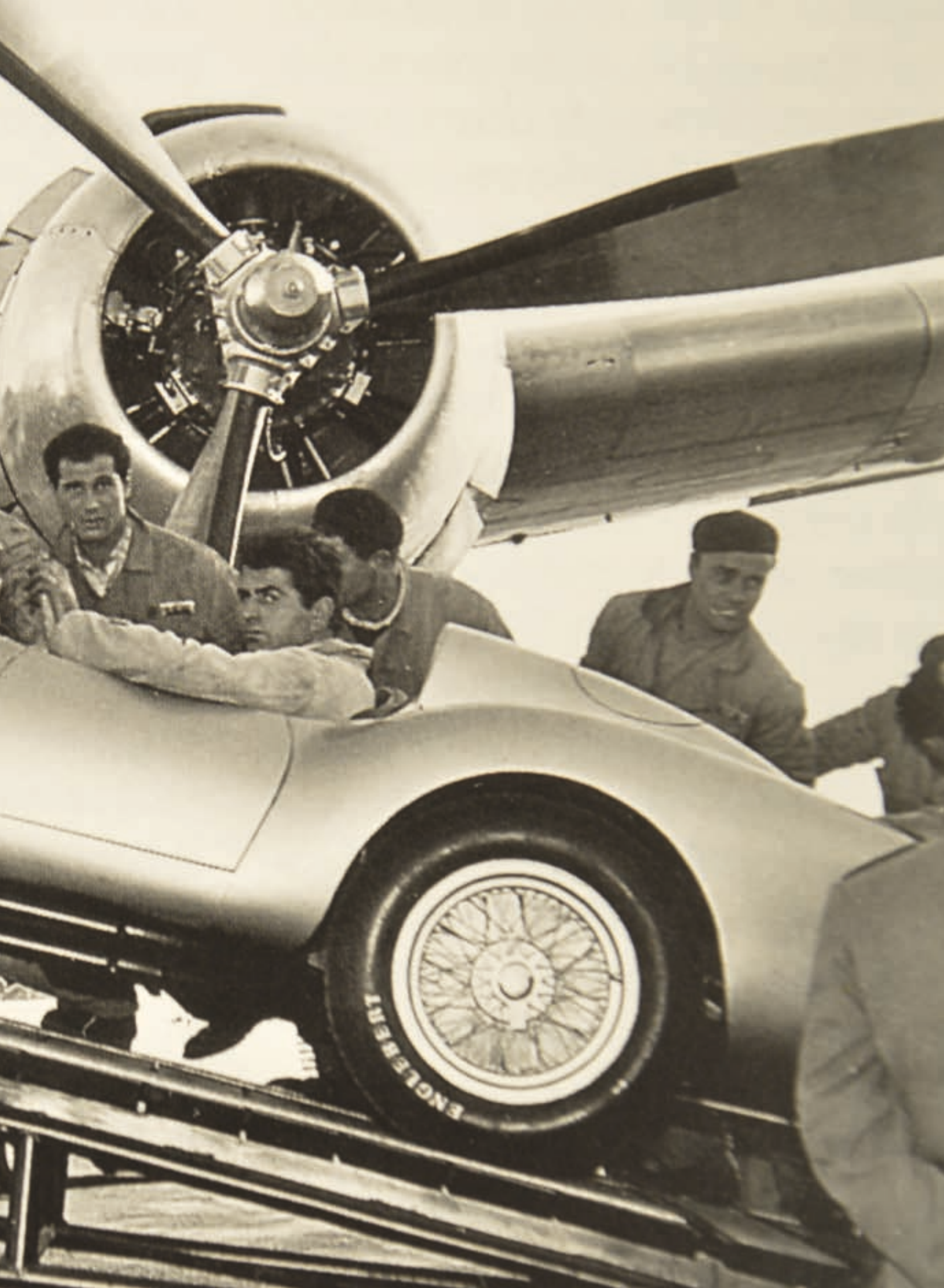
AGUTTES

AUTOMOBILES
DE PRESTIGE
& DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 8 novembre 2014
Lyon-brotteaux







EXPERT**AUTOMOBILIA – AUTOMOBILES :**

Consultant pour la vente
B. Arnaud
06 13 55 05 29

CONTACT ETUDE

Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 24
voitures@aguttes.com



AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 8 novembre 2014 à 14h30

Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux

Expositions publiques :

Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux
13 bis place Jules Ferry - 69006 Lyon

Jeudi 6 novembre 2014 de 10h à 19h

Vendredi 7 novembre 2014 de 10h à 19h

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Vente en live sur www.drouotlive.com

Important :

Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue



Hôtel des Ventes de Neuilly

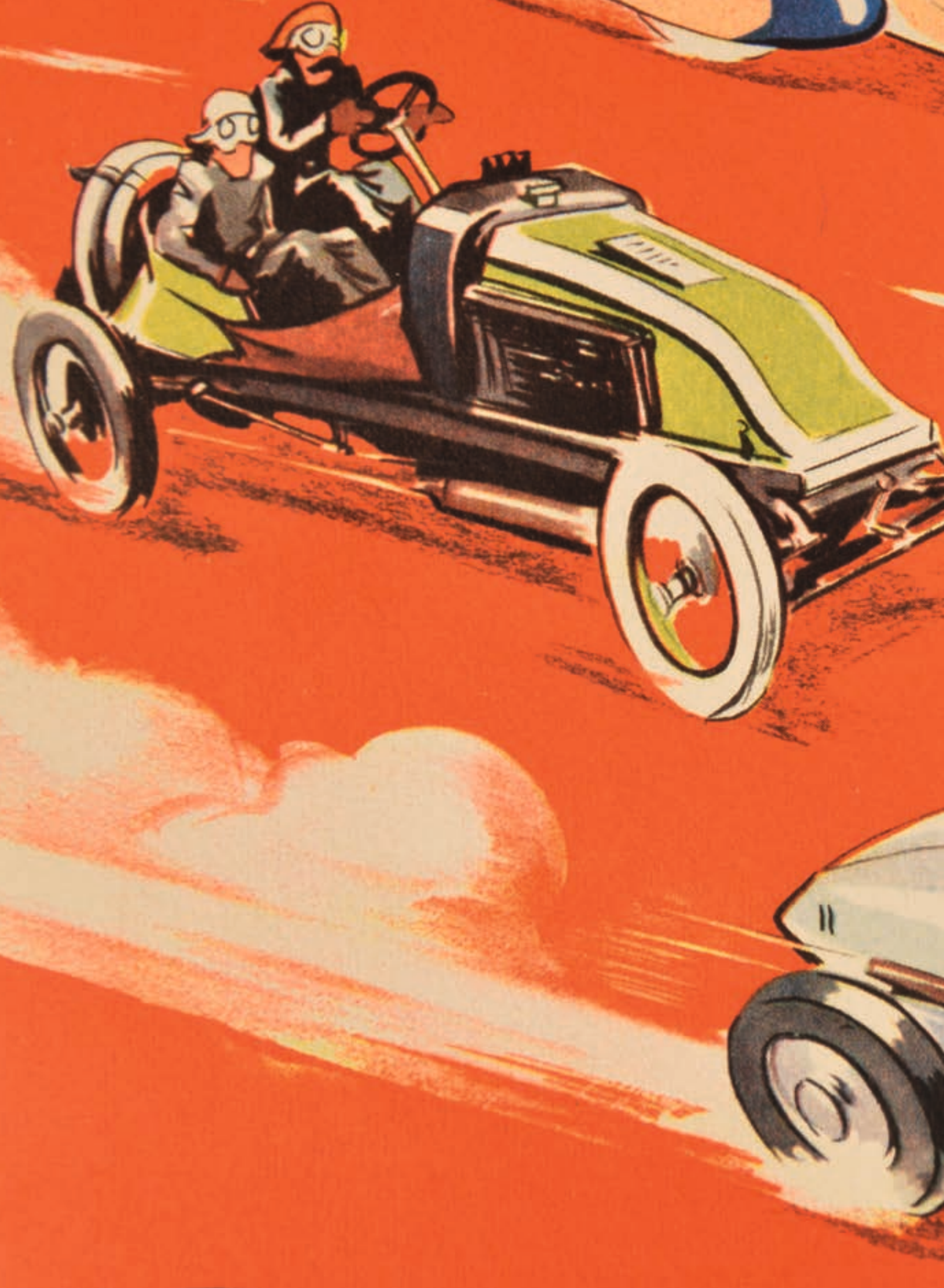
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 47 45 55 55
Fax : 01 47 45 54 31

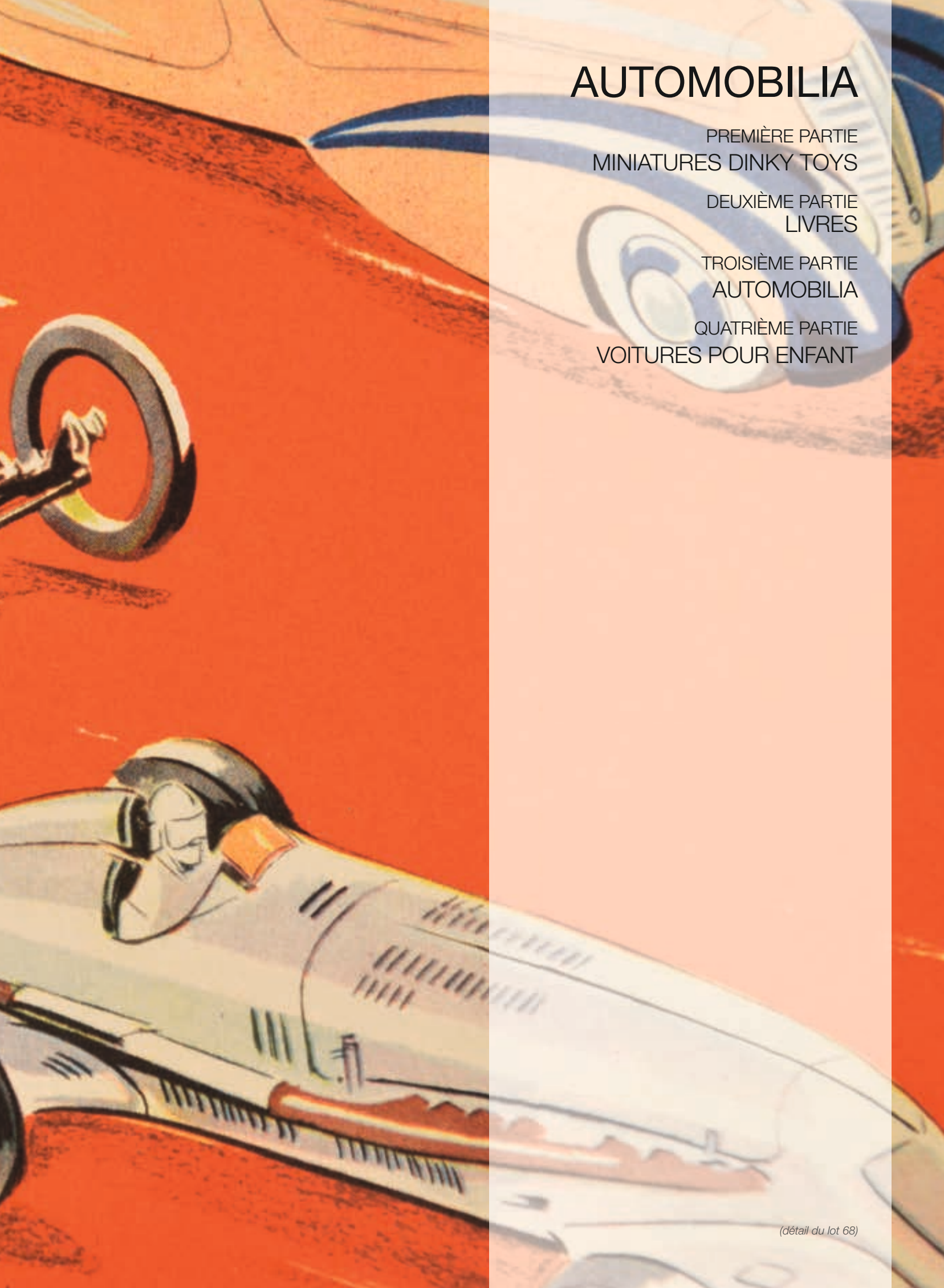
Claude Aguttes Commissaire-Preneur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
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

PREMIÈRE PARTIE
MINIATURES DINKY TOYS

DEUXIÈME PARTIE
LIVRES

TROISIÈME PARTIE
AUTOMOBILIA

QUATRIÈME PARTIE
VOITURES POUR ENFANT

(détail du lot 68)



1
Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Chrysler New Yorker 1955, ref. 24 A
- Peugeot 403, ref. 24 B
- Citroën DS 19, ref. 24 C

30 / 50 €

3
Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Peugeot 403 familiale, ref. 24 F
- Mercedes 190 SL, ref. 24 H
- Alfa Romeo 1900 Super Sprint, ref. 24 J

30 / 50 €

5
Dinky Toys

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Citroën 2CV, ref. 24 T
- Simca 9 Aronde, ref. 24 U
- Citroën 2CV fourgonnette incendie, ref. 25 D
- Citroën DS 19 jaune, ref. 24 CP

30 / 50 €

2
Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Plymouth Belvédère, ref. 24 D
- Renault Dauphine gris-vert, ref. 24 E
- Renault Dauphine bordeaux, ref. 24 F

20 / 40 €

4
Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Simca Vedette Chambord, ref. 24 K
- Vespa 2CV, ref. 24 L
- Volkswagen Karmann Ghia, ref. 24 M

30 / 40 €

6
Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Buick Roadmaster, ref. 24 V
- Ford Vedette, ref. 24 X
- Studebaker Commander, ref. 24 Y

30 / 50 €

PREMIÈRE PARTIE :
MINIATURES DINKY TOYS
Collection de Monsieur R.



7
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Simca Vedette Chambord, ref. 24 K
- Simca 9 Aronde, ref. 24 U
- Simca Versailles, ref. 24 Z

30 / 50 €



9
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Maserati Sport 2000, ref. 22 A
- Peugeot 403 berline avec glaces, ref. 521
- Mercedes 190 SL, ref. 24 H

40 / 60 €



11
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Triumph TR2 Sports, ref. 105
- M.G. Midget Sports, ref. 108
- Austin Healey 100 Sports (pare-brise
accidenté.), ref. 109

40 / 60 €



8
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Simca Taxi Ariane avec glaces, ref. 24 ZT
ou 542
- Citroën DS 19 verte, ref. 24 CP
- Renault Dauphine avec glaces, ref. 24. E
ou 524

30 / 50 €

10
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Ferrari auto de course, ref. 23 J
- Maserati Sport 2000, ref. 22 A
- Mercedes 190 SL avec glaces, ref. 24 H
ou 526

30 / 50 €

12
Dinky Toys
Ensemble de trois véhicules dans leurs
boîtes comprenant :
- Aston Martin DB3 Sports, ref. 110
- Triumph TR2 Sports, ref. 111
- Austin Healey Sprite, ref. 112

40 / 60 €



11



12



15



16



17



19



20



24



25

13 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- M.G.B. Sports Car (pare-brise accidenté), ref. 113
- Triumph Spitfire, ref. 114
- Jaguar E Type, ref. 120

30 / 50 €

14 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Ford Consul Corsair, ref. 130
- Cadillac Tourer Eldorado, ref. 131
- Jaguar Mark X, ref. 142

30 / 50 €

15 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Triumph Vitesse, ref. 134
- Triumph 2000, ref. 135
- Hillmann Imp Saloon, ref. 138

30 / 50 €

16 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Rolls-Royce Silver Wraith, ref. 150
- Austin Devon Saloon, ref. 152
- Ford Anglia, ref. 155

40 / 60 €

17 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Jaguar XK 120 coupé, ref. 157
- Riley Saloon, ref. 158
- Morris Oxford Saloon, ref. 159

30 / 50 €

18 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Austin A 30 Saloon, ref. 160
- Ford Zephyr Saloon, ref. 162
- Vauxhall Cresta Saloon, ref. 164

30 / 50 €

19 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Singer Gazelle, ref. 168
- Studebaker Golden Hawk, ref. 169

30 / 50 €

20 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Cunningham C-5 Road Racer, ref. 133
- A.C. Aceca coupé, ref. 167

30 / 50 €

21 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Ford Fordor Sedan, ref. 170
- Hudson Commodore Sedan, ref. 171

30 / 50 €

22 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Austin A 105 Saloon, ref. 176
- Opel Kapitän, ref. 177
- Triumph Herald, ref. 189

30 / 50 €

23 Dinky Toys

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Volkswagen Coccinelle, ref. 181
- Porsche 356 A coupé crème, ref. 182
- Volkswagen Karmann Ghia, ref. 187
- Fiat 600 Saloon, ref. 183

40 / 60 €

24 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Porsche 356 A coupé avec vitres, ref. 182
- Volvo 122 S, ref. 184
- Mercedes Benz 220 SE, ref. 186

30 / 50 €

25 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Dodge Royal Sedan, ref. 191
- De Soto Firelite, ref. 192
- Austin Seven Countryman, ref. 199

30 / 50 €

26 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :
- Bentley S2, ref. 194
- Jaguar 3,4 Saloon, ref. 195

30 / 50 €

27

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Rolls Royce Phantom V, ref. 198
- Austin Seven Countryman, ref. 199

30 / 50 €

28

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Connaught Racing Car, ref. 236
- Mercedes Benz Racing Car, ref. 237

30 / 50 €

29

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Jaguar Type D Racing Car, ref. 238
- Vanwall Racing Car, ref. 239

30 / 50 €

30

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Cooper Racing Car, ref. 240
- Lotus Racing Car, ref. 241

30 / 50 €

31

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Ferrari Racing Car, ref. 242
- B.R.M. Racing Car, ref. 243

30 / 50 €

32

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Peugeot 204, ref. 510
- Opel Admiral, ref. 513
- Alfa Romeo Giulia 1600 TI, ref. 514

30 / 50 €

33

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Ferrari 250 GT, ref. 515
- Mercedes Benz 230 SL, ref. 516

30 / 50 €

34

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Renault R8, ref. 517
- Renault 4L, ref. 518
- Simca 1000, ref. 519

30 / 50 €

35

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Fiat 600 D, ref. 520
- Simca 1500, ref. 523
- Panhard Coach 24 C, ref. 524

30 / 50 €

36

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Peugeot 404 commerciale, ref. 525
- Peugeot 404 cabriolet Pininfarina, ref. 528

60 / 80 €

37

Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Citroën DS 19, ref. 530
- Fiat 1200 Grande Vue, ref. 531

60 / 80 €

38

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Lincoln Première, ref. 532
- Mercedes Benz 300 SE, ref. 533
- Chevrolet El Camino Pick-Up Truck, ref. 449

30 / 50 €

39

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- BMW 1500, ref. 534
- Renault 16, ref. 537
- Ford Taunus 12 M, ref. 538

30 / 50 €

40

Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Opel Kadett, ref. 540
- Opel Rekord, ref. 542
- Renault Floride, ref. 543

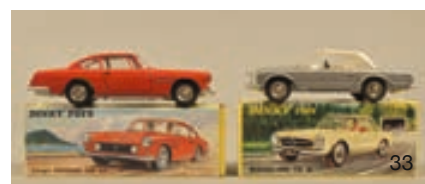
30 / 50 €



29



30



33



34



35



36



37



39



40



41

41 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Simca Aronde P 60, ref. 544
- De Soto Diplomat, ref. 545
- Panhard PL 17, ref. 547

30 / 50 €



42

42 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Panhard PL 17, ref. 547
- Fiat 1800 familiale, ref. 548

30 / 50 €



44

43 Dinky Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Chrysler Saratoga, ref. 550
- Chevrolet Corvair, ref. 552
- Peugeot 404, ref. 553

30 / 50 €



45

44 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Opel Rekord, ref. 554
- Ford Thunderbird cabriolet, ref. 555

30 / 50 €



46

45 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Citroën Ami 6, ref. 557
- Citroën 2CV, ref. 558

40 / 60 €



47

46 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Ford Taunus, ref. 559
- Borgward Isabella, ref. 549

30 / 50 €



48

47 Dinky Toys

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Citroën 2CV fourgonette postale, ref. 560
- Citroën ID 19 ambulance, ref. 556

40 / 80 €



52

48 Dinky Toys

- Superior Criterion Ambulance, ref. 263
Dans sa boîte, avec brancard

30 / 50 €



53

48BIS

Dinky Supertoys Bulldozer blaw-knox
Ref. 885 Manque les chenilles. Boîte (usures)

30 / 50 €

49 Dublo Dinky Toys et Dinky Junior

Ensemble de deux véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Renault 4L, ref. 100 (D. Junior)
- Ford Perfect, ref. 190 (Dublo)

20 / 40 €

50 Dinky Toys

Ensemble de véhicules en l'état, sans boîtes, comprenant :

- Citroën 3CV, ref. 557
- Citroën 2CV
- 4 Peugeot 203
- Citroën Traction 11BL
- 2 Citroën Traction 11 BL, ref. 24 N

20 / 30 €

51 Dinky Toys

Ensemble de véhicules en l'état, sans boîtes, comprenant :

- 2 Ford Vedette
- Ford Vedette, ref. 24 X
- Hillman Minx
- Austin Atlantic
- Simca 8 Sport
- Hudson Hornet, ref. 174

20 / 30 €

52 Dinky Toys

Ensemble de véhicules sans boîtes comprenant :

- Simca 9 Aronde Taxi, ref. 24 U
- Ford Vedette Taxi, ref. 24 X
- Austin Taxi, ref. 254

20 / 40 €

53 Dinky Toys

Ensemble de véhicules en l'état sans boîtes comprenant :

- Austin Healey, ref. 546
- Aston Martin cabriolet
- Sunbeam Alpine, ref. 107
- M.G. Midget
- Packard, ref. 132

20 / 40 €

54 Dinky Toys

Ensemble de véhicules en l'état, sans boîtes, comprenant :

- Auto-Union
- Bristol 450, ref. 163
- Alfa Roméo, ref. 232
- Cooper Bristol, ref. 233
- 2 Talbot Lago, ref. 23 H

20 / 50 €

55

Dinky Toys

Ensemble de véhicules en l'état, sans boîtes, comprenant :

- Volvo 1800 S, ref. 116
- Ford GT
- Aston Martin DB 5, ref. 110
- Peugeot 504, ref. 1452
- Lincoln Continental
- Austin Mini Moke

20 / 40 €

MINIATURES

56

Corgi Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Austin healey Sports Car, ref. 300
- M.G.A. Sports Car, ref. 302
- Lotus Climax Formula 1, ref. 155

20 / 40 €

57

Corgi Toys

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Morris Mini Cooper Wickerwork, ref. 249
- Rover 2000, ref. 252
- E.R.F. 64 G Earth Dumper, ref. 458

20 / 40 €

58

Tekno

Ensemble de trois véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Volvo PV 544, ref. 822
- Saab 96, ref. 827
- Jaguar E type, ref. 926

20 / 30 €

59

Mercury

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Lancia Fluvia Coupé, ref. 27
- Alfa Roméo Giulia Canguro Bertone, ref. 29
- Fiat 850, ref. 38
- Ferrari 250 Le Mans, ref. 39

20 / 30 €

60

Mercury

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Alfa Roméo Giulia Sprint GT, ref. 40
- Fiat Abarth 1000 Bialbero, ref. 41
- Fiat 850 coupé, ref. 44
- Dino Sport 206, ref. 45

20 / 30 €

61

Solido

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Cooper 1500
- Fiat Abarth 1000, ref. 124
- Alfa Roméo 2600, ref. 125
- Ferrari 2,5 L, ref. 129

20 / 30 €

62

Solido

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Aston Martin DB5 Vantage, ref. 130
- B.R.M. , ref. 131
- Porsche GT Le Mans, ref. 134
- Lola Climax V8 F1, ref. 135

20 / 30 €

63

Solido

Ensemble de quatre véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Maserati 3,5 L, ref. 139
- Alpine F111, ref. 142
- Ford Mustang, ref. 147
- Alfa Roméo Giulia TZ, ref. 148

20 / 30 €

64

Solido

Ensemble de six véhicules dans leurs boîtes comprenant :

- Renault 5, ref. 10
- Peugeot 104, ref. 12
- Lola T 280, ref. 15
- Matra Bagheera, ref. 21
- Simca 1100 TI, ref. 34
- Renault Clio 16S
- Renault Alpine A 310, ref. 192

20 / 30 €

65

Solido

Ensemble de véhicules en l'état, sans boîtes, comprenant :

- Matra Simca 670, Matra 650, Lamborghini P400 Miura, Fiat 2300 S, Renault 17 TS, Citroën GS, Lancia Beta Coupé 1800, Peugeot 604 V6 SL, Alpine Renault A 310, Citroën LN, Simca 1308 GT.

20 / 30 €

66

Gama, Norev, Lesney, Burago, Politoys, Mebetoys et divers

Ensemble de véhicules en l'état, avec ou sans boîtes, comprenant :

- Bugatti EB 110, Jaguar XJ 220, Bugatti Type 35, Bentley 4,5 L, Porsche 911, BMW M Roadster, Alfa Roméo Giulia SS, Citroën prototype 2CV, Riley MPH, Renault Juvaquatre, Citroën 5HP, Peugeot 201, Fiat 126, Fiat 128, Lotus Esprit et divers.

20 / 30 €



56



57



59



61



67

67

Ensemble de documentation relative aux jouets comprenant :

G.C. Véran - Répertoire Mondial des automobiles miniatures - Société européenne d'information industrielle, 1960. Catalogues Meccano, Hornby, Dinky Toys pour les années 1955 à 1962, catalogues Dinky Toys et Dinky Supertoys pour les années 1957 à 1963, catalogues Meccano pour l'année 1962-1963, catalogues Dinky Toys anglais et italien, catalogue Solido 1976 et divers.

On joint un ensemble de boîtes vides en l'état :

Lesney, ref. Y2, Y7, Y10, Y15, Y16, Solido, ref. 16, 24, 27, 28, 29, 30, 36, 136, 181, Dinky Toys, ref. 24Y, 24Z, 512 et divers.

40 / 80 €

DEUXIÈME PARTIE :

LIVRES

Bibliothèque d'un amateur Ferrari et à divers



76



76



86

68

Jacques LOSTE

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

80 / 120 €

69

P. Dumont

Au temps des automobilistes
Ed. Princesse
Un vol.

30 / 50 €

70

Roger LABRIC

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

100 / 150 €

71

Etienne BERNARD-PRECY et Robert BENOIST

Cours pratique de conduite automobile
Ed. Techniques et Touristiques - 1926
Un vol.

20 / 40 €

72

MOITY, TEISSEDER et BIENVENU

24 Heures du Mans 1923-1992
Deux vols. 1992

100 / 150 €

73

P. Frère

Les 800 Heures du Mans
Ed. Art et Voyages
Un vol.

15 / 30 €

74

Grand prix 1988

Grand prix 1989
Ed. Larrousse-Calmels
Deux vol.

30 / 40 €

75

Programme Officiel du XIXème Grand Prix de Automobile de Monaco

Et IIIème Grand Prix «Monaco - Junior»
13 - 14 mai 1961

50 / 70 €

76

Collection complète de la revue MOTEURS COURSES

Du n°1 au n°102 (octobre 1951 au 15 mars 1974)

Collection comprenant notamment la première série «Moteurs Autocycles».

Reliés en seize volumes

Demi - Rel, dos à nerfs, titre et années dorés

500 / 800 €



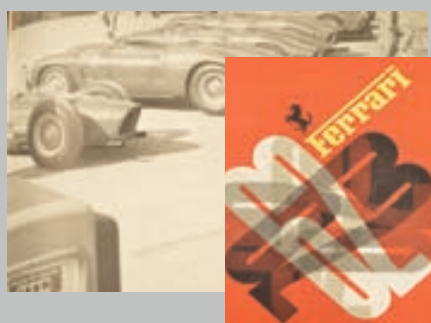
77
FERRARI YEARBOOK 1956
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 200 / 300 €



78
FERRARI YEARBOOK 1958
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 200 / 300 €



79
FERRARI YEARBOOK 1961
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



80
FERRARI YEARBOOK 1962
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



81
FERRARI YEARBOOK 1963
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



82
FERRARI YEARBOOK 1964
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



83
FERRARI YEARBOOK 1966
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



84
FERRARI YEARBOOK 1967
 Annuario ou annuaire publié chaque année par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations
 150 / 250 €



85
FERRARI YEARBOOK 1968/69/70
 Annuario ou annuaire publié pour les trois années par l'usine avec photos, résultats de courses, palmarès, informations diverses
 150 / 250 €



86



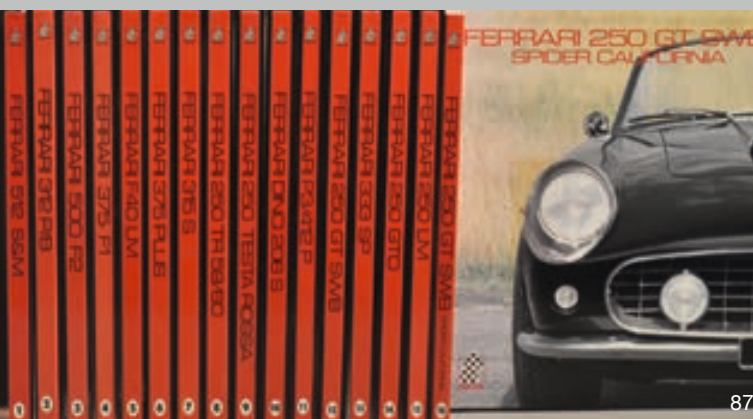
86

86
Collection complète de la revue CAVALLINO
Du n°1 au n°199 (septembre 1978 à mars 2014)
Reliés en quinze volumes (non reliés à partir du n° 175)
Rel. toile rouge, dos plat, pièce de titre sur fond noir
On joint un index

1 000 / 1 500 €



87



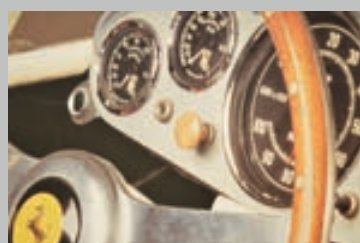
87

87
Collection complète FERRARI - CAVALLERIA
Ferrari 512 S&M, 312 P/B, 500 F2, 375 F1, F40 LM, 375 PLUS, 315 S, 250 TR 59/60, 250 TESTA ROSSA, DINO 206 S, P3/412 P, 250 GT, 333 SP, 250 GTO, 250 LM, 250 GT SWB.
16 volumes sous emboîtages

500 / 800 €



87



88
Lettre à l'attention d'André Bozon
Signée Enzo Ferrari

350 / 500 €



89



89



90

89
PININFARINA - FERRARI - 50 ESQUISSES
Ed. Automobilia - 1997
Un vol. n° 498

50 / 100 €



90



91



92

90
MASERATI - VITTORIE 1926-1954
Un vol.

300 / 400 €

91
ASTON MARTIN - THE COMPLETE CAR
Palawan Press - 1994
Un vol. sous emboîtement n° 455/ 1500

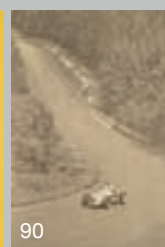
150 / 250 €



91



90



90

92
P. ABEILLON
Talbot Lago de Course
Ed. du 22 janvier - Vandoeuvres, 1992
Deux vols. sous emboîtement, n° 253
On joint :
A. SPITZ Talbot EPA - 1983 - Un vol.

150 / 250 €

93

D. WEGUELIN

ERA - The History of English Racing
Automobiles Limited
White Mouse Edition - London - 1980
Un vol. sous emboîtage

80 / 120 €

94

J. BARTH

Porsche Typen
Ed. Motor Buch
Verlag - 2005
Trois vols sous
emboîtage
On joint :
J. Weitmann -
Porsche Story
ED. PSL - London,
1971
Un vol.

50 / 100 €

96

Ensemble de trois volumes ROLLS-ROYCE et BENTLEY

- W-O Bentley - An Illustrated History of a
Bentley Car - London 1964
- L. Dalton - Those Elegant Rolls Royce - 1972
- L. Dalton - The Elegance Continues - 1973

50 / 100 €

97

P. SKILLETER

Jaguar Sports Car
Ed. Haynes - 1975
Un vol.
On joint :
D. CORAM - Aston Martin, The Story of a
Sports Car
MRP - London, 1957

50 / 100 €

98

Ensemble de six volumes MERCEDES

K. Ludvigsen - The Mercedes Benz Racing Car
C. Nixon - Silver Arrows - Mercedes Benz
versus Auto Union 1934 - 1939
H. Lozier - The Car of Kings
M. Sauzay - Mercedes Benz 300 SL
F. Zagari - Tre Per Una Stella

50 / 100 €

99

**Catalogue de
présentation de
la LIGIER - JS2**

35 / 50 €

95

G. FOURNIER

Amilcar
Ed. Rétroviseur -
Paris, 1994
Un vol sous
cartonnage

50 / 100 €

102

**Ensemble de documentation et
brochures automobiles :**

Renault 4CV, Dauphine, Novaquatre,
Primaquatre, Simca 8, Citroën Traction,
Peugeot 202, catalogue Peugeot 1938,
calendriers Fendt, et divers

15 / 30 €

103

**Ensemble de revues et brochures
diverses relatives à la compétition
automobile :**

Revue GRAND PRIX Mai-Juin 1990 :
n°7, n°8 (1990)
Programme et guide des 24 Heures du
Mans 1999
Guide des 24 Heures du Mans 2000
Revue n°73, 24 Heures du Mans, Le
grand défi 1

15 / 30 €

104

**Ensemble de dix enveloppes de
correspondance**

provenant du Garage des Boulevards à
Clermont-Ferrand, concession Renault
bien connu des auvergnats dont le
propriétaire était le célèbre pilote Louis
Rosier.
(vainqueur du Monte-Carlo sur 4 cv et
du Mans en 1950 sur Talbot, il fut aussi
à l'origine de la création du célèbre
circuit de Charade sur les hauteurs de
Clermont.

Enveloppe neuves ayant été trouvé
dans la maison personnelle de Louis
Rosier avant qu'elle ne soit détruite).

15 / 20 €

105

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 €

106

229 L'illustration L'automobile et le
tourisme octobre 1930 Numéro spécial

10 / 30 €

107

**Géo HAM (Georges Hamel 1900-
1972), d'après**

Coupé Delahaye Figoni et Falaschi en
pleine vitesse
Aquarelle et gouache sur papier, non
signée

24 x 27 cm

Rousseurs

Reprise de la couverture de l'illustration du 3
octobre 1936.

On joint un exemplaire de la Revue
l'illustration du 3 octobre 1936 et un volume
de la revue Automobiles Quartely ayant ce
dessin en couverture

100 / 300 €



93



93



95



98



105



107



Offert par votre station-service elf

TROISIÈME PARTIE :

AUTOMOBILIA

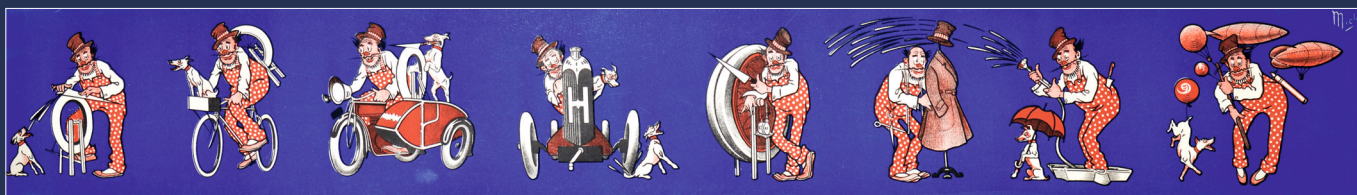
«Automobilia : Ce mot désigne de manière générale tous les objets ou produits ayant un lien avec le thème automobile ou son industrie.

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.»





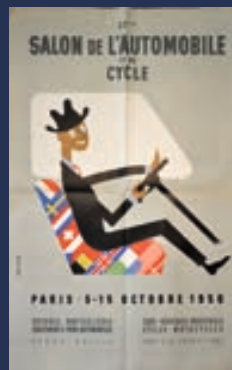
112



108



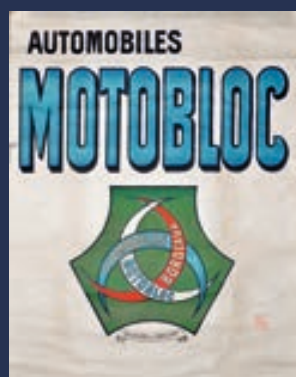
109



112 bis



110



111



113



114

108

Géo HAM (Georges Hamel 1900-1972), d'après

Les 24 Heures du Mans 1954

La Ferrari de Gonzalez - Trintignant, futurs vainqueurs, doublant la DB Panhard de Bonnet- Bayol, la nuit devant les stands

Impression en couleurs signée et titrée en bas à gauche. Légendée avec les portraits des pilotes en marge

Imp. Thivillier
54 x 65 cm

200 / 300 €

109

Affiche BUGATTI EN PLEINE VITESSE

D'après Roger Soubie

104 x 80 cm - Retirage

60 / 80 €

110

Affiche COUPE CIRCUIT MLB

Ill. J. Remacle - Pub.

Remacle - Paris

79 x 60 cm - Entoilée, pliures

150 / 200 €

111

Affiche AUTOMOBILES MOTOBLOC

Imp. Chapellier

150 x 110 cm - Déchirures

50 / 80 €

112

Affiche AUTOMOBILES, CYCLES, PNEUS

Ill. Mich - Aff. Gaillard - Paris

23 x 160 cm - Entoilée

300 / 400 €

112BIS

Affiche du 37ème Salon de l'Automobile 1950

Ill. Jean Colin - Imp. Bedos & Cie - 118 x 77 cm

200 / 300 €

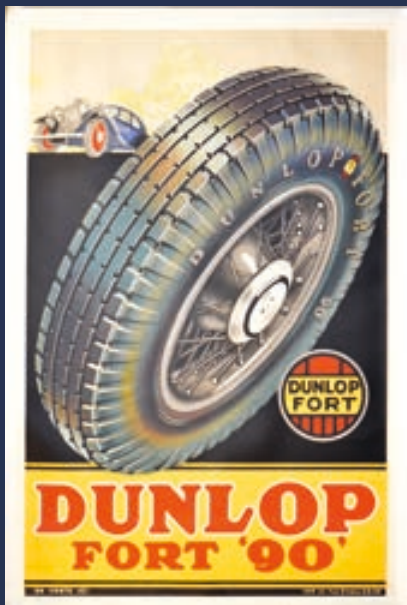
113

Affiche PNEU AUTO DUNLOP CORD

Imp. Françaises Réunies

119 x 160 cm - Déchirures dans les marges

30 / 40 €



115



120



118



117



119

114
Affiche CITROËN
Ill. R. de Valerio - Imp.
Devambez
96 x 161 cm
Entoilée

1 000 / 1 500 €

116
Affiche HERALD
- AUTOMOBILES -
MOTEURS
Imp. Champenois - Paris
29 x 44 cm
Entoilée, marges coupées

80 / 120 €

(lot non reproduit)

118
Affiche CYCLES CLEMENT
Ill. Pal - Imp. Caby et Chardin
154 x 110 cm - Entoilée, taches
dans les marges, restauration
ancienne

50 / 150 €

120
Affiche PEUGEOT
Pub. Arnault - Neuilly
159 x 120 cm - Entoilée,
pliures, déchirures et
taches

80 / 120 €

(lot non reproduit)

115
Affiche DUNLOP FORT
«90»
Imp. JC. - Paris
150 x 100 cm
Entoilée, restauration

450 / 500 €

117
Affiche AUTOMOBILES
ADER
Ill. Meunier - Imp. Chaix -
Paris
106 x 155 cm
Entoilée, quelques pliures

600 / 800 €

119
Affiche CYCLES
AUTOMOBILES
GLADIATOR
Ill. Vignerès - Imp. Chardin
152 x 108 cm - Entoilée

80 / 120 €

(lot non reproduit)

121
Affiche PEUGEOT
Ill. René Vincent
- Réédition de
l'Automobiliste - 83,5 x
68 cm

20 / 30 €

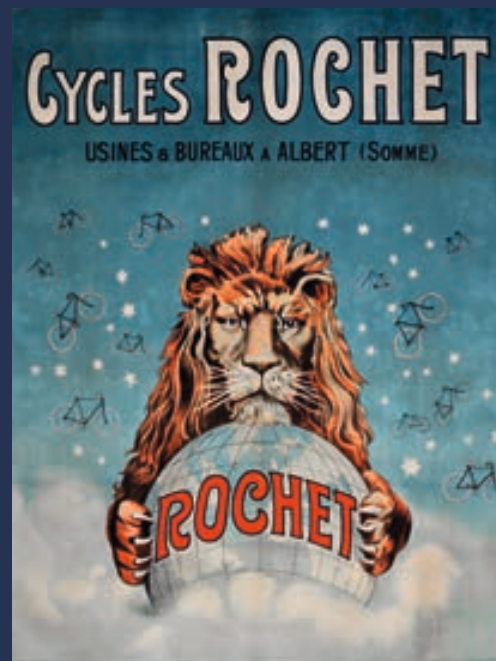
(lot non reproduit)



122



123



124



125



126

122
Affiches TREFLE A
QUATRE FEUILLES
Ill. Gray - Imp. Bougard
153 x 119 cm
Entoilée, pliures et déchirures
100 / 200 €

124
Affiche CYCLES ROCHET
Imp. Chapellier - Paris
146 x 106 cm
Entoilée
200 / 300 €

126
Affiche THOMANN
Pub. Wall - Paris
120 x 161 cm
Entoilée, petites déchirures et
mouillures dans les marges
200 / 300 €

128
Affiche PEUGEOT CYCLES
AUTOMOBILES EDELINE
Ill. Tichon - Imp. Kossuth & Cie
145 x 106 cm
Entoilée, pliures et restaurations
anciennes
100 / 200 €

123
Affiche ROCHET &
SCHNEIDER
Imp. Camis
181 x 116 cm
Entoilée, quelques pliures et
déchirures
200 / 300 €

125
Affiche CYCLES ROCHET
Ill. d'après Chapellier - Pub.
Wall - Paris
155 x 112 cm
Entoilée, anciennes pliures
200 / 300 €

127
Affiche NEW - HOWE
Ill. Pal - Imp. Dupont
151 x 110 cm
Entoilée, pliures anciennes
200 / 300 €

129
Affiche CYCLES
CLEMENT
Imp. Kossuth
128 x 90 cm
Entoilée
150 / 300 €

130
Affiche CYCLES
HURTU
Imp. Verneau - Paris
128 x 97 cm
Entoilée, pliures et
restaurations anciennes
150 / 250 €



129



130



127



128



131



133



134



135



136

131
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1959»

Ill. Beligon - Imp. Thivillier
55 x 40 cm
Collée sur carton, pliures et taches

40 / 50 €

132
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1960»

Ph. Debraine
60 x 40 cm
Collée sur carton, ensollée, taches et
déchirures

30 / 50 €

133
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1961»

Ill. Beligond - Imp. Thivillier
58 x 37 cm
Collée sur carton, ensollée, taches et
déchirures

40 / 50 €

134
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1967»

Ph. Delourmel - Imp. Oberthur
58 x 37 cm

40 / 60 €

135
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1970»

Ph. Delourmel (Les Porsche
et Ferrari au départ) - Imp.
Oberthur
40 x 60 cm
Collée sur carton, pliures et taches

40 / 50 €

136
Affiche «LES 24 HEURES DU
MANS 1971»

Ph. Delourmel (Ferrari dans les
esses) - Imp. Draeger
40 x 60 cm
Petites pliures dans les marges

50 / 60 €



138



139



137



140



141



142

137
Affiche «LES 24 HEURES DU MANS 1974»
Ill. J. Jacquelin - Imp. A. Karcher
40 x 59,5 cm
Collée sur contreplaqué, trous, taches, déchirures dans les marges
20 / 30 €

138
Affiche «LES 24 HEURES DU MANS 1976»
(La passerelle Dunlop)
Imp. Schweitzer
38 x 57 cm
40 / 60 €

139
Affiche «LES 24 HEURES DU MANS 1978»
Ill. Lardrot - Imp. Commerciale
Le Mans: 59 x 38 cm.
Déchirure sur un bord
40 / 60 €

140
Affiche «40ème GRAND PRIX DE MONACO»
20/23 mai 1982
60 x 40 cm
30 / 50 €

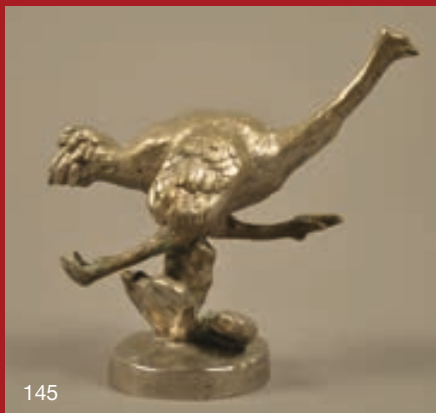
141
Affiche COUPE INTERNATIONALE DE VITESSE
Formule 3 - Magny-Cours
60 x 40 cm
30 / 40 €

142
Affiche GRAND PRIX DE FRANCE
Formule 1 - Magny-Cours - Juin 1996
173 X 118 cm
30 / 40 €

143
Affiche SIMCA RACING TEAM
Finales Nationales - 1978
53 x 37 cm - Encadrée, taches
40 / 60 €



144



145



147



146



149



148



150



151



152

144
Bouchon de radiateur
Automobiles Renault
Epreuve en bronze
D. : 8 cm
50 / 60 €

145
Mascotte automobile
«Atruche»
Sujet en bronze
Signé G. Mercier
H. : 10,5 cm
200 / 300 €

146
Mascotte automobile
«Eléphant»
Sujet en bronze
Signé Ruffony
H. : 10 cm
200 / 300 €

147
Mascotte automobile
«Boxeur»
Sujet en bronze à patine
médaille
Attribué à M. Guiraud-Rivière
H. : 14,5 cm
200 / 300 €

148
Mascotte automobile
«Lévrier» - Delage
Bronze argenté
Signée C. Brau
H. : 11 - L. : 23 cm
(Accident)
300 / 500 €

149
Mascotte automobile «Saut
de haie»
Groupe en bronze argenté
Signé J. Guillaume
H. : 13 cm
300 / 500 €

150
Mascotte automobile «Enfant
forgeron»
Sujet en bronze à patine brune
Attribué à Kley
H. : 9,5 cm
120 / 180 €

151
Mascotte automobile «Otarie»

Sujet en métal argenté
 Signé Frécourt
 H. : 11 cm

200 / 300 €

152
Mascotte automobile «Plongeuse»

Epreuve en bronze doré
 H. : 10,5 cm

80 / 120 €



153



154

153
Mascotte automobile «Singe à la marmite»

Sujet en métal doré
 Signé M. Le Verrier
 H. : 12 cm

300 / 500 €

154
Mascotte automobile «Pélican» n°3

Sujet en bronze argenté, numéroté
 Signé Bourcart
 H. : 13 cm

300 / 500 €

155
Mascotte automobile «Vertige de la Vitesse» n°1334

Par G. Poitvin pour Automobiles Beck
 Epreuve en bronze argenté, signée, numérotée et estampillée Finnigans-London. Cachet de fondeur
 Cette mascotte figure au catalogue de 1925 de la maison Hermès, distribuée par la maison Finnigans à Londres
 H. : 16,5 cm

1 200 / 1 800 €

156
Mascotte automobile «Femme Libellule»

Sujet en bronze argenté
 Signé Grégoire
 H. : 12 cm

300 / 500 €

157
Mascotte automobile «Femme drapée»

Sujet en métal argenté
 Signé Le Verrier
 H. : 14,5 cm
 (Accidenté et ressoudé à la jambe)

150 / 250 €



155



156



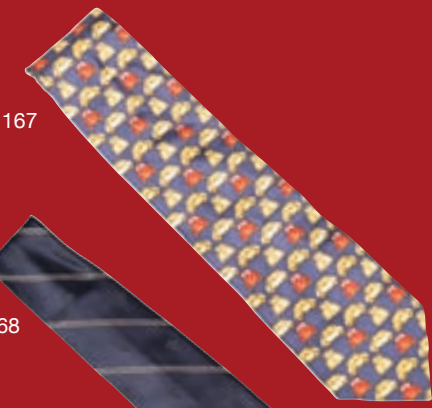
157



158
Michel SAUZE
 (XX ème s.)
 Ferrari Testarossa
 Epreuve en bronze argenté
 réalisée à l'échelle 1/10 e
 Signée et numérotée 2/10
 sur les plaques
 H. : 12 - L. : 45 - P. : 19, 5
 cm
 500 / 1 000 €

161
Michel SAUZE
 (XX ème s.)
 Carrosserie de Ferrari
 Testarossa
 Epreuve en bronze à patine
 brune
 H. : 15 - L. : 46 - P. : 20
 cm
 500 / 1 000 €

165
JAEGER - PARIS
 Montre de bord 4 jours
 Cadran à fond blanc à chiffres
 romains, remontoir en façade
 à huit heures
 D. : 9,5cm
 Montre utilisée vers 1920-1925
 pour Bugatti type 35, Morgan,
 Amilcar, Lancia Lambda et divers
 (révisée)
 200 / 250 €



159
Michel SAUZE
 (XX ème s.)
 Ferrari F-40
 Epreuve en bronze brute
 de fonderie réalisée à
 l'échelle 1/10 e
 H. : 16 - L. : 63 - P. : 23
 cm
 500 / 1 000 €

162
Bombardier allemand
surmontant la Tour Eiffel
 Bois laqué et laiton
 Sauts de peinture
 H. : 46 - L. : 28 et P. : 37
 cm
 500 / 800 €

166
JAEGER - PARIS
 Montre de bord 4 jours
 Cadran à fond noir à chiffres
 romains, remontoir en façade
 à huit heures
 D. : 9,5cm
 Montre utilisée vers 1920-
 1925 pour Bugatti type 35,
 Morgan, Amilcar, Lancia
 Lambda et divers
 (révisée)
 200 / 250 €

160
Michel SAUZE
 (XX ème s.)
 Lamborghini Countach
 Epreuve en bronze doré
 réalisée à l'échelle 1/10 e
 Signée et numérotée 7/10
 sur les plaques
 H. : 11 - L. : 43 - P. : 20
 cm
 500 / 1 000 €

163
Médaille commémorative
Georges boillot (1885 -
1916)
 Mont Ventoux - Circuit de
 Provence - Grand Prix de
 l'ACF
 Epreuve en bronze
 D. : 7,5 cm
 90 / 120 €

167
Cravate BMW en soie
 30 / 50 €

164
Cendrier du Vème Rallye
International Limousin
 12 x 12 cm
 Dans sa boîte
 25 / 35 €

168
Cravate Michelin en soie
 30 / 50 €





178



171



176

169
Cravate Le Mans
par Pacaud

30 / 50 €

170
Ensemble de 15 (env.) fiches
cartonnées Elf, Renault, pilotes

30 / 40 €

171
Photographie du Départ des 24
heures du Mans
Tirage argentique
21 x 29,5 cm

15 / 30 €

172
Ensemble de 4 (env.) 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 €

173
Ensemble de trois photographies
de Jacky Stewart sur Formule 1
et divers
Tirage argentique
19,5 x 27 cm et 24 x 18 cm

40 / 60 €

174
Ensemble de trois photographies
essais Mercedes 300 SL par Stirling
Moss

Tirage argentique
17 x 22,5 cm et 13 x 18 cm

30 / 50 €

175
Ensemble de 5 (env.) photographies
pour le lancement de la Bertone X1/
9 Dallara
12,5 x 17,5 cm

30 / 50 €

176
Carte postale d'Henri Pescarolo
Dédicacée
15 x 10,5 cm

15 / 25 €

177
Photographie de Jean Behra
Dédicacée
Tirage argentique
13 x 18 cm

100 / 120 €

178
Ensemble de 5 (env.) photographies
de Jacky Stewart
Tirage argentique
21,5 x 29,5 cm et 24 x 18 cm

40 / 60 €



172



173



174



175



176



177



178



180



181



182



184



183



183



184

180
Badge et broche du Rallye de Chamonix 1936
A. Augis, fabricant
5 x 8 cm - 2,5 x 4 cm
50 / 80 €

182
Badge du Rallye Lyon - Chamonix 1937
A. Augis, fabricant
6 x 9,5 cm
40 / 60 €

184
Badge et broche du Rallye Paris - Saint Raphaël féminin 1953
Decat, fabricant
D. : 6,5 cm - 1,5 x 3,5 cm
On joint une broche du Rallye Paris - Saint Raphaël féminin 1955
Decat, fabricant
2 x 4 cm
30 / 50 €

181
Badge et deux broches du Rallye de Chamonix 1937
A. Augis, fabricant
6 x 8,5 cm - 2,5 x 3,5 cm
50 / 80 €

183
Broche du Rallye Lyon - Charbonnières avec sept plaquettes annuelles de 1947 à 1954. - A. Augis, fabricant
2,5 x 4 cm
On joint deux broches du 3ème Rallye Lyon - Charbonnières, 1950 - A. Augis, fabricant
H. : 4 cm - L. : 3,5 cm
30 / 50 €

185
Badge du XVIème Rallye Automobile Monte-Carlo, 1937
Drago fabricant
H. : 5 cm - L. : 15 cm
Dans son écrin
200 / 300 €



185



186



187



187 bis



188



188



189



189



190

186
Badge du XIXème Rallye
Automobile Monte-Carlo

D. : 9 cm
Dans sa boîte

100 / 200 €

187 bis
Badge du XXIème Rallye
Automobile
Monte - Carlo 1951

H. : 10 cm - L. : 9 cm
couronne légèrement tordue

100 / 200 €

189
Ensemble de cinq broches du Rallye
de Monte-Carlo :

- Xème Rallye de Monte-Carlo, 1931
- XIème Rallye de Monte-Carlo, 1932
- XII ème Rallye de Monte-Carlo, 1933
- XIII ème Rallye de Monte-Carlo, 1934
- XIV ème Rallye de Monte-Carlo, 1935

50 / 100 €

187
Badge du XXème Rallye
Automobile Monte-Carlo

D. : 9 cm
Dans sa boîte

100 / 200 €

188
Badge du 51ème Rallye
Automobile Monte - Carlo

H. : 7,5 cm - L. : 9 cm
On joint un badge du 48 ème Rallye
Automobile Monte - Carlo
H. : 7 cm - L. : 12 cm
(incomplet)

80 / 120 €

190
Badge du Moto - Camping - Club
Albigeois - Circuit Raymond Sommer

D. : 8 cm
Dans sa boîte

50 / 80 €



191



192



193



194



195



195



196



197



198



199



200



191
Broche du Criterium
International du Mont
Ventoux

D. : 3,5 cm

40 / 60 €

192
Broche du Rallye
d'Hiver des Lions
Officiel

Fraise Demey, fabricant

D. : 3 cm

40 / 60 €

193
Broche de la Coupe
des Alpes - ASACMP

Officiel Avec barette pour
l'année 1965

D. : 3,5 cm

40 / 60 €

194
Broche du Rally of
Great Britain

Avec barette pour 1960

H. : 4 cm

70 / 90 €

195
Ensemble de trois
épinglettes
de l'Automobile Club de
Cannes, de Nice, et du
Roussillon. On joint un
insigne de boutonnière
marqué 1939 - XVII

20 / 30 €

196
Ensemble de deux
broches du Rallye des
Alpes Françaises :

- III^{ème} Rallye des Alpes
françaises, 1934
- IV^{ème} Rallye des Alpes
Françaises, 1935
Drago, fabricant

2,5 x 3,5 cm

30 / 40 €

197
Ensemble de deux
broches de Rallyes
comprenant :

- Rallye de Lyon, 1936
Augis, fabricant - 3 x 4 cm
- Grand Prix de France,
Reims 1949

D. : 4,5 cm

30 / 40 €

198
Ensemble de deux
broches de Rallyes
comprenant :

- Rallye du Maroc - Drago,
fabricant - 3,5 x 2,5 cm
- Rallye des sept provinces
avec barette pour 1956

D. : 4 cm

30 / 40 €

199
Broche du Rallye Lyon
- Charbonnières avec
plaquette annuelle 1954

A. Augis, fabricant - 2,5 x 4 cm
On joint une broche du
Rallye Lyon - Charbonnières
avec plaquette
annuelle 1947

8 x 9,5 cm

50 / 80 €

200
Ensemble de deux
épingles de boutonnière
émaillées

comprenant une épingle
USA (Drago) et une
épingle Ecurie Noire
Automobile (Augis)

30 / 50 €



201



204



207



210



202



205



208



211



203



206



209



212

201
Plaque émaillée
MICHELIN
Bibendum
H. : 80 cm - L. : 68 cm
150 / 200 €

202
Plaque sérigraphiée
AUTOBIANCHI
Circa 1970
80 x 80 cm
100 / 120 €

203
Panneau de signalisation
TOURING CLUB DE FRANCE
Plaque émaillée
H. : 75 cm - L. : 87 cm
Accidents à l'émail
60 / 80 €

204
Plaque émaillée
STANDARD
Double face
Emaillerie Japy Beaufor
55 x 50 cm
180 / 220 €

205
Plaque émaillée
PENNZOIL
Emaillerie Alsacienne
146 x 46 cm
180 / 220 €

206
Plaque émaillée
GAZOGENE
Double face
Emaillerie Vitracier Japy
62 x 60 cm
180 / 220 €

207
Plaque émaillée
ENERGIC 2T
Emaillerie Art France
D. : 60 cm
150 / 200 €

208
Tôle BOUGIES AC
71 x 25 cm
100 / 150 €

209
Enseigne TOTAL
Plexiglass
105 x 150 cm
80 / 100 €

210
Carte de France Murale
MICHELIN
98 x 111 cm - Plastifiée,
accident en bordure
20 / 30 €

211
Plaque
en verre miroir peinte
SHELL BERRE
Signée Jost - 40 x 25 cm
50 / 100 €

212
Tableau
en bois garnitures
FERODO
101 x 74 cm
200 / 300 €



213

213



214



217



215



216

213
Pompe à Essence SHELL - SATAM
 Pompe à essence de marque " Satam " à bi-jaugeur pour le pétrolier " Shell ".
 Modèle M04 avec le numéro de série : 32021, circa 1930-35, origine France, Boulevard de la Paix à la Courneuve. Avec son opaline en forme de coquillage " Shell ", son tuyau et son pistolet de distribution. Base en fonte, cotés laqués avec cadran mesureur de 50 litres. Surmontée de deux tubes en verre de distribution d'essence de 5 litres.
 H. : 290 cm (env.)
 Restaurée
 1 500 / 2 500 €

214
Opaline SUPER SHELL
 H. : 43 cm
 300 / 400 €

216
Opaline AVIA AVION
 H. : 40 cm
 180 / 220 €

215
Opaline AVIA HELICE
 H. : 40 cm
 180 / 220 €

217
Opaline MOBIL
 H. : 31 cm
 180 / 220 €



220



218

218
Capot moteur
de FERRARI 512 S 1970
Coda Longa
Rouge

1 000 / 2 000 €

219
Capot moteur
de FERRARI 512 S 1970
Rouge et blanc

1 000 / 2 000 €

220
Partie avant
de FERRARI DINO 166 F2
Fin des années 60

1 000 / 2 000 €

220 bis



220 bis
Combinaison de course
en toile bleue composée
d'une veste et d'un pantalon
J.L. Marnat - taille 3
Annes 1950 - 1960

200 / 300 €



219

221
Capot
de FERRARI F1 312 T 1975
LAUDA - REGAZZONI

1 500 / 2 000 €



221

AGUTTES
VENTES AUX ENCHERES
LYON DROUOT NEUILLY
PARIS
04 37 24 24 24



AUTOMOBILES MINIATURES

Collection d'un grand amateur :
voitures à pédales
voitures thermiques pour enfants

MOTOCYCLETTES





222

VOITURE À PÉDALES MORELLET GUERINEAU FERRARI DE TYPE SPA.

Voiture ayant reçu une peinture, on note la présence de son pare brise elle arbore le numéro 4 ainsi que les sigles de la marque FERRARI. Volant et assise de couleur blanche. Pneus en parfait état. A noter il manque un papillon de roue.

L : 110 cm (env.)



300 / 500 €



223

VOITURE À PÉDALES MORELLET GUERINEAU

de type voiture de course sans doute dans les premiers modèles fabriqués par M.G, ceci en raison de l'absence de grilles de calandre, n°5.

Volant à recoller mais complet, siège à refixer.

L : 110 cm (env.)



300 / 500 €



224

VOITURE À PÉDALES MORELLET GUERINEAU A.

Variante de la Ferrari SPA, arborant une grille de calandre et deux tuyaux d'échappement. Elle porte le N° 8 ainsi que les signes de la marque.

On notera un volant cassé et l'absence du petit capot arrière.

L : 110 cm (env.)



300 / 500 €



225

VOITURE À PÉDALES DEVILLAIN ET GIORDANI

Il s'agit du type Mistral dépourvu des barres stabilisatrices du modèle Alizé, avec des roues de 30 cm à l'avant et 33 cm à l'arrière donnant l'illusion de la différence existant sur les roues des trains avant et arrière des formules 1 des années 60. Sans rétroviseur.

L : 140 cm (env)



400 / 800 €



226

VOITURE À PÉDALES DEVILLAIN ET GIORDANI

Cette voiture sort en 1962, et nous offre une magnifique représentation de Formule 1.

Sans pare brise, petits chocs, tringlerie à refixer, volant accidenté

L : 130 cm (env.)



400 / 800 €



227

VOITURE À PÉDALES GUERINEAU MORELLET

Modèle Reclame, Référence 1218,

Calandre de Type Renault

Vers 1935

L : 80 cm (env.)

300 / 500 €



228

MINI FERRARI 308 GTS 1985 - AGOSTINI

Beau jouet automobile des années 80 fabriqué par AGOSTINI. La voiture est équipée d'un moteur Briggs & Stratton monocylindre développant une puissance de 3 cv à 3 600 t/mn placé à l'arrière, d'une boîte automatique inverseur avant arrière, d'un frein à disque à l'arrière. Volant Momo à trois branches, banquette deux places en simili cuir noir, levier de vitesses à deux positions.

Dimensions : L : 200 cm - l : 90 cm (env.)
Numéro : 20



5 000 / 8 000 €





229

MINI FERRARI MONDIAL CABRIOLET JUNIOR - AGOSTINI

Beau jouet automobile des années 80 fabriqué par AGOSTINI.

Sa carrosserie est en fibre de verre et résine rouge, 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 inverseur avant arrière, d'un démarreur électrique à deux boutons start stop, de freins à tambour.

Volant Momo à trois branches, sièges en skaï noir, tableau de bord à deux compteurs Huret : l'indicateur de vitesse et le compte tours.

Dimensions : L : 240 cm - l : 95 cm (env.)

Poids : 120 Kg

Vitesse : 35 Km/h

Numéro : 2



5 000 / 8 000 €





230

MINI FERRARI 308 GTS 1984 - AGOSTINI

Jouet automobile des années 80 fabriqué par AGOSTINI.

Sa carrosserie rouge est en résine renforcée de kevlar, elle est équipée d'un moteur Briggs & Stratton monocylindre 4 temps de 300 cm³ développant une puissance de 11 cv à 3 600 t/mn, d'une boîte automatique inverseur avant arrière, d'un démarreur électrique, de freins à disque hydrauliques, d'une suspension indépendante avec amortisseurs hydrauliques. Les phares sont escamotables comme sur sa grande sœur et les portes s'ouvrent.

Volant Momo à trois branches avec klaxon central, sièges en cuir noir comme le tableau de bord sur lequel on trouve compteur et compte tours, moquette et tapis beiges.



5 000 / 8 000 €

Dimensions : L : 280 cm - l : 115 cm (env.)

Poids : 280 Kg

Vitesse : 45 Km/h

Kilométrage : 001

Numéro : 17





231

MINI FERRARI 330 P2 1985 - HENRI BARTHEL

Jouet automobile fabriqué par Henri Barthel à Argenteuil.

Sa carrosserie est en polyester stratifié avec une peinture polyuréthane rouge Scuderia Ferrari, elle est équipée d'un moteur 2 temps de 47 cm³ SACHS développant une puissance de 3 cv à 5 500 t/mn, d'une boîte automatique à deux vitesses, d'un démarreur électrique, d'un frein à disque à l'arrière et d'une double sortie d'échappement.

L'équipement intérieur comprend un volant à trois branches Motolita en aluminium poli et bois vernis, un compte tours, un voltmètre, un indicateur de température moteur. Son siège baquet est en simili cuir noir, il est équipé d'un harnais rouge de marque Arcoll.



6 000 / 8 000 €

Dimensions : L. : 260 cm - l. : 100 cm (env.)

Poids : 105 Kg

Cylindrée : 47 cm³

Eligible au Little Big Mans Numéro : 6





232

MINI FERRARI TESTAROSSA JUNIOR 1985 - AGOSTINI

Jouet automobile fabriqué par AGOSTINI.

Sa carrosserie rouge est en résine renforcée de kevlar, elle est équipée d'un moteur Briggs & Stratton monocylindre 4 temps de 400 cm³ développant une puissance de 11 cv à 3 600 t/mn, d'une boîte automatique inverseur avant arrière, d'un démarreur électrique, de freins à disque hydrauliques, d'une suspension indépendante avec amortisseurs hydrauliques. Les phares sont escamotables comme sur sa grande sœur, les portes s'ouvrent. Equipement intérieur doté d'un volant Momo à trois branches avec klaxon central, de sièges indépendants réglables en simili cuir beige avec ceintures de sécurité et appui-têtes, d'un tableau de bord avec trois compteurs Veglia : kilométrage, compte tours et jauge d'essence, de voyants de contact phares et veilleuses et d'un auto radio lecteur de cassettes.



8 000 / 12 000 €

Dimensions : L. : 295 cm - l. : 130 cm (env.)

Poids : 300 Kg

Vitesse : 45 Km/h

Kilométrage : 0000

Numéro : 7





233

MINI FERRARI 250 TESTA ROSSA - CLAUDE BOUTIN

Jouet automobile des années 90 fabriqué par Claude BOUTIN rappelant la Testa Rossa des années 50. Sa coque rouge en polyester est autoporteuse, elle est équipée d'un moteur Honda GX140 de 5 cv à l'avant, d'une transmission par cardans, d'une suspension indépendante sur les quatre roues à rayons, de freins hydrauliques, d'un démarreur électrique. L'instrumentation est complète. Le pare brise et les protections de phare sont thermoformés.

Equipement intérieur : deux sièges baquet volant trois branches, moquette noire, tapis noir avec liseré rouge, soufflets de frein à main et de levier de vitesse rouges.

Pare-brise fêlé.



12 000 / 18 000 €

Dimensions : L. : 280 cm - l. : 120 cm (env.)

Vitesse : 70 Km/h

Cylindrée : 144 cm³

Kilométrage : 9

Eligible au Little Big Mans





234

MINI FERRARI TESTA ROSSA 2L

Exceptionnelle réplique de la Testa Rossa des années 50, carrosserie métallique

Elle est équipée d'un moteur Daldi Matteuci de 49 cm³, d'un carburateur Dellorto, de freins à tambour à l'arrière,

Très bel intérieur à deux petits baquets rouges coordonnés au tapis avec vide-poches assortis.

Volant trois branches en bois, son klaxon et ses deux compteurs VDO. Les portes et le capot arrière s'ouvrent facilement.

Ses roues sont équipées de pneus Michelin.

Années 60



12 000 / 18 000 €

Dimensions : L : 200 cm - l : 100 cm (env.)

Kilométrage : 168

Cylindrée : 49 cm³

Numéro : 9

Eligible au Little Big Mans





235

MINI JAGUAR TYPE E JUNIOR

Très belle représentation de la Jaguar TYPE E, automobile mythique des années 60. Sa robe est de couleur Racing Green, la carrosserie est en très bel état avec ses phares et ses clignotants.

Elle est équipée d'un moteur Honda G 100 de 83 cm³, d'un frein à disque à l'arrière, d'une boîte de vitesse à deux rapports et marche arrière.

L'assise est en plastique noir.

Sans pare brise



1 000 / 2 000 €

Dimensions : L : 215 cm - l : 80 cm (env.)

Cylindrée : 83 cm³

Eligible au Little Big Mans





236

MINI BMW 328 JUNIOR - DE LA CHAPELLE STIMULA

Jouet automobile fabriqué par De La Chapelle Stimula à Brignais dans le Rhône.

Carrosserie en très bon état en fibre de verre grise. La voiture est équipée d'un moteur Honda G150 d'une cylindrée de 144 cm³ placé à l'arrière, d'un démarreur à lanceur, d'un coupe circuit. Comme pour sa grande sœur le pare brise est en deux éléments et le capot est sanglé.

Volant est en métal avec logo BMW au centre, sellerie rouge, tableau de bord équipé de trois compteurs Jaeger, d'un voltmètre et d'une horloge.



5 000 / 8 000 €

Dimensions : L : 220 cm - l : 90 cm (env.)
 Poids : 110 Kg Cylindrée : 144 cm³
 Kilométrage : 001 Numéro : 30
 Eligible au Little Big Mans





237

MINI BUGATTI 55 JUNIOR - DE LA CHAPELLE-STIMULA

Remettant au goût du jour une mode des années 30, De La Chapelle Stimula crée depuis 1979 des jouets pas comme les autres.

Cette mini Bugatti est alimentée par un moteur Honda G 150 développant 144 cm³ de cylindrée avec un démarrage par lanceur.

Sa robe est bicolore gris foncé et gris clair avec des liserés rouges, la carrosserie est en polyester renforcé, elle est montée sur un châssis tubulaire, les roues et la calandre sont en aluminium poli, le pare-brise est rabattable.

L'équipement intérieur comprend une sellerie en cuir gris, une moquette grise assortie, un volant Formuling.

Elle a son klaxon, sa roue de secours et son porte bagages.



5 000 / 8 000 €

Dimensions : L : 205 cm - l : 95 cm (env.)

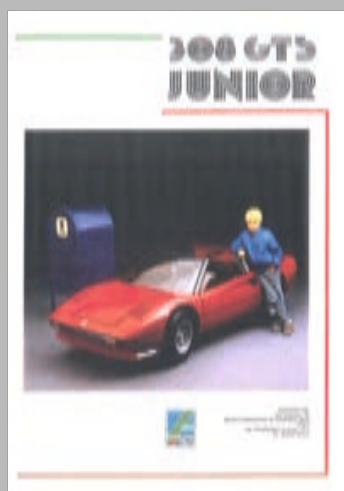
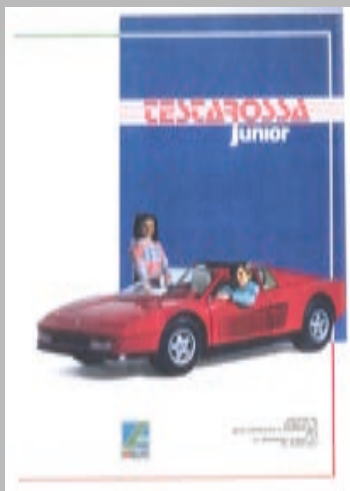
Vitesse : 20 Km/h

Cylindrée : 144 cm³

Numéro : 510

Eligible au Little Big Mans





238
Ensemble de documentation et brochures
relatives aux voitures thermiques pour enfant :

- Ferrari Testa Rossa Sbarro
- Ferrari Testarossa Junior Prestige Agostini
- Ferrari Testarossa Junior Agostini Autojunior
- Star 55 Stimula
- Maserati Allegretti
- Ferrari 308 GTS Agostini Autojunior

50 / 60 €

239
Ensemble de documentation et brochures
relatives aux voitures thermiques pour enfant :

- Ferrari Mondial Cabriolet Mini Agostini Autojunior
- Ferrari 308 GTS Junior Agostini Autojunior
- Ferrari 308 GTS Junior Agostini Autojunior
- Ferrari Mondial Cabriolet Junior Agostini Autojunior

50 / 60 €

240
Ensemble de documentation et
brochures relatives aux voitures
thermiques pour enfant :

- Ferrari 330 P2 Henri Barthel
- Ferrari 275 P Henri Barthel
- Ferrari 330 P2 Mortarini

60 / 90 €

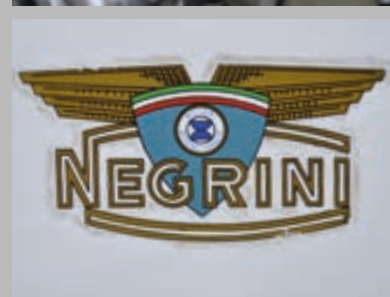


1966 – CYCLOMOTEUR NEGRINI TYPE NPS S

Constructeur Italien installé à Modène, Negrini va produire à partir de 1954 et jusque dans les années 70 des deux roues motorisées par des moteurs Franco Morini. Ce dernier est un célèbre motoriste qui va équiper bon nombre de cyclo-sport italiens, français et belges. Après avoir construit des deux-temps de 123 cc, le fabricant de Modène va se concentrer sur les cyclomoteurs. Dans les années 60, il produira le cyclomoteur Negrini type Sport ou NPSS, S pour sport. Equipé du mono cylindre 2 temps Franco Morini de 47.6 cm³, pourvu d'un filtre à air et de d'un carburateur Dellorto, alimenté par un réservoir pouvant accueillir 13 litres d'essence. Le lancement du moteur s'effectuant par un pédalier, le NPSS dispose également d'une boîte trois vitesses et d'une transmission par chaîne. Celles-ci se passent à l'aide d'un levier d'embrayage et d'un sélecteur

de vitesse à poignée tournante tous deux situés sur la partie gauche du guidon. Le freinage quant à lui est assuré par deux tambours. Le type NPSS disposera aussi d'une fourche télescopique à ressorts hélicoïdaux tout comme ses amortisseurs arrière. Avec sa selle monoplace, son réservoir long et effilé orné de fines bandes blanches, son guidon incliné et sa double sortie d'échappement, ce cyclomoteur au look sportif semble être fait pour la course.

Restauré entièrement et dans les règles de l'art, comme en témoigne l'état de ses nombreux chromes, de sa peinture, et de ses pneus à flancs blanc, le rare exemplaire que nous présentons est tournant ; il possède ses clés ainsi que son certificat de conformité. Avec sa couleur et son style ravageur vous ne passerez pas inaperçu.



« Un cyclo au look sportif »

Marque :	Negrini
Modèle :	NPS S
Millésime :	1966
Kilométrage :	12497 Km au compteur
Motorisation :	1 cylindre
Cylindrée :	47.6 cm ³
N° de châssis :	N-AU-467-6



2 500 / 3 000 €

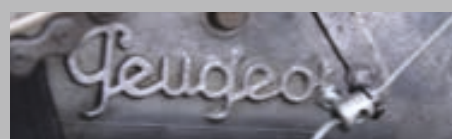
Une double sortie d'échappement
Un sélecteur de vitesse à poignée tournante
Une couleur et un style ravageur

1920'S – PEUGEOT 110 CM³ 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 110cm³, 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 ³



2 500 / 3 000 €

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



1910'S – PEUGEOT TYPE PARIS-NICE - SIDE CAR

La fiabilité des cyclomoteurs Peugeot n'étant plus à prouver en 1912, la marque au Lion va asseoir sa réputation en produisant dès 1913, une moto à moteur bicylindres double ACT, de huit soupapes qui brillera sur les circuits Français : la Peugeot 350 type Paris-Nice. Celle-ci remportera le Paris-Nice de 1913, dans sa catégorie, ce qui sera un argument de vente considérable pour le constructeur.

Cette moto ne sera qu'une modernisation de la « Moto Légère 2 1/2 HP », conservant d'ailleurs sa transmission directe par courroie et au niveau de la fourche, sa suspension avant « Truffault » dite à « roue poussée ». La belle sera facilement reconnaissable par son élégant réservoir à flancs plats incliné à l'arrière, de couleur noir et amarante souligné d'un filet d'or, ainsi que par son large guidon. Son cadre simple sera désormais doté d'un bicylindre en V 4 temps de 350 cm³ à

soupapes latérales et d'un allumage par magnéto. Peugeot qui produira cette moto jusqu'en 1915 proposera dès 1914 diverses options comme, un moyeu arrière Peugeot avec embrayage, un moyeu Anglais Armstrong à trois vitesses sélectionnées par levier au dessus du réservoir ou encore le couplage avec un side-car.

Acquise par le grand-père de l'actuel propriétaire, à la veille de la 1^{ère} Guerre Mondiale, cette moto est conservée depuis toujours dans la propriété familiale en Touraine. Notre Paris-Nice est à restaurer intégralement. Dans un état « pur jus », la peinture de son réservoir, de son cadre et de ses gardes boues est toujours visible malgré une rouille superficielle. La moto qui semble complète, accompagnée d'un side-car, est introuvable dans un tel état d'authenticité.



« Une fiabilité prouvée et éprouvée »

Marque : Peugeot
Modèle : Type Paris-Nice
Millésime : 1913 à 1915
Motorisation : 2 cylindres en V
Cylindrée : 344.8 cm³

Vendue sans carte grise



1 000 / 3 000 €

Un bicylindre en V
Un réservoir à flancs plats
Une moto victorieuse



1952 – VESPA ACMA 125 CM³

En 1950, pour soulager les usines de Pontedera, la Vespa est construite en France sous licence par ACMA, les Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires à Fourchambault, dans la Nièvre. La production débutera en février 1951 par l'assemblage de près de 200 scooters mais le succès sera fulgurant et dès 1953, la 100 000^{ème} Vespa sortira des ateliers de l'ACMA. Jusqu'à 2 800 personnes travaillent dans l'usine.

A partir de 1956, la demande ralentit, les ateliers fermeront définitivement leurs portes à la fin de l'année 1962. L'usine aura produit près de 300 000 Vespa-ACMA. La différence avec le modèle Italien se trouve dans la position du phare

qui se trouve placé sur le guidon en France et non sur le garde-boue. Le 125 cm³ est muni d'une boîte de vitesse à trois rapports.

La Vespa présentée possède ses trois vitesses au poignet, sa pédale de frein arrière au plancher, ainsi que sa roue de secours fixée sur l'arrière, éléments caractéristiques de son look « vintage ».

Elle possède une seule selle en cuir « Aquila ». Ayant fait l'objet d'une restauration poussée, la Vespa que nous présentons est livrée tournante, avec sa carte grise et ses clés. Prisé et recherché aujourd'hui, c'est un exemplaire à ne pas rater.



« L'art de vivre à l'italienne »

Marque :	Vespa Acma
Modèle :	125
Millésime :	1952
Kilométrage :	18 200 Km au compteur
Motorisation :	1 cylindre
Cylindrée :	123.67 cm ³
N° de châssis :	24059



3 500 / 4 500 €

Un look vintage
La Dolce Vita au guidon
Un deux roues recherché



1995 – HONDA DAX ST 70

Construit entre 1969 et 1999 par le Japonais Honda sous l'appellation ST, ce vélomoteur au look 3 bas sur pattes, comme un célèbre chien de race, sera rapidement surnommé « Dax » abréviation de « Dachshund » pour teckel en Allemand.

Face au succès du Monkey, deux roues présent dans les paddocks du circuit de Suzuka et chevauché par des pilotes amusés, la marque ailée décide d'améliorer et d'homologuer ce dernier et sort dès 1969 le Honda ST disponible en 50 et 70 cm³. Avec son cadre de tôle en forme de T et ses petites roues à gros pneus, le Dax est animé par un monocylindre 4 temps doté d'une boîte 3 vitesses, avec un sélecteur « talon pointe » et un embrayage automatique. Le

système électrique est quant à lui en 6 volts. Prévu pour être transporté dans le coffre d'une voiture, ce mini trail compact est muni à l'origine d'un guidon repliable et d'une fourche mécanique démontable. Il connaîtra au fil des ans quelques modifications comme l'adoption d'une fourche hydraulique et le passage en 12 volts.

Le modèle présenté se trouve dans un très bon état d'origine tant au niveau esthétique que mécanique. Livré sans carte grise, il possède ses clés, une selle biplace et des cale-pieds arrière permettant de se promener à deux. Le compteur affiche 39 137 km. Véritable succès commercial, le Dax fera l'objet de nombreuses copies, ce qui lui donnera un nouveau souffle, il s'avère aujourd'hui plus populaire que jamais.



« Un look et un nom racé »

Marque : Honda
 Modèle : Dax ST 70
 Millésime : 1995
 Kilométrage : 39137 Km au compteur
 Motorisation : 1 cylindre
 Cylindrée : 70 cm³
 N° de châssis : DB01-5400822



800 / 1 200 €

Un cyclo compact

Un deux roues utilitaire et ludique

Une moto populaire et rare, prisée des collectionneurs







AUTOMOBILES

JAGUAR XJS V12 H.E. - 1983
ALFA ROMEO SPIDER 2000 VELOCE - 1977
SIMCA RALLYE 2 - 1977
CORVETTE C3 TTOP - 1980
MG A 1600 COUPE - 1960
RENAULT CELTAQUATRE CABRIOLET - 1937
DAIMLER 15 LQ3-20 LIMOUSINE - 1936
JAGUAR MK2 3,8L - 1962
PORSCHE 356 BT6 - 1962
DELAHAYE 148 L COACH LETOURNEUR & MARCHAND - 1949
JAGUAR TYPE E 4.2 L CABRIOLET - 1969
JAGUAR XK 140 COUPE - 1954
HOTCHKISS 686 PN COACH COTE D'AZUR - 1939
ALFA ROMEO MONTREAL - 1974
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 - 1962
PEUGEOT 203 BARBIER CHAMBAS - 1957
MG J2 COMPRESSEUR - 1934
SINGER LE MANS - 1939
BENTLEY TYPE R - 1954
LORRAINE DIETRICH B3/6 - 1928
DELAGE D8 LANDAULET COUPE CHAUFFEUR BINDER - 1932
CLEMENT BAYARD 4M CABRIOLET - 1913
CLEMENT BAYARD AC2 DOUPLE PHAETON - 1904
CLEMENT BAYARD MARAICHIERE CB11 - 1911
MERCEDES 190 SL - 1959
BENTLEY S2 - 1961
DE LA CHAPELLE TYPE 55 ROADSTER - 1990
ASTON MARTIN LAGONDA - 1984
JAGUAR TYPE F V6 S - 2013
FERRARI 328 GTS - 1988
FERRARI 456 GT - 1994
MERCEDES CLASSE E 55 AMG - 2005
PORSCHE BOXSTER 2.7L - 2001
ALPINE A 310 V6 - 1978
PEUGEOT 504 4X4 DANGEL - 1985

1983 - JAGUAR XJ-S V12 H.E.

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 presque 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 de 1983. Il bénéficie donc du moteur « High Efficiency ». De couleur extérieure bleu marine, il possède un intérieur crème avec des boiseries claires. Il s'agit d'une seconde main achetée en 1998. Cette voiture est dans un bon état général n'ayant parcouru que 130 000 km et reçu de nombreux soins il y a une dizaine d'année. Ainsi la peinture, la boîte de vitesse et les amortisseurs avaient, entre autres, été revus. Elle a été entretenue chez Drivers Garage, le spécialiste de l'entretien des véhicules anciens et notamment des Jaguar. Une importante révision a d'ailleurs été réalisée en début d'année. La XJS retrouve désormais auprès des collectionneurs une véritable cote d'amour parfaitement légitime. Sa devancière devenue bien plus onéreuse fait aussi par ricochet, augmenter les cotes de la XJS. 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, sachez en profiter maintenant.



« Un tigre dans le moteur d'une jaguar »

Marque : Jaguar
Modèle : XJ-S V12 Coupé
Millésime : 1983
Kilométrage : 130 400 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres
Cylindrée : 5300 cm³
N° de châssis : SAJJNAEW4BC108889



Carte grise française

7 000 / 12 000 €



Un dessin original méritant un vrai intérêt
Un coupé cossu au grand confort
La noblesse et la souplesse du V12



1977- ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 2000

Symbole de l'art de vivre et du savoir-faire italien, l'Alfa Romeo Spider occupe une place prédominante dans la production de la marque milanaise et dans l'histoire des petits roadsters sportifs. Quatre séries verront ainsi le jour de 1966 à 1993. La première sera surnommée « Coda Longa », la seconde « Coda Tronca », la troisième « Aerodinamica » avant la 4ème série qui marquera l'année du modèle en 1993.

La seconde série fera son apparition en 1969, présentée au salon de Turin. C'est en version 1750 que le premier modèle est présenté. Reprenant l'allure générale de son prédécesseur, il est en partie différent par son arrière à pan coupé droit qui répond plus aux exigences stylistiques de l'époque et qui lui donnera le nom de « Tronca ». Ses pare-chocs intègrent des éléments en caoutchouc et son intérieur est revu avec notamment une console centrale pour les modèles haut de gamme et des appui-têtes sur les sièges. La version Spider Veloce 2000 sera disponible dès 1971, et la version 1600 viendra de nouveau remplacer la 1750 à partir de 1972. Une plus petite version 1.3 L sera aussi proposée jusqu'en 1977 portant comme le 1600 l'appellation « Junior ». La 2000 mue par un quatre cylindres de près de 2 litres, alimenté par deux carburateurs Weber double corps. Avec 128 chevaux, le Spider 2000 propose des performances très flatteuses capables de dépasser les 190 km/h. Fidèle à sa réputation, le strict deux places est une machine à plaisir à partager en toute intimité.

Le « Tronca » tirera sa révérence en 1983 remplacé par le spider dit « Aerodinamica » pourvu de plus gros appendices en plastique.

Le modèle présenté est un Spider Veloce 2000 de 1977. La voiture est dans un excellent état général et l'essai réalisé confirme le comportement sain de l'auto. Sa couleur bleue ciel va particulièrement bien à sa ligne à laquelle les jantes Cromodora et les bulles de phare donnent un aspect encore plus séduisant. Sa capote est en alpaga noir et en excellent état. L'intérieur très propre est accueillant avec ses deux sièges en cuir gris, le volant en bois faisant face aux gros compteurs ronds. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition chez le spécialiste de la marque Espace Century en région parisienne, la voiture ayant déjà bénéficié d'une restauration. Afin de parfaire le fonctionnement du véhicule, différents travaux ont été effectués sur la mécanique comme le remplacement de l'embrayage complet, la refécution des joints ou le réglage de la carburation et de l'allumage et d'autres sur les éléments de liaison au sol comme le remplacement des amortisseurs, des rotules, des roulements et des silent blocs. Un dossier d'entretien sera livré avec la voiture. Perpétuant la tradition et le savoir-faire d'Alfa Romeo en matière de spider, ce bel exemplaire est une des valeurs sûres du marché de l'automobile de collection.



« Arrière tronqué plaisir rallongé »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Spider Veloce 2000
Millésime : 1977
Kilométrage : 88 587 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 962 cm³
N° de châssis : AR 11538 246 6065



Carte grise française

12 000 / 16 000 €



L'indémorable charme du spider Alfa
La version la plus puissante du Tronca
Une cote qui ne fait que monter



1977 – 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 cm³ 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 et 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 par une présence de plus en plus marquée.

Notre Simca Rallye 2 est de septembre 1977, il s'agit d'une véritable « sortie de grange » stockée pendant près de 20 ans. Elle se présente dans un état d'origine très satisfaisant et n'aurait connu que trois propriétaires. Sa robe rouge évoque la sportivité et ses deux capots noirs sont assortis à son intérieur noir lui aussi. L'état général du véhicule sans être parfait est satisfaisant, son spoiler avant a été réparé et il lui manque ses pare-chocs avant et arrière. Elle n'a vraisemblablement fait ni circuit ni rallye.

Son intérieur est propre, son moteur ne demande qu'à reprendre du service après une indispensable « remise en route ». Elle sera livrée avec une revue technique, des factures et une revue de presse d'époque. Symbole pour toute une génération de pilotes en herbe, la Rallye reste dans l'histoire automobile française une page incontournable. Les amateurs le savent aujourd'hui, les Rallye 2 et 3 en bon état et non préparées pour la course se font de plus en plus rares, 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 ».



« Roulez jeunesse, roulez petits bolides »

Marque : Simca
Modèle : 1000 Rallye 2
Millésime : 1977
Kilométrage : 39 500 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1294 cm³
N° de châssis : S1ND1 8P156177



Carte grise française

10 000 / 15 000 €



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



1980- CHEVROLET CORVETTE T TOP

La Chevrolet Corvette C3 est lancée en 1968. Elle se décline en deux versions, coupé ou cabriolet. Dans les deux cas le style reste inimitable et agressif. La troisième génération, inspirée du Concept Car Mako Shark dessiné par Larry Shinoda fut produite de 1968 à 1982. La carrosserie et l'intérieur furent complètement redessinés en 1968. Pour la première fois le coupé possède 2 demi-toits amovibles et une vitre arrière verticale coulissante. En 1969, le small block de 327 ci est remplacé par un nouveau moteur de 350 ci c'est à dire de 5,7 litres, cylindrée utilisée jusqu'à aujourd'hui, le nom Stingray réapparaît mais en un seul mot. La carrière de la Corvette est une suite d'évolutions. En 1970 la carrosserie est modifiée et le big block augmente de cylindrée en passant à 454 ci. L'année 1972 est la dernière année des pare-chocs chromés avant et arrière. 1973 est la seule année où se mélangent un pare-chocs teinté dans la masse à l'avant et un pare-chocs arrière chromé. En 1974, les 2 pare-chocs sont teintés. C'est aussi la dernière année du big block avant les nouvelles normes anti-pollution. L'année 1975 marque la fin du cabriolet pour 12 ans et l'apparition du pot catalytique. L'intérieur du modèle 1977 a été légèrement modifié et la carrosserie est la dernière avec la vitre arrière verticale. L'année 78 célèbre le 25ème anniversaire de la Corvette : pour cette occasion, le design de l'auto est revu avec l'adoption d'une lunette arrière qui permet d'augmenter de manière significative le volume du coffre. L'intérieur est aussi revu en profondeur :

l'instrumentation, la boîte à gants et d'autres éléments sont modernisés. 1979 est la date des records de vente pour Corvette avec 53 807 exemplaires. Dernière année pour la C3 en 1982 qui ne propose plus qu'une BVA au catalogue. Le moteur repasse à 200 chevaux. La fin de carrière est fêtée par le biais d'une série spéciale Collector Edition. Fort de son succès commercial, la Chevrolet Corvette C3 sera produite durant 14 années.

Le modèle présenté est une belle Corvette C3 de 1980 de couleur bleu électrique. Elle fut la propriété d'un écossais qui la restaura. La sellerie est en cuir blanc et rend la voiture attrayante. Son moteur de 350 ci est couplé à une boîte automatique à 3 rapports. Cet ensemble de plus de 230 chevaux respire grâce à de magnifiques échappements latéraux chromés qui ajoutent du caractère à la ligne déjà affirmée de la voiture. Elle a reçu des soins importants et réguliers, son bon état général en est la meilleure preuve. Mécaniquement, notre C3 a bénéficié d'une réfection du système de freins, des Silent Bloc, de l'alternateur, du démarreur et des pneus. Elle est prête à prendre la route pour vous offrir les meilleures sensations à son bord. Dans la pure tradition américaine, une vraie gueule, une grosse cylindrée et un son impressionnant, voilà réunis dans la Corvette tous les ingrédients du bonheur automobile. A vous de profiter de « l'américan way of life », les cheveux dans le vent en plus.



« Le 3^{ème} Opus du mythe américain »

Marque : Chevrolet
Modèle : Corvette C3
Millésime : 1980
Kilométrage : 89 600 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 5 700 cm³
N° de châssis : 1Z876AS420288



Carte grise française

19 000 / 23 000 €



Une voiture à sensations multiples
La référence américaine en matière de voitures sportives
Un look sans égal parfaitement agressif et sportif



1960 - MG A 1600 COUPÉ

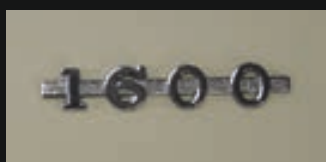
La MG A a officiellement été présentée au salon de Frankfort en 1955. Celle-ci était produite par MG, une division de la British Motor Corporation et a permis à la marque non seulement de changer « d'ère » en termes de design mais aussi de séduire une clientèle plus jeune, à la recherche de roadsters vifs et élancés. "First of a new line" était d'ailleurs l'un des slogans publicitaires de l'époque. La conception de la MG A remonte à 1951, elle est l'œuvre du designer Syd Enever qui avait réalisé sur la base d'une TD une carrosserie spéciale pour l'édition du Mans. Ce modèle venait remplacer la MG série T apparue en 1937 et il est vrai devenue vieillissante. Elle reprendra d'ailleurs le châssis élargi de la TD, qui sera adapté et abaissé, permettant une assise relativement basse des sièges. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à lames de ressort et pont rigide à l'arrière. Initialement elle est équipée de 4 freins hydrauliques à tambour. La MG A est d'abord motorisée par un quatre cylindres de 1489 cm³ développant 68 chevaux, la puissance sera rapidement portée à 72 chevaux. Après une version cabriolet, le coupé fera son apparition en 1956.

Pour prolonger le succès de la « A » et continuer de séduire une clientèle internationale, la marque d'Abingdon fait évoluer son modèle par touches successives. Fidèle à l'esprit de l'un de ses slogans « Safety fast » ou « rapide et sûre », la marque à l'octogone va améliorer les performances du roadster mais aussi son comportement. C'est ainsi qu'en 1959, la voiture reçoit un moteur 1600 de 78 ch et des freins à disques à l'avant. La cylindrée du moteur continue de

progresser pour atteindre les 1 622 cm³ pour la MGA Mark II de 1961 et il y a eu également quelques versions Mark II De Luxe. La MG A va connaître une très belle carrière et sera remplacée par la MG B en 1962. En sept ans de carrière, c'est 101 081 MGA qui auront été produites et dont on estime que les trois quarts ont été exportés aux Etats-Unis. La MG A peut se targuer d'avoir été à son époque la voiture de sport la plus vendue aux Etats Unis.

Notre MGA est un très joli coupé 1600 de 1960. Elle fut réimportée du Texas, et notamment revendue par les établissements Pessac Automobiles Prestige en Gironde.

Cette voiture a été entièrement restaurée avec un vrai souci de qualité et sa présentation générale s'en ressent au premier coup d'œil. Sa peinture blanche Old English White est associée à un intérieur en cuir noir à passepoil blanc. Les jantes fils, peintes en noir époxy, sont un rappel de l'intérieur et donnent à ce coupé une allure « racing ». Charme anglais supplémentaire, le tableau de bord est en bois, il intègre en son sein un autoradio et un haut-parleur. La voiture a été révisée, avec vidange et remplacement des bougies. Elle est équipée d'un ventilateur additionnel électrique. Il s'agit d'une auto très séduisante et performante dont vous pourrez profiter immédiatement sans travaux. La ligne du coupé est d'ailleurs particulièrement réussie, originale et pure et la MG A est plus rare dans sa déclinaison coupé que roadster. Vos dimanches vont l'adorer d'autant qu'elle fait partie des voitures de collection dont les spécialistes sont nombreux et les pièces de rechange assez faciles à trouver.



« La A va plus vite et freine plus fort »

Marque : MG
Modèle : A Coupé
Millésime : 1960
Kilométrage : 53 033 miles compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 588 cm³
N° de châssis : GHDL87638



Carte grise française

24 000 / 29 000 €



Une ligne pure, un trait d'une grande fluidité
Un coupé facile à entretenir
Un exemplaire tout à fait attrayant



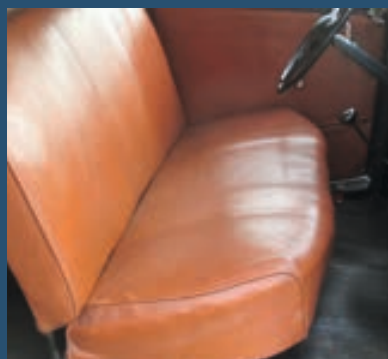
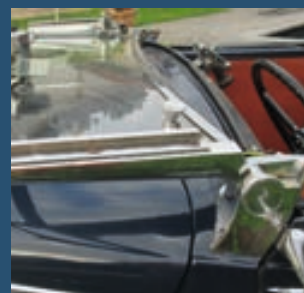
1937 - RENAULT CELTAQUATRE CABRIOLET

De 1934 à 1938 Renault fabriquera une voiture appelée Celtaquatre dotée d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1 463 cm³ à soupapes latérales. Le but était de détrôner la nouvelle venue sur le marché, la fameuse Citroën Traction Avant. La Celtaquatre dévoilée en mai 1934, est censée la concurrencer mais le modèle de base n'a guère d'autres attraits que son prix, ses développements techniques restant trop basiques. Sa ligne élégante et ronde sur l'arrière lui fera recevoir le surnom de Celatboule. Toujours pragmatique, Louis Renault complète et améliore sa gamme qui se déclinera de la commerciale au cabriolet en passant par le coupé. Une série de carrosseries répondant à tous les besoins d'une clientèle conservatrice qui préfère les solutions éprouvées sous un emballage au goût du jour. Elle se vend sous l'argument d'être la moins chère des voitures conduite-intérieure à 4 places, 4 portes.

C'est donc en 1936 qu'apparaît le cabriolet. Comme la berline, il est aussi doté d'une puissance de 34 CV transmise aux roues arrière, il file à près de 100 Km/h pour une consommation de 10 L aux 100 Km. Muni de freins à tambour commandés par câble, d'une boîte de vitesses à 3 rapports il est alimenté par une batterie 6 volts. Il est techniquement doté de ressorts à lame semi elliptique, d'un essieu arrière rigide et d'un châssis séparé à longerons dont la robustesse lui confère une solidité à toute épreuve. Le pare-brise avant est rabattable. Et comme c'était la mode

à l'époque la voiture est dotée d'un spider qui offre deux places découvertes supplémentaires. On disait que c'était « un siège éjectable pour les belles mères ». Le tableau de bord est élégant avec ses deux arches symétriques, à gauche le compteur est octogonal et muni d'une montre, à droite on dispose d'une boîte à gants. La gamme de 1937 reçoit une nouvelle calandre en V et de nouvelles roues.

La voiture présentée est un cabriolet de 1937, arborant une robe bleu nuit, des jantes ajourées crème. Sa plaque constructeur indique qu'elle est de type ADC2 et possède donc la calandre en V. Les filets métallisés courant le long de la carrosserie contribuent au dynamisme de la ligne, encore plus pure lorsque capote et pare-brise sont rabattus. Les garnitures intérieures et les banquettes sont de coloris gold, la capote noire. Ce joli cabriolet se trouve dans un bon état général avec une présentation séduisante. Les travaux récents qui ont été effectués ont porté sur le remplacement des pneus, la réfection de l'électricité et du freinage. Aujourd'hui relativement rare et bien plus abordable que la mythique traction cabriolet dont il se voulait le concurrent, le cabriolet Celtaquatre est une séduisante alternative pour rouler cheveux au vent dans un parfum d'avant-guerre. Son allure justifie parfaitement que l'on se penche sur ce modèle bien pensé par Renault. Il est précisé que le futur acquéreur se verra offrir en plus de cette voiture, une épave de Celtaquatre berline complète et tournante.



« La riposte du losange à la traction des chevrons »

Marque : Renault
Modèle : Celtaquatze Cabriolet
Millésime : 1937
Kilométrage : 20 702 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 464 cm³
N° de série : S35391



Carte grise française

21 000 / 25 000 €



Une voiture peu courante au véritable intérêt
De la robustesse dans une robe élégante
Un beau retour aux années 30



1936 – DAIMLER 15 LQ 3-20 LIMOUSINE

Daimler Motor Company marque automobile de luxe fondée en 1896 par Frederick Richard Simms était basée à Coventry, il avait acheté les licences d'exploitation des brevets pour l'Angleterre des moteurs à essence de la société allemande Daimler Motoren Gesellschaft. Les licences pour les autres pays ont été achetées par Mercedes-Benz. La grande chance de Daimler est d'avoir eu très tôt pour clientèle la famille royale britannique, dont elle devint le fournisseur officiel dès 1898. Edward VII, alors encore Prince de Galles, acquit une Daimler dont on dit qu'il adorait la conduire lui-même. Ce parrainage illustre valut à la marque avec la fameuse calandre cannellée de devenir très vite le fournisseur des familles couronnées et des grandes fortunes. En 1960 Jaguar racheta Daimler.

Au début des années 20, la marque va diversifier sa production et créer différentes gammes de carrosseries et de moteurs. Devant la demande de la clientèle de moteurs plus modernes, elle va abandonner les moteurs sans soupapes pour produire une nouvelle gamme et passer du six cylindres au fameux Double-Six en passant par le huit cylindres. La firme de Coventry va s'appuyer sur le talent de Laurence Pomeroy pour développer des moteurs doux

et performants. La Daimler 15 sera lancée en 1933 munie d'un 6 cylindres en ligne de 2.2 litres. La voiture est une propulsion munie de freins hydrauliques servo-assistés. Un peu plus de 1000 exemplaires ont été produits entre 1933 et 1936.

La Daimler 15 que nous présentons est une Limousine 6 places de type LQ3-20. Elle est en superbe état avec sa robe burgandy et noire. Elle a été restaurée de manière conséquente en Belgique. Noblesse de son pedigree oblige, elle possède une séparation chauffeur qui bénéficie d'un toit ouvrant. L'intérieur pour ce dernier est très beau, la banquette est en cuir beige et le poste de conduite à droite fait face à un tableau de bord en bois dans lequel sont intégrés des manomètres Jeager. La moquette grise à passepoil beige complète élégamment l'ensemble. Le compartiment arrière séparé par une vitre amovible choie tout autant ses passagers qui disposent d'une banquette arrière moelleuse en drap gris et d'accoudoirs. Un strapontin permet d'accueillir plus de passagers. Cette voiture d'un classicisme typique des années 1930 a gardé tout son charme. Son 6 cylindres en ligne vous emmènera dans un confort inégalable et à une allure princière.



« So british, So royal »

Marque : Daimler
Modèle : 15 LQ 3-20
Millésime : 1936
Kilométrage : 00367 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 200 cm³
N° de châssis : 1G32441009



Titre de circulation belge

25 000 / 35 000 €



Une très belle restauration
Aussi bien au volant qu'en passager
Une Daimler six places rare sur nos routes



1962 - JAGUAR MK2 3.8 L

En 1957, la firme Jaguar est à son apogée après cinq succès aux 24H du Mans. L'idée de greffer un moteur typiquement sportif de XK sous le capot d'une berline voit le jour à Coventry. Dévoilée en 1959 au Salon de Londres et commercialisée l'année suivante, la MK2 se définit à l'époque comme la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. C'est à son volant que Bernard Consten gagnera le Tour de France automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 sur une Jaguar MK2 3,8L. « Grace, Pace and Space » pour grâce, rythme et espace, c'est sous cette maxime que William Lyons innove en créant une berline de grand sport rapide, puissante et luxueuse. Plusieurs moteurs ont vu le jour, un 2,4L, un 3,4L et un 3,8L de cylindrée couplé à une transmission manuelle avec ou sans overdrive, ou automatique. Le moteur le plus abouti et réputé restera le 3,8L grâce à de multiples victoires en course automobile.

La MK2 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 de freins à disques aux quatre roues. Elle propose des équipements modernes : direction assistée, différentiel autobloquant, boîte de vitesse Moss bien étagée avec un agrément overdrive sur le dernier rapport. Puissant et robuste, le moteur XK fera la fortune de Jaguar. Cette Jaguar se révèle être une véritable berline de grand sport, tout en

offrant un design distingué avec une ambiance intérieure « so british ». L'habitacle très luxueux et magnifiquement disposé est bordé de ronce de noyer. Quarante ans après sa disparition elle marque encore les esprits et fait partie des automobiles anciennes les plus désirées. La MK2 sera retirée en septembre 1967, après que 83 980 exemplaires aient été construits, dont 30 141 en version 3,8 litres.

Le modèle présenté est une désirable MK2 3.8L de 1962. L'histoire de cette voiture est particulière : elle a appartenu de 1975 aux années 90 à son actuel propriétaire qui en fit de nouveau l'acquisition en 2005. Elle présente une élégante robe bordeaux d'une restauration ancienne et est équipée d'une rare option toit ouvrant. Son intérieur cuir beige est magnifique, tout comme l'état général des boiseries. Elle est équipée de roues fils, d'un allumage électronique et possède également sa trousse à outils d'origine et un autoradio d'époque.

La voiture est munie d'une boîte de vitesse mécanique avec overdrive permettant d'exploiter au mieux les 220 chevaux de son moteur. Son dossier d'entretien fait état de points de contrôle réguliers sur la partie mécanique avec notamment en 2012, un entretien mécanique général assez poussé pour plus de 4 000 euros. La voiture sera livrée avec sa housse et son dossier d'entretien. Cette MK2 représente une excellente opportunité d'accéder au mythe dans sa version la plus prisée.



« Une sportive en tenue de gala »

Marque : Jaguar
Modèle : MK2
Millésime : 1962
Kilométrage : 49 616 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 781 cm³
N° de châssis : 221 286 DN



Titre de circulation suisse

32 000 / 38 000 €



La plus puissante et la plus recherchée des MK2
Des performances et un plaisir de premier rang
La berline la plus rapide de son époque



1962 - PORSCHE 356 BT6 COUPÉ

Le 8 juin 1948, le prototype tiré de l'imagination de Ferdinand Porsche est homologué. La Porsche 356 incarne magnifiquement le rêve d'un homme passionné de voiture de sport. La conception initiale de la première Porsche, moteur quatre cylindres à plat, refroidissement par air, carrosserie profilée, donne au modèle un tempérament agile et sportif. Lancée dans sa première version 356 pre-A, Ferry Porsche produit la première voiture de sport de la marque. Étroitement dérivé de la VW Coccinelle, le caractère bien trempé de la 356 associé à une qualité de fabrication de très bonne facture vaudra à Porsche une solide réputation et un succès commercial évident. Présentée au salon de Genève de 1949, la Porsche 356 marque le point de départ de la production des automobiles Porsche. Les premières années de production dédiées à la 356 se font de manière artisanale, à la main. Abandonnant le châssis tubulaire pour une coque autoporteuse permettant de décaler le moteur vers l'arrière, la Porsche 356 présente le célèbre porte à faux dont bénéficiera la 911, elle offre une tendance naturelle au survirage lié au surpoids du train arrière si particulier. Elle collectionne rapidement les succès en compétition qui vont contribuer à la faire connaître des automobilistes sportifs.

Au fil des années la 356 ne va cesser de s'améliorer. Quatre générations vont ainsi se succéder apportant chacune d'elles leurs lots d'améliorations techniques, de développement de cylindrées et de puissance. Esthétiquement, Porsche utilisera sa fameuse recette, consistant en une évolution par « petites retouches » pour maintenir dans le coup, un dessin pendant plus de 16 années. La série dite pré-A durera de 1948 à 1955, puis viendra la A de 1956 à 1959, ensuite la B de 1960 à 1963 et enfin la C de 1964 à 1965. Toutes seront déclinées en différentes carrosseries : coupé, cabriolet

ou sous les célèbres appellations roadster ou speedster. Des séries plus confidentielles à moteurs très performants entretiendront la réputation sportive du modèle dont la puissance culminera à 155 chevaux avec la 356 Carrera 2000 GS/GT. En près de 17 ans d'existence c'est 77 361 exemplaires de la Porsche 356 qui seront produits et dont on estime que la moitié n'a pas survécu.

La voiture présentée est un coupé BT6 de 1962 réalisé par Reuter. Son moteur est le fameux quatre cylindres à plat atmosphérique qualifié d'indestructible. C'est un 1600 Super Type 616/12 T6 développant 75 ch dont le numéro est 701920. La voiture arbore le capot moteur à bord plat et non arrondi que l'on retrouvera également sur les modèles ultérieurs de la série C mais aussi une grille d'aération entre les essuie-glaces devant le pare-brise et une trappe de remplissage du réservoir sur l'aile avant droite. La lunette arrière est agrandie et le capot moteur a reçu deux grilles d'aération au lieu d'une. Notre exemplaire est dans un bon état général ayant bénéficié d'une restauration ancienne. L'allumage et la carburation ont été réglés chez Auto Passion afin que le ronronnement soit encore plus agréable et le freinage avant révisé. La voiture a une robe grise qui lui sied incontestablement bien. L'intérieur est en cuir bleu avec des moquettes grises. Elle est équipée d'un «camber compensator» système empêchant le véhicule de se cabrer à l'accélération et servant également de barre stabilisatrice pour le train arrière. Au volant de cette 356 on est séduit de prime abord par la qualité de la finition et la modernité des commandes. Comment ne pas tomber amoureux de ses courbes si fluides qui ont fait la renommée et le prestige de la Marque Porsche.



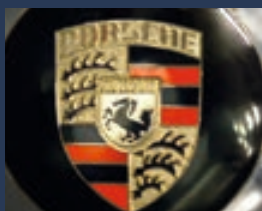
« La première Porsche n'a pas pris une ride »

Marque : Porsche
Modèle : 356 BT6 Coupe
Millésime : 1962
Kilométrage : 41 970 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres à plat
Cylindrée : 1 582 cm³
N° de châssis : 122556



Carte grise française

48 000 / 58 000 €



Une ligne mythique s'il en est
Le célèbre « katrapla »
Le 1er chef d'œuvre de Porsche



1949 – DELAHAYE 148 L COUPE CARROSSERIE LETOURNEUR & MARCHAND

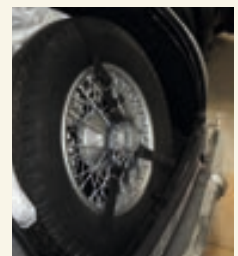
Emile Delahaye est né à Tours en 1843 et c'est à Paris en 1895, au salon du cycle, qu'il présente sa première automobile. Il se lance dans la course automobile dès 1896 conduisant lui-même un break 4 places. Fort de ses succès en compétitions la marque commence à être connue, à avoir une bonne réputation 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 recruta l'ingénieur Jean François. C'est lui qui saura lancer une nouvelle voiture, la 135 en 1933. La firme s'oriente alors vers la production de grandes routières à caractère sportif. Issu du type 138, la 135 est proposée sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 3,5 litres. 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. Elle a notamment gagné le rallye de Monte Carlo en 1937 et 1939 et les 24H du Mans en 1938. 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. La 148 sera ensuite déclinée en version « Tourisme » de la 135.

Une Delahaye avait le choix de sa robe et il y avait deux écoles de carrosserie française. La traditionnelle avec Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré et l'autre qui recherchait un nouveau style avec Figoni

& Falaschi, Saoutchik ou Antem. Après avoir travaillé ensemble pour Henry Binder, Jean-Marie Letourneur et Jean-Arthur Marchand ont fondé leur entreprise de carrosserie en 1905 et très vite se sont spécialisés dans la carrosserie de châssis prestigieux. Ils devinrent les carrossiers privilégiés des marques Delage, Bugatti, Talbot, Hispano Suiza et bien sûr Delahaye.

Au total, 2 592 Delahaye 135 ont été produites. Les survivantes sont devenues des pièces de collection particulièrement recherchées.

Notre Delahaye est très un beau type 148 coach panoramique réalisé par Letourneur et Marchand en 1949. Elle a été entièrement restaurée depuis le châssis et se présente dans un bel état d'ensemble. C'est ainsi que sellerie, ébénisterie, mécanique et carrosserie ont été revues. Sa livrée est bleu soutenu, associé avec un intérieur bicolore en cuir et velours. Les moquettes et garnitures sont assorties. La voiture est équipée d'un autoradio Arel. Son moteur 6 cylindres est équipé de 3 carburateurs, il est accouplé à la fameuse boîte Cotal électromagnétique à 4 rapports que l'on manipule grâce au « petit pot à moutarde ». La voiture est équipée de roues à rayons peintes avec moyeu central de style Rudge, montées de pneus à flanc blanc. Elle est équipée de tous ses ornements chromés dont un porte bagage sur la malle arrière. Elle a conservé à travers toutes ses années son immatriculation d'origine. Un rapport d'expertise réalisé en 2013 sera livré avec la voiture. Il s'agit d'un exemplaire beau et rare. Le dessin « panoramique » de cet élégant coach est une très belle illustration de la qualité de la « carrosserie française ».



« L'inégalable élégance à la française »

Marque : Delahaye
Modèle : 148 L coupé par Letourneur
et Marchand
Millésime : 1949
Kilométrage : 00379 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3557 cm³
N° de châssis : 801540



100 000 / 130 000 €

Carte grise française



Si Delahaye m'était compté
Un coach tout en élégance
Une carrosserie des maîtres Letourneur et Marchand



1969 - JAGUAR TYPE E 4.2 CABRIOLET

On a tout dit sur ce mythe de l'automobile. La type E va effectivement marquer de son indélébile empreinte l'histoire automobile. Ses atouts sont sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa « relative » accessibilité. Lancée en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en reprend le bloc moteur 3,8 litres 6 cylindres et les trois carburateurs SU à double arbre à cames en tête mais propose de nouveaux développements techniques. Elle possède 4 roues indépendantes équipées de freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. Elle restera au catalogue avec 3 séries distinctes jusqu'à son tardif remplacement par la nouvelle XJS.

En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2L développant 265ch SAE. Elle bénéficie aussi d'une boîte de vitesse entièrement synchronisée et d'un système de refroidissement amélioré mais conserve ses phares carénés. La série 1.5 fera la transition avec la série 2 en 1967 en arborant des phares découverts, un intérieur et des carburateurs de série 2, elle garde les pare-chocs de la série 1. La série 2 lancée en 1968 est considérée comme la plus fiable, elle est équipée d'un meilleur système de freinage Girling et de refroidissement. Des pare-chocs plus gros sont rendus nécessaires par les normes américaines, tout comme l'était le remplacement des trois carburateurs SU HD8 par deux carburateurs Stromberg. La série 3 enfin fait son apparition en 1971, avec pour conséquence de vraies modifications esthétiques et mécaniques. C'est désormais un moteur V12 de 5,3 litres qui officie et ce moteur plus gros nécessite une grille de radiateur surdimensionnée, engendrant une modification du dessin de la voiture. Les freins deviendront ventilés. Pendant toutes ces années, le succès de la type E ne se dément pas au point d'en avoir

fait l'une des plus belles pages de l'histoire de Jaguar et certainement de l'automobile des années 60. La dernière type E sortira des chaînes de montage en 1973 remplacée par la XJS. Adulée toujours aujourd'hui, elle est connue dans le monde entier ce qui en facilite la collection.

Le modèle présenté est une superbe type E Série 2 cabriolet de 1969 à boîte mécanique provenant des Etats-Unis. Notre exemplaire a fait l'objet d'une restauration extrêmement poussée puisque tous les éléments mécaniques, électriques et cosmétiques ont été revus. C'est ainsi que le futur acquéreur se verra remettre un dossier conséquent de factures et de photos attestant du détail, de la qualité ainsi que du montant des travaux réalisés depuis le démontage de la voiture. Cette voiture, dans la même famille depuis plus de 25 ans, a en effet bénéficié de soins dans les années 1990. La voiture a peu roulé dans les années suivantes et se trouve donc aujourd'hui dans un excellent état. Afin de s'assurer de son bon fonctionnement, une grosse révision faisant office de remise en route a été réalisée. Elle a porté notamment sur l'ensemble du système de refroidissement avec le changement de tous les joints dont le joint de culasse, et le surfacage de cette dernière, la réfection du circuit de freins et des deux carburateurs Zenith. Sa robe est blanche comme à l'origine et son intérieur est en cuir noir tout comme le sont sa capote et son couvre capote. Les chromes ainsi que les roues fils viennent sublimer la ligne de la voiture.

Parfaitement saine et déjà restaurée, cette type E dans sa déclinaison cabriolet est une réelle opportunité d'acquérir une référence du marché de l'automobile de collection. Les coûts de restauration d'une telle voiture doivent vous faire préférer notre Type E qui bénéficie de l'éclat de sa cure de jouvence.



« Et jaguar créa LA voiture »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E
Millésime : 1969
Kilométrage : 72800 km compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 4 200 cm³
N° de châssis : 1R7278



Carte grise française

60 000 / 70 000 €



Un investissement chaque jour plus rationnel
Une type E déjà restaurée et prête à rouler
Une livrée sobre d'une très grande élégance



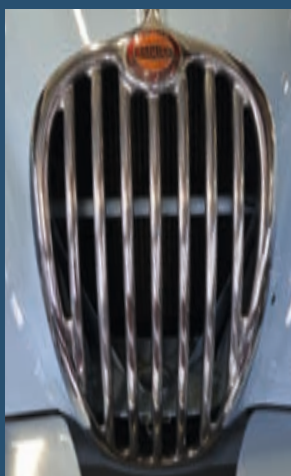
1956 – JAGUAR XK 140 COUPÉ

C'est en 1948 que Jaguar crée l'évènement sur la planète automobile avec son roadster XK 120 premier modèle d'une longue lignée. C'était 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. Elle fit rapidement ses preuves en compétition prouvant que sous sa robe gracieuse se cachait un tempérament de feu. Elle se déclina selon trois carrosseries, coupé, roadster ou cabriolet. 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.

Les améliorations portées sur la 140 permettent de changer le comportement sans trop toucher à la plastique à succès de la 120. Elle hérite d'une direction à crémaillère, sa suspension avant est à barres de torsion longitudinales et son essieu arrière est rigide monté sur lames semi-elliptiques. L'espace intérieur propose luxe et raffinement. L'habitacle gagne en espace car le moteur est repoussé de 76 mm et le dessin du volant est différent. Extérieurement et sans doute pour plaire au marché américain, elle reçoit des pare-chocs plus imposants, une barre chromée qui sépare le coffre en deux et une calandre à lames plus larges. Sous le

capot, c'est le moteur 3.4 litres de 190 chevaux qui équipait les XK 120 «Spécial équipement» et pour la gamme sport, la culasse «Type-C» qui pousse le moteur à 210 chevaux avec deux carburateurs HS8. Sa mécanique est plus souple avec l'installation d'un overdrive en option sur la quatrième vitesse. Une boîte de vitesse automatique Borg-Wagner à 3 rapports fera son apparition en 1956. Les trois modèles roadster, cabriolet et coupé sortent en même temps. Elle sera remplacée en mai 1957 par la Jaguar XK150.

Notre XK 140 est un coupé de 1956, certainement l'une des premières produites cette année-là. Dans les mêmes mains depuis 17 ans, elle présente une jolie patine bleu ciel avec un intérieur en cuir gris, ce coupé ne manque pas d'allure. La voiture est dotée de roues fils indispensables à toute Jaguar qui se respecte. Le tableau de bord en bois et les moquettes vous confirment que vous êtes bien dans une voiture de luxe. Son compteur en miles est le témoin d'une première destination nord-américaine. Son moteur a reçu une réfection importante il y a quelques années. Belle et plaisante à conduire, c'est une pièce de collection. Le coupé XK 140 en version LHD n'a été produit qu'à 1 966 exemplaires, il possède les charmes esthétiques de la 120 et les qualités techniques qui seront reprises sur la 150 et devant lui succéder. Peut être le meilleur compromis.



« Soixante ans plus tard elle fait toujours rêver »

Marque : Jaguar
Modèle : XK 140 Coupé
Millésime : 1956
Kilométrage : 36 257 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 442 cm³
N° de série : 815330



Carte grise française

60 000 € / 70 000 €



Elle séduit au premier coup d'oeil
Le meilleur compromis des trois générations de XK
Une anglaise haut de gamme dans la pure tradition Jaguar



1939 – HOTCHKISS 686 PN COACH COTE D'AZUR

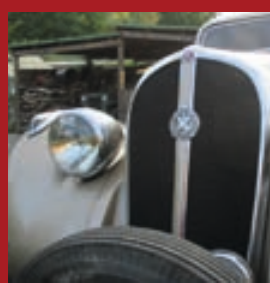
La marque Hotchkiss construira des pièces mécaniques automobiles dès 1901. Suite logique, dès 1904, la première 20 CV fera son apparition dotée d'un moteur quatre cylindres à soupapes latérales. Ensuite, la gamme se développe avec des moteurs qui montent en puissance et ce jusqu'à la première guerre mondiale. Dès 1919, Hotchkiss redémarre son activité automobile et diversifie sa production de châssis, de moteurs et de carrosseries pour habiller l'ensemble. Sa gamme large et notamment ses modèles plus économiques toujours fabriqués avec qualité, vont lui permettre de traverser la crise de 1929. La marque Hotchkiss va aussi s'essayer dans la foulée au sport automobile. Les victoires en course sont des preuves tangibles pour les clients de son savoir-faire. Elle renvoie à ses propriétaires une image prestigieuse, lorsqu'elle remporte notamment trois rallyes Monte Carlo de suite et d'autres succès dans des compétitions internationales.

Des développements techniques issus de la compétition vont déboucher vers des moteurs à 4 ou 6 cylindres. Dès 1936, Hotchkiss introduit à son catalogue la 620 en version Paris Nice ou « PN », modèle tout juste victorieux du Critérium Paris-Nice. Elle était équipée d'un moteur doté de deux carburateurs inversés, ou d'un double corps, d'un carter d'huile de grande capacité, de tubulures spéciales et parfois d'un arbre à cames plus croisé et de ressorts de soupapes fermes. La 686 PN bénéficiant d'une préparation et d'un équilibrage plus soigné sera aussi cataloguée et délivrera, elle, 115 ch à 4000 tr/min. Cette version améliorée et fiabilisée du 686 « mono carbu » sera apte à propulser des

types de tourisme lourds non préparés. Elle sera proposée en châssis long et susceptible d'être carrossée en limousine, antithèse du sport. Sur cette base, Hotchkiss développera une version plus sportive, la Grand Sport ou « GS » et plusieurs modèles dit « de luxe » verront le jour comme le cabriolet 686 Biarritz, la conduite intérieure Chantilly, la Vichy, ou les coupés Modane, Monte Carlo et bien sur le « coach Cote D'Azur ».

Notre voiture est un type 686 PN coach Cote d'Azur de 1939 arborant, dans une robe champagne un bel intérieur en cuir rouge. La sellerie est d'origine mis à part la banquette arrière qui a été refaite. Cette voiture est montée avec un moteur d'après guerre de 3.5L de cylindrée, doté d'un carburateur double corps, de freins à câbles, et d'une boîte mécanique à quatre vitesses et une marche arrière. Le moteur possède aussi un filtre à huile la rendant plus fiable. Ex Maurice Worms, pilote courant sur Hotchkiss de 1937 à 1953, avec son co-équipier E. Mouche, tous deux souvent classés notamment au rallye de Monte-Carlo, la voiture fut achetée à la veuve du pilote par un collectionneur Lorrain, qui la cède récemment à son actuel propriétaire. Ce dernier, passionné de la marque, a fait réviser la boîte de vitesse et l'embrayage. L'auto est dans un très bon état, elle est tournante et possède sa carte grise Française de collection.

Sa production ayant été très brève et seulement en quelques exemplaires, c'est l'occasion unique d'acquérir un modèle relativement rare de la marque Française.



« Le coupé façon Hotchkiss »

Marque : Hotchkiss
Modèle : 686 P.N. Coach
Millésime : 1939
Kilométrage : 66370 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 468 cm³
N° de châssis : 81827



Carte grise française

30 000 / 40 000 €



Un modèle de luxe
Une voiture de pilote
Une Hotchkiss avec un filtre à huile fiabilisant



1974 – ALFA ROMEO MONTRÉAL

A l'occasion de l'exposition universelle de 1967, Alfa Romeo revient sur le devant de la scène automobile et surprend en dévoilant un concept-car spectaculaire. Marcello Gandini, élève surdoué de la maison Bertone, a été chargé de créer une ligne avant-gardiste et sportive. Fort de son succès chez Lamborghini, il a exprimé son talent pour Alfa Romeo et son style amorce la transition qui va s'opérer entre le design des années 60 et celui des années 70, plus nerveux et agressif. La voiture est équipée d'un moteur V8 à 90° d'une cylindrée de 2 593 cm³ avec quatre arbres à cames en tête, deux par rangée de cylindres, développant une puissance de 200 ch. Avec son injection mécanique Spica/Alfa Romeo AIBB 8C S75 le moteur est alimenté par deux pompes à essence Bosch et pourvu d'un allumage électronique avec un carter sec. Sa transmission manuelle ZF à 5 rapports est du type « sport ». Sa suspension dérive des berlines de la marque avec roues indépendantes à ressorts hélicoïdaux et doubles-triangles intégrant des amortisseurs télescopiques à l'avant et un essieu rigide à bras tirés à l'arrière. Elle prend le nom de Montréal, ville de l'exposition universelle.

Elle est légère, 1 270 kg pour une longueur de 4,22 m, ce qui lui permet des performances au-dessus de la moyenne pour son époque. Dans l'habitacle, traité dans le plus pur style italien du sport-luxe, l'ambiance est aussi typée seventies avec un combiné d'instruments situé sous les yeux du conducteur. Voiture de caractère avec une mécanique extraordinaire, c'est un coupé confortable et polyvalent

qui permet à la fois un usage quotidien et le plaisir de la compétition. Seulement 3 925 exemplaires seront vendus entre 1971 et 1977, dont 480 furent livrés sur le marché français. C'est l'une des Alfa Romeo les plus marquantes d'après-guerre tant par son design avec ses ouïes latérales et ses phares escamotables que par sa modernité. C'est donc tout logiquement que son attrait progresse très fortement auprès des collectionneurs ces dernières années.

Notre exemplaire est une « sortie de grange » remise et parfaitement tournante depuis maintenant plus d'une dizaine d'année. Elle fut livrée en France, le 26 avril 1974 et son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 1979, soit cinq ans uniquement après la sortie du modèle et il y a déjà 35 ans. Elle est de couleur rouge référence Rosso 521, elle possède un intérieur en drap noir coordonné à des moquettes rouges, les fameuses jantes Campagnolo, les vitres électriques et un autoradio Pioneer assez ancien. La voiture se présente dans un beau jus ayant vraisemblablement 107 000 km d'origine. Elle nécessitera une remise en route complète afin qu'elle puisse retrouver sa superbe d'antan, elle présente une base saine à conserver en l'état ou à restaurer. Son historique limpide est aussi un atout car il devient aujourd'hui impossible de trouver des voitures conservées dans les mêmes mains aussi longtemps. Au-delà d'être belle, originale et performante, elle fait incontestablement partie des Alfa qui montent et qui vont monter encore, vous regretterez de ne pas l'avoir mise dans votre garage dans très peu de temps.



« Vous succomberez au chant des huit sirènes »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Montréal
Millésime : 1974
Kilométrage : 6 334 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres
Cylindrée : 2 593 cm³
N° de châssis : AR 14 280 94



Carte grise française

20 000 / 30 000 €



Une italienne peu courante sur nos routes car rare
Une ligne magique et originale
Un V8 qui chante comme un ténor italien



1962 - ALFA ROMÉO GIULIETTA SPIDER 1 300

L'Alfa Romeo Giulietta ou l'incarnation de la « dolce vita ». Elle positionne la marque dans le clan des fabricants d'automobiles sportives « accessibles ». Chef d'œuvre esthétique, la Giulietta allie une mécanique pétillante à une carrosserie légère, élégante et sportive, l'ensemble réunissant tous les ingrédients d'une irrésistible séduction. Plaque de bord en tôle peinte, cadrans ronds, levier de vitesse incliné au plancher, sièges en cuir de grande manufacture, la Giulietta fait rêver la jeunesse de son époque ! Étudiée en 1952 sous le nom de code 750, la Giulietta est d'abord commercialisée en Sprint, les secondes séries porteront le code 101. La déclinaison Spider est lancée à l'initiative de Max Hoffman qui se fait fort de la vendre à la clientèle américaine. Bertone et Pininfarina ont proposé chacun leur version du Spider. Un an après la présentation du coupé Sprint dessiné par Bertone, la Giulietta apparaît en version Spider, avec une carrosserie signée cette fois Pininfarina.

La Giulietta Spider reprend les mêmes bases techniques et le même moteur que le coupé Giulietta Sprint. L'amélioration technique apportée à la Giulietta et son moteur 1300 cm³ lui permettent de bonnes performances, surclassant même à l'époque les moteurs de plus grosse cylindrée. Quatre cylindres double arbre et un carburateur double corps lui donnent une puissance de 65 chevaux. La voiture bénéficie d'une boîte de vitesse à quatre puis cinq rapports, des

jantes de quinze pouces pour un poids contenu de 885 kg. À côté du modèle classique de la Spider, est bientôt présentée une version à la mécanique plus affûtée baptisée « Veloce », développant une puissance de 91 chevaux pour un poids identique. Au total, près de 36 000 exemplaires de Giulietta Sprint et versions dérivées telles que le Spider ont été produits, un véritable succès qui a largement contribué à la renommée du constructeur milanais.

Le modèle présenté est un Spider 1300 cm³ de 1962. Sa couleur rouge, dans la pure tradition des Spider Alfa lui va à ravir. Son intérieur allie harmonieusement le noir et le rouge et les sièges noirs sont sublimés par un passepoil rouge rappelant donc la couleur de la moquette et du tableau de bord. La voiture est en parfait état général, tous les éléments esthétiques ayant bénéficié d'une restauration complète. Son actuel propriétaire a entrepris des travaux mécaniques très importants afin de fiabiliser la voiture. C'est ainsi pêle-mêle que le haut moteur a été revu avec le remplacement du joint de culasse, l'embrayage a été changé, le système de freinage a été entièrement rénové et la boîte de vitesse a été vidangée. Toutes ces interventions ont été réalisées chez un spécialiste de la marque, factures à l'appui. Il s'agit donc d'une belle auto, dont les récents travaux vous permettront d'en profiter dès à présent. Une belle italienne à laquelle vous ne pourrez résister, surtout lorsque le temps qui passe la rend de plus en plus précieuse.



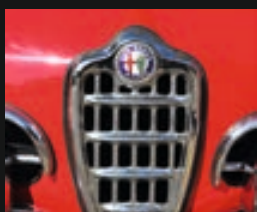
« Bella Ragazza et Alfa Giulietta »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulietta Spider
Millésime : 1962
Kilométrage : 79 300 Km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 290 cm³
N° de châssis : 101 03 AR 170312



Titre de circulation suisse

50 000 / 60 000 €



Un état remarquable
Un charme fou dedans comme dehors
Un modèle prisé, symbole de son époque



1957 - PEUGEOT 203 BARBIER CHAMBAS

Dans les années 50, Paul Barbier est un concessionnaire Peugeot installé à Vienne en Isère. Amateur de courses automobiles, il décide de créer ses propres voitures sportives sur des bases de Peugeot 203. On pense qu'il aurait réalisé 5 ou 6 voitures différentes pendant cette période. Très bon préparateur il participe à de nombreux rallyes régionaux à l'époque et fait connaître son nom par un pilote de renom Paul Guiraud à qui il vendra une Peugeot 203. Avec cette dernière Guiraud dit « Paulo » s'illustrera au rallye Lyon-Charbonnières et au rallye Monte Carlo en 1956. C'est à cette période que Paul Barbier décide de créer une auto pour courir aux 24 heures du Mans avec son ami André Chambas ancien coureur Talbot, mais la voiture ne sera pas prête à temps et Paul Barbier se tuera dans un accident de la route, en avril 1956.

L'histoire de cette 203 est extraordinaire, car la voiture que nous présentons est tout simplement unique. La voiture née en 1954 et terminée sans doute entre 1957 et 1958 est l'œuvre de Paul Barbier pour la mécanique. Le moteur est un bloc de Peugeot 203 réalésé, comprenant des pistons particuliers de chez Conrero, une pipe d'admission spéciale, une tubulure d'échappement Autobleu et un filtre à air cylindrique sous auvent pour faciliter la fermeture du capot avant. La boîte de vitesses est à quatre rapports avec une 3ème en prise directe et une 4ème en surmultiplié. Le moteur est posé sur un châssis tubulaire NARDI, les trains roulants sont ceux d'une 203 et la carrosserie en stratifié

de verre a été adaptée par la Carrosserie Barou à Tournon. Cette carrosserie permet une réelle accessibilité à la mécanique, en effet les parties avant et arrière se soulèvent en un seul bloc.

Son propriétaire actuel a fait l'acquisition de cette voiture en 1975 afin de participer à un rallye reliant la ville de Lyon au Maroc. Il a parcouru 2 500 kilomètres sans ennuis, et avec beaucoup de plaisir. Il se souvient de son excellente tenue de route. En 2003 Il a prêté cette perle rare au musée automobile de Reims et de la Marne. La voiture se présente dans sa couleur d'origine bleu de France, une peinture ayant été refaite en 1975. Le pare-brise très enveloppant emprunté à la Lancia Aurelia B20 Spider contribue pour beaucoup à l'allure générale de la voiture. Sa ligne est d'une pureté incroyable digne des plus belles barquettes européennes des années 50. Elle est dotée de 4 jantes fils à gros moyeu. Précision amusante, la voiture ne possède qu'un seul essuie-glace côté conducteur bien sûr. A l'intérieur on trouve deux petits baquets en cuir, un volant 4 branches en bakélite noir derrière lequel se trouvent deux compteurs superposés, l'un de Peugeot 403 pour la vitesse et un compte-tour de marque Jaeger. Témoignage « roulant » de l'histoire automobile française, il s'agit d'une exceptionnelle occasion de posséder une voiture française unique, née de l'ingéniosité et de la passion de deux hommes. Cette barquette n'a pas d'équivalent, ne la laissez pas s'échapper.



« Le fruit des rêves de deux passionnés »

Marque : Peugeot
Modèle : 203 Barbier Chambas
Millésime : circa 1957
Kilométrage : 17567 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 500 cm³
N° de châssis : 5004



Carte grise française

40 000 / 60 000 €



Une illustration de l'audace française des années 50
Une œuvre artisanale pleine de charme
Une auto à l'histoire passionnante



1934 - MG J2

La MG J2 fait partie de la lignée des MG Midget d'avant-guerre, après la M, la C, la D, la J a été présentée en juillet 1932. La série J sort en août 1932 et a été la première vraie «sports-car» grand public de la marque. Elle est déclinée en plusieurs versions : sports pour la J1 et la J2 offrant respectivement 4 et 2 places et compétition pour les modèles J3 et J4. Dotée d'un châssis efficace, et mue par un moteur de 4 cylindres de 847 cm³ à arbre à cames en tête autorisant 5500 t/min, culasse cross-flow, 2 carburateurs SU, elle revendiquait 36 CV pour un poids de 650 Kg et une vitesse maxi de 80 miles à l'heure. Une petite série de J2 préparée par l'usine munie d'un compresseur devient donc J3, le moteur étant ramené à 746 cm³ pour cause de réglementation. Enfin la version J4 de compétition atteignait une vitesse de 160 Km/h. Elle obtient une 6ème place aux 24 H du Mans en 1933.

Avec la Midget J, Cecil Kimber donne aux MG certaines caractéristiques de style qui deviendront les signes distinctifs de la marque : la planche de bord à double arrondi, le pare-brise rabattable, les portes échancrées, le réservoir et la roue de secours à l'arrière. A l'origine, le type J est équipé de garde-boue, mais rapidement toutes les MG recevront des ailes en forme de vague. Dotée d'une boîte de vitesse courte pour les deux premiers rapports et plus longs pour les deux autres, la J2 très agile et dynamique permettait de participer aux petites courses sur les routes anglaises mais aussi de prendre la route pour de plus grands périples. La voiture présentée est exceptionnelle tant par la qualité

générale de sa présentation que par celle du dossier qui l'accompagne. Elle est la propriété d'un amoureux de l'automobile qui en a fait l'acquisition en 2008 à un anglais qui la possédait depuis 14 ans. La voiture a été entièrement restaurée depuis le châssis par le spécialiste anglais Baynton Jones. La carrosserie en tôle d'acier a ainsi été totalement refaite avant de recevoir une nouvelle peinture ivoire. L'intérieur cuir bordeaux de la voiture est en superbe état à l'image de l'ensemble de la voiture. Elle est équipée de son pare-brise en plus de deux saute-vent, de sa capote et de son couvre tonneau en alpaga et de ses side-creens. La mécanique a fait l'objet d'une préparation complète toute particulière ce qui en fait une J2 à compresseur que l'on peut difficilement comparer à d'autres tant elle est performante.

Le moteur « Full Race » 4 cylindres est refait à neuf avec un ensemble vilebrequin Phénix et des pistons Cosworth. Il reçoit de plus un compresseur Shorrock. Tous les éléments de transmission, freinage, échappement ainsi que les trains ont été remplacés ou refaits à neuf. La voiture est recensée au Register Club MG sous le N° de châssis 4230. Elle sera livrée avec son dossier complet de restauration ainsi qu'avec un kit compresseur supplémentaire Volumex. Cette magnifique MG est une irrésistible invitation au plaisir unique des roadsters à sensations. Particulièrement désirable, racée et performante, notre exemplaire est une rarissime opportunité de s'offrir une J2 parfaitement restaurée et préparée par un spécialiste anglais renommé. A vous d'en prendre le volant.



« Une J2 Supercharged à couper le souffle »

Marque : MG
Modèle : J2
Millésime : 1934
Kilométrage : 005 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres avec compresseur
Cylindrée : 747 cm³
N° de châssis : J2 4230



Carte grise française

60 000 / 70 000 €



Une J2 introuvable dans un tel état
Il n'existerait qu'un peu plus de 2000 J2
Une voiture de course pour Gentleman Driver



1939 – SINGER 9 HP LE MANS

Comme ce fut souvent le cas pour le développement de l'automobile au début du 20^{ème} siècle, la firme Singer commença par produire des bicyclettes. En rachetant la licence des véhicules à moteur Perks & Birch en 1901, Singer va se lancer dans la fabrication de tricycles à roue avant et de motocyclettes. La première voiture sera fabriquée en 1905 sous licence Lea Francis. Les ventes vont progresser de manière continue jusqu'à ce qu'en 1928 Singer devienne le troisième fabricant anglais de voitures particulières derrière Austin et Morris. Fort de ce succès, la marque va lancer son premier Sports-car.

C'est en 1932 que la marque Singer lancera la « 9 Le Mans ». Dans la pure tradition de la voiture de sport britannique des années 1930, elle propose une planche de bord à double arrondi, un pare-brise rabattable, des portes échancrées et la roue de secours à l'arrière. Elle est proposée en version 2 ou 4 places. Par rapport aux autres modèles le centre de gravité est abaissé pour une tenue de route améliorée. Elle reçoit un moteur de 972 cm³ développant 31 ch à 4 600 tours, accouplé à une boîte de vitesses à quatre rapports assez courts. C'est surtout ses freins hydrauliques Lockheed qui représentent un avantage technique certain. Pare-brise rabattu, elle pouvait atteindre les 110 km/h et représentait une vive concurrence pour ses plus proches rivales, les MG J2 et série P. Les « Nine » vont régulièrement évoluer de 1933 à 1937 profitant d'améliorations plus ou moins

significatives comme une modification de l'allumage. Elles étaient fabriquées dans une usine différente, à Coventry, les autres étant fabriqués à Birmingham. La Singer « Le Mans » en version course s'illustrera dans de nombreuses épreuves prestigieuses dont six fois de suite au Mans où elle obtient des résultats probants.

La voiture présentée est superbe, bleu clair avec deux très beaux petits sièges noirs. Sa première mise en circulation date de 1939 même si l'on peut penser que sa construction fut antérieure. Cette Singer fut importée d'Uruguay en 1995 et elle a été restaurée dans les ateliers de Franck Levotré à Lyon. Dans un état général absolument enviable, notre exemplaire est le parfait compromis entre qualité de restauration et authenticité. Elle est munie de roues fils grises à fixation centrale, de deux roues de secours positionnées juste derrière le réservoir et de ses side-screens. La voiture a récemment bénéficié d'un nouveau couvre-tonneau et d'un cache-bagages en alpaga ainsi que d'une révision de ses compteurs Jeager. Le circuit de refroidissement a été révisé avec le remplacement de la sonde et du manomètre de température d'eau. D'un point de vue mécanique, l'embrayage, la butée et le mécanisme ont été revus. La voiture sort de révision et a été réglée pour offrir les sensations uniques d'un roadster dans la plus pure tradition anglaise. Beau et racé, cet exemplaire symbole de toute une époque automobile fera le bonheur de son futur propriétaire.



« Une Singer s'invite au Mans pour plus de 24 heures »

Marque : Singer
Modèle : 9 Hp Le Mans
Millésime : 1939
Kilométrage : 0025 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 973 cm³
N° de châssis : 86 306



Carte grise française

43 000 / 48 000 €



Le chef d'œuvre sportif de Singer
Les sensations toujours les sensations
Un roadster anglais dans la pure tradition des années 30



1954 – BENTLEY TYPE R

La prestigieuse marque automobile aujourd'hui propriété de Volkswagen et connue pour ses voitures de luxe et de course, est fondée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley. Son siège est à Cricklewood, au nord de Londres. Bentley obtiendra cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920 avec une voiture propulsée par un redoutable moteur de 3 litres muni de pistons en aluminium, d'un arbre à cames en tête et de quatre soupapes par cylindre. 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.

Le type R est la deuxième série de voitures produite par Bentley après la seconde guerre mondiale. Elle succède à la Mark VI. Lors de son développement, le projet portait d'ailleurs le nom de Bentley Mark VII, elle portera le nom de R en référence au nom du châssis. La face avant de la voiture n'est pas différente de la Mark VI mais les formes générales, elles, le sont. Elle sera très proche de sa cousine la Silver Dawn. Les type R reçoivent un moteur 6 cylindres en ligne de 4,6 litres de cylindrée alimenté par deux carburateurs SU de type H6. Il développe près de 130 chevaux et permettait plus de 160 Km/h. Le système d'échappement est un élément particulièrement important de la R parce que son système de collecteurs permet un grand confort de roulement et offre

un vrai silence à l'intérieur de la voiture. Une transmission manuelle à 4 vitesses était proposée de série, mais aussi une transmission automatique. Pour la liaison au sol, elle bénéficie d'une suspension indépendante à l'avant et de ressorts hélicoïdaux à l'arrière. Comme d'habitude, l'intérieur est noble et associe ronce de noyer, cuir Connolly et tapis en laine Wilton. Après 2 323 exemplaires produits, la R tire sa révérence et sera remplacée par la S.

Notre très bel exemplaire a été immatriculé le 23 juin 1954, et fait rare, son actuel propriétaire la possède depuis 1977 soit plus de 37 ans. Cet historique particulièrement limpide est le gage d'un suivi régulier et rigoureux. La voiture a récemment été entièrement restaurée avec entre autres la reprise des cuirs, du pavillon intérieur, de la mécanique et de la peinture. Sa robe noire se marie parfaitement avec un superbe intérieur cuir beige et est rehaussée de chromes en parfait état eux aussi. La voiture offre le vrai confort qu'on peut attendre d'une telle voiture de luxe. Elle est équipée d'une boîte de vitesse automatique pour encore plus de douceur de conduite à son bord. Cette voiture à la ligne sublime propose un raffinement incomparable, et reste une valeur sûre sur laquelle investir. Il est absolument rarissime de trouver un exemplaire à la fois dans un si bel état et avec un passé aussi limpide.



« Le raffinement à l'état pur »

Marque : Bentley
Modèle : R type
Millésime : 1954
Kilométrage : 84 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 4 600 cm³
N° de châssis : B 15 LWG

Carte grise française



25 000 / 35 000 €



Votre garage mérite une Bentley
Un historique et un état très enviable
Une valeur sûre du marché



1928 - LORRAINE DIETRICH B3/6

En 1897 le baron Eugène de Dietrich fonde la «Société de Dietrich et compagnie de Lunéville» pour la fabrication de wagons à destination des chemins de fer français. La même année il fait l'acquisition du brevet d'Amédée Bollée fils, héritier de l'un des pionniers de l'automobile en France et commence à fabriquer des voitures. Au tournant du XXème siècle l'entreprise recrute des ingénieurs automobiles, dont un certain Ettore Bugatti qui fondera plus tard la marque qui porte son nom. En 1905 De Dietrich se retire de l'affaire et la société évolue en SA dont le nom complet est la «Société Lorraine des anciens établissements de Dietrich et Cie de Lunéville», appelée couramment Lorraine-Dietrich. Les modèles se succèdent jusqu'à la première guerre mondiale. Les Lorraine-Dietrich ont acquis une réputation très forte en compétition. Le palmarès de la marque compte ainsi des victoires au Paris-Madrid en 1903 et aux 24 Heures du Mans en 1925 et un triplé en 1926. C'est Marius Barbarou qui travailla chez Clément Bayard, qui est à l'origine du fantastique 6 cylindres de la B3/6. Les Lorraine-Dietrich sont alors les premières voitures à annoncer une moyenne supérieure à 100 km/h sur les 24H.

En 1919, la 15 CV révèle une technique moderne avec des soupapes en tête de grand diamètre, un moteur monobloc à quatre paliers à course plus courte et un châssis rigide et relativement léger, malgré une suspension arrière à grands ressorts cantilever obliques. Sa direction à la fois douce et précise rend la conduite de la 15 CV agréable. Son moteur à culbuteurs offre de brillantes reprises, consomme relativement peu et ne vibre pas, grâce à un amortisseur

de vibrations. En 1923, la 15 CV, devenue B3-6, reçoit des freins avant avec de grands tambours du système Perrot-Piganeau.

Le modèle présenté est une très belle berline B3/6 avec séparation chauffeur de 1928. Elle a été restaurée avec beaucoup de soin il y a quelques années. Cette berline bleu canard au toit noir, élégante et cossue, accueille dignement ses passagers pour des voyages au long cours. L'attention apportée au détail est incroyable et la finition très élevée pour l'époque. Son 6 cylindres est alimenté par un carburateur zénith et accouplé à une boîte de vitesse mécanique à quatre rapports. Il porte le numéro 133 733. L'habitacle du passager et celui du chauffeur sont très beaux. La garniture intérieure est en velours imprimé et chaque portière est ornée d'un parement en bois. La planche de bord en bois verni reçoit un grand ovale central en aluminium regroupant toutes les instrumentations. Une vitre coulissante sépare le chauffeur de ses invités qui peuvent, s'ils sont plus nombreux, s'asseoir sur deux strapontins. Extérieurement la voiture est très élégante, elle est montée sur quatre roues fils. Côté équipement, notre Lorraine est en effet pourvue d'une malle arrière, de roues de secours sur les ailes, de coffres de rangement latéraux et d'un très beau phare latéral directionnel. Côté style, elle arbore une jolie mascotte signée Brau représentant un lévrier, des faux-compas et des lignes, l'une cuivrée et l'autre argentée soulignant respectivement la ceinture de caisse et la ligne de toit. Restaurée de belle manière, rare et bien construite, cette Lorraine Dietrich vous fera voyager hors du temps pour un plaisir infini.



« De la forge à la course automobile »

Marque : Lorraine Dietrich
Modèle : B 3/6
Millésime : 1928
Kilométrage : 12 065 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3446 cm³
N° de châssis : 127.569



Carte grise française

50 000 / 70 000 €



Une ligne dynamique
Une qualité de fabrication dans les moindres détails
Une B3/6 dont on compte très peu d'exemplaires



1932 – DELAGE D8 LANDAULET COUPE CHAUFFEUR CARROSSERIE BINDER

« Retenez bien ceci : Il ne faut pas prendre Delage pour un nom d'homme, Delage n'est pas un ingénieur, c'est un principe. Delage signifie en bon français : labeur, assidu, recherche constante de la perfection, loyauté dans la construction » Ces louanges sont extraites d'un article publié dans la Revue de l'Automobile.

Fondée en 1905, 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 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 véritablement le premier « Âge d'Or » de Delage. En 1930, Louis Delage est toujours attiré par le luxe et la « belle voiture ». Maurice Gaultier conçoit alors un moteur 8 cylindres en ligne de 4 061 cm³ qui tourne doucement dans un feulement caractéristique. La D8 qui développe 102 cv évoluera ensuite en D8 S pour Sport. A l'intérieur les cadrans s'affichent sur une planche de bord particulièrement soignée. Les plus belles carrosseries habilleront ce châssis et Delage remportera la première place dans la plupart des concours d'élégance. Binder est à l'époque un spécialiste des carrosseries d'apparat comme les coupés de ville et les landaulets, il n'habilla que des châssis de prestige dont une des six Bugatti Royale et on lui doit cette Delage.

Notre voiture est un modèle unique. Il s'agit d'un coupé chauffeur Landaulet de 1932 carrossé donc par Binder à Paris. La voiture a été entièrement restaurée dans les années 80 avec pas moins de 4 000 heures de travail. La réfection de la voiture s'est effectuée à partir du châssis et la voiture a ainsi été entièrement démontée. La peinture deux tons bordeaux et noire a été refaite, la sellerie reprise avec la banquette chauffeur en cuir, le compartiment passager refait en drap gris de manière identique à l'origine, le tout étant rehaussé de boiserie vernie. Un micro permet bien entendu d'indiquer ses volontés au chauffeur, si la séparation vitrée est relevée. La capote et le toit ont été refaits en cuir Connolly. Elle est équipée de freins mécaniques agissant sur les 4 roues et assistés par servo à dépression. Sa carrosserie est d'une élégance rare et celle d'une époque révolue où les plus grands carrossiers de renom rivalisaient d'ingéniosité pour la création automobile. Elle est chérie par son propriétaire depuis 25 ans qui en fit l'acquisition chez Monsieur Raymond Jolivet à Chaufailles. Elle était alors exposée sur le podium... et a continué d'exhiber sa beauté dans des concours d'élégance. La voiture sera livrée avec son dossier complet de factures, de photos et son carnet de bord. Ce superbe Landaulet coupé chauffeur cumule les superlatifs. Né dans une belle maison automobile française et passé dans les mains d'un carrossier renommé, c'est une pièce hors norme et unique dans laquelle vous aurez le privilège de rouler.



« L'expression de l'élégance française dans une pièce unique »

Marque : Delage
Modèle : D8 coupé chauffeur landaulet
Carrossé par Binder
Millésime : 1932
Motorisation : 8 cylindres en ligne culbuté
Cylindrée : 4 060 cm³
N° de châssis : 35425



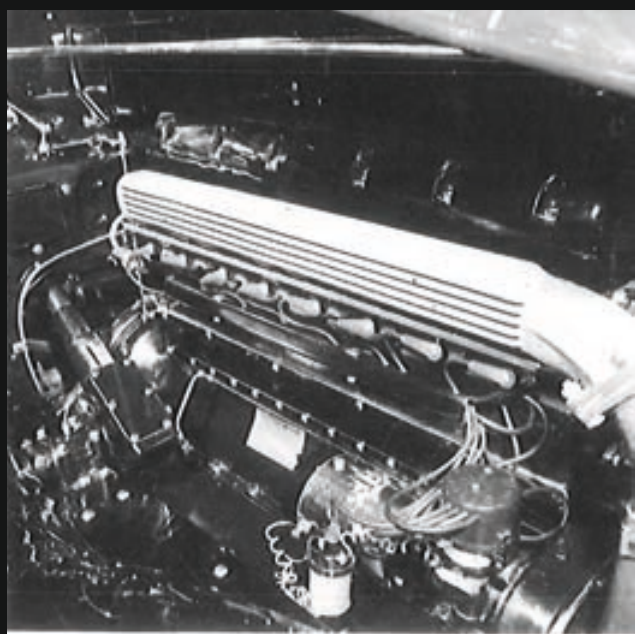
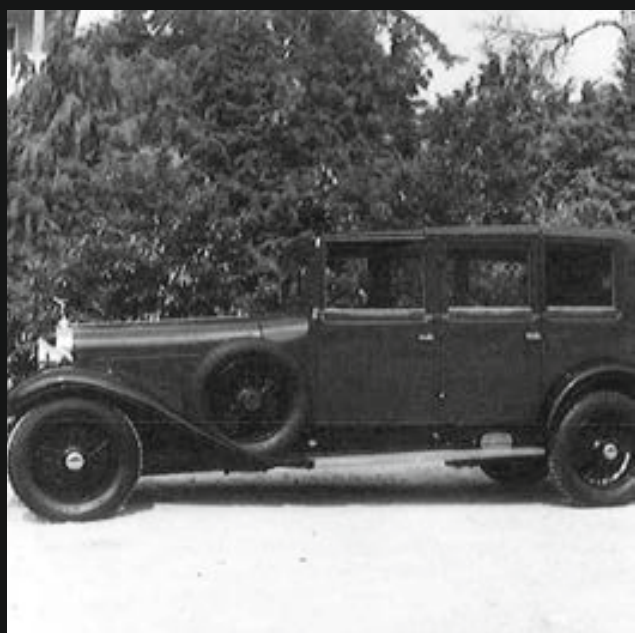
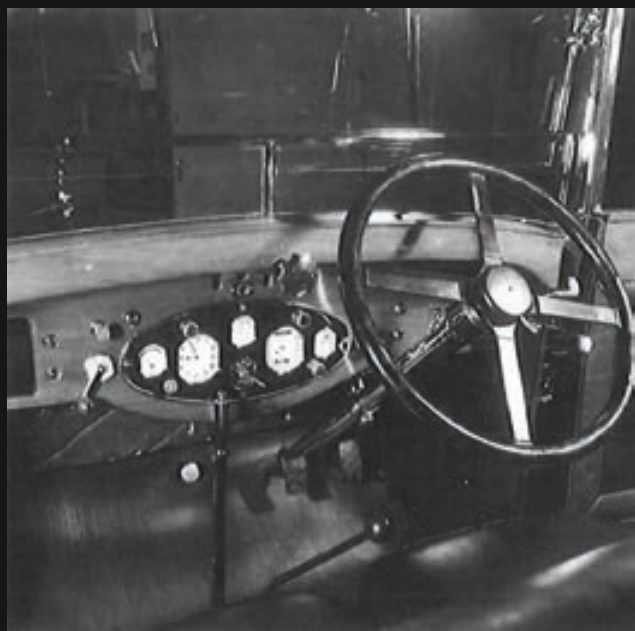
Carte grise française

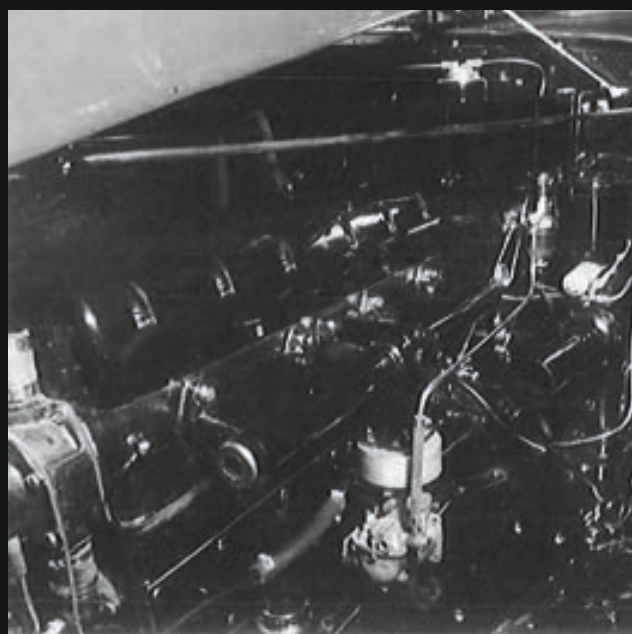
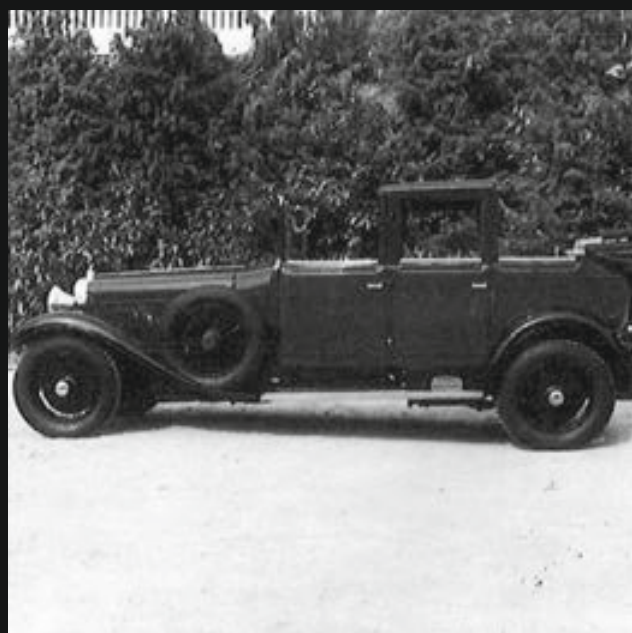
250 000 / 300 000 €



Un modèle tout simplement unique
La célèbre calandre gage de qualité
La signature d'un maître carrossier







1913 – CLÉMENT BAYARD 4M CABRIOLET PROVENANT DE LA FAMILLE CLÉMENT-BAYARD

Adolphe Clément, né en 1855 à Pierrefonds dans l'Oise, fut d'abord serrurier. Son intelligence et son esprit visionnaire vont lui permettre de développer un véritable empire industriel. Très vite il fabrique des vélos puis acquiert la licence de distribution des pneus Dunlop. Afin de se lancer dans l'automobile, il s'associera tout d'abord avec Gladiator avant de fonder sa propre marque en 1903. Fin 1901, Clément produit déjà des voiturettes à moteur avant développées par Marius Barbarou et dont la particularité est de posséder un entraînement par arbre et non par chaîne. Très vite les puissances vont augmenter sur les modèles de deux ou quatre cylindres. Les modèles fabriqués dans l'usine de Mézières porteront le nom de Clément Bayard en hommage au « chevalier sans peur et sans reproche » qui s'illustra dans cette ville. Il décida d'adopter la devise pour ses voitures comme pour lui-même, il obtint l'accord du Conseil d'Etat en 1909 d'ajouter le nom Bayard au sien pour lui et sa descendance. La marque perdurera jusqu'en 1922.

La 4M produite dès 1913 était motorisée par un quatre cylindres en ligne de 1 359 cm³ de cylindrée. C'est une sérieuse concurrente des Renault AX et EK. Elle dispose d'une puissance de 8 chevaux et peut rouler à une vitesse maxi de 65 Km/h à la faveur d'un poids relativement contenu. Le moteur est refroidi par eau avec le fameux radiateur placé en arrière du moteur afin qu'il soit protégé. Les ailes avant et arrière se rejoignent pour éviter la boue et forment un marchepied. Il s'agit d'un joli petit cabriolet deux places, simple et léger. Elle ne possède qu'une seule porte

côté gauche, ce qui permet d'installer un pneu de rechange le long de la voiture côté droit.

Notre exemplaire est un cabriolet deux places de 1913 qui appartient à la famille Clément Bayard depuis maintenant 30 ans. Cette voiture fut achetée par Monsieur Albert Clément-Bayard le 20 juin 1984 au cours d'une vente aux enchères réalisée à l'Automobile Club de France par Maître Briest. Elle appartenait alors à Monsieur Haegeli résidant dans le Bas-Rhin. La voiture se présente dans un bel état général ayant bénéficié d'une restauration au cours de son histoire. Elle nécessitera néanmoins une remise en route car elle est immobilisée depuis plusieurs années dans la propriété familiale. Son moteur porte la référence 4M3B, numéro 19848. Elle est équipée d'une capote en toile de couleur claire, en harmonie avec le châssis et les jantes à fils de la même couleur. Son intérieur en bon état est en cuir noir avec deux sièges décalés, celui du conducteur étant plus avancé et près du moteur. Les éléments de carrosserie sont bleus et ont été repeints lors de la restauration. Les pièces de bois ainsi que les pièces cuivrées sont elles aussi en bon état. Le dossier qui sera fourni avec la voiture comprend plusieurs pièces intéressantes permettant de retracer son histoire, notamment la carte grise en date du 1er décembre 1928 faisant état de la première immatriculation : 879 KA. Cette voiture n'a que très peu roulé depuis les trente dernières années. Rare à la vente et avec une telle histoire, notre exemplaire est un témoignage roulant de la marque Clément Bayard. Plus que centenaire, cette voiture ne demande qu'à reprendre la route.



« Voyagez sans peur et sans reproche »

Marque : Clément Bayard
Modèle : 4M Cabriolet
Millésime : 1913
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 359 cm³
N° de châssis : 21793

Carte grise française



20 000 / 30 000 €



Un très joli petit cabriolet centenaire
Un vétéran d'une marque connue et recherchée
Une histoire particulièrement séduisante



1904 – CLEMENT BAYARD AC2 DOUBLE PHAETON PROVENANT DE LA FAMILLE CLÉMENT-BAYARD

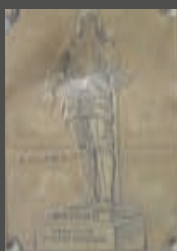
La société Adolphe Clément fonda son succès dans l'industrie du cycle et la distribution de pneus. Adolphe Clément construit dès 1899 des voiturettes, puis des voitures de tourisme et de luxe. Il conclura de nombreuses licences avec des partenaires anglais. L'une de ses usines étant implantée à Mézières, ville où le chevalier Bayard s'est illustré, il l'adoptera comme emblème en 1904. La construction des automobiles durera jusqu'en 1922.

La voiture que nous présentons est un modèle type AC2 de 1904, double phaéton de type tulipe à entrée latérale. Elle est dans un état de conservation très intéressant et porte toujours son immatriculation d'origine. Au cours de son histoire, les 2 pistons ont été changés et les cylindres réalésés par la SARL Ruphil en 1994. L'axe de la pompe à eau fut aussi refait par Monsieur Vert qui fut anciennement tourneur à l'usine Clément-Bayard. Sa patine est très belle, elle est complète. Elle fut remise il y a une dizaine d'années dans de bonnes conditions de stockage. Elle est équipée d'un moteur bicylindre accouplé à une boîte à 3 rapports et marche arrière, la voiture nécessitera une remise en route complète. Elle possède des sièges de cuir rouge, séparés à l'avant et sous forme de banquette à l'arrière, tous capitonnés. Elle est munie de sa capote et de housses de sièges en tissu. Les parties boisées présentent une agréable patine et rien ne semble avoir altéré l'élégance de cette voiture. La voiture allie le rouge, le noir et le cuivre.

L'histoire de cette voiture est exceptionnelle. Elle fut achetée par Monsieur Albert Clément-Bayard, petit-fils du constructeur Adolphe Clément-Bayard le 16 septembre 1956. Elle appartenait alors à Monsieur M. Louis Jacquet, antiquaire à Cluny en Saône-et-Loire. A l'époque, elle

fut achetée pour 350 000 anciens francs et découverte quelque peu par hasard par Monsieur Clément Bayard. La voiture était remise et non utilisée. Elle avait précédemment été la propriété de Monsieur Robert Du Corail, Comte du château de Marcilly la Gueurce. Ce dernier avait fait apposer au centre des deux portes arrière son blason de Comte mais il avait fait gratter la couronne comtale au moment de la cession à Monsieur Jacquet. Depuis cette date elle appartient à famille Clément-Bayard et s'est plusieurs fois illustrée en participant à des commémorations. Elle participa au rallye d'inauguration d'Eurotunnel qui eut lieu du 5 au 8 mai 1994, sélectionnée pour représenter l'année 1904 par l'Automobile Club de France et le Royal Automobile Club de Londres. Elle participa au rallye des Hauts de Seine du 2 octobre 1994, réservé aux véhicules antérieurs à 1905. Elle représentait l'année 1904 à l'exposition des «100 ans d'automobile française 1884 - 1984» qui se tenait au Grand Palais du 19 juin au 19 août 1984, et elle fut exposée au Musée de La Colline de la Défense de 1995 à fin 2000, date de fermeture du musée. Elle est donc éligible à la célèbre course Londres-Brighton.

Il est précisé qu'une copie de la fiche suiveuse de carrosserie « Automobiles Bayard », figurera au dossier tout comme le dossier des factures d'entretien et de réparation. De même tous les documents et photos d'époque ainsi que les expertises seront produits afin d'assurer la continuité de l'histoire de la voiture. Cette voiture particulièrement rare représente l'occasion unique d'acquérir une Clément Bayard avec une belle patine et un historique exceptionnel. Notre Clément Bayard fête ses 110 ans cette année, mais le chevalier qui orne son radiateur a toujours aussi fière allure.



« Une magnifique et rare page de l'histoire automobile »

Marque : Clément-Bayard
Modèle : AC2
Millésime : 1904
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 1 330 cm³
N° de châssis : 3783
N° de moteur : 2369

Sans carte grise

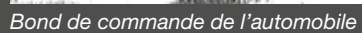


50 000 / 100 000 €



La légende Clément Bayard incarnée dans une voiture
Une patine à faire pâlir les véhicules état concours
Une voiture et un historique rarissimes







BAYARD-CLÉMENT 1904

Très connu dans l'industrie du cycle, Adolphe Clément construit dès 1899 des voiturettes puis des voitures de tourisme et de luxe, concédant de nombreuses licences en Angleterre. Une de ses usines étant implantée à Maisières, ville où le chevalier Bayard s'est illustré, il l'adopte comme emblème en 1903 construisant des automobiles jusqu'en 1923 ainsi que des avions et dirigeables.



Lieu d'origine : Levallois-Perret - Type de carrosserie : Double Phaéton - Modèle ou type : 2 K - Marque du moteur : Bayard A. Clément - Vitesse maximum : 80 km/h - Puissance développée : 10 HP - Nombre de cylindres : 2 - Alésage x course : 120 x 100 - Type de boîte de vitesses : à balladeur à 5 rapports + MA - Particularités au niveau de la carrosserie : double phaéton type "Tulipe" à entrée latérale - Dimensions : L: 3,5 m - l: 1,25 m - hauteur : 2 m.

Collection Clément-Bayard

1911 – CLÉMENT BAYARD CB 11 « MARAICHÈRE » PROVENANT DE LA FAMILLE CLÉMENT-BAYARD

La société Adolphe Clément est devenue très célèbre en vendant des voitures fiables au moment du plein essor automobile. Après avoir créé une gamme de bicyclettes, au point de devenir l'un des acteurs les plus importants de France, elle développa des voitures de différentes puissances et avec diverses fonctionnalités.

Elle proposa aussi des véhicules plus utilitaires. Ils sont particulièrement rares.

La voiture présentée est une Clément Bayard de type CB 11 dite « maraichère ». Il s'agit d'une voiture non roulante, à restaurer intégralement. Ce véhicule est vendu sur désignation et est à retirer chez son actuel propriétaire. Sorti des chaînes de montage certainement en 1911, ce véhicule fut utilisé par la famille Clément Bayard à des fins personnelles. Le seul trajet sur route réalisé à l'époque fut donc le parcours depuis l'usine Clément Bayard du quai Michelet à Levallois Perret jusqu'à Pierrefonds dans l'Oise. Cette voiture fut utilisée pour l'entretien de la propriété et les travaux et petits services aux alentours. Depuis le véhicule n'est jamais ressorti du domaine. Conservé dans

un état strictement d'origine, même si certaines pièces sont manquantes, il porte toujours sa première immatriculation : 7450 I ainsi que les mentions de charges utiles. La banquette avant pouvait accueillir deux passagers, il manque l'assise. La partie arrière en ossature bois est recouverte d'une bâche en toile. L'arbre de transmission est démonté, il est présent avec la voiture. Le véhicule possède son bloc moteur, son pare-brise et ses éléments de commande. Il est toujours resté dans la famille Clément-Bayard de la fabrication jusqu'à ce jour.

C'est avec cette voiture que Monsieur Albert Clément-Bayard a appris à conduire à l'âge de 14 ans.

Cette pièce qui nécessite d'importants travaux pour reprendre la route est une déclinaison rare des Clément Bayard des années 1910. Il s'agit d'une réelle « première main » de plus de 100 ans, ce qui est tout simplement improbable aujourd'hui. Cette voiture a une âme et une histoire hors du commun, elle mérite les soins qui la feront passer dans le 21ème siècle.



« Une seule famille, un seul lieu, une seule opportunité »

Marque : Clément Bayard
Modèle : CB 11
Millésime : 1911
Motorisation : 4 cylindres
N° de châssis : 20228
N° moteur : 20254

Vendu sans carte grise
Vendu sur désignation



1 000 / 5 000 €



Une voiture dans la même famille depuis toujours
Une maraichère très rare
La promesse d'une restauration excitante



1959 - MERCEDES 190 SL

Il y a 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 cm³. 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 voiture présentée est magnifique. Elle est de couleur crème avec un intérieur en cuir rouge et des moquettes grises. La capote est en alpaga noire. Elle est équipée de sa montre de bord ainsi que d'un autoradio Becker. Elle fut entièrement restaurée en Hollande en 2008 avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition en 2009. Un dossier d'expertise accompagnera la voiture qui ne nécessite donc aucun frais et dont la restauration s'est faite conformément aux caractéristiques originelles. L'élégance de ses courbes est soulignée par des pneus à petits flancs blancs. Une récente révision a permis un parfait réglage moteur. La 190 SL a vu sa cote progresser de manière significative ces dernières années, preuve que ce modèle a toutes les qualités pour séduire les collectionneurs exigeants. Un modèle parfaitement restauré ne se négocie plus aujourd'hui à moins de 100 000 euros, et cette tendance ne semble pas prête à s'inverser.



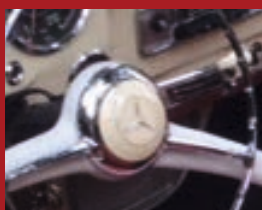
« Une Etoile à ne pas laisser filer »

Marque : Mercedes
Modèle : 190 SL
Millésime : 1959
Kilométrage : 3022 km au compteur
depuis restauration
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1897 cm³
N° de châssis : WDB121040109500358

Carte grise française



90 000 / 110 000 €



Une cote qui monte qui monte ...
Une voiture entièrement restaurée prête à rouler
Un beau cabriolet fiable et bien construit



1961 - BENTLEY S2

Bentley, marque automobile prestigieuse s'il en est, fut créée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley. Elle appartient aujourd'hui au gigantesque groupe Volkswagen et fait toujours figure de référence en matière de haut de gamme automobile. Bentley marquera son nom au rang des marques référentes 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 cm³. 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 permet 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, dégagant 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 particulièrement séduisant, il a été livré en France par la Franco-Britannic alors concessionnaire distributeur de la marque. Sa robe en deux tons noir et gris est associée à un très bel intérieur en cuir couleur sable. L'ensemble sellerie, boiserie en loupe de noyer, plafonnier et moquettes présente un aspect parfaitement satisfaisant. Cette voiture est équipée de tablettes à l'arrière et de quatre vitres électriques choyant ainsi tous ses passagers. Elle fonctionne parfaitement et offre le vrai confort qu'on peut attendre d'une telle voiture de luxe. Son actuel propriétaire qui la possède depuis plus de 15 ans lui voue une vraie passion et peut attester des factures d'entretien. Il est à noter qu'elle a été révisée en juin de cette année et qu'elle est donc prête à parcourir toutes distances. Cette Bentley à la ligne sublime propose un raffinement incomparable, et reste une valeur sûre sur laquelle investir avec une cote encore en devenir. Avec elle vous ne verrez plus la route de la même manière.



« Sa majesté roule en Bentley »

Marque : Bentley
Modèle : S2
Millésime : 1961
Kilométrage : 49 600 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres
Cylindrée : 6230 cm³
N° de châssis : B162LCU



Carte grise française

40 000 / 50 000 €



Un exemplaire en très bel état
Une ligne « symbole » du luxe et du raffinement
Grandeur et opulence à l'anglaise



1990 – DE LA CHAPELLE TYPE 55 ROADSTER

Né dans une famille passionnée d'automobiles, Xavier de la Chapelle, s'est forgé une solide réputation grâce à son talent et à sa pugnacité. Fort de ses réalisations de grande qualité, il fera de son nom une marque réputée. Il révélera sa première voiture au Salon de Genève en 1978, il s'agit d'une réplique de la Bugatti 55 mais que l'on doit plus justement qualifier d'évocation que de réplique, plus d'hommage que de copie. Il mit trois années à développer ce projet conséquent. C'est dans la région lyonnaise à Saint Chamond qu'il crée les Automobiles Stimula-De la Chapelle redonnant ainsi vie à une marque avec laquelle il a des liens d'origine familiale.

Le roadster type 55 se veut une alchimie entre modernité et classicisme. La prouesse consiste à proposer sous les courbes d'une Bugatti ancienne, une machine performante et fiable qui ne filtre en rien les sensations uniques d'un vrai roadster. Rivée à la route, la voiture distille un parfum d'antan qui n'est pas sans rappeler les chefs d'œuvre de Bugatti. La Type 55 est équipé d'un moteur de marque BMW, fixé sur un châssis poutre et entouré d'une carrosserie en fibre de verre. Il s'agit du fameux 6 cylindres en ligne de la firme bavaroise de 2.5 litres de cylindrée. La puissance varie en fonction du choix du client puisque ce dernier peut aussi opter pour une préparation moteur des célèbres Hartge, Alpina ou Schnitzer. La puissance est transmise au train arrière à l'aide d'une boîte de vitesses à 5 rapports. La suspension offre une tenue de route efficace et les ardeurs de la belle sont tempérées par quatre freins

à disques ventilés. La personnalisation du véhicule est déjà très poussée avec la possibilité de réaliser une « voiture sur-mesure ». Les matériaux sont nobles, ronce de noyer, fond de compteur et cuir font l'objet d'une attention toute particulière. Chaque voiture est unique puisque réalisée sur commande et assemblée à la main.

Notre exemplaire est un type 55 roadster mis en circulation le 23 février 1990. Sa propriétaire en a fait l'acquisition en 1998, il y a déjà plus de 16 ans. Sa livrée bicolore rouge et noire accentue son évocation stylistique à la marque Bugatti. La voiture arbore d'ailleurs le logo de la marque sur la grille de calandre en nid d'abeilles. Les jantes à fixation centrale sont de type fils et l'intérieur est en cuir rouge. L'ambiance à bord est unique, le volant bois à quatre branches faisant face aux 7 compteurs ronds incrustés dans le tableau de bord lui aussi en bois. Elle possède : porte-bagages chromé, hard-top, couvre tonneau, capote, side-screens, pré-équipement pour la climatisation et échappement en inox. La voiture se trouve dans un excellent état général, son récent contrôle technique ne faisant apparaître aucun défaut d'ordre mécanique. Ce véhicule a été suivi par BMW Villefranche et Ford Givors. La courroie de distribution a ainsi été changée l'année dernière. Cette voiture est une preuve roulante du savoir-faire artisanal français en matière d'automobile, l'illustration que les petites productions de qualité ne sont pas uniquement l'apanage des anglais. Recherchez le compromis entre classicisme et modernité et offrez-vous cette belle 55.



« Du pur-sang dans les veines »

Marque : De la Chapelle
Modèle : Type 55 Roadster
Millésime : 1990
Kilométrage : 70 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 500 cm³
N° de châssis : VF9553DD533189052



Carte grise française

70 000 / 80 000 €



La beauté intemporelle d'une évocation Bugatti
Pas de panne des sens à son bord
L'inégalable savoir-faire « made in France »



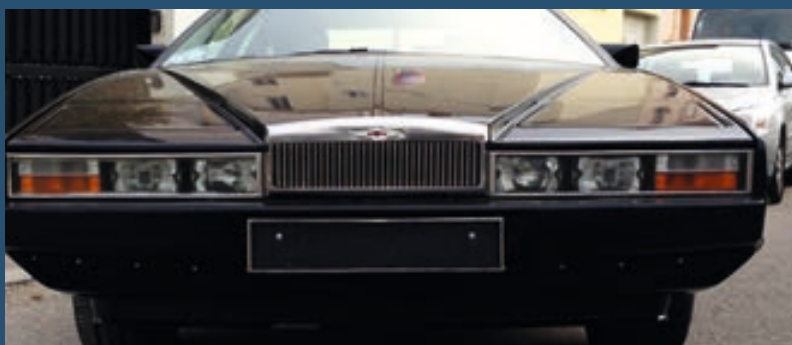
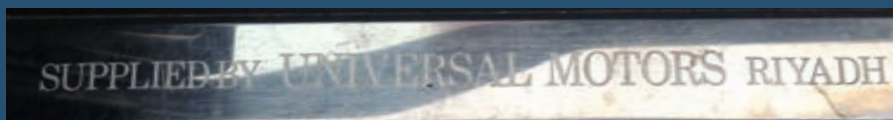
1984 - ASTON MARTIN LAGONDA

La vraie carrière de la Lagonda démarrera avec la Série 2 baptisée comme telle après que 7 exemplaires seulement de la Série 1 aient été produits. Mais le concept d'une nouvelle berline de luxe est lancé et va être développé. C'est en 1976 que sera dévoilé le premier prototype dessiné par William Towns qui redonna ses lettres de noblesse à la marque Lagonda créée en 1905. Le concept présenté est particulièrement attractif pour une berline de grand standing. La modernité de la voiture au-delà de sa ligne incroyable réside dans sa technologie embarquée avec des commandes électroniques et une instrumentation digitale. Sa structure dérive de l'AM V8 avec une robe toute autre. Le luxe fait partie intégrante de l'ADN de la voiture dont l'intérieur est bien sûr un coordonné de cuir Connolly et de parement en ronce de noyer. Le développement de la voiture et sa fiabilisation prendront 2 ans, Les Lagonda sont entièrement construites à la main, réclamant pas loin de 2 200 heures de travail manuel.

La Lagonda est longue avec près de 5,3 mètres de long et très basse ne dépassant pas 1,3 mètres de haut. Sa ligne très fine et pure est renforcée par l'intégration de phares rétractables sur le capot avant. Le 8 cylindres en V est accouplé à une boîte automatique Chrysler à trois rapports. Malgré un poids proche des deux tonnes, les 280 chevaux de la voiture lui permettent d'atteindre les 225 km/h et d'abattre le 0 à 100km/h en 8 secondes. La Lagonda connaîtra deux évolutions majeures. En 1985 d'abord, c'est la série 3 qui voit le jour bénéficiant de l'injection en

lieu et place des carburateurs Weber. Puis en 1987 c'est l'apparition de la série 4 dont la ligne est modifiée perdant ainsi ses phares rétractables au profit d'une rampe de trois projecteurs de chaque côté de la calandre. La ligne de ceinture de caisse creusée est abandonnée tout comme les poignées chromées. Ces modifications donnent une ligne plus arrondie plus en phase avec les standards de l'époque. Le modèle cessera d'être produit en 1990, après que 645 voitures aient vu le jour. Clin d'œil de l'histoire Aston Martin relance justement cette année une Lagonda, belle ultra chic et élitiste destinée aux plus exigeants amoureux de la marque. Le mythe est donc toujours bien vivant.

Le modèle présenté est du 1er juin 1984, il s'agit donc d'une série 2, équipée d'un tableau de bord à Led et de jantes de type Pepperpot. Elle fut livrée par les établissements Universal Motors à Riyad en Arabie Saoudite comme en témoigne l'inscription sur le marchepied conducteur. Elle dispose d'un toit vinyle noir réalisé sur commande spéciale entourant le toit vitré se situant au-dessus des places arrière. Le véhicule vient de recevoir une toute nouvelle peinture dans sa couleur noire d'origine. Son intérieur cuir Connolly est noir lui aussi tout comme les moquettes et les pare-soleil, l'ensemble est en excellent état. La voiture fonctionne de manière satisfaisante et est restée dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2009. Elle possède son manuel d'utilisation d'origine. Cette berline de grand standing est rare. Elle vous fera voyager dans une classe pullman sous les regards émerveillés de tous ceux que vous allez croiser.



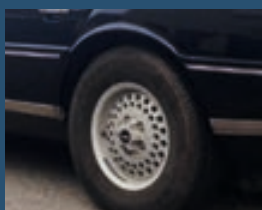
« Un salon roulant très high tech »

Marque : Aston Martin
Modèle : Lagonda
Millésime : 1984
Kilométrage : 47 680 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 5 340 cm³
N° de châssis : SCFDL01S 7ETL 13322



Carte grise française

25 000 / 35 000 €



Une voiture absolument « hors du commun »
Une production limitée à très peu d'exemplaires
Un luxe encore assez abordable



2013 – JAGUAR TYPE F V6 S

Nombreux sont les amateurs de la marque au félin, qui ont vu en cette nouvelle Jaguar un vrai renouveau. Reprenant les lignes du très beau prototype CX-16 présenté au salon de Francfort 2011, le roadster est lancé au Mondial de Paris en 2012. Désormais propriété du Groupe Indien Tata, la Jaguar Type F n'en perd pas pour autant ses gènes en proposant une voiture en plusieurs points inspirée de son illustre grande sœur la type E. Décliné aussi en coupé, le dessin est tout simplement superbe avec une personnalité affirmée. Elle est digne de cet illustre héritage, avec sa ligne à couper le souffle et sa motorisation vrombissante, cette grande féline est bien la descendante moderne de ce mythe britannique sportif qui trône au panthéon automobile.

La type F se décline en quatre motorisations selon les versions coupé ou cabriolet. Sont ainsi proposées au catalogue une version V6 suralimentée de 340 chevaux, une version V6 S de 380 ch, une version V8 S de 495 ch et enfin une version V8 R la plus puissante de 550 ch. Tous ces moteurs sont suralimentés pour proposer un rendement optimal et une puissance disponibles sur toutes les plages de régime moteur. Jaguar figure parmi les leaders dans le domaine de la technologie de l'admission suralimentée. Les performances sont linéaires, et l'accès aux niveaux élevés de couple est instantané à tous les régimes, minimisant l'écart entre la demande de puissance et la réaction du moteur. Le son du moteur flatte les tympans, l'échappement sport

dit « actif » y étant pour beaucoup. Mais il n'y a pas que la bande son. Bien aidée par sa boîte automatique quickshift à 8 rapports, la V6 S s'avère particulièrement explosive avec un 0 à 100 km/h en 4,9 s, elle sait atteindre les 275 km/h. L'intérieur, centré sur le conducteur, traduit une alliance entre technologies intuitives, ergonomie des fonctions et design sportif.

Notre roadster F type S est dans un état proche du neuf. Elle est motorisée par un V6 3,0 litres de 380 ch, doté d'un compresseur de suralimentation double vortex de type Roots monté dans le V du moteur pour permettre des dimensions compactes. Elle combine une peinture grise anthracite à un intérieur de type « performance » en cuir havane et de très belles jantes en 19 pouces. La voiture vient d'être révisée dans le réseau Jaguar pour ce qui correspond à la révision des 30 000 km. Elle bénéficie d'une liste d'équipements très complète avec notamment les projecteurs bi-xenon, l'aide au stationnement, la navigation écran tactile, le full cuir avec des sièges électriques, la boîte automatique séquentielle à palettes au volant. Livrée en 2013, cette voiture est donc bien sûr encore sous garantie constructeur Jaguar Europe. Cette voiture moderne est très réussie, la presse est d'ailleurs unanime sur les qualités de l'engin et sa réelle capacité à distiller du plaisir. Le retour de Jaguar dans la course semble bel et bien se confirmer et notre exemplaire est bien positionné sur le marché. Start Engine



« Le félin bondit à nouveau sur la concurrence »

Marque : Jaguar
Modèle : Type F
Millésime : 2013
Kilométrage : 26 700 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en V suralimenté
Cylindrée : 3 000 cm³
N° de châssis : SAJAA65B6E8K00678



Carte grise française

57 000 / 67 000 €



Bon sang ne saurait mentir
L'époustouflante sonorité du V6
Un look à se damner et un joli clin d'œil au passé



1988 – FERRARI 328 GTS

La 328 c'est la recette de l'amélioration dans la continuité. Dans la série des berlinettes à moteur central arrière, elle vient remplacer la 308 dont les ventes ont permis à Ferrari de passer un nouveau cap. Elle fait son apparition au salon de Francfort en 1985. C'est une voiture sportive de grand tourisme. Elle fut produite à un peu moins de 7 500 exemplaires en version GTB et GTS entre 1985 et 1989. GTS vient de Grand Tourisme Spider et 328 vient de son moteur V8 et de sa cylindrée de 3,2 l. Les 328 bénéficient de pare-chocs AV et AR plus enveloppants que ceux de la Ferrari 308. A l'avant ils reprennent le dessin de la Testarossa apparue en 1984. L'habitacle est également réaménagé sauf le combiné d'instruments derrière le volant, le frein à main est désormais à gauche du siège conducteur. La sellerie cuir est redessinée, elle est plus cossue, la console centrale est en deux parties dont l'une est intégrée à la planche de bord et l'autre entre les deux sièges. La voiture ne se partage qu'à deux heureux passagers. La climatisation est disponible.

Son V8 sait parler aux mélomanes et aux amateurs de montée en régime. Pas moins de 270 ch sont disponibles à 7 000 tr/mn et 304 Nm de couple à 5 500 tr/mn. Elle franchit le 0 à 100 km/h en 6,3 s et elle est capable d'atteindre une vitesse de 263 Km/h. Ce V8 séduit aussi par sa bonne disponibilité à bas régime permettant de rouler en toute quiétude sans avoir à changer fréquemment de rapport sur les cinq que compte la boîte de vitesse mécanique. Et pour les passer rien de plus agréable que de jouer avec le

levier en aluminium qui se déplace sur la grille en « H ». Son freinage est mordant et endurant et la direction non assistée procure des sensations brutes. La tenue de route doit son efficacité à des jantes en 16, à une suspension à double triangulation et des barres antiroulis avant et arrière. L'ABS d'abord en option, sera de série sur les derniers modèles. La 328 sera remplacée en 1989 par la 348 qui perpétuera à son tour la lignée des V8 centraux.

Notre exemplaire est un GTS du 28 octobre 1988, rouge « rosso corsa », intérieur cuir noir. Il s'agit donc d'un millésime 1989, l'un des derniers produits de la série équipé de la climatisation. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2007. La voiture possède son carnet ainsi qu'un dossier de factures conséquent et sa trousse à outils d'origine. Elle est entretenue dans le réseau Ferrari à Turin en Italie. Une grosse révision a été réalisée aux 80 000 km avec notamment le remplacement de la courroie de distribution. Elle vient de recevoir quatre pneus Michelin neufs. Le contrôle technique réalisé en juillet dernier n'indique aucun défaut.

La 328 GTS allie le meilleur du design Pininfarina et des performances automobiles contemporaines non encore aseptisées. Cette Ferrari qui a fait rêver toute une génération d'enfants plus ou moins grands, sera à n'en pas douter une voiture beaucoup plus chère dans les années à venir. Il y a peu de 328 à vendre en France, et pour cause le modèle devient plus prisé et change moins souvent de mains.



« La Ferrari de rêve et de route »

Marque : Ferrari
Modèle : 328 GTS
Millésime : 1988
Kilométrage : 94 800 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 3 185 cm³
N° de châssis : ZFFWA20B000077162



Carte grise française

50 000 € / 60 000 €



Le mythe de la berlinette Ferrari
Un V8 d'exception
La beauté du diable signé Pininfarina



1994 - FERRARI 456 GT

Présentée en 1992, la Ferrari 456 GT, dont le design est une nouvelle fois l'oeuvre de Pininfarina marque le retour de Ferrari à la tradition des coupés 2+2 dotée d'un 12 cylindres à l'avant. Elle perpétue ainsi la possibilité d'offrir 4 vraies places dans un coupé depuis l'arrêt de la 412 fin 1989. Elle est pour certains considérée comme la plus belle des Ferrari jamais produite par la firme de Maranello, ce qui n'est pas rien compte tenu de la production de la marque jusque-là. D'une cylindrée de près de 5.5 litres, cette nouvelle Ferrari développe 442 chevaux. La distribution est assurée par 2 doubles arbres à cames en tête. Munie d'une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports la voiture peut atteindre une vitesse de pointe de 309 km/h, une première pour une voiture à 4 places. Le 0 à 100 km/h est lui abattu en à peine 5,3 secondes. Avec un poids total de 1690 Kg, la Ferrari 456 GT dispose donc d'un rapport poids/puissance de 3,82 Kg/CV.

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. Le système de freinage est doté de l'antiblocage ABS et de l'antipatinage ASR. Construite sur un classique châssis tubulaire en acier, la 456 GT reçoit une carrosserie en

aluminium. Combinant confort et sportivité, cette Ferrari peut être utilisée au quotidien et distille à son bord une ambiance unique. 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 modèle présenté est très élégant de livrée extérieure noire avec un intérieur en cuir noir. Il se présente dans un bon état. Son propriétaire actuel possède cette Ferrari depuis une dizaine d'année, ce qui signifie qu'il s'en est occupé et l'a entretenue pendant la moitié de son histoire. La voiture a été entièrement révisée en mars 2013 chez un spécialiste de la marque pour plus de 5 000 €. Outre le remplacement très important des courroies, la vidange de la boîte de vitesse ainsi que du circuit de freinage a été aussi effectuée. Un contrôle du circuit de refroidissement a récemment été effectué chez Ferrari à Lyon. Affichant un peu plus de 68 000 km, soit une moyenne annuelle inférieure à 4 000 km, la voiture fonctionne très bien et propose de très belles montées en régime. Cette 456 GT offre désormais un rapport prix/plaisir extrêmement compétitif, permettant de surcroît de partager cette passion à quatre. Elle sera livrée avec son dossier d'entretien, une perle noire à ne pas laisser passer.



« La fabuleuse sonorité du V12 Ferrari et 4 vraies places »

Marque : Ferrari
Modèle : 456 GT
Millésime : 1994
Kilométrage : 68 350 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5472 cm³
N° de châssis : ZZFSD44B000097951



Carte grise française

27 500 / 35 000 €



Une vraie Ferrari 2+2 à un prix très abordable
Une ligne signée pininfarina indémodable
Un modèle dont la cote sera corrigée à la hausse par l'histoire



2005 - MERCEDES CLASSE E 55 AMG - MATTHEW BELLAMY

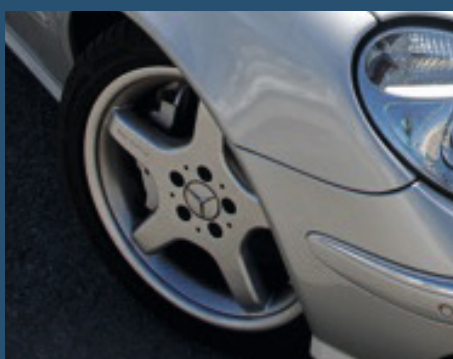
La Classe E de type W211 est la troisième génération de Classe E chez le constructeur à l'Etoile. Sa carrière débutera en 2002 pour s'achever en 2009. Mercedes qui par le passé avait déjà proposé une berline dotée de réelles qualités sportives va de nouveau s'essayer à l'exercice de style. C'est ainsi que la Classe E 55 AMG Kompressor sera lancée en 2003 avec pour objectif de devenir la référence en matière de berline sportive haut de gamme. Elle sera d'ailleurs la plus puissante de toutes les générations de Classe E. Comme toujours chez Mercedes c'est à son département sportif AMG qu'est confié le développement de la voiture et comme une œuvre d'art, chaque moteur assemblé arbore une plaque sur laquelle est gravée la signature du mécanicien.

Esthétiquement la voiture reprend les codes de la berline classique avec cependant quelques détails soulignant les capacités sportives de l'engin. Elle est chaussée de jantes plus larges accueillies sous des ailes élargies elles aussi. Les quatre sorties d'échappement trahissent enfin le caractère sportif de la voiture. Le moteur V8 de 5,5 litres de cylindrée est accouplé à un compresseur lui permettant de développer 476 ch et le couple disponible à très bas régime est « camionesque ». La transmission est automatique à 5 rapports. Les performances sont au rendez-vous avec un 0 à 100 km/h abattu en 4,7 secondes et une vitesse de pointe qui dépasserait allégrement les 250 Km/h si elle n'était pas limitée électroniquement. Le comportement est un parfait compromis entre confort et efficacité grâce à la suspension

pneumatique Airmatic DC, sa direction et ses freins retravaillés. L'habitacle soigne le confort de ses passagers avec les fameux sièges « multicontour » tout en cuir, le toit panoramique, des inserts de boiseries et un système de navigation « Comand Aps ». La E 55 AMG sera produite jusqu'en 2006 avant qu'elle ne laisse sa place à la version E 63 AMG dont le moteur sera entièrement développé par AMG.

La voiture présentée est particulièrement intéressante pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'elle fut achetée neuve par Matthew Bellamy le chanteur du célèbre groupe anglais Muse connu dans le monde entier. La carte grise qui porte bien sûr son nom sera livrée avec la voiture. Ensuite parce qu'elle est l'une des dernières E 55 produites ne totalisant qu'un peu plus de 27 000 Km, soit une moyenne annuelle inférieure à 3 500 km. Elle se présente dans un état général exceptionnel aussi bien intérieur qu'extérieur. Grise argent avec un intérieur cuir gris, sa liste d'options, en plus bien sûr du confort de série attendu dans une Mercedes haut de gamme, est enviable avec entre autres, le toit panoramique vitré, les radars de stationnement avant et arrière, le GPS ...

Cette voiture vient d'être révisée dans l'optique de la vente. Les déclinaisons AMG sont des voitures « à part » performantes et exclusives. Elles resteront à ce titre comme des pièces emblématiques de leur époque. A vous de ne pas manquer cet exemplaire au propriétaire célèbre.



« Une classe E de Star au gros cœur »

Marque : Mercedes
Modèle : Classe E 55 AMG
Millésime : 2005
Kilométrage : 27 000 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 5 439 cm³
N° de châssis : WDB2110761A741223



Carte grise française

22 000 / 28 000 €



Une voiture de Rock Star internationale
Des performances de tout premier rang
Une voiture déjà doublement collector



2001 – PORSCHE BOXSTER 2.7

Le nouveau Porsche Boxster fait son entrée officielle sur le marché en mars 1996 à l'occasion du salon de Genève. Il s'agit d'un pur roadster, strict deux places bénéficiant du célèbre 6 cylindres à plat de type « Boxer », mais cette fois-ci et à la différence de la 911, en position centrale arrière. Plus « abordable » que sa renommée grande sœur et proposant un comportement routier exceptionnel, le Boxster va rapidement s'imposer sur le marché. Une nouvelle clientèle accède désormais au mythe Porsche. Cette première génération de Boxster portera le nom de code 986 permettant de le distinguer des générations ultérieures que sont les 987 en 2005 et 981 en 2012.

Ses aptitudes routières vont rapidement légitimer une montée en puissance de ses moteurs. Trois cylindrées seront proposées : le 2.5 L, 204 ch, le 2.7L 220 puis 228 ch et enfin le 3.2 l appelé « S » avec 250 puis 260 ch. Le Flat-Six refroidi par eau est accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports ou à une boîte Tiptronic. Le comportement est excellent, au tempérament sportif mais suffisamment confortable pour préserver un certain confort et la polyvalence de la voiture. Le freinage, atout des modèles de la marque, permet de jouir en toute sérénité de l'engin. De même, la capote doublée et le Wind-stop permettent de profiter de l'auto dans toutes les conditions. À l'intérieur, on retrouve le sérieux et la qualité de la marque de

Zuffenhausen même si l'équipement, relativement complet, reste basique. L'acheteur aura accès à un catalogue d'options. Les deux passagers bénéficient de deux coffres du fait de l'architecture de la voiture. La fiabilité ne semble pas faire défaut au modèle, à condition bien entendu de respecter les bonnes règles d'usage et le plan d'entretien.

Le modèle présenté est un 2.7L à boîte mécanique de mai 2001. Ce Boxster appartient à son actuel propriétaire depuis plus de six ans, soit près de la moitié de la carrière de notre exemplaire. Sa livrée bleu nuit intérieur cuir et alcantara beige est complétée par une capote bleu marine. Il possède la climatisation automatique, les sièges électriques, le régulateur de vitesse, des sur-tapis de sol et le très appréciable saut-vent permettant plus de confort à bord. Son carnet d'entretien témoigne de passages réguliers dans le réseau officiel Porsche. Considéré très rapidement comme une « vraie Porsche », même par les puristes, le Boxster s'illustre toujours en bonne place aujourd'hui dans la gamme. Les premières générations, devenues aujourd'hui particulièrement abordables, permettent d'accéder au mythe Porsche sans risquer « le piège ». Fiable, relativement économique à l'usage et à l'entretien, le Boxster n'est en revanche pas avare en sensations. Sa cote actuelle étant sans doute à son plancher, en acheter un devient plus que rationnel.



« Les gènes du Spyder 550 en héritage »

Marque : Porsche
Modèle : Boxster
Millésime : 2001
Kilométrage : 96 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 2687 cm³
N° de châssis : WPOZZZ98Z1S601667



Carte grise française
Vente judiciaire : frais légaux 12%HT (+TVA) - 14,40%TTC

8 000 / 13 000 €



Un moteur central arrière
Une vraie Porsche, moderne, facile et fiable
Un modèle ultra accessible



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 évolue 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 grimpe d'un cran grâce à 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 par un intérieur avec notamment les sièges pétales, plus cossus et mieux finis. A partir de 1978, un nouveau becquet arrière 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 A310 V6 de 1978. Elle est tournante mais nécessite une remise en route, avec une vérification complète des organes mécaniques. Cette voiture est restée immobilisée pendant un certain temps. Elle est dotée d'une boîte de vitesse à 5 rapports et des célèbres jantes Bobine. C'est un exemplaire « dans son jus » même si la voiture a été repeinte au cours de son histoire dans un bleu qui sied bien à cette Alpine. L'intérieur est en tissu gris. Sa première immatriculation au nom d'un particulier remonte à 1990. La voiture n'est depuis pas sortie du département de la Seine Maritime et a sans doute roulé près de Dieppe fief de la marque. Il s'agit d'une bonne base pour celui qui voudra entreprendre une restauration. Les Alpine sont le symbole du savoir-faire français en matière de voitures sportives. Dans sa déclinaison V6, l'A310 est certainement plus charmante encore et l'annonce cette année du renouveau de la marque Alpine devrait redonner aussi un coup de projecteur sur sa belle histoire.

Il pourrait s'agir d'une ancienne voiture de gendarmerie. Plusieurs indices le laissent en effet penser : sa plaque des Mines correspondant à sa sortie du patrimoine national, le trou dans la boîte à gants laissant supposer le passage des fils pour l'équipement de télécommunication. Elle possède un autocollant gendarmerie sur le pare soleil et enfin son code peinture correspond à un bleu gendarmerie.



« Ménage à 6 sous le capot »

Marque : Alpine
Modèle : A 310
Millésime : 1978
Kilométrage : 84 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en V
Cylindrée : 2 664 cm³
N° de série : 45332



Carte grise française

13 000 € / 16 000 €



La grande sœur de la Berlinette
Une marque légendaire qui renaît en 2014
Une belle GT dans la pure tradition française



1985 – PEUGEOT 504 4X4 DANGEL CARROSSÉ DURISOTTI

Dès 1976, Henri Dangel travaille sur les premiers dessins de la future technologie qui portera son nom. En 1979, les premiers essais réalisés à Sochaux sur des véhicules Peugeot sont concluants. Un an après l'entreprise est créée et s'installe à Senheim dans le Haut Rhin dans le but de concevoir et produire des 4x4 à partir de véhicules de série. La première voiture transformée fut la Peugeot 504 avec la mise en production de breaks et de Pick-up version 4X4. Montrant de vraies qualités, la 504 Dangel pick-up pilotée par l'équipage Marty et Cazalot est classée seconde au scratch du Paris Dakar 1982 jusqu'à deux jours de l'arrivée.

La 504 sort en 1969 et sera commercialisée pendant 28 ans en France, sa production continuera jusqu'en 2005 en Amérique du Sud et en Afrique. Sa robustesse est légendaire, elle remporta de nombreuses victoires dans les rallyes africains Safari et Bandama. La gamme 504 comprend les versions berline, break, coupé, cabriolet, pick-up et la version 4x4 DANGEL. Grâce à sa transmission intégrale permanente Dangel, la Peugeot 504 se montre vraiment efficace et quelles que soient les conditions.

Le véhicule présenté a fait l'objet d'une commande spéciale du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la ville du Puy en Velay en Haute Loire. Il s'agit de l'un des

deux exemplaires livrés avec ce type de carrosserie. Ces voitures étaient destinées à une utilisation en « véhicule poste de commandement léger ». Elles sont restées en service environ jusqu'en 2010. Sortie en 1985, elle est équipée d'une cellule de transport de pompiers carrossée par Durisotti. La voiture présentée est une seconde main et se trouve dans un état exceptionnel avec seulement 33 500 Km d'origine. Les qualités techniques indéniables de l'engin en faisaient un très bon outil d'intervention. Sa transmission intégrale lui donne une capacité de franchissement qui lui permet de passer partout et notamment dans des lieux d'intervention compliqués. La voiture a une véritable allure dans son beau rouge pompier, elle est équipée de son antenne de transmission et de son gyrophare d'origine. L'intérieur en skaï est de coloris tabac, il y a un accroc sur le siège du conducteur. La cabine fixe arrière dispose de ses strapontins, permettant l'accueil de passagers ou de marchandises et elle est équipée de son meuble « radio » d'origine. En mission les banquettes servaient aux opérateurs radio qui ont assuré ainsi les permanences sur les grosses interventions. Le véhicule est mû par un moteur à 4 cylindres essence de 2 litres offrant une puissance suffisante, il a été bien entretenu par les services techniques du SDIS43. Une voiture qui vous suivra partout.



« Vous allez vous enflammer pour lui »

Marque : Peugeot
Modèle : 504 4x4 DANGEL
Millésime : 1986
Kilométrage : 33 500 Km au compteur
Motorisation : 4 cylindres essence
Cylindrée : 1 971 cm³
N° de série : VF3504AV1F3970465



Carte grise française

5 000 / 10 000 €



Un Youngtimer insolite
Une baroudeuse infatigable et inusable
Une voiture atypique et amusante



AUTOMOBILES & AUTOMOBILIA

4 ventes par an

Vente en préparation

15 février 2015 - Deauville

POUR INCLURE VOS LOTS DANS CETTE VENTE
CONTACTEZ-NOUS

Expertises gratuites
sur photos ou sur rendez-vous

04 37 24 24 24

voitures@aguttes.com



Neuilly Drouot Lyon Deauville

Date & signature :

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / TOP LIMIT OF BID IN EUROS
-----------	---	--

[illegible]

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
- Vente judiciaire (lot 279): 12%HT + TVA au taux en vigueur, soit 14,40%TTC

GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité du Commissaire-Priseur, 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-Priseur, 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.

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 10 novembre 2014 et au plus tard le vendredi 14 novembre 2014.

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 bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

Banque de Neuflyze, 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

- Carte bancaire (sauf American Express)

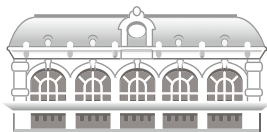
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)

· 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



Claude AGUTTES Commissaire-Preneur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
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 BROTEAUX

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Neuilly - Lyon
Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes
claude@aguttes.com
Collaboratrice Claude Aguttes :
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,
Sophie Perrine, Diane de Karajan,
Louis-Maxence Palisson

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

ACCUEIL GESTION DES DÉPÔTS

Neuilly
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Marie Rastrelli
rastrelli@aguttes.com
Vincent Heraud

Lyon
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE

Neuilly
Marie du Boucher
01 47 45 55 55
duboucher@aguttes.com
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com
Lyon
Lindsay Dias
04 37 24 24 24
dias@aguttes.com

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Responsable
Alexandra Baranger
baranger@aguttes.com
Facturation vendeurs Neuilly-Lyon
Isabelle Mateus
mateus@aguttes.com
Facturation acheteurs Neuilly
Gabrielle Grollemund
01 41 92 06 41
grollemund@aguttes.com
Facturation acheteurs Lyon
Jérémy Sarelo
04 37 24 24 26
sarelo@aguttes.com

COMMUNICATION & GRAPHISME

Neuilly-Lyon
Élisabeth de Vaugelas
01 47 45 93 05
vaugelas@aguttes.com
Marie de Villefranche
01 47 45 91 56
villefranche@aguttes.com

DÉPARTEMENTS D'ART

ARGENTERIE, CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ

Neuilly
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Lyon
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

ARTS D'ASIE

Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Richard Lefebvre des Noettes
01 47 45 93 06
desnoettes@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO

Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Antonio Casciello
01 47 45 91 50
casciello@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

ART PRIMITIF

Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

AUTOMOBILIA - VOITURES DE COLLECTION

Neuilly-Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

Neuilly-Lyon
Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com
Avec la collaboration à Neuilly de :
Claire Barrier
barrier@aguttes.com
Avec la collaboration à Lyon de :
Nelly Strohl de Pouzols
pouzols@aguttes.com

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

Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

TABLEAUX XIX^{ÈME} IMPRESSIONISTES & MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES TABLEAUX RUSSES & ORIENTALISTES PEINTURE ASIATIQUE ART CONTEMPORAIN

Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com
Neuilly
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com
Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Jouannet
jouannet@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

HAUTE COUTURE

Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

HAUTE ÉPOQUE

Neuilly-Lyon
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

INSTRUMENTS DE MUSIQUE

Neuilly-Lyon
Richard Lefebvre des Noettes
01 47 45 93 06
desnoettes@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Assistée de :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com
Organisation et coordination
de la vente :
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

NUMISMATIQUE

Neuilly
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Lyon
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX

Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

www.gersaint.com
David Epiter
gersaint@aguttes.com
Neuilly
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Marie Rastrelli
rastrelli@aguttes.com
01 47 45 93 06
Lyon
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

www.aguttes.com

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

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



Passion(s) & Business

Infos et dossiers de candidature via :

www.matching-numbers.net







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