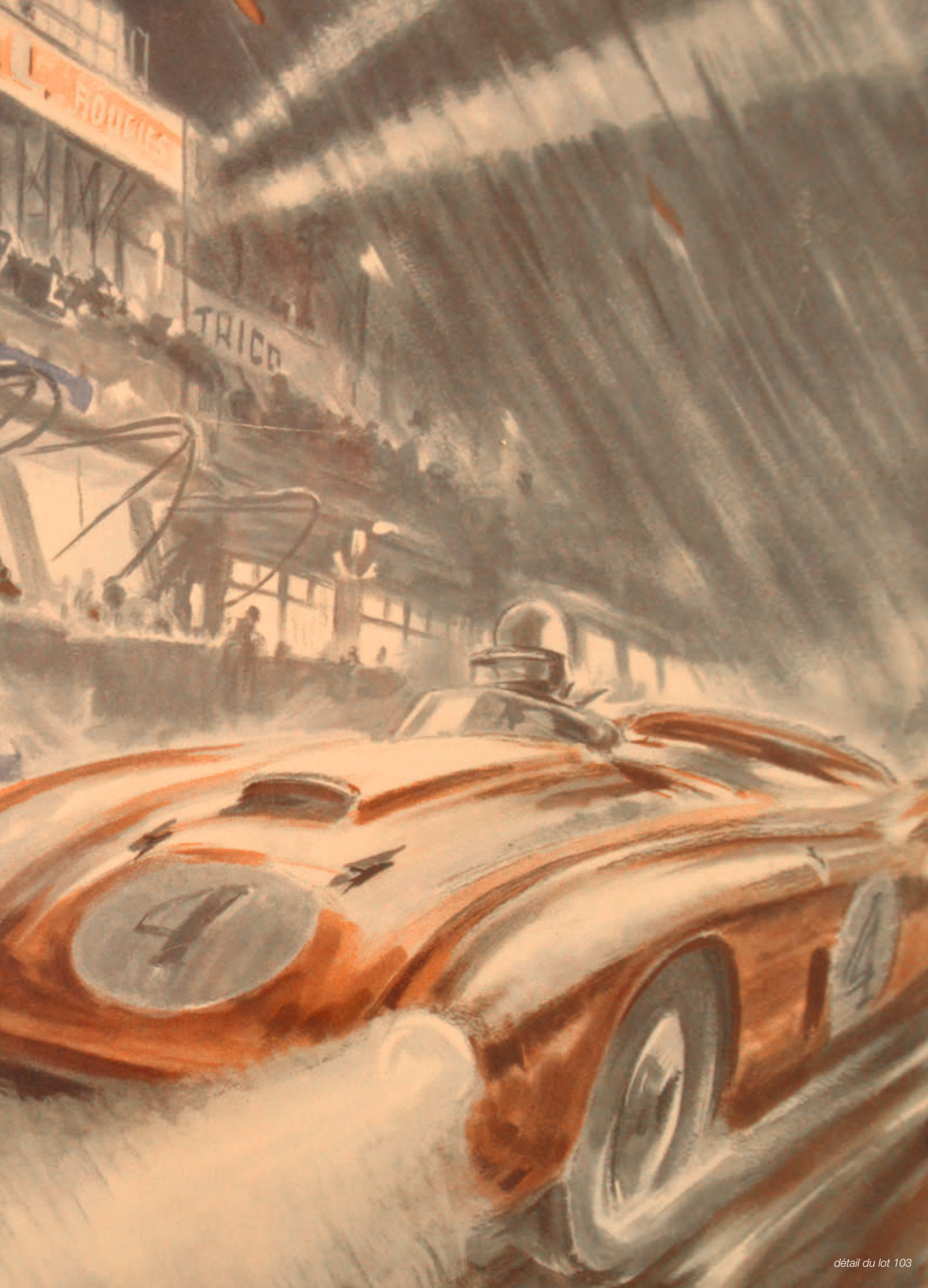


AGUTTES

A close-up photograph of the interior of a classic car. The steering wheel is a vibrant orange color with a silver metal rim featuring four circular cutouts. The dashboard is a light cream or off-white color, housing several round gauges and three push-button controls. The car's interior is visible through the windshield, showing a blurred view of trees and a building.

AUTOMOBILES DE PRESTIGE
& DE COLLECTION - AUTOMOBILIA

Samedi 29 mars 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 29 mars 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 27 mars 2014 de 10h à 18h

Vendredi 28 mars 2014 de 10h à 18h

Catalogue et résultats visibles sur www.agutttes.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 Agutttes Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
www.agutttes.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
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.»

détail du lot 106



- 1
Dinky Toys
Chariot à fourche Conventry climax
Ref. 597
Assez bon état. Boîte
40 / 60 €
- 2
Dinky Supertoys
Basculeur automoteur (Dumper) Muir-Hill
Ref. 887
Assez bon état. Boîte
40 / 60 €

- 3
Dinky Supertoys
Tracteur Berliet (avec glaces) et semi-remorque Porte-Char
Ref. 890
Assez bon état. Boîte (usures)
40 / 60 €
- 4
Dinky Supertoys
Bulldozer blaw-knox
Ref. 885
Manque les chenilles. Boîte (usures)
30 / 50 €

- 5
Dinky Supertoys
Grue Coles sur camion
Ref. 972
Bon état. Boîte (usures)
50 / 80 €
- 6
Dinky Supertoys
Véhicule porte-missile
Ref. 666
Assez bon état, pneus secs. Boîte (usures)
40 / 60 €

PREMIÈRE PARTIE :
MINIATURES DINKY TOYS
Collection de Monsieur R.



7
Dinky Supertoys
Profileur 100 Richier
Ref. 886
Bon état. Boîte (usures)
60 / 80 €

8
Dinky Supertoys
Tracteur Berliet et remorque surbaissée
porte-transformateur
Ref. 898
Bon état, petits éclats. Boîte (usures)
60 / 80 €

9
Dinky Supertoys
Tracteur Willeme et semi-remorque bachée
Ref. 36B
Bon état général, petits éclats. Boîte (usures)
50 / 80 €

10
Dinky Supertoys
Tracteur Willème avec semi-remorque Fardier
Ref. 36A
Assez bon état, petits éclats, usures. Boîte (usures)
50 / 80 €

11
Dinky Supertoys
Camion pétrolier saharien Berliet
Ref. 888
Bon état. Boîte (usures et taches)
80 / 120 €

12
Dinky Toys
Arroseuse-balayeuse L.M.V. à cabine vitrée
Ref. 596
Bon état. Boîte mauvais état
40 / 60 €



10



12



19



20



22



23



25

13
Dinky Toys
Autobus parisien Panhard
Ref. 29D
Eclats, pneus secs. Boîte
30 / 50 €

14
Dinky Toys
Autocar chausson
Ref. 29F
Eclats. Boîte mauvais état
30 / 50 €

15
Dinky Toys
Auto-échelle de pompier Delahaye
Ref. 32D
Etat moyen. Boîte mauvais état
40 / 60 €

16
Dinky Toys
Autocar Isobloc ref. 29E
Etat moyen. Sans boîte
Bus anglais deux étages «Dunlop»
Eclats. Sans boîte
Camion Unic Multibenne Marrel ref. 38A
Assez bon état. Sans boîte
30 / 50 €

17
Dinky Toys
Auto mitrailleuse légère panhard
Ref. 814
Bon état général, manque une antenne.
Boîte (usures)
20 / 30 €

18
Dinky Toys
Canot Healey Sports sur remorque
Ref. 796
Bon état. Boîte (usures)
10 / 30 €

19
Dinky Toys
Plateau porte-contenair Berliet
Ref. 581
Petits éclats. Boîte mauvais état
30 / 50 €

20
Dinky Toys
Camion benne carrières Berliet
Ref. 34A
Petits éclats. Boîte (usures)
30 / 50 €

21
Dinky Toys
Fourgon incendie premier secours
Ref. 32E
Petits éclats. Boîte (déchirures)
80 / 120 €

22
Dinky Toys
Camion GAK Berliet baché
Ref. 584
Très bon état. Boîte (usures)
60 / 80 €

23
Dinky Toys
Camion GAK Berliet à benne basculante
Ref. 585
Très bon état. Boîte (usures)
60 / 80 €

24
Dinky Toys
Camion militaire Berliet tout-terrain
Ref. 80D
Petits éclats. Boîte (usures)
20 / 30 €

25
Dinky Toys
Camion agricole Dodge
Ref. 343
Très bon état. Boîte (usures)
20 / 30 €

26
Dinky Toys
Char AMX 13 tonnes
Ref. 80C
Manque les chenilles. Boîte (usures)
20 / 30 €

27
Dinky Toys
Caravane avec glaces
Ref. 811
Bon état. Boîte (usures)
20 / 30 €

28
Dinky Toys
Camionnette Citroën Gervais
Ref. 25CG
Bon état. Boîte (usures)
30 / 50 €

29

Dinky Toys

Camionnette Citroën 1200kg

Mauvais état. Sans boîte

On joint :

Tracteur Massey Harris et remorque

Ref. 27A

Mauvais état. Sans boîte. Remorque

10 / 20 €

30

Dinky Toys

Camionnette citroën 1200 kg CIBIE

Ref. 561

Très bon état. Boîte

80 / 120 €

31

Dinky Toys

Camionnette de dépannage Citroën

version I - Ref. 35A

Bon état général, pneus secs. Boîte (usures)

30 / 50 €

32

Dinky Toys

Camionnette de dépannage Citroën

version II - Ref. 35A

Petits éclats, manque crochet - Boîte (mauvais état)

30 / 50 €

33

Dinky Toys

Camion laitier P55 citroën avec ses bouteilles

Ref. 586

Bon état. Boîte

100 / 150 €

34

Dinky Toys

Ensemble de huit véhicules comprenant :

Ford bétailière ref. 25A, Ford Calberson ref.

25J, Ford dépanneuse ref. 25R, deux Ford

Citerne Esso ref. 25U, Ford plateau brasseur

ref. 25H, Ford poubelle ref. 25V, Ford benne

basculante

Mauvais état. Sans boîtes

20 / 50 €

35

Dinky Toys

Grue Salev

Ref. 50

Bon état. Boîte (déchirures)

30 / 50 €

36

Dinky Toys

Guy Flat Truck

Ref. 433

Très bon état. Boîte (état moyen)

30 / 50 €

37

Dinky Toys

Miroitier estafette Renault

Ref. 564

Très bon état. Boîte

60 / 80 €

38

Dinky Toys

EBR Panhard

Ref. 80A

Bon état. Boîte (usures)

20 / 30 €

39

Dinky Toys

Fourgon Simca cargo «Kodak» ref. 33A

Mauvais état

Fourgon Simca cargo «SNCF» ref. 33AJ

Bon état général. Boîte

20 / 30 €

40

Dinky Toys

Panhard semi-remorque esso

Ref. 32C

Eclats. Boîte (usures)

On joint : Un autre exemplaire sans boîte

30 / 50 €

41

Dinky Toys

Petit autocar Mercedes

Ref. 541

Très bon état. Boîte

50 / 80 €

42

Dinky Toys

Fourgon Postal Peugeot ref. 25 BV

Bon état général. Boîte

On joint deux véhicules sans boîte :

Peugeot Mazda ref. 25BV, deux fourgon

postaux Peugeot ref. 25BV

Mauvais état

30 / 50 €

43

Dinky Toys

Pick-up estafette Renault avec glaces et

bache amovible

Ref. 563

Bon état (petits éclats). Boîte

30 / 50 €

44

Dinky Toys

Benne basculante Simca cargo. Version I

Ref. 33B

Bon état. Boîte (usures)

30 / 50 €



30



33



35



37



40



41



45



47



48



51



52



53



55



58

45
Dinky Toys
Benne basculante Simca cargo.
Version II
Ref. 33B
Très bon état. Boîte (usures)
30 / 50 €

46
Dinky Toys
Fourgon Simca Cargo en camion
de déménagement Bailly
Ref. 33AN
Eclats. Boîte (état moyen)
20 / 50 €

47
Dinky Toys
Fourgon Simca cargo
Ref. 33A
Etat moyen. Boîte (état moyen)
On joint :
un autre exemplaire
sans boîte et manque une porte
10 / 30 €

48
Dinky Toys
Simca cargo miroitier
Ref. 864
Bon état général. Boîte (état moyen)
30 / 50 €

49
Dinky Toys
Ensemble de six véhicules
comprenant :
Camion laitier Studebaker ref. 25O,
camion pick-up Studebaker ref.
25P, dépanneuse Studebaker ref.
25R, camion benne-basculante
Studebaker ref. 25M, bétailière
Studebaker ref. 325K/1, petite
remorque ref. 25T
Mauvais état. Manques. Sans boîtes
30 / 50 €

50
Dinky Supertoys
Benne Euclid Rear Dump Truck
Ref. 965
Bon état. Boîte
30 / 50 €

51
Dinky Toys
Rouleau compresseur Richier
Ref. 90
Très bon état. Boîte (état moyen)
30 / 50 €

52
Dinky Supertoys
Tracteur pétrolier saharien
Ref. 888
Très bon état. Boîte bon état
50 / 80 €

53
Dinky Supertoys
Tracteur unic porte-voitures
Ref. 391
Bon état général (pneus secs). Boîte
(usures)
80 / 120 €

54
Dinky Toys
Camionnette militaire Unimog
Mercedes Benz
Ref. 821
Etat moyen (bâche fendue). Boîte
(état moyen)
20 / 30 €

55
Dinky Toys
Ensemble de trois avions
comprenant :
Hélicoptère Sikorsky ref. 60D,
Vautour SNCASO ref. 60B,
Super constellation avion ref.
60C (manque un train)
Boîtes (état moyen)
30 / 50 €

56
Dinky Toys
Remorque bachée
Ref. 70
Assez bon état. Boîte
20 / 30 €

57
Dinky Toys
Ensemble de boîtes vides :
Camion Brockway, Ambulance,
Tank AMX, Half Track, cuisine
roulante, Avion Mystère IV,
Obusier de 155
10 / 20 €

58
**Ensemble de deux jouets en
tôle comprenant :**
Un camion de dépannage Berliet
téléguidé.
Une ambulance
(manque une roue à l'ambulance)
80 / 120 €



DEUXIÈME PARTIE :
AUTOMOBILIA



détail du lot 105

roger soubira



59
La France Automobile
Année 1903
2 vols. – demi-reliure
200 / 300 €

60
La France Automobile
Année 1905
2 vols. – demi-reliure
200 / 300 €



61
Pascal COURTEAULT
Automobiles Voisin -1919/1958
White Mouse édition – 1991
Exemplaire numéroté 2836
Calandre automobile plastique sur le premier plat
Emboîtage carton
300 / 500 €

62
Ensemble de 14 volumes sur le thème de l'automobile:
Bruno Rihet, Au fil de l'huile II; George Barris, Cars of the Stars; Peter Roberts, Le Monde fascinant des Autos; Claudes Rouxel, Chenard & Walcker; P.A Millereau, Jaguar « E »; Ray Miller, Thunderbird; Jean Sauvy, Les automobiles Aries; American Cars of the 1930s et American Cars of the 1940s; P. Casucci, Le guide des voitures anciennes 1905 à 1939; et divers
20 / 30 €

63
Le Mécanicien Moderne
- Description d'une automobile à pétrole
- La locomotive Compound
3 vols, reliure en toile (usures)
On joint :
Allo Paris... Ici piston - Revue ECP 1933
20 / 30 €

64
Ensemble de revues
Science et Vie, Cavallino et divers
10 / 15 €

65
Revue Nürburing
On joint une épinglette années 1950
30 / 40 €

66
Ferrari Yearsbook 1958
On joint une carte de visite Enzo Ferrari
650 / 750 €



67
Jean PERILHON
Formule 1
Un vol. avec envoi de l'auteur
20 / 30 €

68
Eric et Marie-Madeleine GILLET
Caravane Panhard
Un vol.
30 / 50 €

69
La Grande Course
Un vol. 1955
Dessin de Carlo Demand
40 / 60 €

70
Edouard SEIDLER
Champion du Monde
Un vol. 1970 Elf
40 / 50 €





71
Mercédès
 Un vol. ill. par Hans Liska
 80 / 100 €

72
Roger LABRIC
 Les 24 Heures du Mans
 Un vol. ill. de Géo Ham. 1949
 400 / 600 €

73
MOITY, TEISSEDER et BIENVENU
 24 Heures du Mans 1923-1992
 Deux vols. 1992
 200 / 300 €

74
Jacques LOSTE
 L'automobile notre amie
 Un vol. ill. Géo Ham & Pierre Rousseau
 Editions Mame
 100 / 150 €

75
Robert LABRIC
 Robert Benoist Champion du Monde
 Un vol. ill. Géo Ham
 Ed. originale Edicta - 1946
 200 / 300 €

76
Etienne BERNARD-PRECY et Robert BENOIST
 Cours pratique de conduite automobile
 Un vol. Ed. Techniques et Touristiques - 1926
 20 / 40 €

77
Gabriel VOISIN
 Mes milles et une voitures
 Un vol.
 Ed. originale La Table Ronde - 1962
 20 / 40 €

78
Antoine PRUNET
 Ferrari de route et de rêve
 Editions EPA - 1982
 50 / 100 €

79
Ensemble divers
 d'accès courses
 30 / 50 €

80
Règlement
 du Grand Prix d'Italie 1961
 25 / 35 €

81
Programme
 du Grand Prix d'Italie 1961 Monza
 30 / 50 €



82
Programme
des essais du XIXème Grand Prix de
Monaco
On joint le temps des qualifications
80 / 100 €

83
Programme
du Grand Prix
de France 1971
30 / 40 €

84
Carte de vœux
illustrée par Dero.
Autographe de Bob
Wolleck
50 / 70 €

85
Carte postale
dédiée Henri Pescarolo
30 / 40 €



84



86
Photographie autographe
de Jean Behra le 19 juin 1956, victorieux
des 1000 km de Paris sur Maserati 3 litres
avec Rosier
180 / 220 €

86



88

88
Ensemble de trois photographies
des essais Roadster Mercedes 300 SL par
Stirling Moss
50 / 60 €

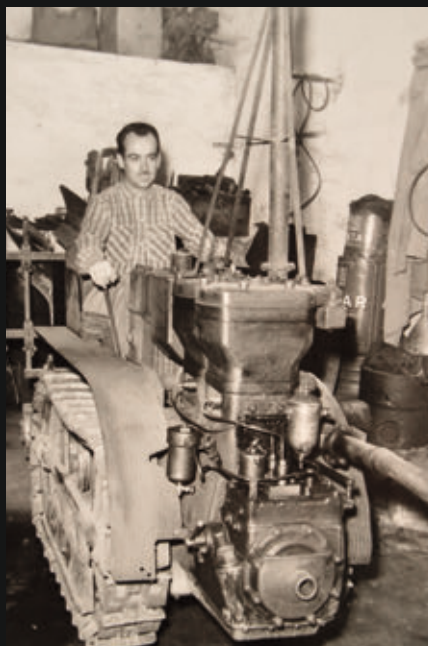


90

90
Ensemble de cinq photographies
du Général de Gaulle au Salon de l'Auto
30 / 40 €

87
Ensemble de trois photographies
de Jackie Stewart
40 / 60 €

87



89

89
Ensemble de quatre photographies
de Maurice Trintignant
30 / 50 €



91

91
Ensemble de 23 photographies
anciennes représentant Stirling Moss,
Maurice Trintignant...
60 / 70 €



92

Suite de quatre estampes

en couleur représentant :

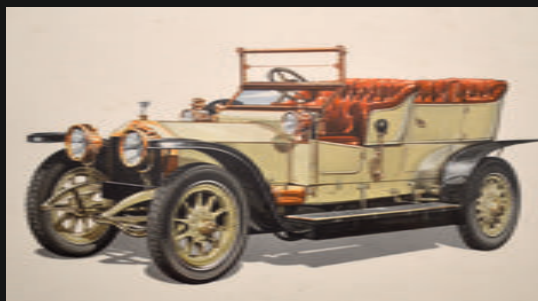
- Rolls Royce Silver Ghost 1907
- Benz 4 HP 1899
- De Dion-Bouton BG 1907
- Pinetti et Stucchi 4 HP 1899

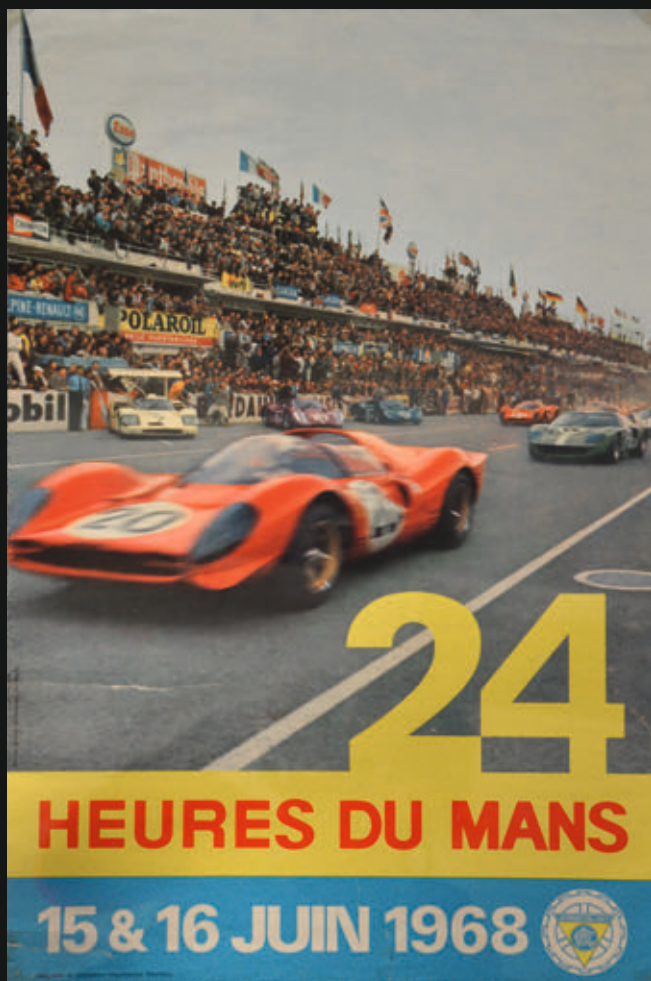
30 x 42 cm chacune

20 / 30 €



92





93



94



95



96

93
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1968»

Photo Delourmel (vue du
départ)
Imprimerie Oberthur
60 x 40 cm
Petits trous et déchirures

30 / 50 €

94
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1969»

Photo Delourmel (Les
Alpines au départ)
Imprimerie Oberthur
60 x 40 cm
Petits trous et déchirures

30 / 50 €

95
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1970»

Photo Delourmel (Les
Porsche et Ferrari au
départ)
Imprimerie Oberthur
40 x 60 cm
Petits trous et déchirures

30 / 50 €

96
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1971»

Photo Delourmel (Ferrari
dans les essés)
Imprimerie Draeger
40 x 60 cm
Petits trous et déchirures

30 / 50 €



97



98



99



100

97
Affiche «Essais des 24
Heures du Mans 1971»

Dessin de Pastre
Imprimerie Chaufour
59 x 40 cm
Petits trous et déchirures

30 / 50 €

98
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1972»

Dessin de J.Jacquelin
pour le nouveau tracé
38,5 x 52 cm
Petits trous et pliures

30 / 50 €

99
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1974»

Dessin de J.Jacquelin
Imprimerie A. Karcher
40 x 59,5 cm
Petits trous et pliures

30 / 50 €

100
Affiche «Les 24 Heures
du Mans 1976»

(La passerelle Dunlop)
Imprimerie Schweizer
38 x 57 cm
Petits trous et pliures

30 / 50 €



103



103

101
Affiche
«Les 24 Heures du Mans 1979»
(Les stands la nuit)
Imprimerie Lalande Courbet
38 x 52,5 cm
Petits trous et pliures

30 / 50 €

102
Affiche
«Les 24 Heures du Mans 1982»
Publi-inter
40 x 53 cm
Petits trous et pliures
On joint trois affiches des «24
heures du Mans 1988»
40 x 53 cm

30 / 50 €

103
Géo HAM
(Georges Hamel 1900-1972)
Les 24 Heures du Mans 1954
La Ferrari de Gonzalez - Trintignant,
futurs vainqueurs, doublant la DB
Panthard de Bonnet- Bayol, la nuit
devant les stands
Estampe signée et titrée en bas à
gauche. Légendée avec les portraits
des pilotes en marge
Imprimerie Thivillier
54 x 65 cm

300 / 500 €

104

Automobiles Labor, Châssis 20/30 HP,
De Cleves et Chevalier

Affiche lithographique, circa 1908 d'après
un dessin de Gottlob

Imprimerie H. Laase et E. Pecaud

118 x 165 cm

Entoilée

400 / 600 €



104



105

105

Bugatti en pleine vitesse

Affiche pour la marque d'après un dessin
de Roger Soubie (1898-1984), célèbre

dessinateur des Bugatti et Amilcar

104 x 80 cm

400 / 600 €

106

Rob ROY (Robert Le Proux de la
Rivière 1909- 1992)

Grand Prix de France 1934

Lithographie représentant l'Alfa Romeo

P3 de Louis Chiron lors du Grand Prix de
France 1934

Signée en bas à droite

48 x 65 cm

150 / 250 €



106

107

Géo HAM (Georges Hamel 1900-1972)

Rallye Monte Carlo 1958

Estampe signée, datée et titrée en bas

à droite, Rallye Monte Carlo 1958, la

Dauphine Renault des grands vainqueurs

Monraisse et Feret

48 x 65 cm (à vue)

200 / 400 €



107

108

Affiche publicitaire

Herald - Automobiles - Moteurs

Imprimerie Champenois - Paris

29 x 44 cm

Entoilée, marges coupées

200 / 250 €



108



109

Challenge Gordon-Bennet - 1934

Affiche lithographique d'après Tadeusz Gronowski (1894-1990)

Imprimerie K. Kosianskich - Varsovie

100 x 67 cm

Entoilée

2 500 / 3 000 €



110

Impérial Airways - 1931

Affiche Publicitaire d'après Tom Purvis (1888-1959)

Imprimerie Haycock Press - Grande Bretagne

63,5 x 101,5 cm

Entoilée

2 500 / 3 000 €



111

111
Orel
 Affiche lithographique
 Imprimerie Elleaume - Paris
 100 x 74 cm
 Entoilée
 1 000 / 1 500 €

112
Magnétos Bosch
 Affiche publicitaire
 80 x 58 cm
 Déchirures, taches
 100 / 150 €

113
Le Sphinx - Manufacture de pneumatiques
 Affiche publicitaire
 Imprimerie Kossuth - Paris
 58 x 39 cm
 Pliures, déchirures, taches
 40 / 60 €

114
La Chaîne Rafer
 Affiche publicitaire
 Imprimerie Barrez - Paris
 73 x 56 cm
 Déchirures, taches
 On joint une affiche Automobiles Clément-Bayard
 Imprimerie Kossuth - Paris
 94 x 64 cm
 Déchirures
 40 / 60 €

115
Roue Préférence
 Affiche publicitaire
 Dessin de Louis Mangin
 Imprimerie Robert - Paris
 57 x 39 cm
 Déchirures, taches
 On joint une affiche Sanatorium des pneumatiques
 Imprimerie Armand Breger
 36 x 56 cm
 Très mauvais état
 30 / 50 €

116
Pneu -Vélo Continental
 Ensemble de trois affiches publicitaires dont deux d'après un dessin de Mich
 Imprimerie G. Delattre et Cie
 75 x 59 cm
 Imprimerie D. Daude - Paris
 76 x 60 cm
 Imprimerie L. Revon -Paris
 50 x 68 cm
 Pliures, déchirures, taches et manques
 20 / 30 €

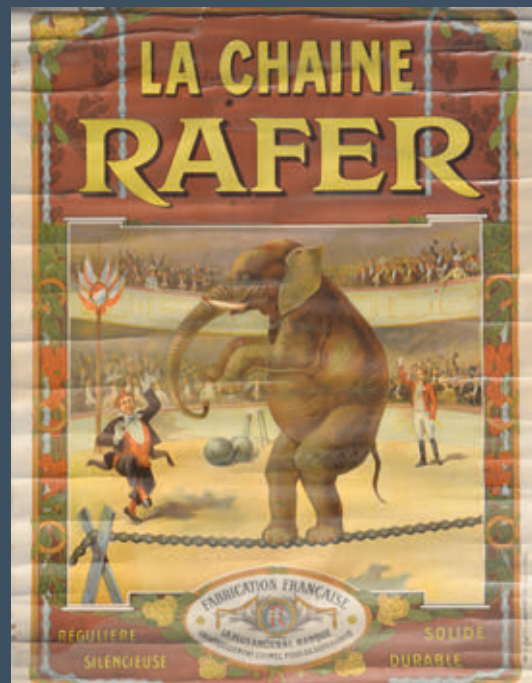
117
Michelin
 Affiche publicitaire
 Imprimerie Chaix - Paris
 77 x 60 cm
 Pliures, déchirures, taches, manques
 On joint une affiche Phare Ducellier
 Imprimerie Chapellier
 40 x 55 cm
 Déchirures et manques
 50 / 150 €



112



113



114



115



116



117



115



116



117



118



121



124



119



122



120



123



125

117 bis
Volant de Monica 560
bois
400 / 600 €

118
Avertisseur sonore
klaxon à molette
L. : 22 cm
50 / 100 €

119
Stridor
Avertisseur sonore klaxon
à manivelle
L. : 28 cm
50 / 100 €

120
Besnard - Unis France
Paire de phares n°1855
Un verre accidenté
D. : 11 cm
40 / 60 €

121
Brc - Générateur Alpha
Important phare lenticulaire
parabolique n°210
D. : 21 cm
50 / 80 €

122
Important phare
D. : 15,5 cm
50 / 100 €

123
Ensemble de deux phares
dont un de marque Sem
D. : 17,5 et 13 cm
40 / 60 €

124
Ducellier
Phare lanterne
Accidents et manques
D. : 14,5 cm
30 / 40 €

125
Ducellier
Phare lanterne
D. : 12,5 cm
30 / 40 €

126
Ducellier
Ensemble de deux phares
lanternes
Chocs
D. : 14,5 cm
40 / 60 €

127
Dietz, Brc, Genies
Ensemble de quatre phares
Lacunaires
40 / 60 €

128
Ensemble comprenant :
Deux phares dont un de
marque Cheutin, un rétroviseur,
un marteau à papillon, un phare
rouge
40 / 60 €



117bis



129



132



134



130



133



134



131



133



135



129
Pneumatiques Bergougnan - Le Gaulois
Plaque publicitaire en tôle
D. : 79 cm
Corrosion, trous
50 / 150 €

130
Gargoyle
Plaque émaillée
100 x 175 cm
Petits accidents
200 / 300 €

131
La Turin - Assurances
Plaque émaillée
45 x 60 cm
Petits accidents
10 / 30 €

136
Jean-Pierre FONTENELLE -
Art Collection Auto
Maquette de Bugatti Type 37 A
Réalisée à l'échelle 1/8°
4 000 / 6 000 €

132
Toneline
Plaque émaillée
H. : 40 cm - L. : 60 cm
Petits accidents
100 / 200 €

133
Ensemble de deux plaques émaillées :
Talons Wood-Line
20 x 40 cm
Antargaz
45 x 60 cm
Petits accidents
10 / 30 €

134
Ensemble de deux plaques émaillées :
Clapion - Prince des Vins
H. : 30 cm - L. : 60 cm
Groupement des Epicerie Viennoises
D. : 45 cm
Petits accidents
30 / 50 €

135
Ensemble de trois plaques émaillées :
Engrais Complets Saint Gobain
H. : 63 cm - L. : 47,5 cm
Engrais PEC (deux plaques)
H. : 57 cm - L. : 50 cm
Petits accidents
30 / 50 €



136



137

137
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 cm; L. : 45 cm; P. : 19, 5 cm

3 000 / 5 000 €



138

138
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)

Ferrari F-40
Epreuve en bronze brute de fonderie
réalisée à l'échelle 1/10 e
H. : 16 cm; L. : 63 cm; P. : 23 cm

2 000 / 3 000 €



139

139
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 cm; L. : 43 cm; P. : 20 cm

3 000 / 5 000 €



140

140
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)
Carrosserie de Ferrari Testarossa
Epreuve en bronze à patine brune
H. : 15 cm; L. : 46 cm; P. : 20 cm

2 000 / 3 000 €

141
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)
Roue de Ferrari F-40
Epreuve en bronze patiné
formant presse-papier sur socle
H. : 8,5 cm

50 / 100 €



141

142
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)
Taureau Lamborghini
Epreuve en bronze à patine brune
Sur socle en écusson à patine
mordorée signé by «Michel
SAUZE»
H. : 17 cm

400 / 600 €

143
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)
Ensemble de 4 porte-clés FERRARI
et MASERATI
On y joint un pin's

10 / 15 €



142



144

144
Claude NICOLAS - Paris
 Peugeot 205 T16 en cristal
 moulé
 H. : 8,5 cm ; L. : 11 cm ; P. : 25 cm
 50 / 80 €



146

146
**Bouchon de radiateur
 Renault**
 Epreuve en bronze
 100 / 150 €



145

145
Lalique France
 Trophée du concours
 d'élégance Monte-Carlo
 2013 au modèle de la
 mascotte « Victoire » en
 cristal moulé, signé et
 numéroté 056
 H. : 14 cm - P. : 23 cm
 On joint un presse-papier en
 verre gravé Le Mans Classic
 – Autoretro 2006
 D. : 20 cm
 80 / 120 €



147

147
**Mascotte
 bouchon de radiateur**
 Indien au javelot
 Fonte de fer
 signé Bazin.
 H. : 15 cm
 Javelot accidenté
 80 / 120 €

148
**Vide poche - Montre de bord
 d'automobile**
 Placage de bois de loupe dans
 des encadrements à filet.
 Au centre, une montre de bord «8
 jours»
 100 / 150 €

149
Montre de bord,
 l'aiguille des secondes à 6
 heures
 On joint une plaque
 photographique représentant
 une automobile
 80 / 120 €

150
MIG 29 - Cytok
 Montre de bord -
 chronographe
 D. : 8 cm
 100 / 200 €



150



148



151



152



154



157

151
Chrysler
Montre bracelet homme en
forme de volant d'automobile.
20 / 30 €

152
Gruen - Oldsmobile
Montre bracelet homme
20 / 30 €

153
Hermès
Foulard des 24 heures du
Mans
43 x 43 cm
60 / 80 €

154
Foulard en soie
Automobiles Fiat
75 x 75 cm
100 / 120 €

155
Foulard en soie
Delage - Le Mans
90 x 90 cm
80 / 120 €

156
Miroir de poche
Mercedes-Benz
10 / 15 €

157
Jeu de 54 cartes
Marque automobile Triumph
20 / 30 €

158
Epinglette du XXIV^{ème}
Mille Miglia - 1957
Dans son emballage
d'origine avec lettre
d'accompagnement
120 / 150 €

159
Epinglette Bugatti
d'époque
50 / 100 €

160
Cendrier
en métal Renault
On joint un petit cendrier
en forme de roue, Kleber
Colombes
5 / 10 €



154



153



155



161



165



169



162



166



170



163



167



171



164



168



172

161
Badge émaillé du Rallye de Lorraine

50 / 70 €

165
Badge du Rallye de Printemps - 1972

30 / 50 €

169
Badge du Tour de France Automobile - 1961

200 / 300 €

162
Badge émaillé du 65ème Rallye Automobile de Monte Carlo - 1997

100 / 120 €

166
Badge du Rallye Lyon Charbonnières - 1952 Concurrent n°53

70 / 100 €

170
Badge du Tour de France Automobile - 1964

200 / 300 €

163
Badge émaillé du 3ème Rallye de Printemps - 1958

30 / 50 €

167
Badge du Tour de France Automobile - 1958

200 / 300 €

171
Badge du XXIIIème Rallye Automobile de Monte Carlo - 1952

300 / 400 €

164
Badge du 15ème Rallye de Lorraine - 1968

30 / 50 €

168
Badge du Tour de France Automobile - 1960

200 / 300 €

172
Badge du Rallye Automobile Liège-Rome-Liège - 1954

250 / 350 €



173



176



179



174



177



180



175



178



181

173
Badge émaillé DAS
La défense automobile et sportive
D. : 7,5 cm
Sauts à l'émail
30 / 40 €

174
Plaque
du Rallye des 1000 Pistes - 1977
Concurrent N° 59
80 / 120 €

175
Plaque
du Rallye des Vosges - 1958
Concurrent N° 56
100 / 150 €

176
Plaque
du Rallye Criterium des Cévennes - 1971
Concurrent N° 216 - Equipage Dabert
Bridier sur Alpine Renault A110 1600 S
100 / 150 €

177
Plaque
du Rallye de printemps - 1958
Concurrent N° 66 - Equipage Krause
Thyri
100 / 150 €

178
Plaque
du Rallye A.C.O. - 1952
Concurrent N° 52
100 / 150 €

179
Plaque
du Rallye de Corrèze - 1955
Concurrent N° 48
80 / 120 €

180
Plaque
du VIème Rallye Lyon-Charbonnières - 1953
Concurrent N° 9
130 / 150 €

181
Plaque
du Xème Tour de France Automobile - 1961
Officiel Parc
250 / 350 €

182
Automobiles Classiques
Bagatelle
Coupe en métal argenté Puiforcat,
Prix du Trianon 1990
Plateau en métal argenté Puiforcat,
Bagatelle 1999
Programme et plaque du Rallye
des 8 et 9 septembre 1990
On joint une coupe en métal
30 / 50 €



182



AUTOMOBILES & MOTOS

PROTOTYPE VOXAN PAR STARCK 2007
VESPA ACMA 125 CM³ 1956
FIAT 500 L 1969
CITROEN 2CV 1956
CITROEN DS D SUPER 1974
VW KARMANN GHIA 1973
JAGUAR MK 2 3,4 L 1967
FORD A CABRIOLET 1929
PEUGEOT 202 DECOUVRABLE 1939
BNC TORPEDO GRAND SPORT 1923
MG MAGNETTE TOURER NB 1936
CHEVROLET CORVETTE C1 1956
JAGUAR TYPE E COUPE 1962
MERCEDES 190 SL 1962
AUSTIN HEALEY 3000 MK II 1963
PORSCHE 356 B 1600 S 1961
MERCEDES 190 SL 1963
JAGUAR TYPE E 4.2L 1969
MAZERATI SEBRING 1964
PORSCHE 911 2.4 S 1972
JAGUAR XJ 220 1992
ALPINE A110 1600 S 1970
ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1966
KOUGAR MONZA 1970
ALPINE A110 1600 S 1970
FERRARI 208 GT4 1980
FERRARI 456 GT 1995
FERRARI 550 MARANELLO 1999
FERRARI 456 M GT 1999
MG TD 1953
TRIUMPH TR2 1953
MG A 1500 1956
TRIUMPH TR3 1956
MG C GT 1969
TRIUMPH TR 250 1968
SUNBEAM ALPINE TIGER 1965
TRIUMPH TR3 A 1959
MG B 1977
MORGAN 4/4 1975
JEEP HOTCHKISS M201 1960

2007 – Prototype VOXAN Super Naked par Starck

Créé en 1995, Voxan était le seul et dernier constructeur français de motos. En liquidation judiciaire fin 2009, la marque sera rachetée par la société monégasque Venturi Automobiles en juin 2010. Voxan était basé à Issoire dans le Puy-de-Dôme et proposait des engins au design innovant. Son moteur de référence sera le bicylindre en V, ouvert à 72°, de 1 000 cm³.

Le prototype présenté est une étude de style commandée par la société Issoirienne en 2007. Il a été présenté au Salon

de la moto à Paris la même année. Il s'agit donc d'une pièce unique non roulante, véritable œuvre d'art dessinée de la main du designer français mondialement connu Philippe Starck. Ce dernier avait déjà collaboré avec Aprilia pour créer la 6.5 Moto. Cette étude de style reprend le moteur 1 200 cc de la marque autour duquel le designer a tenté de créer une moto ultra épurée, équilibrée et racée. C'est votre unique chance d'acquérir un chef d'œuvre 100% made in France. La moto sera livrée avec sa caisse de transport.

« Une œuvre d'art unique signée Philippe Starck »

Marque : Voxan
Modèle : Prototype Café Racer Super Naked
Millésime : 2007
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 1 200 cm³



15 000 / 20 000 €

Une pièce unique signée d'un grand designer
La rencontre du design et de l'industrie mécanique
Un magnifique objet à collectionner



1956 – 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 sort 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 vitesses à trois rapports.

La vespa Acma présentée a été achetée à Lyon en 1956. Sa plaque d'immatriculation est d'ailleurs toujours d'origine. Conservé et utilisé par la même famille pendant ces années, notre exemplaire n'affiche que 7 538 kilomètres, ce qui semble être son kilométrage d'origine. Ce faible kilométrage s'explique par l'utilisation statique de l'engin qui était fort apprécié pour ses fonctions décoratives. Le scooter sera livré avec les documents d'époque fournis en 1956. Seuls les revêtements en caoutchouc des poignées du guidon ont été changés. Dans un état d'origine exceptionnel, il est presque impossible de trouver un exemplaire similaire, et ce d'autant plus que le modèle est aujourd'hui extrêmement prisé et recherché.

« L'art de vivre à l'italienne »

Marque : Vespa Acma
Modèle : 125
Millésime : 1956
Kilométrage : 7 538 km au compteur
Motorisation : 1 cylindre
Cylindrée : 123,67 cm³
N° de châssis : 196 947



4 500 / 6 500 €

La Dolce Vita au guidon
Un historique exceptionnel et rare
Un deux roues de plus en plus recherché



1969 - FIAT 500 L 110F

La Fiat 500, cette dénomination commerciale connue dans le monde entier a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous une forme moderne. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin le 4 juillet 1957. Elle était équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch et autorisant une vitesse maximale de 85 km/h, avec une consommation de seulement 4,5 litres aux 100 km. Simple et économique, elle se vend à 28 438 exemplaires. L'auto est cependant presque trop spartiate et sous motorisée, Fiat présente alors pour y remédier en 1957, deux versions Economique et Normale dont la puissance du moteur a été portée à 15 ch. L'Economique est proche de la première version, la Normale voit sa finition nettement améliorée et son équipement complété.

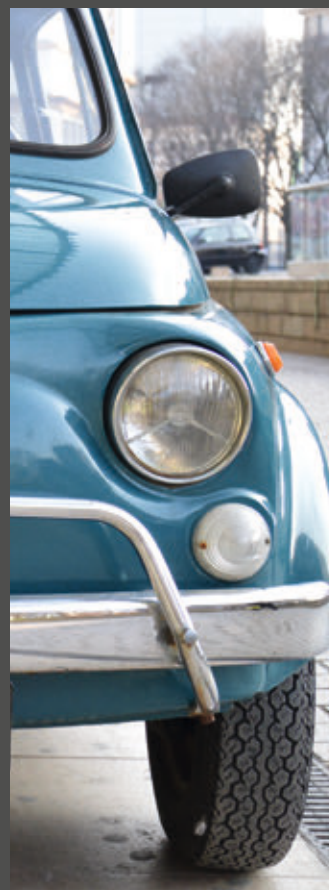
L'année suivante en 1958, Fiat lance une version Sport équipée d'un moteur porté à 499,5 cm³ et développant 21 ch, d'autres modèles Abarth verront le jour dans les années suivantes. En 1960, la 500 devient 500 D, une déclinaison «utilitaire» voit aussi le jour, la Fiat 500 Giardiniera. La lettre D correspond à la 4ème version après la base «A», la Normale «B» et la Sport «C». Elle propose quelques retouches esthétiques et atteint désormais la vitesses de 95 km/h. Fiat dévoile la 500 F cinq ans plus tard. «F» et non pas «E» car la version «E» correspond à une finition «America» de la 500 D. Son pare-brise grandit, un nouvel intérieur est installé

et la puissance est portée à 18 ch.

Fort du succès de cette version, alors même que l'on s'attend au lancement d'une nouvelle 500, Fiat dévoile en août 1968 la version luxueuse de la 500, la «L». A l'extérieur, la nouveauté consiste en une barre cintrée qui double les pare-chocs avant et arrière, c'est l'intérieur qui est lui complètement modifié. La planche de bord, les compteurs et instruments ainsi que les sièges sont modifiés. La 500 L connaîtra un succès commercial sans précédent, ce sera le modèle le plus produit avec le record de 407 365 exemplaires en 1970, dont plus de la moitié exportée. Lors du Lancement de la Fiat 126 en fin d'année 1972 Fiat décida de lancer une dernière version de la 500, la «R». Le modèle le plus produit fut le type 110 F qui regroupait alors la 500 F et la 500 L.

Le modèle présenté est une série L de 1969. Elle est de couleur bleu canard et son intérieur est de couleur beige. Ce dernier identique à celui d'origine a été restauré, il est en simili. La voiture possède aussi une capote neuve. Son propriétaire la possède depuis 10 ans, et sans être parfaite, cette 500 a fait l'objet de soins réguliers. Ses 18 chevaux vous emmèneront dans une ambiance unique à travers les routes de France.

Carte grise française



« Le légendaire pot de Yaourt »

Marque : Fiat
Modèle : 500 L type 110 F
Millésime : 1969
Kilométrage : 47 000 km au compteur
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 499,5 cm³
N° de châssis: 2316573



5 500 / 7 500 €

Une popularité sans égale et internationale

Une bouille irrésistible

Un ticket d'entrée attractif et des pièces disponibles



1956 - Citroën 2 CV AZ

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

En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame. Le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au salon de l'automobile. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Citroën fera évoluer sa « deux pattes » ce qui lui permit de perdurer des décennies. Elle sera produite jusqu'en 1988, une traversée d'un demi-siècle. A l'origine elle ne pèse que 800 kg, elle consomme très peu, elle est entièrement démontable, ses quatre roues sont indépendantes, le moteur est tout simple à deux cylindres horizontaux, les sièges suspendus sont en toile et une seule couleur est disponible, le gris. Elle fera

l'objet de nombreuses évolutions et son moteur grossira de 425 à 602 cm³ et jusqu'à la 2 CV 6, la plus performante.

Le modèle présenté est de 1956, il a été acheté il y a 5 ans par son actuel propriétaire qui l'a entièrement restauré de 2011 à 2013. L'objectif a été de conserver un maximum de pièces d'origine. La voiture a été entièrement démontée jusqu'au châssis avant que ne soient reprise l'intégralité des pièces de carrosserie. Les pare-chocs et une partie du plancher ont été remplacés. L'ensemble a reçu une peinture neuve. Le remontage a été l'occasion d'installer un circuit électrique neuf, tout comme le sont la sellerie, les joints de porte et les tapis en caoutchouc. Côté mécanique, l'embrayage, les flexibles et mâchoires de feins ont été remplacés, et une réfection générale a été faite. La voiture arbore une superbe robe grise recouverte d'une bâche de toit en parfait état. Si vous recherchez un 2V, ne laissez pas passer celle-ci dont les strapontins bleus invitent à en prendre le volant. Il n'est plus possible aujourd'hui de trouver de belles 2 cv à bas prix, et les très beaux exemplaires comme celui-ci voient leur cote s'envoler. A l'instar des Méhari, il est très probable que cette tendance ne soit pas prête de s'inverser.

Carte grise française



« Un monument historique »

Marque : Citroën
Modèle : 2 CV
Millésime : 1956
Kilométrage : 28 940 km au compteur
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 425 cm³
N° de châssis : 269368



10 000 / 15 000 €

Un emblème de plus en plus recherché
Un art de vivre à la française dans un magnifique état
Un capital sympathie exceptionnel



1974 - CITROËN DS D SUPER

Paris 1er octobre 1955 au Grand Palais une bombe automobile éclate. Toute la presse de l'époque titre : « la DS vient de naître ». Celle qui va remplacer la fameuse Traction Avant d'André Citroën sort de l'imagination de deux hommes : André Lefèbvre ingénieur et Flaminio Bertoni dessinateur et sculpteur. En mettant leur talent en commun ils vont, avec la DS, révolutionner l'histoire de l'automobile. Le constructeur aux chevrons va réunir technicité et style, mariés dans une osmose quasi parfaite. La DS est un condensé de technologie moderne pour l'époque. Elle utilise l'hydraulique à haute pression qui lui offre douceur et puissance, une suspension hydro pneumatique, des freins à disque à double circuit et avec répartiteur, une direction assistée et les fameux phares tournants.

Un souci d'efficacité aérodynamique a influencé son dessin de carrosserie et l'ergonomie a présidé dans l'aménagement intérieur, en particulier pour les commandes accessibles sans lâcher les mains du volant. Elle a montré la voie du progrès et en a acquis une reconnaissance universelle. Devenue très vite une voiture de standing au point de servir des chefs d'état elle sut s'imposer pendant vingt ans et séduire une clientèle diverse capable de transporter confortablement des clients exigeants et ce bien au delà de nos frontières. La DS a permis à la marque de se forger un

palmarès lors des rallyes nationaux et internationaux, elle a gagné sur tous les terrains : au Monte Carlo, au Critérium Neige et Glace, au Liège Sofia Liège, à la coupe des Alpes et au Tour de Corse. La carrière cinématographique de la DS a contribué à la rendre célèbre dans le monde entier et nombreux sont aujourd'hui les clubs étrangers absolument férus de cet objet du patrimoine automobile français.

Le modèle présenté une Super D de 1974. Elle est équipée d'un quatre cylindres en ligne de 1985 cm³ de cylindrée. Alimenté par un carburateur double corps il développe une puissance de 99 cv à 5500 tr/min et couplé à une boîte de vitesse mécanique à quatre rapports, sa vitesse de pointe pouvait atteindre 169 km/h. Notre exemplaire est dans un très bon état général. Sa robe est d'un beau vert dit « argenté », le même que pour la célèbre DS du film les valseuses. L'intérieur vert forêt est assorti. Elle possède une ligne d'échappement en inox. Cette DS a été entretenue pour sa motorisation par le garagiste spécialisé Daumat basé dans les Yvelines. Ses sièges avant ont tout récemment été refaits dans le tissu d'origine par les soins du Baron Sellier à Lyon (69). Un dossier de factures et les livrets d'époque seront fournis avec la voiture.

Carte grise française



« Une déesse bien nommée »

Marque : CITROËN
Modèle : DS D SUPER
Millésime : 1974
Kilométrage : 31 200 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1985 cm³
N° de châssis : 09 FD 0526



10 000 / 15 000 €

Un dessin génial
Une technique exceptionnelle
Un modèle en très bel état



1973 – VOLKSWAGEN KARMANN GHIA CABRIOLET

Fort du succès de sa Coccinelle, au début des années 50, Volkswagen souhaite proposer au marché une déclinaison plus élégante et sportive d'une voiture qui reprendrait techniquement les éléments de son best-seller. C'est tout naturellement, vers la carrosserie italienne que va se tourner la marque de Wolfsburg. Et c'est grâce aux relations de Karmann d'Osnabrück qui travaillait déjà pour VW que le projet sera proposé à Luigi Segre le propriétaire du bureau de styles Ghia. Mario Boano se verra confier la mission. Présenté en août 1955, le coupé Karmann-Ghia prendra le surnom de « type 14 », une déclinaison cabriolet verra le jour en 1957. Volkswagen créera en 1961 une variante « le type 34 » avec une carrosserie plus angulaire.

Techniquement, la Karmann Ghia reprend le châssis plateforme à poutre centrale qui se prête aisément à l'adaptation de carrosseries spéciales mais un plancher élargi a dû être construit. La suspension à quatre roues indépendantes fait appel à des barres de torsion transversales. Le freinage est assuré par quatre tambours mais évoluera avec l'adoption de deux freins à disques à l'avant. Mécaniquement, l'évolution de la Karmann-Ghia se fera au grès des mutations de la Coccinelle avec laquelle elle partage aussi le moteur. On va donc assister à une constante montée en puissance. Celle-ci culminera à 50 chevaux lorsqu'en 1970 le moteur des Coccinelle 1302 S et 1303 S est monté dans la Karmann. Grâce à un nouveau réalésage, la cylindrée est portée à 1584 cm³ et permet à la voiture de dépasser les 130 km/h.

Les évolutions esthétiques seront minimales consistant principalement en un agrandissement des feux avant et arrière, des clignotants et des prises d'air. Enfin et dans le but de répondre à l'évolution des normes de sécurité, la voiture recevra en 1971 de nouveaux pare-chocs plus épais. Le design italien séduit et la qualité allemande rassure. La carrière de la « type 14 » sera une vraie success-story et notamment aux Etats Unis. C'est en 1974 que La Karmann-Ghia se retire au profit du nouveau coupé Scirocco dérivé de la Golf, également assemblé chez Karmann. En près de vingt ans, 364 401 coupés et 80 837 cabriolets ont été construits.

Le modèle présenté est de 1973, il s'agit d'une version cabriolet équipée d'un moteur 1600 cm³ à double carburateur. La voiture arbore une très séduisante couleur jaune qui sied parfaitement au dessin de la voiture. Celle-ci a bénéficié d'une restauration relativement complète comprenant le remplacement des moquettes, des sièges et panneaux de portes, une peinture neuve et une réfection du moteur. Une capote marron neuve vient parfaire l'allure de la voiture. Unique par son design, la Karmann Ghia dans sa déclinaison cabriolet est une vraie alternative à certains roadsters anglais. Fiabilité, disponibilité des pièces et cote d'amour internationale sont autant d'arguments pour ne plus hésiter à s'offrir ce modèle.

Carte grise française



« L'alliance du meilleur de l'Allemagne et de l'Italie »

Marque : Volkswagen
Modèle : Karmann Ghia Cabriolet
Millésime : 1973
Kilométrage : 12 331 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres à plat,
refroidissement par air
Cylindrée : 1 600 cm³
N° de châssis : 143 2621323



16 000 / 20 000 €

Le produit d'une collaboration efficace
Une voiture de collection belle et abordable
Un rapport qualité prix encore imbattable



1967 - JAGUAR MK2 3.4 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 MKII devient un modèle très prisé en compétition : Bernard Consten gagnera le Tour de France automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 avec une Jaguar MKII 3,8. « 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. Le moteur le plus abouti et réputé restera le 3,8L grâce à de multiples victoires en course automobile.

Puissant et robuste, le moteur XK fera la fortune de Jaguar. Nouveauté importante dès sa sortie, la MKII est équipée de quatre freins à disques de série. Cette Jaguar se révèle être une véritable berline de grand sport, mais arbore aussi un design aux lignes délicieusement dessinées avec une ambiance intérieure très britannique, d'une élégance rare. L'habitacle très luxueux et magnifiquement disposé est bordé de ronce de noyer. Cette berline confortable et puissante est présentée à Londres avec de nombreux équipements modernes : direction assistée, freins à disques aux quatre roues, différentiel autobloquant, boîte de vitesse Moss bien

étagée avec un agrément overdrive sur le dernier rapport. La noblesse de son moteur associée à un design racé et élégant font de ce modèle une véritable « vintage classic car », au point que 40 ans après sa disparition elle marque encore les esprits et fait partie des automobiles anciennes les plus désirées. La MK II sera retirée en septembre 1967, après que 83 980 exemplaires aient été construits, dont 30 141 en version 3,8 litres.

Le modèle est une MKII 3.4L est de 1967, c'est un modèle provenant des Etats-Unis sans doute une des dernières produites. Sa peinture extérieure bi colore rajoute à cette Jaguar une exclusivité supplémentaire. Son propriétaire actuel l'a achetée aux enchères en 1990. Bien que cette voiture arbore un monogramme « 340 » correspondant à une voiture postérieure, il s'agit bien en réalité d'une MKII avec ses gros pare chocs et ses couvre arbres à cames polis. L'intérieur est en simili cuir de couleur rouge rehaussé de boiseries. Cette voiture est équipée d'un échappement en inox. Son 6 cylindres développe 210 chevaux et est accouplé à la boîte de vitesse automatique Borg Wagner. Souple et douce à conduire, cette voiture distille un vrai plaisir à son bord.

Elle est accompagnée du catalogue de vente de l'époque.



« La berline de série la plus rapide du monde »

Marque : Jaguar
Modèle : MKII
Millésime : 1967
Kilométrage : 30 000 miles compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 400 cm³
N° de châssis : JP67P180623BW



15 000 / 20 000 €

Fruit du génie de William Lyons
Reine des berlines de sport
Sportivité, luxe et élégance



1929 - FORD A Cabriolet

Lançant l'idée de la voiture de grande série, Ford incarne le modèle économique américain du début du 20ème siècle. La Ford T scelle l'épopée de l'histoire automobile industrielle. Issus d'un processus de production moderne et très organisé, les produits Ford seront proposés au plus grand nombre. Les ouvriers de l'usine Ford en seront eux-mêmes les premiers utilisateurs. C'est le Fordisme, évolution du taylorisme dont il s'est inspiré. Fort du succès exceptionnel de la T, Henry et son fils Edsel vont lancer le projet de la A. La Ford A est introduite en août 1926 selon le même procédé. Elle reprend le nom de la première voiture de production du constructeur à l'ovale bleu. Evolution de la T, elle est mieux élaborée, conçue avant tout pour être fiable, légère, facile à réparer et à conduire. Dotée de quatre freins et pour la première fois d'une boîte de vitesse classique à trois rapports avec marche arrière, le poids de cette Ford A avoisine les 1 100 kg. Mais grâce à ses nouveautés techniques, elle ne donnait plus à son conducteur ce sentiment d'insécurité au freinage à l'entame de la première courbe. Développant deux motorisations 2L et 3,3L respectivement de 28 et 40 cv à 2200 tr/min, elle propose des performances honorables pour l'époque, avec une vitesse de pointe proche des 100 km/h. La Ford A se révèle être de conception mécanique plus moderne et plus simple que sa devancière la T, grâce notamment à un allumage nouveau à l'époque et dont la Ford T ne disposait pas, fonctionnant par bobine et

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

Le modèle présenté est une Ford A Cabriolet de 1929. Son propriétaire actuel l'a acquise en 2007. Sa carrosserie est bicolore marron clair et crème et sa capote est assortie. La banquette intérieure est marron elle aussi. Provenant des Etats Unis où elle a été entièrement restaurée, la voiture est très désirable. Les pneus à flancs blancs entourent les très belles jantes à fils couleur carrosserie. La voiture est équipée d'une malle arrière en bois dont l'installation est possible car les roues de secours sont positionnées sur les flancs de la voiture, ce qui était une option. Modèle célèbre s'il en est, ce cabriolet Ford A est un vrai symbole de l'industrie automobile américaine d'avant-guerre. Il est certain qu'à son bord, le temps s'arrête pour laisser la place au plaisir et à l'imaginaire. Véritable automobile d'un autre temps elle offre un témoignage d'une conception mécanique, esthétique ou même idéologique d'une époque révolue.

Carte grise française



« Le symbole de l'industrie Automobile américaine »

Marque : Ford
Modèle : A
Millésime : 1929
Kilométrage : 517 miles compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 3 300 cm³
N° de châssis : A 913470



22 000 / 26 000 €

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



1939 - PEUGEOT 202 DÉCOUVRABLE

C'est au salon de l'automobile de 1937 que fut présentée la nouvelle Peugeot 202 appelée à remplacer la 201. La voiture est livrable en février 1938. Elle apparaît en version berline quatre portes, sous la forme d'une petite voiture dans le style de la 402. Montée sur un châssis Bloctube, elle est dotée d'une suspension avant avec triangle et barres de torsion supprimant les anciens ressorts transversaux. Fin 1938 Peugeot revient aux ressorts transversaux et améliore ainsi le principal défaut de la voiture qui était sa tenue de route. Côté motorisation, la 202 est animée par un quatre cylindres de 1133 cm³ développant 30 cv à 4000 t/mn. L'embrayage est à disque unique pour une boîte trois vitesses et les freins sont des Bendix. La vitesse de pointe de la voiture avoisine les 100 km/h pour une consommation de 7 à 8,5 l aux 100 km, ce qui était remarquable pour l'époque.

La 202 devient rapidement populaire car le public apprécie son agrément de conduite, sa maniabilité, son confort. Elle se révèle très fiable à l'usage. La 202 reste une voiture originale avec une carrosserie dite « fuseau de Sochaux » ceci en raison de sa calandre recouvrant les phares, de la forme profilée de son capot avant et des flasques apposées sur les roues arrière. Au Salon de Paris d'octobre 1938 Peugeot propose alors un choix de trois variantes : berline avec ou sans toit ouvrant, berline découvrable et cabriolet. Une gamme utilitaire verra aussi le jour. Après la guerre, au début de l'année 1945 la 202 devient 202 B puis BH en octobre 1946. La 202 est une concurrente de la Renault Juvaquatre. Entre 1942 et 1945, la production fut interrompue à cause

de la guerre et c'est au total 104 126 exemplaires toutes variantes confondues qui seront produites de 1938 à 1949, date à laquelle elle a été remplacée par la 203.

Le modèle présenté est une berline découvrable de 1939, elle se présente dans un état tout simplement unique, exceptionnel. L'ensemble est composé d'éléments neufs, reconditionnés ou révisés. La voiture est livrée avec les factures de sa restauration, ainsi que les photos des détails des travaux. Sa carrosserie noire parfaitement refaite est associée à une calandre et des jantes « pilote » de couleur rouges. Elles sont équipées de pneus Michelin série « X » neufs. L'ensemble des joints a été changé. La sellerie ainsi que les contreforts de porte ont été refaits entièrement en simili rouge comme la capote en alpaga beige qui a été réalisée sur mesure. Le mica est également neuf. Des moquettes noires réalisées sur mesure avec surpiques viennent parfaire l'ensemble. La voiture fonctionne parfaitement, son comportement est sain, l'ensemble des organes mécanique fonctionnant parfaitement. Le nombre de 202 encore roulantes est relativement faible aujourd'hui, si vous souhaitez en posséder une, c'est celle-ci qu'il faut acheter. Tout d'abord parce qu'elle est découvrable et dans une magnifique livrée et ensuite et surtout parce que vous n'aurez pas deux fois l'occasion d'acheter une voiture de 1939 comme neuve et plus fiable encore qu'à l'origine.

Carte grise française



« Une élégante découvrable bien finie »

Marque : PEUGEOT
Modèle : 202 Berline découvrable
Millésime : 1939
Kilométrage : en rodage depuis restauration
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1133 cm³
N° de châssis : 846046



27 000 / 32 000 €

Une voiture « neuve » de 1939
Une découvrable pour plus de plaisir
Un modèle populaire et apprécié



1923 – B.N.C. CARROSSÉ TORPEDO SPORT

Les cyclecars sont nés d'une contrainte légale permettant une défiscalisation pour les voitures pesant moins de 350 kg pour une cylindrée ne dépassant pas 1 100 cm³. Dans les années 20, bon nombre de petits constructeurs ont ainsi vu le jour en créant leur modèle. L'un d'entre eux, Jacques Muller créera « JMK », un cyclecar produit en 1922. Il est racheté par Lucien Bollack et René Netter, ces derniers créent la marque B.N.C. appellation commerciale de la société automobile Bollack, Netter et Compagnie en 1923. Muller reste comme conseiller et c'est donc tout logiquement que les premières BNC sont proches des JMK. Comme l'indique l'un de leur slogan publicitaire, « conçus pour plaire fabriqués pour satisfaire », les cyclecar BNC, réputés fiables vont rapidement connaître un succès commercial. Ils proposent tous types de carrosserie. Il y eut tout d'abord le châssis « Tourisme », disponible avec plusieurs carrosseries deux ou trois places puis des châssis plus « sport ». Ce châssis en tôle d'acier embouti se caractérise par une suspension arrière à semi cantilevers obliques. L'ancienne boîte de vitesses à deux rapports a cédé sa place à une nouvelle boîte à trois rapports et seul le moteur quatre cylindres SCAP de 5 HP, qui pousse désormais jusqu'à 70 km/h, a été conservé. Chaque année voit son lot de développement et d'amélioration.

La suppression de la détaxation des cyclecar en 1925, complique la tâche de la marque, car certains petits modèles de série la concurrencent. Pour rester attractive la firme BNC va très vite se tourner vers la compétition automobile et participer à de nombreuses courses prestigieuses comme les 24 heures du Mans ou le Bol d'Or automobile. Le palmarès va vite s'étoffer avec de très belles

places. Dès 1925, des voitures de sport avec de nouveaux châssis seront proposées, équipées par les moteurs S.C.A.P. 4 cylindres 1100 cm³, ou Ruby DS 1088 cm³ ou le Ruby K 1097 cm³ qu'il sera même possible d'équiper d'un compresseur. En 1927, un radiateur incliné les rendant belles, racées et reconnaissables entre toutes fut introduit sur les voitures de sport B.N.C. Malgré de nouveaux modèles, les difficultés économiques entraîneront le départ de Muller et de Bollack et le rachat en 1929 par le fortuné Charles de Ricou. La crise aura raison de ce dernier. En 1935, le pilote et concessionnaire André Sirejols est l'ultime repreneur de la marque, ancien distributeur il entretiendra le parc existant et assemblera quelques châssis jusqu'en 1954.

La voiture présentée est une BNC de type GZ proche du type H long de 1923. Elle arbore une carrosserie Torpedo Sport 3 places réalisée par Gubernatis agent BNC de Marseille. Elle est équipée d'un moteur Ventoux de 1 100 cm³ culbuté.

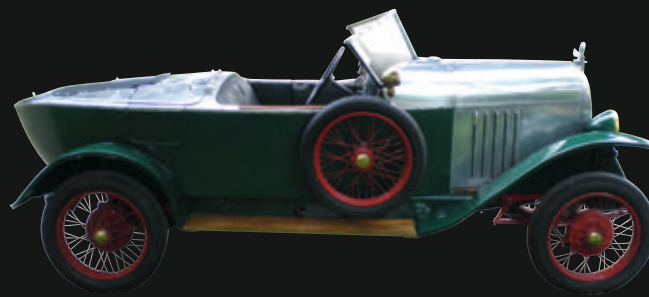
Son moteur d'origine Ruby 1 100 culbuté ainsi que sa boîte de vitesses à trois rapports BNC sont vendus avec la voiture, ils seront à retirer chez l'actuel propriétaire. Elle propose un pare-brise incliné en deux morceaux dit « coupe-vent ». La voiture a été restaurée et se présente en très bon état, elle est bicolore avec sa robe peinte en vert et ses ouvrants et recouvrants en matière brute. Très belle et tout aussi rare, cette BNC vous offrira un plaisir inégalable à son bord, incomparable si ce n'est à d'autres cyclecar célèbres, alors ne ratez pas l'occasion et succombez à cette voiture racée symbole du savoir-faire français d'une époque révolue.

Carte grise française



« Le Cyclecar à l'allure racée »

Marque : BNC
Modèle : Type GZ Torpedo
Sport 3 places
Millésime : 1923
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 100 cm³
N° de châssis : 525



50 000 / 60 000 €

Une marque renommée et victorieuse en compétition
Un magnifique Cyclecar à l'allure racée
Une voiture à remonter le temps



1936 - MG MAGNETTE TOURER NB

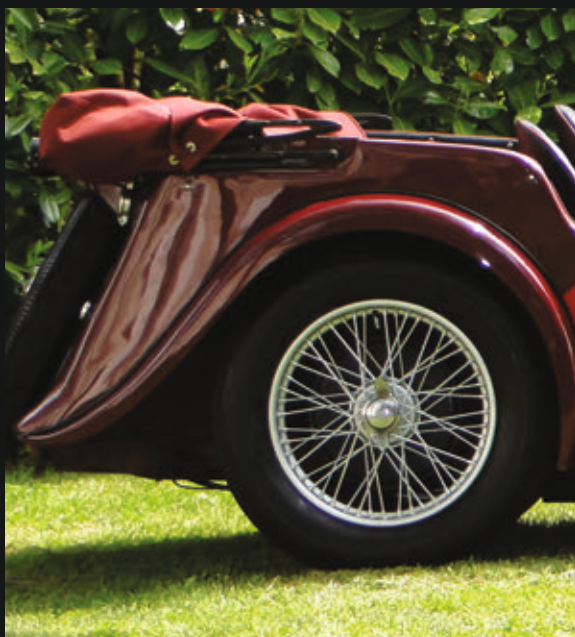
Lancée par le groupe MG en 1934, et produite jusqu'en 1936, la Série Magnette type N est développée à partir d'éléments des modèles K et L, mais avec un nouveau châssis léger, une voie plus large et un système de silentbloc conçu pour stabiliser l'ensemble de la structure sur le châssis. Les freins sont à tambour actionnés par câbles. Le moteur d'une cylindrée de 1271 cm³ est un six cylindres à arbre à cames en tête développant 56 ch à 5500 tours. Accouplé à une boîte de vitesse à quatre rapports, l'ensemble peut atteindre une vitesse de 80 miles à l'heure.

Esthétiquement, c'est d'abord le type NA qui sera lancé, il conserve les portières articulées avec une charnière l'arrière type « suicide » ainsi qu'une calandre en nid d'abeilles. La NB sera la dernière évolution de la Magnette d'avant-guerre. Les portières de la NB sont articulées vers l'avant avec des charnières proéminentes. La calandre arbore des lames chromées verticales. Le confort intérieur progresse et l'instrumentation est plus complète avec une séparation des compteurs de vitesse et compte-tours. Esthétiquement la planche de bord conserve le double arrondi, le pare-brise rabattable, les portes échancrées, la roue de secours à l'arrière à demi encastrée. Le réservoir lui n'est plus visible.

La production de la MG type N a été limitée à environ 700 voitures produites de 1934 à 1936. Dans sa déclinaison Tourer, la NB n'aurait été produite qu'à seulement 146 exemplaires de 1935 à 1936 et ce modèle est le dernier avec un moteur 6 cylindres à arbre à cames en tête avant la série des Midget T, dont la production démarrera en 1936.

La voiture présentée est une Magnette Tourer NB de 1936 donc à quatre places. Cette MG arbore une robe bicolore rouge et bordeaux très séduisante. Son propriétaire, un amoureux de la marque la possède depuis 2007. A l'époque non roulante, il a effectué des travaux de remise en état à partir de pièces d'origine. Le moteur a lui aussi été revu, comme les freins à câbles, et les mâchoires de frein. La peinture a bénéficié d'une cure de jouvence également. Restaurée il y a donc quelques années, elle se présente dans un état tout à fait désirable et dans une configuration conforme à son origine. Il s'agit donc d'une réelle opportunité d'acquérir une voiture particulièrement rare et racée, dotée d'une mécanique 6 cylindres et capable d'offrir un plaisir de conduire unique.

Carte grise française



« Une MG 6 cylindres de grande classe »

Marque : MG
Modèle : Magnette Tourer NB
Millésime : 1936
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 1 271 cm³



55 000 / 65 000 €

Une voiture extrêmement rare
Un savant mélange de sport et d'élégance
Une belle avant-guerre



1956 - CHEVROLET CORVETTE C1

La Corvette fait sa première apparition au Motorama de General Motors en 1953. Dessinée par Bob McLean sous les ordres du célèbre Harley Earl, chef de projet de General Motors, elle propose l'utilisation inédite de nouveaux matériaux pour sa carrosserie, alliance de la fibre de verre et de résine. Un nouveau châssis à longerons caissonnés sera développé et la corvette héritera à son lancement d'un six cylindres produit par le groupe. C'est ainsi que naît la Corvette 1953, dont la mission est de faire oublier un peu le succès des roadsters européens et notamment anglais. Seule faiblesse, son six cylindres «blue flame» hérité de la gamme Chevrolet et qui ne développe pas la puissance dont le marché rêvait. Dans le but de corriger ce défaut et d'augmenter les ventes, c'est en 1955 qu'un nouveau moteur est proposé sur la Corvette. Il s'agit d'un V8, architecture qui sera déclinée sur les futures générations. Accouplé à une boîte automatique à 2 rapports ou à une boîte manuelle à 3 rapports ce V8 d'une cylindrée de 4.3 litres développe 195cv. C'est réellement en 1956 que la gamme se voit dotée de moteurs suffisamment puissants pour les standards du marché. Le V8 4.3 est proposé en trois versions développant 210, 225, ou 240 chevaux. Les performances sont en net progrès tout comme les ventes qui suivent la même évolution. Une boîte mécanique à 4 rapports sera également proposée en 1957. Les cylindrées et les puissances, continueront de progresser jusqu'au remplacement du modèle en 1963. Au-delà des

performances, le mythe Corvette est aussi né du look exceptionnel de cette première génération. La C1, c'est une ligne unique, tirant certaines inspirations de l'univers aéronautique, un tableau de bord futuriste, un pare-brise panoramique enveloppant. C'est en 1958 que la Corvette subit le plus gros changement esthétique avec l'apparition des 4 phares et d'une calandre plus agressive. La carrière de la C1 s'arrêtera en 1963, année de l'apparition de la C2 une corvette entièrement nouvelle.

Le modèle proposé est superbe, arborant une carrosserie bicolore rouge orangé et crème, assortie à un intérieur rouge, sièges en cuir, planche de bord et moquettes. Les pneus à flanc blanc et rouges dans la pure tradition américaine viennent parfaire l'allure de cette corvette. La très belle qualité de présentation de la voiture est le résultat d'une réfection globale. En plus d'une restauration de la peinture, et des chromes, la mécanique, la transmission automatique et les pneumatiques ont eux aussi été revus. La voiture est donc prête à rouler. Cette corvette est extrêmement désirable et offrira à son futur propriétaire le plaisir infini de rouler dans l'une des plus belles réussites de l'industrie automobile américaine. Compte tenu de l'attrait grandissant des collectionneurs pour ce modèle déjà mythique, il y a fort à parier que sa cote ne fera que grimper dans les années à venir.

Carte grise française



« Le 1^{er} opus d'un mythe automobile toujours vivant »

Marque : Chevrolet
Modèle : Corvette C1
Millésime : 1956
Kilométrage : 22 000 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 300 cm³
N° de châssis : E56S001807



60 000 / 80 000 €

Une voiture mythique dont le nom est devenu une marque
La référence américaine en matière de voitures sportives
Un look époustouflant sans égal



1962 - JAGUAR TYPE E 3.8 COUPÉ

La Jaguar type E comme la XK qu'elle remplace va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un développement nouveau. Son design époustouflant tout d'abord est une évolution de la Type D de compétition, qui favorise une bonne stabilité et pénétration dans l'air. Les développements ont commencé en 1957 et ce qui va faire le succès de la type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles pour l'époque lui permettant de rivaliser avec des concurrentes beaucoup plus chères.

La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3.8 jusqu'en 1964 puis en 1965 elle recevra un 4.2 litres de cylindrée développant 265 chevaux. Disponible d'abord en coupé ou en cabriolet, une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. Esthétiquement c'est la seule de Type E à arborer des phares couverts, elle possède des demi-pare-chocs avant et arrière. Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium bouchonné ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables et le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'alu bouchonné, la boîte Moss a été remplacée par une boîte Jaguar synchronisée.

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

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

La voiture présentée est un Coupé Série 1 de juin 1962. Il s'agit d'une 3ème main vendue par Jaguar Lyon, elle a fait partie de la collection privée de Monsieur Daniel Marin ancien directeur des établissements Charles Pozzi, importateur de Ferrari en France. Cette voiture se présente dans un état exceptionnel ayant bénéficié d'une restauration absolument complète. Près de 70 000€ de travaux ont été investis pour parfaire la beauté de coupé et le conserver dans sa livrée d'origine comme en témoigne le certificat de conformité délivré par Jaguar Héritage et attestant que notre voiture est bien matching numbers. Ainsi, la peinture grise, l'intérieur en cuir rouge et le moteur se présentent dans un état remarquable. Un dossier complet sera fourni avec la voiture détaillant ainsi la liste des travaux. Dans un état exceptionnel, avec un pedigree clair et dans la version la plus pure et la plus prisée, cet exemplaire de Type E mérite absolument les attentions de tout collectionneur exigeant.

Carte grise française



« Le mythe Jaguar dans sa version la plus pure »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E
Millésime : 1962
Kilométrage : 15 974 km compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 800 cm³
N° de châssis : 896111



120 000 / 130 000 €

L'une des plus belles voitures jamais produites
La version la plus recherchée
Une voiture dans un état exceptionnel



1962 - MERCEDES 190 SL

Il y a 60 ans était présentée la 190 SL au New York Motor Show de février 1954. Sous l'influence de Max Hoffman, elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert. L'objectif était de concevoir un véhicule se rapprochant le plus possible des lignes de la 300 SL, tout en proposant une voiture plus confortable à un coût plus accessible. Dans sa configuration finale, la 190 SL est la réponse parfaite à ces deux impératifs. L'une est une vraie sportive, l'autre est une automobile d'usage quotidien, robuste et fiable, d'entretien réduit. Elle reprend le châssis plateforme de la berline 180, qui est raccourci et repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux. Le freinage est assuré par 4 freins à tambours à commande hydraulique.

Très prisée par les cinéastes et les photographes de mode elle apparaît dans de nombreux films et aujourd'hui dans beaucoup de publicités. La voiture propose de bonnes conditions de confort, elle vire parfaitement à plat, un zeste survireuse mais toujours contrôlable grâce à son boîtier de direction d'une excellente précision. Avec une ligne élégante, un freinage efficace, un tableau de bord élégant et complet, un beau volant ivoire, des sièges en cuir, elle flatte celui qui la conduit. Sans être très sportif, son moteur 4 cylindres 1.9 litres développe 105 chevaux et propose souplesse et endurance, il est couplé à une boîte mécanique à 4 rapports

et ses performances sont honorables. Il est même possible de voyager à trois dans ce cabriolet, en effet, un strapontin transversal est proposé en option. Les acheteurs pouvaient aussi personnaliser leur voiture avec la couleur de la sellerie, un set de bagages sur mesure, des pneus à flancs blanc, un rétroviseur extérieur du côté passager, des phares antibrouillard et la célèbre radio Becker. Mercedes produit 25 881 exemplaires de la 190 SL de mai 1955 à février 1963.

La voiture présentée est d'une belle couleur crème, associé un intérieur cuir de couleur noire. La voiture est en bon état général. Son intérieur tout comme sa capote sont d'origine et prouvent que la voiture a toujours été conservée dans de bonnes conditions. La voiture sera livrée accompagnée de son hard top à grande lunette et possède bien la très convoitée montre intérieure. Son propriétaire actuel la possède depuis 1976, soit près de 40 ans. La voiture a certainement été repeinte dans les années 70.

La 190 SL a vu et voit encore sa cote progresser régulièrement, gage de l'attrait constant que portent les collectionneurs à cette voiture. Le modèle proposé est une réelle opportunité pour l'acquérir et l'utiliser avec sa belle patine ou la parfaire en restauration.

Carte grise française



« Un superbe cabriolet né sous une bonne étoile »

Marque : Mercedes
Modèle : 190 SL
Millésime : 1962
Kilométrage : 42 294 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1897 cm³
N° de châssis : 121 040 10 02 4282



55 000 / 75 000 €

Une voiture fiable et bien construite
Une ligne superbe et intemporelle
Un très bon investissement



1963 - AUSTIN HEALEY 3000 MK II

L'Austin-Healey 3000 est lancée en 1959 et remplace l'Austin-Healey 100-6 dans la gamme. C'est un roadster sportif qui sera construit jusqu'en 1967. Ce modèle obtint le surnom de « Big », en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. A son arrivée, la carrosserie reste identique à celle de son ainée mais l'ancien moteur 6 cylindres de 2,6 litres de cylindrée est remplacé par un moteur de 2 912 cm³ avec 2 carburateurs SU et des freins à disque à l'avant. La puissance s'établit désormais à 124 chevaux. Elle s'appelle à l'époque Austin-Healey 3000 et ne deviendra Mk 1 que lorsque la Mk 2 entrera en série. Ce modèle initial fut produit de 1959 à 1961 et était désigné BT7 pour les versions 2+2 et BN7 pour les versions 2 places. En 1961 sort la 3000 Mk II qui bénéficie de trois carburateurs SU HS4, qui font monter la puissance à 132 ch. Elle reçoit aussi une nouvelle calandre à barrettes verticales. Cette version conservait le même code BT7 pour 4 places et BN7 pour 2 places. En 1962, la voiture gagne en confort lorsque les side screens latéraux en plastique sont remplacés par des vitres amovibles et qu'une nouvelle capote plus facilement manœuvrable se referme sur un pare-brise désormais bombé. Le moteur retrouve 2 carburateurs mais conserve 130 ch. Cette version est appelée BJ7 et n'existe plus désormais qu'en version 2+2. Elle est aussi appelée officieusement Mk 2A par les passionnés de la marque.

Enfin, dernière évolution de la gamme la 3000 Mk III est lancée en 1964. Elle se voit doter d'un servofrein et sa suspension arrière reçoit des tirants longitudinaux. Surtout, avec 150 ch, c'est la plus puissante des Austin Healey. Belle et sportive, la 3000 propose une ambiance unique à son bord comme seuls les anglais savent les créer. Sièges à petit dossier enveloppant, volant à trois branches, et compte-tours sous les yeux invitent le conducteur à solliciter les capacités de sa monture.

Le modèle présenté est de 1963, il s'agit d'un MK II de type BJ7. Il bénéficie donc des vitres latérales et d'une capote à arceaux. La voiture a bénéficié d'importants soins il y a quelques années comprenant une réfection complète des chromes, de la peinture et des moquettes. Il s'agit donc d'une voiture prête à rouler pour son futur acquéreur. La livrée en deux tons bleu acier et blanc qu'elle arbore souligne la beauté de ses courbes. L'intérieur bleu est lui aussi en excellent état. La 3000 a depuis longtemps trouvé son public auprès des collectionneurs avertis, c'est donc une valeur sûre pour celui qui souhaite profiter d'un roadster sportif dans la plus pure tradition anglaise.

La voiture est livrée avec son dossier d'entretien.

Carte grise française



« Le premier convertible big Healey »

Marque : Austin Healey
Modèle : 3 000 MK II BJ7
Millésime : 1963
Kilométrage : 61 800 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 912 cm³
N° de châssis : HBJ7L 25249



45 000 / 55 000 €

Une page de l'histoire automobile anglaise
Des sensations inégalables au volant
Le charme inimitable de la Big



1961 - PORSCHE 356 B CABRIOLET 1600 S

La naissance de la 356 a lieu le 8 Juin 1948 lorsque le gouvernement allemand homologue la production de la première Porsche. Cette version est le 356ème projet. Le premier modèle de la firme Ing. Ferdinand Porsche est donc lancé. La 356 ne peut renier son air de famille avec la VW Coccinelle, la conception est simple mais brillante. Avec un moteur quatre cylindres à plat en position de porte à faux arrière, un refroidissement par air et une carrosserie profilée et fluide, la voiture plait. Mais c'est derrière son volant que la voiture va faire l'unanimité. La production va rapidement s'organiser pour répondre à la demande et abandonner progressivement la fabrication à la main. Les victoires en compétition viennent renforcer le succès du modèle. Lorsque la 356 A fait son arrivée en 1955, près de 8 000 exemplaires ont déjà été fabriqués. La gamme se décline alors en coupé, en cabriolet, en Speedster mais aussi dans une série prestigieuse à destination sportive et dénommée Carrera. La 356 A sera produite entre 1955 et 1959 à près de 15 000 exemplaires.

C'est à la fin de l'année 1959 que Porsche propose une évolution de son modèle, c'est la naissance de la « B ». Evoluant pour répondre à des normes sécuritaires, elle se distingue par des pare-chocs relevés à l'avant et à l'arrière, des clignotants en forme d'obus, des poignées de portes plus larges, des phares positionnés plus haut. Côté motorisation, le 1300 cm³ disparaît, laissant place au 1600 décliné en trois versions : 60, Super 75 et Super 90. Le

succès ne se dément pas. Sur les premières générations de « B » dénommées T5, la forme du coffre avant est arrondie. Peu de temps après l'évolution donnera la T6 qui adopte une forme de capot plus carrée et des grilles d'aération devant le pare-brise. A l'automne 1963 la 356 C apparaît reprenant le dessin de la B, c'est l'ultime évolution du modèle et le plus abouti en termes de performances. Elle dispose de deux moteurs 1600 de 75 ch et de 95 ch. Le dernier exemplaire de la 356 C quittera la chaîne en avril 1965, soit un an après le lancement de la 911.

La voiture présentée est dans une livrée noire, associée à un intérieur en cuir sable. La capote et le couvre tonneau en alpaga sont assortis à l'intérieur eux aussi. Le châssis et la boîte de vitesses sont matching et le moteur conformément à la livrée d'origine est un 1600 S. La voiture est dans un superbe état ayant bénéficié d'une réfection générale approfondie. Le châssis et la carrosserie de la voiture ont été démontés et entièrement revus pour un usage durable, son propriétaire n'ayant pas initialement l'intention de revendre sa voiture. Un suivi de la mécanique a aussi été prodigué à la belle. La Porsche 356 connaît ces dernières années un véritable engouement à la hauteur du mythe qu'elle a engendré et notamment tiré par la forte demande du marché allemand. Ces voitures voient désormais leur cote s'envoler, faisant ainsi de ce modèle un investissement intéressant. Très belle et restaurée, notre 356 est prête à vous offrir ce plaisir automobile dont rêve tout collectionneur exigeant.



« Le soleil s'invite à bord de votre Porsche »

Marque : Porsche
Modèle : 356 B cabriolet 1600 S T5
Millésime : 1961
Kilométrage : 1846 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres à plat
Cylindrée : 1 600 cm³
N° de châssis : 155220



110 000 / 130 000 €

Une ligne pure et belle à regarder
Un distributeur de plaisir et de sensations
Un modèle très recherché



1963 - MERCEDES 190 SL

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 avec plus de confort et un tarif 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 hard top 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 puisque

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 tout simplement exceptionnelle. C'est un effet une première main, livrée neuve par les établissements Royal Elysées avenue de la Grande Armée à Paris, à Madame Herold Raca en janvier 1963 comme en atteste le document délivré par Mercedes Benz France et qui sera fourni avec la voiture. C'est son mari Monsieur Werner Herold qui l'offrit à son épouse. Elle en aurait été la seule conductrice pendant toutes ces années. Uniquement repeinte il y certainement une vingtaine d'année, elle est dans un d'état d'origine remarquable. Elle est de couleur blanche avec un intérieur en cuir rouge. Fait tout aussi rare, son kilométrage d'origine ne s'élève qu'à 88 000 km. Elle possède son hard top, son 3ème siège et sa capote qui n'a jamais été installée sur la voiture. La brochure commerciale de l'époque ayant servi au choix de la voiture sera aussi conservée durant toutes ces années. Les 190 SL voient chaque année leur cote progresser et de plus en plus de modèles sont restaurés à grand frais, mais il est aujourd'hui sans doute impossible de trouver un exemplaire 1ère main, maintenu dans d'aussi bonnes conditions. Il s'agit donc d'une opportunité unique d'acquérir un modèle recherché avec un historique tout simplement limpide.

Carte grise française



« Un des cabriolets Mercedes les plus désirables »

Marque : Mercedes
Modèle : 190 SL
Millésime : 1963
Kilométrage : 88 000 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1897 cm³
N° de châssis : 121 040 10 02 5735



140 000 / 160 000 €

Une voiture à l'historique limpide et complet
Un modèle « introuvable » dans ces conditions
Une cote en constante progression



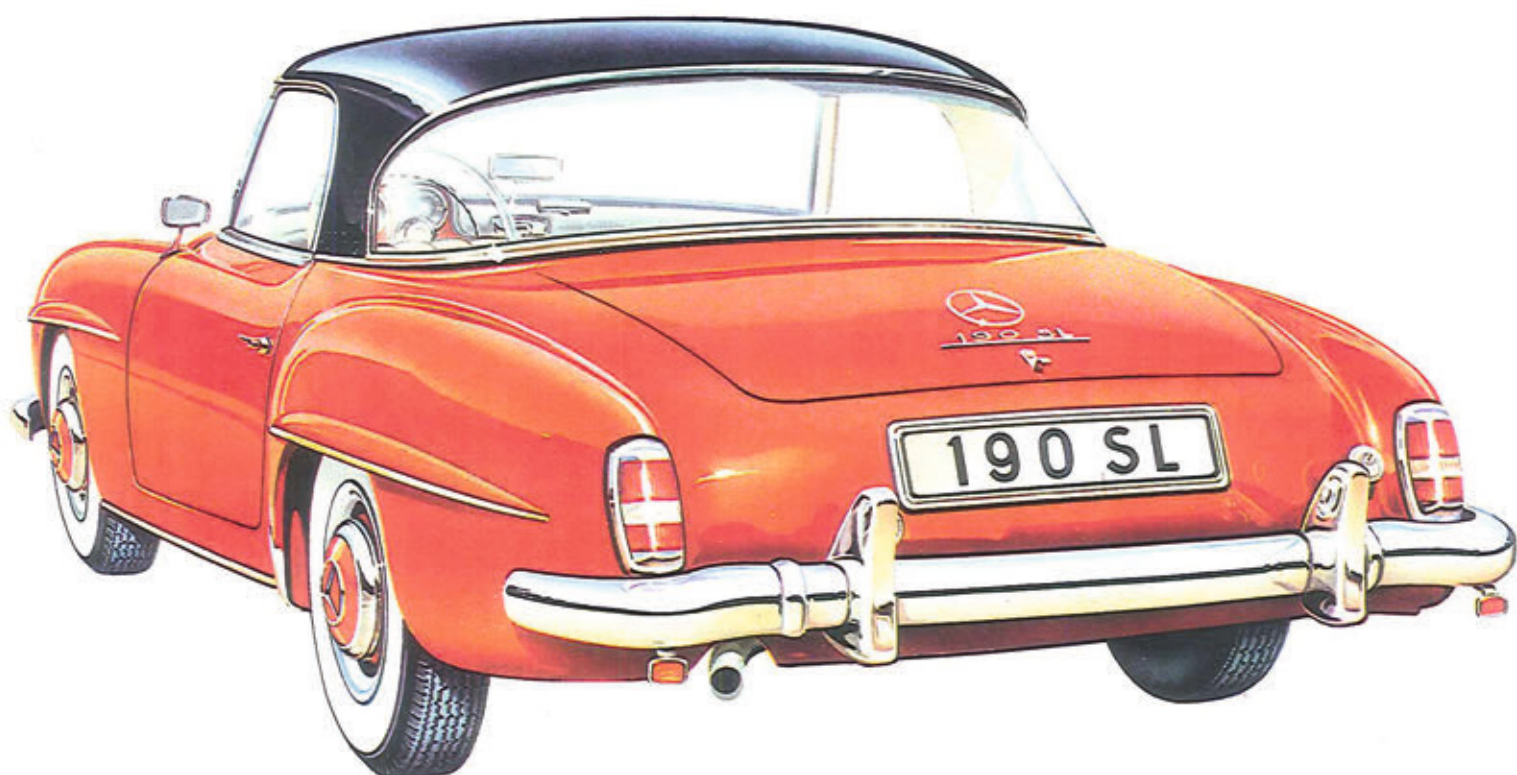
Coupe 'Coupé	NF 31.000,-	} + T.C. 2.83%
Roadster	28.500,-	
Coupe 'soul	29.700,-	



MERCEDES-BENZ

190 SL Roadster/Coupé





1969 - JAGUAR TYPE E 4.2

La type E va marquer son époque par 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 à double arbre à cames en tête et les trois carburateurs SU mais propose de nouveaux développements techniques. Elle possède quatre roues indépendantes équipées de quatre freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. Elle restera au catalogue jusqu'à son tardif remplacement par la nouvelle XJS.

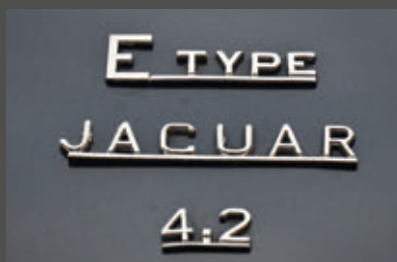
En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2 L développant 265 ch SAE. Elle bénéficie aussi d'une boîte de vitesse entièrement synchronisée et d'un système de refroidissement amélioré mais conserve ses phares carénés. La série 1.5 fait la transition en 1967 avec la série 2 en arborant des phares découverts, un intérieur et des nouveaux carburateurs. Les pare-chocs restent cependant identiques à la série 1. La série 2 lancée en 1968 est considérée comme la plus fiable, elle est équipée d'un meilleur système de refroidissement et de freinage Girling. Des pare-chocs plus gros sont rendus nécessaires pour les normes américaines, tout comme le remplacement des trois carburateurs SU HD8 par deux carburateurs Stromberg. La série 3 enfin fait son apparition en 1971 avec 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. Adultée encore aujourd'hui, elle est connue dans le monde entier ce qui en facilite la collection.

Le modèle présenté est une Type E Série 2 cabriolet de 1969 bien que son numéro de châssis la désigne comme un coupé de 1971 d'origine américaine. Très belle, elle allie une carrosserie bleue marine à un intérieur gris. La voiture est dans un excellent état général avec un intérieur entièrement restauré, incluant la reprise des sièges, moquettes et habillage intérieur. Elle est munie d'une capote et d'un couvre capote en alpaga noir. La restauration de la voiture a aussi inclus une peinture neuve. Les chromes ainsi que les roues à rayons eux aussi très beaux viennent sublimer la ligne de la voiture. Notre type E est équipée d'une ligne d'échappement en inox qui permet à la sonorité du 4.2 L de parfaitement s'exprimer. Elle sera livrée avec un important dossier de factures détaillant le nombre de pièces neuves nécessaires à sa restauration. Comment ne pas succomber à l'appel du volant et profiter de cet interminable capot.

Carte grise française correspondant à un châssis « coupé »



« Le félin prend l'air »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E
Millésime : 1969
Kilométrage : 25 150 miles compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 4 200 cm³
N° de châssis : 2R28729



50 000 / 60 000 €

Une des plus belles réussites de Jaguar
Une notoriété internationale
Une ligne sculpturale et divine



1964 - MASERATI SEBRING

La Maserati Sebring est née en 1962, elle est une évolution de la 3500 GT, elle sera d'ailleurs d'abord présentée sous l'appellation de coupé « 3500 GTIS ». Produite parallèlement à la 3500 GT pendant l'année 1963, c'est à Giovanetti Michelotti qui officie lui pour le bureau de style Vignale, que l'on doit le très beau dessin de cette Maserati. L'appellation Sebring fait référence au doublé obtenu par Maserati en 1957 sur le circuit américain du même nom, et ce nouveau modèle doit aussi permettre à la marque de s'affirmer face à une concurrence européenne de plus en plus forte sur le segment du Grand Tourisme.

La Sebring à son lancement, est propulsée par un 6 cylindres en ligne injection en position longitudinale avant et à deux arbres à cames en tête. D'une cylindrée de 3 485 cm³ développant 235 chevaux, le moteur est accouplé à une boîte mécanique à 5 rapports et le freinage est assuré par quatre freins à disques. A l'intérieur, la voiture propose un habitacle de type 2+2 entièrement revu. Le châssis tubulaire reçoit une suspension avant à double triangulation et une suspension arrière assurée par un simple axe suspendu par des ressorts semi-elliptiques. Les deux trains sont équipés d'une barre anti-roulis. Cette construction donnera à la Sebring un comportement routier neutre et une bonne tenue de route, capable d'emmener quatre passagers à près de 220 km/h dans un sentiment de sécurité.

Une série II de la Sebring verra le jour à partir de 1966. La

cylindrée du 6 en ligne sera portée à 3 694 cm³ pour une puissance s'établissant désormais à 245 chevaux. Quelques modifications esthétiques permettent de les différencier, comme le dessin des feux et la position des prises d'air latérales. Une ultime version en 1967 plus puissante de 4 014 cm³ développera 255 ch. En 1969, après 591 exemplaires la Sebring disparaît du catalogue Maserati, elle est remplacée par la Mexico dont le gabarit plus important vise à s'imposer sur le marché américain.

Le modèle présenté est de 1964, il s'agit donc d'une série I. De couleur extérieure rouge, il possède un intérieur en cuir bleu d'une belle patine rehaussé d'un liseré de couleur rouge sur le tableau de bord. La voiture se présente dans un état général satisfaisant, ayant bénéficié d'une ancienne restauration jusqu'au châssis alors que la voiture était aux Etats-Unis d'où elle provient. Des frais récents ont été effectués sur la partie mécanique comme les amortisseurs, rotules et silent bloc avant. Produite à seulement 591 unités, la Sebring est devenue au fil du temps une Maserati très recherchée. Belle et rare, c'est tout logiquement qu'elle voit sa cote progresser. Notre exemplaire est prêt à rouler et représente une occasion d'acquérir un exemplaire de ce prisé coupé. Maserati fête cette année ses 100 ans, un siècle de savoir-faire automobile, d'innovation et de passion, que la marque perpétue dans le monde entier. Notre Sebring fête elle ses 50 ans, l'âge où tout commence.



« La définition italienne du Grand Tourisme »

Marque : Maserati
Modèle : Sebring
Millésime : 1964
Kilométrage : 54 600 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 244 cm³
N° de châssis : 10101975



80 000 / 100 000 €

Le meilleur du Trident sous une robe Vignale
Un modèle superbe et produit à très peu d'exemplaires
Un coupé 2+2 pour la Dolce Vita



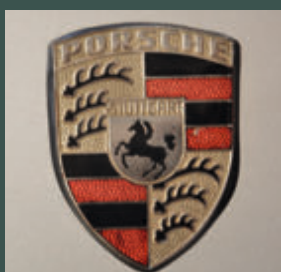
1972 - PORSCHE 911 S 2.4L

La première version de ce mythe automobile, alors appelée 901, a été présentée en 1963 lors du Salon de l'automobile de Francfort. Elle sera rebaptisée 911 quand sa commercialisation débute en 1964. Elle dispose alors d'un moteur six cylindres de 2,0 l développant 130 ch. En 1966, Porsche présente la 911 S, forte de 160 ch, chaussée pour la première fois de jantes Fuchs forgées dans un alliage léger. La 911 Targa arrivera sur le marché à la fin de l'année 1966. Les 911 disposaient dès 1967 d'une boîte de vitesse semi-automatique, la « Sportomatic » à 4 rapports. Née avec un moteur 2 litres, la 911 s'est d'abord convertie à l'injection en 1969, puis adopta une cylindrée de 2.2 litres en 1970. Afin de répondre aux impératifs du marché américain, le principal pour la 911, le constructeur allemand fait évoluer son modèle et propose une cylindrée de 2341 cm³. Déclinée en version T, E et S, ce nouveau bloc développe respectivement 130, 165 et 190 chevaux. Cette dernière 911 est à l'époque la voiture de route la plus rapide produite en Allemagne.

La force de la 911 S, c'est sa polyvalence, un savant équilibre entre performances de premier rang et facilité d'usage. Plusieurs évolutions apparaissent avec cette génération comme la grille de sélection des cinq vitesses, c'est désormais la 5ème vitesse qui sort du H et qui se trouve isolée en haut à droite. Le nouveau moteur est plus souple, doté d'un interrupteur progressif d'allumage évitant les sursrégimes mais toujours aussi efficace en usage sportif. Esthétiquement c'est surtout l'apparition du déflecteur avant qui marque la singularité de ce nouveau modèle, les ailes arrière sont sensiblement élargies pour chausser une monte pneumatique plus performante. La suspension est ferme et l'amortissement limite efficacement le roulis. Afin d'améliorer

la tenue de route, Porsche procède au réaménagement de quelques organes périphériques du moteur, comme le réservoir d'huile qui est déplacé devant l'essieu arrière. Cela explique l'apparition d'une seconde petite trappe de remplissage située dans l'aile arrière droite. Pour l'anecdote, il est à noter que Porsche modifiera cette trappe car bon nombre de pompistes firent « le plein » au mauvais endroit et elle n'apparaîtra donc qu'en 1972, année au cours de laquelle seulement 1750 coupé 911 S 2.4 seront produits. Suite à une nouvelle réglementation sportive, Porsche augmenta la cylindrée de la 2.4 S de 2400 à 2700 cm³, rajouta le fameux aileron appelé « Queue de canard » ce qui donna naissance à la légendaire 911 Carrera 2.7 RS.

La voiture présentée est dans une livrée grise, avec un magnifique intérieur noir. Elle est entièrement matching numbers. Le travail de restauration effectué est tout simplement ahurissant tant son propriétaire a poussé loin le souci de perfection. Tous les éléments de la voiture ont été repris, de la carrosserie à la sellerie refaite par les mains expertes du Baron Sellier, de la mécanique au châssis. Aucun élément n'a été oublié pour redonner à cette 2.4L S sa superbe, équivalente ou supérieure à celle d'une voiture neuve. Un dossier photographique de la restauration sera aussi fourni. Cette voiture particulièrement désirable est sans doute encore en dessous de sa véritable cote. Elle est emblématique, belle et performante. Introuvable dans un tel état de restauration, notre exemplaire est une rare opportunité d'acquérir un modèle au combien mythique et recherché, qui offrira plaisirs et sensations à son futur acquéreur.



« La plus performante et désirable des Porsche Classic »

Marque : Porsche
Modèle : 911 2.4 L S
Millésime : 1972
Kilométrage : 70 650 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 2 341 cm³
N° de châssis : 9112300783



135 000 / 155 000 €

La quintessence du savoir-faire Porsche
Une 2.4L S dans un état « exceptionnel »
Un modèle de plus en plus recherché et coté



1972 - PORSCHE 911 S 2.4L





1992 – JAGUAR XJ 220

La dénomination de cette Jaguar annonce très clairement son tempérament : XJ 220 pour 220 miles per hour (mph), soit près de 350 km/h.

C'est Tom Walkinshaw responsable du département sportif à l'époque qui se voit chargé de la conception de l'engin.

La Jaguar XJ 220 est dévoilée au salon de Birmingham en 1988 quelques mois après la 6ème victoire au Mans de la marque. Pour cette présentation, elle est motorisée par un V12 de 6.2 litres à 4 ACT développant 500 chevaux avec une transmission intégrale.

C'est Keith Helfet qui va se charger du dessin exceptionnel de la XJ 220, dont la ligne est d'une fluidité époustouflante avec un Cx de 0,36.

Malgré une longueur de près de 5 mètres et une largeur de 2 mètres, la voiture ne fait pas plus de 1,15 mètre de haut. La XJ 220 a été officiellement annoncée en 1989 à un prix de 361 000 £.

Lors de la présentation du modèle définitif trois ans plus tard, les spécifications ont évolué. Le V12 a laissé place à un V6 bi-turbo de 549 ch, identique à celui qui fut utilisé en compétition dans la MG Metro 6R4 ou dans les XJR-10 et XJR-11 des courses Sport-Prototypes.

La puissance est transmise aux seules roues arrière, permettant ainsi une économie de poids et un tempérament encore plus sportif. La XJ 220 affiche finalement un poids contenu de 1 470 kg. La boîte de vitesses propose 5 rapports et est accouplée à un embrayage à double disque. Un différentiel à glissement limité est monté pour optimiser la motricité. Elle utilise un soubassement plat caréné et un spoiler arrière lui permettant de créer un effet de sol pouvant générer 273 kg de pression à 320km/h. La caisse est constituée d'une ossature ultra rigide et légère, réalisée en nid d'abeille encadrée de feuilles d'aluminium. Les amortisseurs à gaz sont fournis par Bilstein. Des ressorts hélicoïdaux et des barres anti-roulis avant et arrière complètent l'ensemble. La direction non assistée est à crémaillère.

Côté habitacle, La XJ 220 propose un confort à bord plutôt surprenant pour une Supercar.

Aucun doute, il s'agit bien d'une Jaguar comme en témoignent les sièges baquets garnis de cuir Connolly. Malgré l'ambiance sportive, on ne renonce pas à la climatisation et aux vitres électriques.

Avec une telle puissance, cette Jaguar surnommée « supercat » pouvait atteindre une vitesse de pointe de plus de 340 km/h et accomplissait l'exercice du 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes. Elle pouvait d'ailleurs revendiquer le titre de routière la plus rapide jamais produite par la marque.

En Novembre 1989, la Ford Motor Company se porte acquéreur de l'ensemble des actions de la marque Jaguar. Souhaitant profiter du succès et du retentissement international qu'avait rencontré le prototype XJ 220, les responsables de Jaguar décident donc d'une production en série limitée à 350 exemplaires mais c'est finalement seulement 281 voitures qui seront produites.

Avec la XJ 220, la marque anglaise est entrée dans le cercle très fermé des constructeurs de supercars côtoyant ainsi les Ferrari F40 et Porsche 959.

La voiture que nous présentons est grise dans un parfait état de présentation et de fonctionnement. Elle porte le N° 26. Seule une trentaine de Jaguar XJ 220 ont été livrées en France et celle-ci a appartenu à Jaguar France jusqu'en 1998, et permettait à la marque de l'utiliser comme vitrine technologique dans les show room des principales concessions parisiennes.

Elle a ensuite été cédée à un collectionneur parisien qui l'a conservée pendant près de 13 ans. Ce dernier n'ayant que peu roulé avec la voiture durant ses années, il a été nécessaire d'entreprendre une très importante révision mécanique. Son actuel propriétaire a donc fait procéder au contrôle de l'ensemble des organes mécaniques et au remplacement de tous les éléments nécessaires au bon fonctionnement du véhicule. Ce sont les établissements Automobiles T.S., aux mains du spécialiste reconnu Toni Sisinni qui ont effectué les derniers entretiens de la voiture, le dernier contrôle remontant à un peu plus de six mois.

La voiture ne totalise qu'un peu plus de 11 000 kilomètres.

La XJ 220 est un produit exceptionnel à tous niveaux, avec une cote en devenir si l'on se réfère à sa rareté, son pedigree et son histoire.

Certains regretteront très prochainement de ne pas l'avoir acquise, ne laissez pas passer cette opportunité.

Carte grise française



« La dernière supercar »

Marque : Jaguar
Modèle : XJ 220 N° 26 sur 281
Millésime : 1992
Kilométrage : 11 150 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en V bi turbo
Cylindrée : 3 488 cm³
N° de châssis : SAJJEAEX8A8AX220875



200 000 / 240 000 €

Un véritable monstre sacré
Une voiture exceptionnelle clairement sous cotée
Une Supercar rarissime et ô combien désirable



1992 – JAGUAR XJ 220





1970 – ALPINE A 110 1600 S VB

Ce sont les victoires dans les rallyes internationaux qui font faire la renommée légendaire de la Berlinette que l'on doit au non moins célèbre Jean Rédélé. Ce dernier a fondé la société des automobiles Alpine en 1955 dans la concession Renault de son père. Après plusieurs années de compétition sur une Renault 4CV 750, Rédélé va produire l'A106 en 1956. Il s'agit d'un coupé en fibre de verre à moteur Renault de 750 cm³. En 1957 il utilisera le moteur de 845 cm³ lancé avec la Dauphine pour proposer sur la base d'un châssis poutre l'A 108 décliné en coupé 2+2 ou cabriolet. Dès 1960 Rédélé travaille encore sur son châssis à poutre centrale équipé d'un moteur à porte à faux arrière et propose de nouvelles carrosseries pour le coupé et le cabriolet GT4 2+2. C'est deux ans plus tard en 1962, qu'il développera l'A 110 qui sera présentée au Salon de Paris. Le lancement se fait à l'aide du moteur de la Renault 8. Les développements de la voiture se feront au gré des évolutions des nouveautés de la marque au losange. Aidé par des techniciens et metteurs au point de renom, Rédélé installera dans sa Berlinette une succession de moteurs progressant en cylindrée et performance. Successivement on retrouvera, le 1289 cm³ de la Renault 12, les 1470 cm³, 1565 cm³ et 1647 cm³ de la Renault 16, le 1605 cm³ des Renault 17 et R12 Gordini. Esthétiquement la voiture évolue par petites touches, comme lorsqu'en 1969, les A110 reçoivent une carrosserie modifiée avec des ailes arrière plus larges, des écopes et en série les projecteurs additionnels. L'A110 poursuivra sa carrière jusqu'en 1977.

Les qualités de la voiture feront la différence en course et c'est grâce aux centaines de victoires engrangées en compétition que l'Alpine forgera définitivement sa légende. Ce n'est pas la plus puissante mais sa légèreté due à sa carrosserie en polyester, sa rigidité due à son châssis poutre et sa maniabilité en feront une machine à gagner.

La voiture présentée est une 1600 S de type VB, elle arbore la couleur bleue qui va si bien à l'A110, associé à un intérieur de couleur noire, des jantes Mad'in et des longues portées Cibié. La voiture est en excellent état général. Bien que sa restauration soit ancienne, elle n'a que peu roulé depuis et présente toujours très bien. Son propriétaire, un amoureux du modèle la possède depuis plus de 30 ans, et lui a prodigué tous les soins nécessaires. La voiture a donc connu une restauration complète jusqu'au châssis, incluant bien entendu la reprise des éléments électriques et techniques. A l'intérieur, elle est équipée d'un arceau de sécurité et de deux baquets avec harnais. Il est à noter que les sièges et les jantes d'origine seront fournis avec la voiture. La boîte de vitesse de type 364 propose une pignonnerie de type Monte Carlo plus performante. La 1600 S VB est sans doute l'une des versions les plus désirables de la Berlinette, et notre exemplaire dans son état et sa configuration est une opportunité d'accéder au mythe. Cette machine à plaisir est prête à vous offrir les meilleures sensations à son volant et sa cote en hausse justifie d'autant plus l'investissement.

Carte grise française



« La Berlinette ou l'élaboration de la recette gagnante »

Marque : Alpine
Modèle : A 110 1600 VB 1600 S
Millésime : 1970
Kilométrage : 24 268 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1565 cm³
N° de châssis : 17073



65 000 / 75 000 €

Un symbole du savoir-faire automobile français
Une Alpine mythique qui a marqué des générations
Le grand 8 dans un siège bacquet



1966 - ALFA ROMÉO GIULIA 1600 SPRINT GT VELOCE

Fort du succès, au début des années 50 de ses berlines 1900 puis de la gamme Giulietta, Alfa Romeo poursuit son développement en présentant la Giulia en 1962. Quelques mois plus tard, c'est une déclinaison coupé qui voit le jour. Désormais baptisée Giulia 1600 Sprint GT, elle est présentée à la presse le 9 septembre 1963, puis dévoilée au public sur le salon de Francfort. On doit le dessin mythique de ce coupé au talent du jeune Giorgetto Giugiaro, arrivé au sein du bureau Bertone. La qualité du dessin a permis à la voiture, moyennant quelques évolutions stylistiques, de s'imposer pendant près de 15 ans. Conçue comme une voiture de grand tourisme elle emprunte à sa devancière, le quatre cylindres 1 570 cm³. Equipé d'une culasse à deux arbres à cames en tête et de deux carburateurs double corps il développe 106 ch. Une puissance relayée par une boîte à cinq rapports précise, rapide et parfaitement maîtrisée côté freinage grâce à quatre disques.

Au salon de Genève en mars 1966, la Giulia Sprint GT Veloce 1600 est lancée en parallèle de la 1600 GT. L'évolution tient dans un gain de puissance de 3 ch mais c'est surtout dans l'habitacle que les évolutions sont les plus importantes. La finition gagne en qualité avec des inserts de bois au niveau

du tableau de bord et sur la console centrale. Les sièges, plus enveloppants, se parent de velours et le volant est redessiné. Quelques retouches stylistiques engendrent l'apparition d'une calandre noire avec trois barrettes horizontales et l'ajout d'un médaillon orné d'un trèfle dans le prolongement des custodes. C'est ensuite en 1968 au salon de Bruxelles, l'arrivée de la GT Veloce, pour laquelle le rappel du nom Giulia est abandonné.

Ce Sprint Veloce de 1966 est de couleur blanche et combine un intérieur noir avec des moquettes rouges. Son propriétaire actuel qui le possède depuis plus de 10 ans lui a prodigué tous les soins importants afin de le maintenir dans le plus bel état. La voiture a ainsi été mécaniquement fiabilisée. Le moteur, le système de freinage, la boîte de vitesses ont tous bénéficié de soins récents, factures à l'appui. Cette voiture est prête à partir ou à courir selon le plaisir de son futur acquéreur. Produite seulement pendant deux ans, cette déclinaison Veloce du Sprint 1600 GT est une version relativement rare de ce best-seller italien. Les coupés Alfa Romeo font partie de ces pièces indispensables à toute collection et cet exemplaire représente une occasion unique d'en acquérir une particulièrement désirable.



« Le coupé sportif aux gènes italiens »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulia Sprint 1600 GT Veloce
Millésime : 1966
Kilométrage : 64 600 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1570 cm³
N° de châssis : AR 242872 / 10536



18 000 / 25 000 €

Un dessin symbole du maître Giugiaro
Une pièce à collectionner d'urgence
Une voiture performante et plaisante à conduire



1970 – KOUGAR MONZA RHD

Kougar est un petit constructeur d'origine anglaise, proposant dans le plus pur esprit britannique des « kit cars ». Le principe est simple, proposer des voitures dont le look s'inspire des plus grands classiques de l'Automobile sportive mais à un coût plus modique. Les modèles proposés par Kougar sont construits à partir de pièces d'origine Jaguar ou Ford. La marque a ainsi développé différents modèles dont la Monza très clairement inspirée de la célèbre Jaguar Type D et de la Healey Silverstone. Ces productions sont en majeure partie destinées aux marchés anglais et nord-américain. Ces « kit cars » ont été fabriqués en Angleterre, certains étaient disponibles entièrement construits, d'autres étaient livrés en kit à monter soi-même. Il est difficile de répertorier la production de ces kit cars Kougar mais leur nombre reste assez confidentiel.

La structure de la voiture est un châssis tubulaire. Le moteur est un six cylindres de 4,2 litres de cylindrée d'origine Jaguar. A double arbre à cames en tête, il est alimenté par trois carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports. L'ambiance à bord est très inspirée par la course et par l'esprit Jaguar. On y trouve un tableau de bord construit avec une instrumentation Smiths, des insignes Jaguar, un volant trois branches à habillage en bois. Deux sièges baquets à harnais, une sortie d'échappement latérale et un petit saute-vent en plexiglass ajoutent à cet esprit sportif. Les jantes à fil comme le capot avant arborent

l'emblème Jaguar.

La voiture présentée est une Kougar de type Monza de 1970 arborant une belle robe grise. Notre exemplaire serait le seul roulant dans l'hexagone avec un titre de circulation français. La carte grise est collection. Son propriétaire qui la possède depuis 10 ans a engagé de nombreux frais pour parfaire la voiture. Elle a ainsi été restaurée entre 2007 et 2008 par des spécialistes. La carrosserie a été revue par Patricola Automobile dans l'Isère, c'est le Garage Canovas qui a été chargé de l'entretien mécanique. Enfin Le Baron Sellier a lui travaillé sur l'intérieur, qui est noir, rehaussé sur les moquettes et les sièges par un passepoil rouge. L'embrayage, la pompe à eau, le réservoir en inox sont des éléments récents. Un dossier d'entretien sera livré avec la voiture. La voiture est de plus équipée d'un couvre tonneau et sera livrée avec sa housse.

La tradition des « kit-car » est aujourd'hui encore assez peu répandue en France. Cette culture plus anglo-saxonne est effectivement beaucoup développée outre-manche. Notre Monza est une voiture polyvalente : elle est belle à regarder, performante et amusante à conduire avec un petit supplément d'âme unique en son genre. Elle est une invitation irrésistible à l'évasion, l'objet indispensable de vos prochains week-ends.

Carte grise française



« Une voiture à part »

Marque : Kougar
Modèle : Monza
Millésime : 1970
Kilométrage : 17 012 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 4 235 cm³
N° de châssis : 3010986 M



50 000 / 60 000 €

Une voiture « coup de cœur »
Une ligne à couper le souffle
Une belle manière de rouler « différent »



1970 – KOUGAR MONZA RHD





1970 – Alpine A 110 1600 S VB

La Berlinette c'est le symbole de la France qui gagne en compétition, et sa légende s'est forgée au gré des victoires remportées dans les compétitions les plus prestigieuses. C'est en parcourant les routes sinueuses des Alpes que Jean Rédélé choisit le nom de sa Berlinette. Ce prodige travaille dans le garage de son père pour réaliser des prototypes à destinée sportive. Le dieppois créera son entreprise en 1955 et sa première Alpine sera une voiture modeste qui emprunte beaucoup de ses éléments mécaniques aux véhicules de grande série. Les premières A 106 et A 108 seront en effet développées sur des bases de 4CV puis de Dauphine. C'est par son agilité et sa légèreté qu'elle compense un déficit de puissance. Cette recette, Rédélé va la faire évoluer pour toujours plus de performances.

Lorsqu'en 1963, Renault propose le moteur à 5 paliers de la R8, il s'agit d'une opportunité de proposer une nouvelle évolution, c'est la naissance de l'A 110. Les fondamentaux perdurent et l'A 110 optimise le concept de la carrosserie en polyester montée sur un du châssis-poutre. Mesurant moins d'un 1.2 mètres, elle possède un centre de gravité très bas. Après les moteurs 1100 puis 1300 empruntés à la R8 Gordini, elle va être équipée du 1600 de la Renault 16 TS en 1969. C'est la 1600 S. Avec sa boîte cinq rapports et ses freins à disques, elle est parfaitement homogène. La mécanique d'une cylindrée de 1565 cm³ développe la bagatelle de 125 chevaux à 6000 tr/min avec deux carburateurs double corps Weber 45. Esthétiquement, elle se pare de projecteurs additionnels, ses ailes arrière devenues plus larges reçoivent les écopes agrandies. A l'intérieur, l'espace est restreint mais tout tombe sous la main, derrière le volant gainé de cuir, on aperçoit un compteur de vitesse et un compte-tours, l'essentiel en somme.

Le groupe Renault finira par soutenir la marque Alpine. Dès 1966, les Berlinette frappées du losange sont distribuées par le réseau de la régie et deux ans plus tard, Alpine devient le service compétition officiel de Renault. En 1970, une nouvelle usine est ouverte à Dieppe sur la devenue célèbre Avenue de Bréauté. Jean Rédélé cédera sa société à Renault en 1977, l'année où sortira l'ultime Berlinette des chaînes de fabrication. Icône du sport automobile français des années 70, elle fut la « voiture-école » de course permettant ainsi à de nombreux volants de se révéler. La Berlinette Alpine a fait et continue de faire rêver des générations d'amateurs d'automobiles sportives.

La voiture présentée est une 1600 S de type VB de couleur bleue. L'allure sportive de la voiture est renforcée par quatre jantes Gotti en alliage léger. A l'intérieur le ciel de toit, le tableau de bord ainsi que les moquettes noires ont été restaurés. Elle est munie d'un arceau et d'une poignée de maintien. Achetée en 2005 par son actuel propriétaire auprès de Monsieur Bruno Vendiesse, la voiture a depuis bénéficié d'une peinture bleue Alpine neuve suite à l'installation de deux nouvelles ailes plates à l'arrière. Elle a aussi appartenu aux Editions Stevens qui publient Flat 6. Un dossier d'entretien ainsi qu'une expertise datant de septembre 2013 seront livrés avec la voiture. Notre 1600 S VB est la version recherchée du mythe Berlinette, vous offrant le meilleur du savoir-faire de Jean Rédélé. Quand on connaît l'amour des collectionneurs pour ce modèle, il est urgent d'en posséder une pour profiter des mêmes sensations.

Carte grise française



« Le chef d'œuvre de Jean Rédélé »

Marque : Alpine
Modèle : A 110 1600 VB 1600 S
Millésime : 1970
Kilométrage : 33 752 kilomètres au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1565 cm³
N° de châssis : 16575



75 000 / 85 000 €

L'icône du sport automobile français
Une Berlinette sinon rien
Une valeur sûre techniquement et financièrement



1980 - FERRARI 208 GT4

La Dino 308 GT4 sera présentée au salon automobile de Paris de 1973.

Fait unique dans l'histoire de Ferrari, cette voiture de série n'est pas dessinée par Pininfarina mais par Bertone.

Le style se veut réellement novateur, la voiture offrant une silhouette inédite. La configuration est nouvelle aussi puisqu'il s'agit de la première Ferrari 2+2 avec un moteur placé en position centrale arrière.

Basé sur le châssis tubulaire de la Dino 246, ce dernier est modifié pour accueillir deux places supplémentaires.

La carrosserie est en acier à l'exception des capots réalisés eux en aluminium.

Le V8 de 3 litres de cylindrée à double arbre à cames en tête est alimenté par 4 carburateurs Weber 40 et développe 255 chevaux. Ce dernier est placé de manière à optimiser la répartition des masses et est épaulé par des suspensions avant et arrière indépendantes.

La fiscalité italienne de l'époque oblige Ferrari à proposer au Salon de Genève en 1975, la 208 GT4. Déclinaison de la 308 GT4, elle reçoit un V8 de 2 litres de cylindrée pour échapper à la taxe. Avec un carburateur plus petit, la puissance est désormais de 170 chevaux à 7700 tours, et couplée à la boîte de vitesses à 5 rapports, elle atteint une vitesse de pointe de 220 km/h.

Esthétiquement les modifications sont minimales, les quatre sorties d'échappement sont remplacées par une seule et les baguettes de carrosserie sont chromées. Née sous l'emblème Dino, la 308 et la 208 GT4 ne furent

commercialisées sous le nom et l'insigne Ferrari qu'en mai 1976. C'est au total 2 826 exemplaires de la 308 GT4 qui furent produits entre 1973 et 1980 pour seulement 840 exemplaires de la 208 GT4, ce qui fait de cette dernière une voiture encore plus rare.

Le modèle présenté a été livré neuf en Italie en 1980, sans doute l'un des derniers modèles produits.

Son premier propriétaire un pharmacien de Modène aurait été un proche d'Enzo Ferrari. De couleur extérieure rouge, elle propose un intérieur et un tableau de bord en cuir Connolly beige.

Son propriétaire actuel l'a achetée en 1989, ce qui ferait de cette voiture une seconde main. Elle possède son manuel d'utilisation.

Avec seulement 41 000 km, cette Ferrari ne demande qu'à reprendre la route. Immobilisée depuis 5 ans dans de bonnes conditions notre 208 GT4 devra faire l'objet d'une remise en route complète, incluant une vérification des organes mécaniques et de sécurité.

Utilisée avec soin par son propriétaire pendant 25 ans, cette voiture fera la joie son futur acquéreur.

Sa rareté, son histoire et son état en font une réelle opportunité d'acquérir une Ferrari dont il y a fort à parier que la cote actuelle ne restera pas longtemps à ce niveau.

Carte grise française



« Un V8 sous une robe Bertone »

Marque : Ferrari
Modèle : 208 GT4
Millésime : 1980
Kilométrage : 41 000 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 1991 cm³
N° de châssis : 15464



13 000 / 18 000 €

Une Ferrari encore sous cotée
Un mythe à s'offrir d'urgence
Une version rare



1995 - FERRARI 456 GT ex Michel Sardou

Le projet de la 456 a démarré en 1989 avant d'aboutir à une présentation deux ans plus tard. Officiellement lancée en 1992, la Ferrari 456 GT, dont le design est une nouvelle fois l'œuvre du maître Pininfarina marque le retour de Ferrari à la tradition des coupés 2+2 dotés d'un 12 cylindres à l'avant. Elle perpétue ainsi la tradition 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. 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 établi 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 a été livré neuf par la concession Charles Pozzi de Levallois Perret au mois de mai 1995, son premier propriétaire n'était autre que le célèbre artiste Michel Sardou. Ce dernier aurait d'ailleurs fait un Paris Bordeaux dans la nuit après un concert pour essayer sa nouvelle voiture. Cette 456 GT est de couleur bleue Sebring avec un intérieur cuir beige. La voiture se présente dans un bel état général, avec un carnet complet. L'embrayage ainsi que les courroies ont été remplacés à 70 000 km, et l'entretien a été régulier et les pneus sont en bon état. La voiture fonctionne bien et son échappement inox distille une sonorité exceptionnelle permettant de profiter des fabuleuses montées en régime du V12.

La voiture est livrée avec son dossier d'entretien

Carte grise française



« Un somptueux V 12 Ferrari à partager à quatre »

Marque : Ferrari
Modèle : 456 GT
Millésime : 1995
Kilométrage : 88 000 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5472 cm³
N° de châssis : ZFFSD44B000101342



37 000 / 42 000 €

Une Ferrari livrée neuve à Michel Sardou
Une vraie Ferrari 2+2 à un prix très accessible
Un modèle collector à acquérir dès maintenant



1999 - FERRARI 550 MARANELLO

Maranello. Ce nom est à lui seul au combien évocateur de toute l'histoire du mythique constructeur au cheval cabré. Lancée en 1996, la Ferrari 550 Maranello remplace la 512M, dernière évolution de la célèbre Ferrari Testarossa. C'est une nouvelle fois Pininfarina, qui signe le superbe dessin de la nouvelle Ferrari. Elle doit son surnom de « Squalo » à son long capot et ses prises d'air latérales. Sur le plan technique, elle marque le retour de Ferrari au moteur V12 avant pour sa GT. Cette architecture avait été abandonnée après la Ferrari Daytona, la Testarossa avait en effet un 12 cylindres à plat en position centrale arrière. Dérivé de la 456 GT le moteur d'une cylindrée de 5,5l développe 43 chevaux de plus avec un couple progressant lui aussi pour culminer à 568 Nm à 5000 trs/min. Avec 485 chevaux et malgré un poids de 1690 kilos, la Maranello atteint les 320 km/h, franchit le 400 mètres départ/arrêté en 12,5 secondes, et le 1000 mètres en 22,5 secondes.

Le V12 de la Maranello est accouplé à une boîte manuelle 6 vitesses, situé à l'arrière, assurant de ce fait une répartition des masses optimale. L'ASR, l'antipatinage et les suspensions réglables assistent le conducteur et lui permettent de modifier le tempérament de la voiture. Le freinage est assuré par des disques ventilés de 300 mm à l'avant et 310 mm à l'arrière. La finition est plutôt bonne

et en hausse par rapport aux précédents modèles même si certains éléments sont clairement perfectibles pour une voiture de ce niveau. L'habitacle offre un vrai confort, sans renier ses gènes de sportive, la Maranello est aussi confortable. Produite de 1996 à 2002, la Maranello sera déclinée en plusieurs versions ; coupé 550 et 575M, barquette 550 Barchetta et un coupé-cabriolet Ferrari 575 Superamerica. Une boîte séquentielle F1 sera proposée sur la Ferrari 575M Maranello.

Le modèle présenté a été livré neuf en Italie en septembre 1999, de couleur extérieure rouge Rosso Corsa avec un intérieur en cuir noir. Il se présente dans un très bon état général. Une grande révision a été effectuée chez Ferrari en Italie alors que la voiture avait 81000 Km. Le carnet d'entretien est complet et témoigne d'un entretien régulier. Les 4 pneus sont en bon état. La voiture fonctionne bien, la boîte de vitesse est précise et les montées en régime sont franches et linéaires. Devenue aujourd'hui abordable, belle et suffisamment moderne pour être parfaitement polyvalente, la 550 Maranello offre un rapport prix/plaisir imbattable, alors laissez-vous tenter.

Carte grise française



« Un 12 cylindres et à l'avant »

Marque : Ferrari
Modèle : 550 Maranello
Millésime : 1999
Kilométrage : 93 000 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5472 cm³
N° de châssis : ZFFZR44B000116977



45 000 / 50 000 €

Une voiture désirable et performante
Ferrari et Pininfarina vous proposent le meilleur du savoir-faire italien
Une voiture plaisir utilisable au quotidien



1999 - Ferrari 456 MGT

Présentée en 1992 pour succéder à la Ferrari 412, la 456 GT signe le retour de la marque au cheval cabré sur le segment des « GT » extrêmement performantes, dans lequel Ferrari a toujours excellé. Son dessin est une nouvelle fois l'œuvre du bureau de style PININFARINA. L'appellation 456 est une abréviation de la cylindrée unitaire, c'est-à-dire que les 5472 cm³ s'obtiennent en multipliant 456 par les 12 cylindres du moteur. Ferrari comme à son habitude établit de nouveaux standards sur le segment. La 456 propose des performances de très haut niveau, un confort pour quatre passagers et s'appuie sur des technologies de pointe. Son V12 développe 442ch et lui permet de dépasser les 300 km/h. Un aileron rétractable se déploie en fonction de la vitesse. La suspension à amortissement piloté est une vraie nouveauté et la suspension arrière bénéficie d'un correcteur d'assiette. Deux modes sont possibles : sport ou normal. Les réglages varient automatiquement et s'adaptent à la vitesse. La voiture bénéficie aussi de l'ABS et de l'ASR de série.

Présentée en 1998 au Salon de Genève et lancée à partir de 1999, la 456 GT devient la 456 MGT, le M ajouté signifiant *Modificata* en italien. Les principales évolutions esthétiques sont l'intégration au bouclier arrière de l'aileron qui devient fixe. Le dessin du museau avant a été retravaillé et les prises

d'air sont agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. L'habitacle évolue aussi avec une amélioration de l'habitabilité et le remplacement de certains matériaux pour une qualité générale perçue plus flatteuse. Certains progrès moins visibles comme des modifications électriques permettent à la « M » d'offrir une fiabilité en nette hausse, et un plaisir de conduire absolument intact. Produite jusqu'en 2003, elle laissera ensuite sa place à la 612 Scaglietti.

Le modèle présenté est d'une livrée magnifique combinant un intérieur cuir havane et une carrosserie noire. Acquis par son propriétaire actuel au sein d'une collection privée, elle est en excellent état général de présentation et de fonctionnement. Son carnet d'entretien complet témoigne du soin qui a été apporté à la voiture. Une très importante révision d'un montant supérieur à 6 000 euros vient d'être réalisée dans le réseau Ferrari chez Trident à La Roche sur Yon (85), avec notamment le démontage et la vérification complète du moteur ainsi que le remplacement du joint de culasse. Il s'agit donc d'une voiture prête à rouler, mais aussi à collectionner. La beauté de la voiture et la noblesse de son moteur en font d'ores et déjà un collector en puissance et notre exemplaire est une pièce à ne pas manquer.

Carte grise française



« Le Grand tourisme à 300 km/h en famille »

Marque : Ferrari
Modèle : 456 MGT
Millésime : 1999
Kilométrage : 50 000 Kms
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5472 cm³
N° de châssis : ZFFWP44B000114670



42 000 / 47 000 €

Un 12 cylindres devant et 4 passagers derrière
Une ligne signée Pininfarina indémodable et intemporelle
Un modèle dont la cote sera certainement corrigée à la hausse par l'histoire



1953 - MG TD

La firme Morris Garage, fondée en 1923, va naître du travail de Cecil Kimber, qui travaillant pour Morris a la mission de développer une voiture au look sportif, mais reprenant essentiellement le châssis et les mécaniques des Morris. Afin de pas cannibaliser sa propre production, les Morris Cowley ou Oxford Bullnose, Morris préfère créer une nouvelle enseigne, Morris Garages, en abrégé MG. L'octogone apparaît en 1924. Arguant l'esprit de la célèbre Midget, la MG TD marque de son empreinte l'histoire de la marque anglaise en perpétuant un design au combien célèbre, mais aussi grâce à son côté pratique, économique sans lésiner sur l'aspect purement sportif. William Morris a, plusieurs fois déjà, parié sur le fait de produire une voiture de sport incorporant un maximum d'équipements de grande série. C'est en 1936 qu'il lance dans cet esprit la TA. Elle est suivie en mai 1939 par la TB qui lui ressemble mais qui bénéficie d'un moteur 1.250 cm³ plus sophistiqué. C'est au tour de la TC, de faire son apparition, elle est chargée d'augmenter les ventes en outre-Atlantique.

La TD arrive en 1949, elle emprunte un bloc dérivé de la TB, mais dispose d'une adaptation du nouveau châssis de berline Type Y sortie en 1947, l'empattement ayant été réduit de 13 cm. Elle reçoit la suspension avant à roues indépendantes développée par le désormais célèbre Alec Issigonis. Esthétiquement, elle sera équipée de pare-chocs à l'avant comme à l'arrière, ainsi que de roues en tôle de plus petit diamètre remplaçant celles à rayons. Tout en conservant la mécanique de la TB et le look de la TC

et ses portes suicides, la TD profite ainsi d'une technique actualisée. Plus rigide, mieux suspendue, elle gagne en tenue de route, confort et fiabilité. Son moteur est toujours le 1250 cm³ développant 54 cv en propulsion. Elle offre quatre freins à tambours à chaque coin et une transmission mécanique à quatre vitesses. Produite de 1949 à 1953, la MD TD vient faire de l'ombre à sa concurrente britannique la plus aimée de l'époque, au nom d'Austin Healey. La TD sera produite à plus de 30 000 exemplaires, dont 80% exportés outre-Atlantique. Lifting de la TD réalisé en attendant que la MGA soit prête, la TF reprendra à sa devancière l'ensemble de son châssis et de sa mécanique.

La voiture présentée propose une belle robe noire, associée à un intérieur cuir de couleur beige. Sa calandre rouge contraste avec la couleur de la voiture et ajoute à l'allure de la belle. Elle dispose d'une capote et d'un couvre capote noirs ainsi que des side-screens qui permettent une utilisation plus polyvalente de la voiture. En excellent état, elle provient des Etats-Unis comme la plupart de cette série. La boîte de vitesse a été refaite, et l'opération a été complétée par le remplacement de l'embrayage qui est neuf. Un réglage du moteur a été effectué afin d'optimiser son fonctionnement. Symbole de cette époque marquée par la production d'automobiles racées, et distillant une ambiance sportive, c'est une cocktail à « plaisir » que nous vous proposons à travers cette belle MG

Carte grise française



« La Midget évolue encore »

Marque : MG
Modèle : TD
Millésime : 1953
Kilométrage : 54 109 miles compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 250 cm³
N° de châssis : TD 24 502



28 000 / 33 000 €

Une fabrique de plaisir
So chic So sport
A vous la petite anglaise



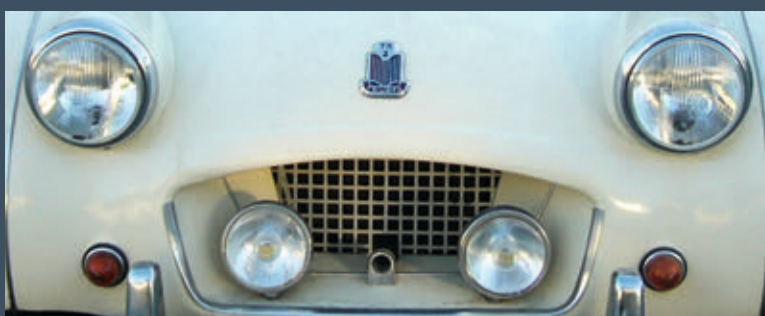
1955 – TRIUMPH TR2

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

La voiture connaît par la suite quelques améliorations et démontre sa sportivité dans des compétitions de renom comme la Coupe des Alpes ou Le Mans. L'objectif de la marque était atteint, proposer une voiture économe à l'usage, robuste et facile à entretenir, mais pouvant proposer des performances significatives. Une manière en somme de proposer une voiture de sport accessible et réputée, venant directement concurrencer les autres roadsters anglais proposés par MG et Jaguar. Et le marché américain,

principale cible de Triumph, va rapidement s'intéresser au modèle moins cher que ses concurrents de l'époque. Pesant moins d'une tonne, la TR2 distille un maximum de sensations à son bord. La TR2 sera remplacée par la TR3 en octobre 1955, cette dernière reprenant pour partie les éléments de son aînée. La TR2 aura permis de lancer une longue série de roadsters anglais sportifs. Elle est relativement rare en France, ayant surtout connu les routes américaines.

Le modèle présenté est une TR2 de 1953. La voiture a bénéficié d'une restauration ancienne, elle est munie d'une capote neuve. De couleur crème, elle propose un intérieur rouge à passepoil blanc. Son propriétaire actuel la possède depuis 17 ans. Il s'agit de la 2ème version de la TR2 dite « short doors » produite à partir de la fin 1954 et dont les portes sont raccourcies et ne descendent plus jusqu'au bas de la carrosserie. Le moteur a lui aussi bénéficié d'un entretien régulier. Sans être parfaite, cette TR2 est utilisable dès à présent, elle est une belle occasion de posséder un modèle peu courant en France et dont la cote de popularité est sans cesse grandissante. C'est elle par qui le triomphe arrivera.



« La naissance du mythe »

Marque : Triumph
Modèle : TR2
Millésime : 1955
kilométrage : 1830 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 991 cm³
N° de châssis : TS 8118



26 000 / 32 000 €

Le premier modèle à succès du roadster de Triumph
Une voiture seulement produite pendant deux ans
Une valeur sûre sportivement et financièrement



1956 - MG A 1500

La MG A a officiellement été présentée au salon de Frankfort en 1955. Celle-ci était produite par MG, une division de BMC 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 MG 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 à tambour hydrauliques. La MG A est d'abord motorisée par un quatre cylindre de 1489 cm³ développant 68 chevaux, la puissance sera rapidement portée à 72 chevaux.

La MG A connaîtra plusieurs évolutions, d'abord l'arrivée du coupé 2 places en 1956, puis c'est au tour d'une première version Twin Cam plus sportive d'être lancée en 1958. Vient ensuite la MG A 1600 dotée d'un bloc plus souple, d'un

équipement moins spartiate et de freins à disque à l'avant. Elle hérite du moteur Austin B-Series de 1588 cm. La cylindrée du moteur continue de progresser pour atteindre les 1 622 cm³ pour la MG A 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 MG A qui auront été produites et dont on estime que les trois quarts ont été exportés aux Etats-Unis.

Notre MG A est une 1500 de 1956, proposant une carrosserie bleue, un intérieur blanc à passepoil bleu, coordonnés à des moquettes bleues et une capote blanche. L'ensemble est séduisant, et donne envie d'en prendre le volant. Acquise il y a 17 ans par son propriétaire actuel, elle a bénéficié d'un suivi régulier. Elle est équipée de deux freins à disques à l'avant et tambours à l'arrière abrités par 4 jantes à rayon ainsi que d'un porte-bagages chromé. Cette voiture a bénéficié d'une ancienne restauration et se présente dans un état général très satisfaisant, elle est une véritable invitation à la ballade. Simple et élégante, la MG A est devenue de plus en plus prisée ces dernières années faisant ainsi augmenter sa valeur. Alors il est urgent d'enchérir pour notre modèle.

Carte grise française



« La première MG d'une nouvelle ère »

Marque : MG
Modèle : A
Millésime : 1956
Kilométrage : 10 092 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 489 cm³
N° de châssis : BP 15 GB424



24 000 / 28 000 €

Une ligne pure et sensuelle
Le symbole du renouveau de la marque
Un très bon placement



1956 – TRIUMPH TR3

La Standard Motor Company lancera la TR3 en octobre 1955. Elle succède donc à la TR2 dont elle va reprendre bon nombre d'éléments. Par rapport à sa devancière, la TR3 dispose à l'avant d'une grille de calandre quadrillée style « coupe-frites », à l'arrière de conduits d'admission améliorés. Le feu stop central est remplacé par des feux situés sur les ailes et enfin le moteur grâce à des carburateurs plus gros développe désormais 95 cv. Un an après, une nouvelle culasse permet même d'obtenir 100 chevaux, tandis que les freins à disques seront adoptés eux à la fin de l'année 1956. Le rapport poids puissance était excellent, le poids total de la voiture n'excédant pas la tonne.

Comme souvent dans l'histoire automobile d'après-guerre, c'est le marché américain qui est prioritaire et auquel il est porté toutes les attentions. Ainsi la TR3 évoluera en TR3 dite A en 1957. Elle fut la première voiture anglaise à recevoir en série des freins avant à disque. Triumph améliora aussi les tambours arrière et remplaça le pont arrière par un modèle plus rigide, toujours suspendu par ressorts à lames. Esthétiquement une grille de calandre élargie fut installée pour mieux séduire la clientèle américaine. Elle prendra le surnom de « grande bouche » par opposition à la précédente

dès lors surnommée « petite bouche ». La TR3A fut équipée d'une poignée de coffre fermant à clé, de phares modifiés et d'un pare-choc avant renforcé.

La Triumph TR3 est avec la MGA, l'incarnation du roadster anglais des années 50. Simple et fiable, la TR3 a connu un franc succès durant sa commercialisation, succès qu'elle connaît maintenant auprès des collectionneurs de toutes générations.

La TR3 présentée est de 1956, elle arbore la très jolie « petite bouche ». De couleur Princess Yellow, elle possède un intérieur noir en très bon état. Son propriétaire actuel la possède depuis 2007 et a prodigué à la voiture tous les soins nécessaires à son bon fonctionnement. La voiture a aussi reçu une peinture neuve. Elle possède son couvre tonneau en plus de sa capote. Les freins ont eux aussi fait l'objet de frais récents. Un dossier complet et conséquent sera produit avec la voiture attestant des soins qu'elle a reçus et de son état d'entretien général. Avant que sa cote ne monte encore, profitez de l'occasion pour vous l'offrir avant l'été.

Carte grise française



« La petite bouche qui en dit long »

Marque : Triumph
Modèle : TR3
Millésime : 1956
kilométrage : 39 000 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 991 cm³
N° de châssis : TS 12750 L



28 000 / 33 000 €

Un must chez Triumph

Un modèle de plus en plus coté

L'incarnation du « coude à la portière »



1969 - MG C GT

C'est en novembre 1966 et fort du fabuleux succès de la MG B et du déclin de la vieillissante Austin Healey 3 000, que le groupe BMC propriétaire de la marque MG décide de proposer une nouvelle motorisation bien plus puissante à son modèle à succès. Ce nouveau moteur va aussi entraîner une nouvelle appellation, la MG C est lancée. Elle reprend pour beaucoup les éléments de sa sœur aînée, et notamment la ligne très réussie. Les modifications esthétiques sont les feux de recul carrés, les sièges et contre portes en cuir, le volant de diamètre plus important et les jantes en 15".

Le plus gros des aménagements est l'installation du bloc 6 cylindres qui engendre aussi le bosselage sur le capot moteur. Le moteur plus lourd nécessite une refonte de la suspension, avec des barres de torsions longitudinales et des plus gros ressorts. Un nouveau radiateur et un nouveau carburateur viennent compléter l'ensemble. Le freinage est lui assuré par deux disques à l'avant et des tambours à l'arrière. La transmission se fait aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte manuelle à 4 rapports, entièrement synchronisée. La puissance est portée à 147 cv à 5250 tr/min et même si la MGC pèse plus de 150 kilos de plus que sa grande sœur, elle s'autorise près de 200 km/h.

Mal accueillie par la presse spécialisée, le succès ne sera pas au rendez-vous et la commercialisation de cette version ne se fera que pendant 2 ans. Entre 1967 et 1969, 4544 MG C et 4458 MG C GT seront produites, soient 9002 exemplaires au total. En France, c'est un peu plus de 200 véhicules qui seront vendus avec une cylindrée différente de 2850cc. Elle sera remplacée par la MGB V8, équipée du moteur Rover de 3,5 litres de cylindrées.

La voiture présentée est de 1969, se présentant sous une robe bleue avec un intérieur en cuir noir. Elle est équipée d'un toit ouvrant souple noir. Elle se présente dans un bon état général. Le point crucial de notre MG C GT est son historique. Car fait extrêmement rare, elle appartient à la même famille depuis 1972. Les jantes sont à fils chromés avec des écrous centraux à oreilles. Elle est de plus munie d'un overdrive en état de fonctionnement. Entretien par le garage Alliol à Saint Etienne, les derniers travaux ont porté sur le freinage, l'embrayage et les amortisseurs. La MG C GT est une voiture rare et un exemplaire avec un tel historique est une opportunité unique à ne pas laisser passer.

Carte grise française



« Le charme de la B, le 6 cylindres en plus »

Marque : MG
Modèle : C GT
Millésime : 1969
Kilométrage : 4 255 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 858 cm³
N° de châssis : GCD1 6698 G



14 000 / 18 000 €

Un coupé sportif et racé
Une version relativement rare
Un historique limpide



1968 – TRIUMPH TR 250

La Triumph TR5 est un roadster anglais produit seulement pendant treize mois, entre août 1967 et septembre 1968. Elle fut dessinée par Giovanni Michelotti. La TR5 est un modèle de transition, puisqu'elle reprend sa très belle ligne à la TR4 et elle lèguera sa motorisation à la TR6, dont la ligne sera imaginée par Karmann. La principale différence résidait sous le capot avant, où trônait un moteur six cylindres en ligne de 2.5 litres de cylindrée, à la place du quatre cylindres de deux litres de cylindrée. Equipé d'une injection mécanique Lucas, il développe 150 ch DIN, soit 46 de plus que la TR4. L'appellation TR250 évoque d'ailleurs, la cylindrée du nouveau moteur.

Les Triumph TR5 et TR250 étaient très proches. La TR5 était la version européenne, tandis que la TR250 était la version exportée aux Etats-Unis. En effet, le moteur de la TR5 ne répondait malheureusement pas aux normes antipollution en vigueur aux Etats-Unis. L'adaptation du système d'injection s'avérant trop coûteux, la firme anglaise décida d'installer une paire de carburateurs Zenith-Stromberg en remplacement. Avec l'utilisation de carburateurs, la puissance dépassait légèrement les 100 cv. La Triumph TR 250 nécessitait 10.6 secondes pour atteindre les 100

Km/h et son échappement distille un délicieux bruit lors de ces montées en régime. De série elle proposait des freins à disque à l'avant, une suspension arrière à roues indépendantes, une direction à crémaillère et une boîte de vitesses à quatre rapports. La Triumph TR5 fut construite à 2 947 exemplaires, ce qui en fait l'une des TR les plus rares. Dans le même temps 8 484 Triumph TR250 furent assemblées pour le marché américain.

Le modèle présenté est une TR 250 de 1968. Elle arbore une superbe robe de couleur blanche relevée de la bande décorative transversale spécifique aux Triumph TR250 et des macarons de carrosserie. La voiture propose un très bel intérieur de couleur bordeaux. Elle est équipée de jantes fils à rayons et écrou boulon central pourvues de pneus récents. La voiture a de plus bénéficié d'une peinture neuve. Bordeaux comme les sièges et les moquettes, la capote et le couvre tonneau sont en alpaga et ont été rénovés. La voiture se présente donc en excellent état, prête à être utilisée par son futur acquéreur. La réputation de ce modèle, la disponibilité des pièces et le nombre de spécialistes capables d'entretenir ce modèle en font un cabriolet attractif à collectionner.



« La version américaine de la TR5 »

Marque : Triumph
Modèle : TR 250
Millésime : 1968
Kilométrage : 86 450 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 2 498 cm³
N° de châssis : CD 4078 L



25 000 / 30 000 €

Une voiture recherchée et relativement rare
La beauté de la TR 4 et le moteur de la TR6
Un roadster 100 % plaisir



1967 – Sunbeam Alpine série V clone Tiger

Comment doper les performances de l'Alpine Sunbeam lancée en 1959 par le groupe britannique Rootes et qui concurrençait notamment les marques MG et Triumph.

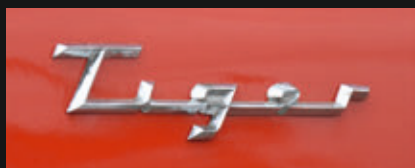
La recette est simple : installer dans ce châssis suffisamment rigide et robuste une mécanique de grosse cylindrée. Le développement de ce projet fut confié à Carroll Shelby, le célèbre « sorcier texan » à qui l'on devait déjà la Cobra et la voiture fut présentée au salon de New-York en 1964. Le groupe Rootes fera appel à Ford pour la fourniture de ses moteurs et confiera la fabrication de l'ensemble à Jensen Motor.

Bien sûr pour recevoir le gros V8 de 4.2 litres de cylindrée, il faudra procéder à quelques aménagements mécaniques comme la modification de la direction ou du tarage des ressorts et des amortisseurs. Pour le reste la Tiger reprend les éléments de l'Alpine, sa carrosserie autoporteuse bien sûr, mais aussi ses freins, ses suspensions à roues indépendantes à l'avant et son essieu arrière rigide avec ressort à lames. Esthétiquement, la Tiger est extrêmement proche de l'Alpine MK IV. Elle arbore une fine barre chromée latérale et divers badges spécifiques. Le premier moteur sera un 4.2 l. développant 164 ch SAE. Une version améliorée portant l'appellation MK II sera lancée en 1967. Elle proposait des roues de taille supérieure, de plus gros freins et un moteur plus puissant, le V8 Ford de 4737cm³ de 203 ch. Esthétiquement, c'est sa calandre qui change en devenant quadrillée. La Tiger pouvait alors atteindre 190 km/h en vitesse de pointe.

La Tiger, à la conception et à la promotion de laquelle Carroll Shelby participa, aura bonne réputation et malgré quelques imperfections, elle se fera remarquer dans bon nombre de compétitions. C'est le rachat en 1967 de la firme Rootes par Chrysler qui va sonner le glas de la Tiger. Cette dernière sera forcée de mettre un terme à la collaboration avec Ford, aucun autre moteur V8 ne sera installé en remplacement. Au total c'est un peu plus de 7 000 Tiger qui seront fabriquées. La majorité de la production ayant été absorbée par le marché américain, nous avons ici une voiture rare et recherchée en Europe.

Le modèle présenté est de 1967. Il s'agit d'un « clone » Tiger réalisé sur la base d'une Alpine Sunbeam Série V selon les numéros de châssis. Elle arbore une magnifique robe rouge avec un intérieur de Tiger en simili cuir. La voiture ayant été restaurée, elle est dans un excellent état de présentation. La peinture, les pneus, les moquettes, les chromes, l'intérieur et la capote sont récents. Equipée du V8 Ford, elle est en tous points prête à vous emmener pour des escapades magiques. Un dossier d'expertise attestant de la qualité de la voiture sera fourni. Cette voiture dans un excellent état propose tous les attributs de la déclinaison Tiger, du moteur à l'intérieur. Un beau clone mais pour un prix inférieur, et peu supérieur à celui d'une série V en bon état, à vous d'en profiter.

Carte grise française



« La plus aboutie des Sunbeam Alpine »

Marque : Sunbeam
Modèle : Alpine Série V clone Tiger
Millésime : 1967
Kilométrage : 96 800 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 261 cm³
N° de châssis : B 395011945 LRX



28 000 / 32 000 €

Une Sunbeam Alpine au « gros cœur »
Une des œuvres de Carroll Shelby
Un roadster de caractère peu courant



1959 – TRIUMPH TR3 A

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

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

101 chevaux à 5000 tr/min. Baptisée «wide mouth» pour grande bouche, cette évolution héritera par la suite du nom TR3 A avec un A supplémentaire signifiant America. Il est vrai que la TR3 A sera produite jusqu'en octobre 1961, à 90% pour les USA.

Véritable symbole de son époque, la TR3 voit sa cote d'amour continuer de progresser. Sa fiabilité, la vraie disponibilité de pièces de rechange permettent d'envisager une utilisation fréquente ou une restauration sans trop de difficultés. Sensations au rendez-vous, coude à la portière et position de conduite au ras du sol expliquent la popularité de ce modèle.

Le modèle présenté est une TR3A de 1959. La voiture a récemment fait l'objet d'une restauration complète incluant bien sûr une peinture neuve. Sa couleur English white est associée à un intérieur bordeaux. Tout comme les sièges et les moquettes, la capote et le couvre tonneau sont en alpaga de couleur bordeaux et sont récents. Les jantes et les chromes ont eux aussi été repris pour parfaire la présentation de notre modèle. Il est à signaler que les pneus sont récents. Un dossier complet de factures sera livré avec la voiture. La TR3 est une valeur sûre pour collectionneur exigeant, et cet exemplaire ayant déjà été restauré est une invitation immédiate au plaisir automobile.



« L'incarnation du roadster anglais des fifties »

Marque : Triumph
Modèle : TR3 A
Millésime : 1959
kilométrage : 89 200 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 991 cm³
N° de châssis : TS 37794 L



25 000 / 30 000 €

Un look ravageur et inimitable
Une cote d'amour en hausse constante
Une machine à sensations



1977 - MG B

Produite par la marque Morris Garage et fabriquée de 1962 à 1980, la MG B est l'illustration par excellence du cabriolet sportif dans la pure tradition anglaise. Elle a la difficile tâche de succéder à la MG A, et d'en conserver les valeurs et sensations tout en proposant plus de confort et de sécurité. Pour cela, elle sera construite sur la base d'une caisse monocoque plus rigide et plus facile à construire et offrant une meilleure habitabilité. Cet ensemble sera mu par un quatre cylindres 1800 développant 95 chevaux et lui permettant d'atteindre 170 km/h.

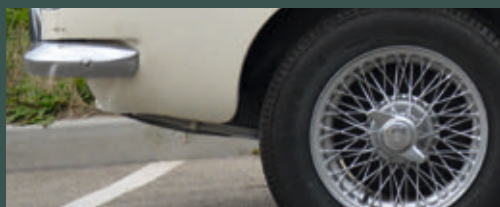
Présentée au Salon de Londres en 1962, la MG B plait par son design simple mais pur, sa ligne rectiligne mais attrayante et les premiers essais routiers viendront eux valider les qualités routières de l'auto. Hormis sur les premiers modèles, la boîte de vitesse sera aussi un point fort de la voiture, elle est pour l'époque bien synchronisée et facile d'utilisation. Le pédalier suspendu, en revanche, ne facilite pas le talon-pointe. L'intérieur est soigné sans être luxueux, il retranscrit bien l'esprit sportif de la voiture. Tous ces points forts seront bien accueillis par le marché, et les ventes vont s'envoler. La MG B évoluera au cours des années pour répondre aux normes de plus en plus exigeantes du marché américain, son principal. Cela se traduit d'un point de vue esthétique par l'adjonction notamment de pare-chocs en polyuréthane,

d'une calandre en plastique et d'un rehaussement de la garde au sol. D'un point de vue mécanique, et pour répondre aux normes antipollution, un compresseur d'air, un nouveau carburateur et un pot catalytique viendront diminuer la puissance du 4 cylindres.

Malgré cela, le succès de la MGB ne se dément et jusqu'en 1980, c'est 512 880 cabriolets et coupés confondus qui seront vendus. D'ailleurs, la MGB a longtemps été le cabriolet le plus produit au monde, avant d'être détrônée par le cabriolet Mazda MX-5.

La voiture présentée est blanche avec un intérieur noir, assorti à une capote noire. Elle se présente dans un excellent général, comme en témoignent la peinture, les chromes et les jantes à rayons qui sont superbes. Son propriétaire actuel, un véritable passionné, qui la possède depuis plus de 10 ans, lui a prodigué l'entretien nécessaire. En option, elle propose le porte-bagages chromé lui aussi. Bien que livrée neuve aux Etats Unis en 1977, elle arbore les pare-chocs chromés, ce qui lui sied beaucoup mieux et la rend encore plus désirable. Il est urgent de se faire plaisir, alors n'hésitez plus, offrez-vous là.

Carte grise française



« Le best-seller anglais fait toujours recette »

Marque : MG
Modèle : B
Millésime : 1977
Kilométrage : 28 700 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1798 cm³
N° de châssis : GHN5UH433827G



12 000 / 15 000 €

Une voiture simple et plaisante

Un « must have » automobile

Un ticket d'entrée ultra attractif



1975 – MORGAN 4/4

C'est en 1936 qu'apparaît la Morgan 4/4. Elle n'a depuis jamais cessé d'être produite. Sa dénomination signifiait «à 4 roues et à 4 cylindres» et permettait de la différencier des véhicules à trois roues dits «Three Wheelers», spécialité de la marque. En c'est la suppression des avantages fiscaux sur les petits véhicules, qui a permis d'entrevoir le lancement d'un autre produit. Fabriquée à la main, La Morgan 4/4 est un cabriolet construit sur un châssis à longerons en forme de Z et sur une armature en bois. Le moteur était un 4 cylindres Coventry Climax de 1 122 cm³ à soupapes d'admission en tête et d'échappement latérales. Sa puissance de 34 ch permettait cependant, grâce à un poids modéré, de dépasser les 100 km/h.

La 4/4 va immédiatement connaître le succès, et les améliorations du modèle vont se poursuivre pour le maintenir. Deux ans après son lancement, elle est équipée d'un nouveau moteur le Standard de 1267 cm³ qui est accouplé à une boîte de vitesses Moss montée au centre du châssis. Une version à 4 places dite Tourer est aussi lancée tout comme une déclinaison luxueuse dite cabriolet permettent ainsi d'élargir la clientèle. Suspendue pendant la guerre, la production reprend en 1946 avec la même gamme pour s'arrêter à nouveau en 1950 lorsque la firme Standard Motor Co, décide de l'abandon du moteur de 1 267 cm³. Seule la Plus 4 sur une base de 2 litres continue à être produite. Elle réapparaît en 1955 avec un design modifié et dotée du châssis de la Plus 4. Son histoire sera une vraie continuité de la ligne et du design et une succession de nouveaux

moteurs lui permettant de gagner en performances. Elle est d'abord motorisée par le quatre cylindres Ford 100 E de 1172 cm³ accouplé à une boîte de vitesses Ford. En 1961, la Série 3 bénéficie d'un nouveau moteur toujours Ford, le 105 E de la Ford Anglia doté d'une boîte à quatre vitesses. L'année suivante, la Série 4 bénéficie elle du bloc 109 E de 1340 cm³ et 54 ch. La Série 5 reçoit en 1963 le 1,5 litre 116 E et une boîte entièrement synchronisée. En 1968 La Morgan 4/4 se voit équipée du moteur Ford Kent de 1600 cm³. La voiture continue toujours sa carrière fait unique dans l'histoire automobile, preuve de la cote d'amour que lui vouent toujours les amateurs d'automobile.

La voiture présentée est de 1975, c'est une 4/4 deux places dans une livrée beige avec un intérieur en cuir et des moquettes bordeaux. La capote et le couvre capote sont assortis dans la même couleur. Tous ces éléments y compris la peinture et les chromes sont récents et la voiture est en excellent état de présentation, intérieur comme extérieur. Initialement produite en conduite à droite, notre Morgan a été modifiée pour proposer un volant à gauche. Un dossier historique ainsi que le manuel d'utilisation seront livrés au futur propriétaire. Cette voiture transgénérationnelle possède un charme fou, une ligne mythique et une mécanique simple et fiable, elle incarne tout le savoir-faire anglais en matière de roadster. A vous de craquer.

Carte grise française



« Le roadster absolument intemporel »

Marque : Morgan
Modèle : 4/4
Millésime : 1975
Kilométrage : 64 200 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 599 cm³
N° de châssis : B 3546



29 000 / 34 000 €

Une voiture simple et belle
Un modèle jamais démodé
Une voiture dans la pure tradition anglaise



1960 – JEEP HOTCHKISS M201

Le mot « Jeep » est entré dans le dictionnaire mondial pour identifier un véhicule utilitaire de sport 4x4, promesse d'un voyage extraordinaire. En 1945, l'armée française de la Libération est dotée de près de 8000 jeeps Américaine, issues de la guerre, parc qui sera complété par l'apport d'environ 10000 jeeps provenant de la Société Nationale des Ventes de Surplus. Au sortir de la guerre, il est important de songer au remplacement de la Jeep. En 1946, la réputée marque française Hotchkiss s'associe avec Willys-overland Export Corporation pour la vente et la diffusion en France de la Jeep américaine qui s'est fait remarquer pendant la guerre. En 1952, Willys concède à Hotchkiss la licence de fabrication et de commercialisation des pièces détachées pour les marchés militaires et civils. A partir de l'été 1955, elle obtient la licence de construction de tous les types de véhicules produits par Willys-Overland. Le premier modèle monté fut la JH101. Ainsi l'usine de Stains en Seine Saint Denis va produire des Jeep jusqu'en 1966.

La production de la M201 démarre en 1955, elle destinée à l'armée française. C'est un véhicule à usage multiple, à quatre roues motrices, servant au transport du personnel ou du matériel, et particulièrement apte aux missions de reconnaissance et de liaison. La carrosserie est découverte. La capote est amovible. Le pare-brise peut être rabattu sur le capot ou son vitrage relevé sur l'extérieur. La roue de secours se trouve à l'arrière du véhicule où est fixé également le crochet de remorquage. Le moteur est un quatre cylindres en ligne d'une cylindrée de 2199 cm³ alimenté par un carburateur simple corps développant 60 cv

à 3600 t/mn. La boîte de vitesses comporte trois rapports plus un réducteur qui permet les évolutions en terrain varié. La direction est vis et galets, les suspensions avant et arrière sont à essieu rigide, à lames et le freinage est assuré par des tambours. La jeep peut en vitesse de pointe dépasser les 100 km/h. Avec la M201, Hotchkiss fera mieux que fabriquer la Wyllis, elle va améliorer plusieurs points comme l'embrayage, ou certaines commandes électriques. Afin de l'adapter aux standards de l'Otan, elle sera alimentée en 1959 en 24 V. En 1981, l'armée annonce le remplacement de ses jeeps par la Peugeot P4. A cette époque, plus de 8000 jeeps sont encore en activité dont le remplacement est programmé pour la fin 2000. Hotchkiss produira un peu plus de 27600 exemplaires de la M201.

Elle est très prisée par les collectionneurs de matériel militaire et aussi par ceux qui souhaitent profiter d'une voiture tout terrain très robuste et inusable. La Jeep a gagné ses « galons » auprès du grand public symbolisant le véhicule du GI par excellence synonyme de liberté retrouvée. Le modèle présenté est de 1960, il s'agit d'une version 24 volts. Il appartient à son propriétaire depuis plus de 18 ans et est comme beaucoup de ces modèles, peint dans une couleur vert foncé. Le moteur a été refait en janvier de cette année, les pompe à essence et pompe à eau sont neuves elles aussi. Elle est munie de toile de protection. Bref, cette Jeep n'attend que vous pour prendre la route et vous offrir la joie de sortir des sentiers battus

Carte grise française



« Un vrai symbole de liberté »

Marque : Jeep
Modèle : Hotchkiss M 201 24 V
Millésime : 1960
Kilométrage : 5 755 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 2 199 cm³
N° de châssis : 10206



9 000 / 13 000 €

La version française de la Jeep américaine
Un véhicule militaire iconique
Une voiture polyvalente et incassable





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 BROTTAUX

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTRICE GÉNÉRALE

Neuilly - Lyon
Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Neuilly
Séverine Luneau, Sophie Perrine,
Diane de Karajan,
Lyon
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 24
palisson@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

ACCUEIL GESTION DES DÉPÔTS

Neuilly
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Marie Rastrelli
rastrelli@aguttes.com
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
Patricia Biasoli
biasoli@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
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
Valérie 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
Valérie PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

ART PRIMITIF

Neuilly-Lyon
Valérie PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

AUTOMOBILIA - VOITURES DE COLLECTION

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

BIJOUX - HORLOGERIE

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

DESSINS & TABLEAUX ANCIENS - TABLEAUX XIX^{ÈME} & MODERNES - ÉCOLES RUSSES & ORIENTALISTES

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
Valérie PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
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

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Organisation et coordination
de la vente :
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Administration :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com
Lyon
Valérie PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
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

Neuilly Drouot Lyon Deauville

A close-up photograph of a classic wooden steering wheel. The wheel has a polished, reddish-brown wood finish. It features a three-spoke design with silver-colored metal spokes. In the center of the wheel is a circular emblem with a red background and a white, stylized letter 'M'. The wheel is set against a plain white background.

Date & signature :

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

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 mardi 1 avril 2014 et au plus tard le vendredi 4 avril 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

AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION - AUTOMOBILIA

Vente en préparation
Samedi 21 juin 2014

Nous recherchons des véhicules de sport et de collection,
contactez-nous dès maintenant pour tout renseignement :

Louis-Maxence Palisson

04 37 24 24 24

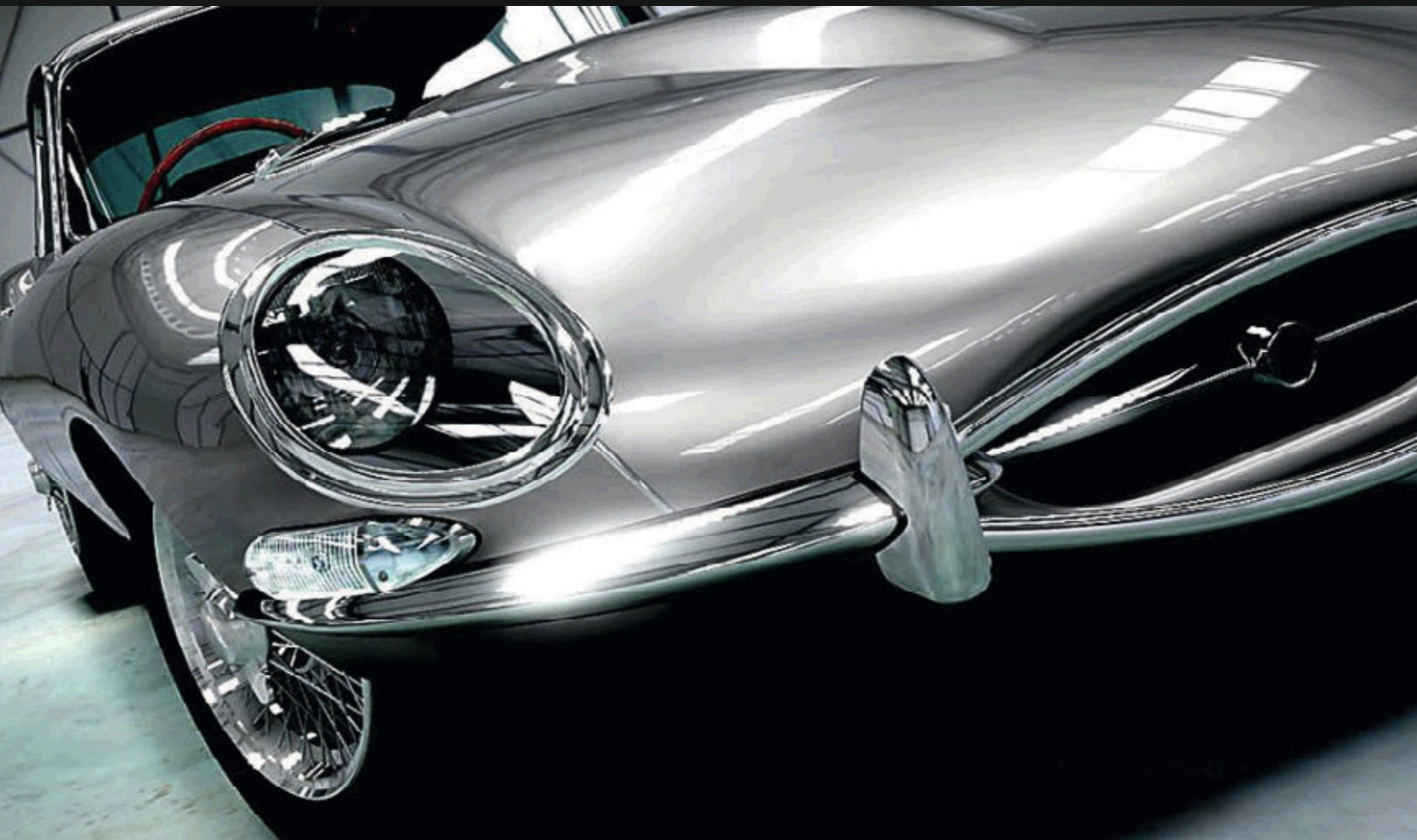
voitures@aguttes.com



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

HORLOGERIE

Vendredi 11 avril 2014 à 14h

Drouot-Richelieu - salle 4

Expositions publiques

Jeudi 10 avril de 11h à 18h

Vendredi 11 avril de 11h à 12h

Catalogue visible sur www.aguttes.com

Philippine Dupré la Tour

01 41 92 06 42

duprelatour@aguttes.com

Expert

Didier Guedj

06 80 15 30 79

dg-expertise@hotmail.com



ROLEX Daytona
Cadran exotique dit Paul Newman
Ref 6141. Date 1964.
(cadran authentique, un seul propriétaire)

Prochaine vente Horlogerie

Mercredi 14 mai 2014 à 14h

Clôture du catalogue le 14 avril

Expertises gratuites en vue de cette vente

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



Passion(s) & Business

Infos et dossiers de candidature via :

www.matching-numbers.net

VINS & SPIRITUEUX

Vente en préparation
13 mai 2014
Lyon-Brotteaux

Pour inclure des lots dans cette vente,
contactez nous :

Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com

Journée d'expertise à Neuilly le 24 mars 2014 de 10h à 17h







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