

AGUTTES



AUTOMOBILES
DE PRESTIGE
& DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 21 juin 2014
Lyon-brotteaux





EXPERT

AUTOMOBILIA – AUTOMOBILES :

Consultant pour la vente

B. Arnaud

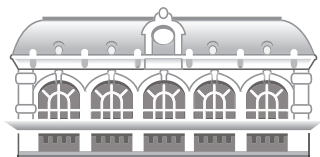
06 13 55 05 29

CONTACT ETUDE

Louis-Maxence Palisson

04 37 24 24 24

voitures@aguttes.com



AGUTTES

Neuilly

Drouot

Lyon

Deauville

AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 21 juin 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 19 juin 2014 de 10h à 18h

Vendredi 20 juin 2014 de 10h à 18h

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Vente en live sur www.drouotlive.com

Important :

Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue



Hôtel des Ventes de Neuilly

164 bis, avenue Charles de Gaulle

92200 Neuilly-sur-Seine

Tél. : 01 47 45 55 55

Fax : 01 47 45 54 31

Claude Aguttes
Commissaire-Preneur

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

www.aguttes.com

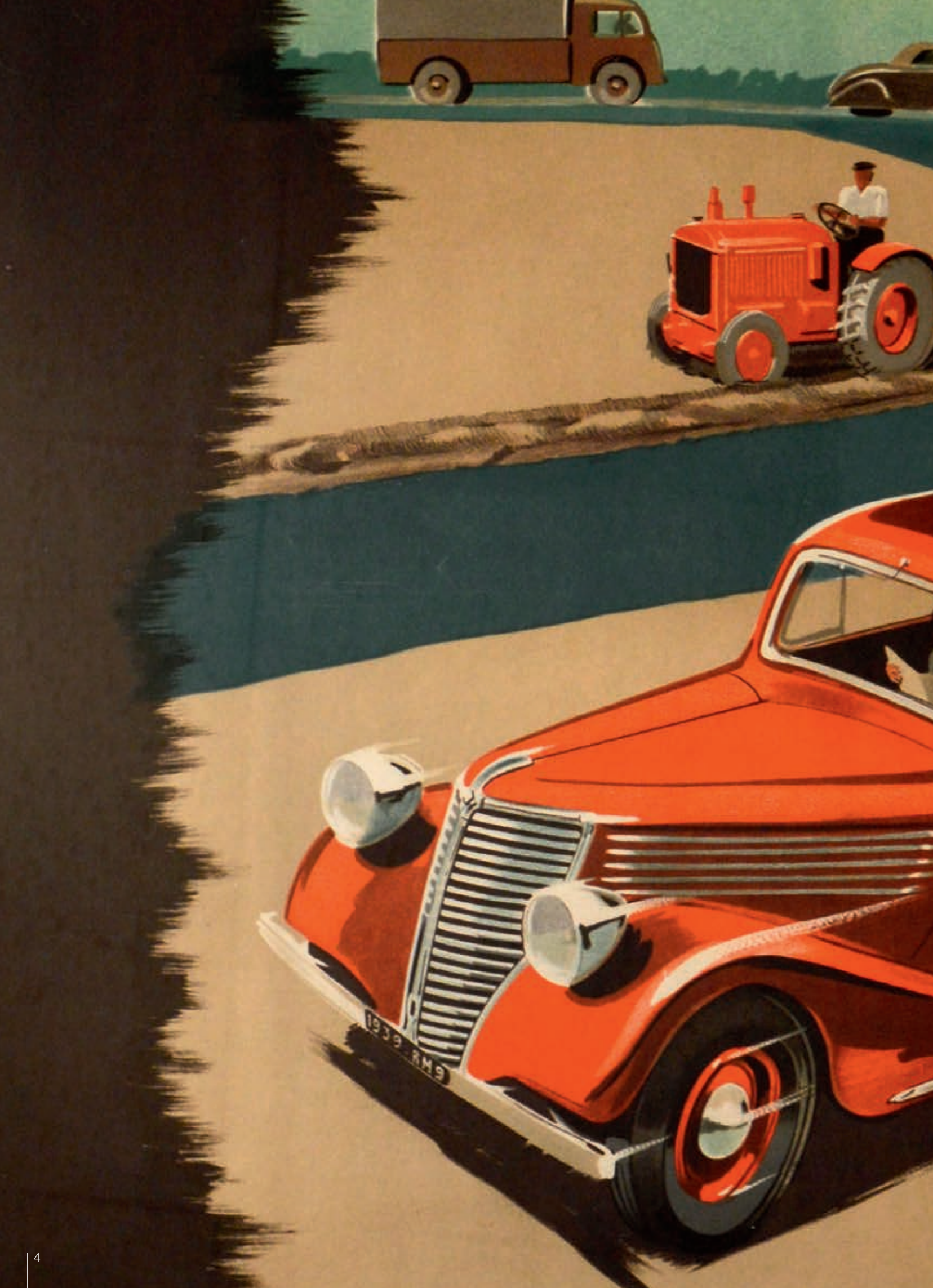
Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux

13 bis, place Jules Ferry

69006 Lyon

Tél. : 04 37 24 24 24

Fax : 04 37 24 24 25



AFFICHES





1



2



3



4



6



7

1 Affiche huile CHANTECLERC

Imp. Malfait
80 x 60,5
Déchirures

20 / 40 €

2 Affiche huile ANTAR Molygraphite de l'an 2000

Imp. Vox
77,5 x 59,5 cm
Pliures

20 / 40 €

3 Affiche casques de course CALTEX

Ed. Synergie
100 x 66 cm

20 / 40 €

4 Affiche huile CALTEX

Ed. Synergie
100 x 65,5

20 / 40 €

5 Affiche huile SUPER MOBILOIL

Imp. Landais
99 x 65 cm
Pliures et petites déchirures

20 / 40 €

6 Affiche RENAULT 4L

Scène de Camargue
Ed. Publicis
63 x 98 cm
Déchirures

20 / 40 €

7 Affiche Mobylettes CADY

Imp. Ciavald
75 x 55 cm

15 / 20 €

8 Affiche RENAULT 4L Parisienne

Ed. Publicis
61,5 x 97 cm

30 / 50 €

9 Affiche RENAULT 4L fourgonnette

Imp. de Bobigny
63 x 99 cm

30 / 50 €



8



9



10



17



18

10
Affiche CITROEN Dyane

Imp. Delpire
102 x 73 cm
Déchirures

10 / 15 €

13
Affiche CITROEN AMI 6 Break

Imp. Delpire
65,5 x 107,5 cm
Pliures et déchirures

10 / 20 €

16
Affiche COTRIOL Sport
Créa. Cherbonnier

48 x 64 cm
Petite déchirure

70 / 90 €

11
Affiche RENAULT 4 SUPER

Imp. de Bobigny
65 x 97 cm
Pliures et déchirures

20 / 40 €

14
Affiche CITROEN GS

Imp. Delpire
90 x 127 cm
Déchirures

20 / 40 €

17
Affiche Automobiles Classiques Louis Vuitton

Bagatelle
Entoilée
73 x 51,5 cm

40 / 60 €

12
Affiche CITROEN DS

78 x 101 cm
Pliures

40 / 60 €

15
Affiche RENAULT 4 verte

Imp. de Bobigny
62,5 x 99 cm
Pliures

30 / 50 €

18
Affiche Moto BB TERROT

Imp. Bazaine
65 x 47 cm
Entoilée

100 / 150 €



19



20



21



22



23



24



26



25



27



28



29



30

19
Affiche Course ROUEN LES
ESSARTS 1973
D'après Devis
Imp. Imro-Rouen
65 x 39,5 cm
150 / 200 €

20
Affiche cycles motos FAVOR
D'après Bellenger
Imp. De la Vasselais
38 x 59 cm
Entoilée
100 / 150 €

21
Affiche pneus DUNLOP
D'après Paul Colin
37,5 x 28 cm
Entoilée
50 / 70 €

22
Affiche filtres ZENITH
55,5 x 44,5 cm
Entoilée
70 / 90 €

23
Affiche LUBRIDOR
D'après Schoumann
Imp. Bourquin
60 x 39,5 cm
60 / 80 €

24
Affiche VACOMIX
32,5 x 50 cm
Entoilée
50 / 70 €

25
Affiche pneus DUNLOP
Imp. Joseph Charles Paris
75 x 49 cm
Entoilée
100 / 120 €

26
Affiche pneus MICHELIN «STOP»
32 x 114,5 cm
Entoilée
70 / 90 €

27
Affiche Mobylette Cady
Imp. Ciavald
157 x 115 cm
Pliures
50 / 70 €

28
Affiche Mobylette MOTOBECANE 46-49
Imp. Ciavald - Paris
156 x 116 cm
50 / 70 €

29
Affiche RENAULT Dauphine crème
Imp. Draeger
98,5 x 63 cm
Entoilée
100 / 150 €

30
Affiche MARCHAL CORINDON
D'après Alexis KOW
Imp. Alençonnaise
72,5 x 52 cm
Entoilée
100 / 150 €



31



32



33



34



35

31
Affiche huile CHANTECLERC
155 x 119 cm
Entoilée
150 / 200 €

33
Affiche STP
GT
Publicité Yves Alexandre
155 x 115 cm
100 / 200 €

35
Affiche GOODRICH
Pour poids-lourds
Imp. Max Courteau
87 x 52 cm
80 / 120 €

32
Affiche STP
D'après Yves Thos
Imp. Chabrilac
155 x 115 cm
Déchirures
100 / 200 €

34
Affiche Superbalon GOODRICH
Pour automobiles
Imp. Max Courteau
85 x 51 cm
Restaurations
80 / 120 €



36

36
Affiche du 37ème Salon de
l'Automobile 1950
D'après un dessin de Jean Colin
Imp. Bedos & Cie
118 x 77 cm

200 / 300 €



38

37
Affiche PEUGEOT
D'après un dessin de René Vincent
Réédition de l'Automobiliste
83,5 x 68

50 / 100 €

38
Affiche PRICELESS OIL
D'après un dessin de Faurenoir
Aff. Gaillard-Paris

500 / 700 €



37

LA PRIMAQUATRE-SPORT 1939

125 A L'HEURE - ASSURANCE 11 CV - 11 LITRES AUX 100



La voiture qui double!

RENAULT

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

VT 388-389 IMP SPECIALE USINES RENAULT

VT 388-389 IMP SPECIALE USINES RENAULT

39

39
Affiche RENAULT
La Primaquatre-Sport 1939
Lithographie
Imp. Spéciale Usines Renault
116 x 77 cm
Entoilée

500 / 700 €



40



41



42



43

40
Affiche MOBIL OIL
Conseils pour l'hiver
Imp. Mestivier
99 x 65 cm
Pliures et déchirures
20 / 40 €

42
D'après Roger SOUBIE
Affiche Bugatti en pleine vitesse
104 x 80 cm
Retirage
100 / 200 €

44
Affiche pour le film Le Mans avec Steve McQuenn
Imp. Lalande - Courbet
59,5 x 38,5
Entoilée
80 / 120 €

41
Herald - Automobiles - Moteurs
Affiche publicitaire
Imprimerie Champenois - Paris
29 x 44 cm
Entoilée, marges coupées
100 / 200 €

43
Affiche pour les Coupes de l'Âge d'Or,
Le Mans 17 octobre 1971.
Imp. Chaufour
79,5 x 59,5 cm
40 / 60 €



44



46



47

46
Affiche «Les 24 Heures du Mans 1960»
Photo Debraine
60 x 40 cm
50 / 60 €



48

48
Affiche «Les 24 Heures du Mans 1965»
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Oberthur
60 x 39,5 cm
50 / 60 €

47
Affiche «Les 24 Heures du Mans 1961»
D'après Beligond
Imp. Thivillier
58 x 38 cm
50 / 60 €

49
Affiche «Les 24 Heures du Mans 1968»
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Oberthur
52,5 x 40 cm
50 / 60 €



MOTOS

GNOME & RHONE 1950'S

PEUGEOT 55 GL 1951

MOTOBECANE D 45 S 1955

GRIFFON CLK 2 1938

PEUGEOT 515 1936



1950’S – GNOME ET RHÔNE CYCLOMOTEUR

Ayant acquis une certaine réputation en construisant des moteurs d’avions lors de la première Guerre Mondiale mais voyant les commandes de l’armée diminuer après la guerre, la Société Gnome et Rhône s’est diversifiée.

Elle a profité des compétences acquises dans la construction des moteurs pour produire des motocyclettes. Après avoir acheté la licence des motocyclettes de l’ABC MOTORS (All British Engine Company) et apporté quelques améliorations, la firme française sort des produits de grande qualité.

Pendant l’occupation et jusqu’aux années 50, la marque crée une gamme de vélos et quelques rares exemplaires de cyclomoteurs ayant la particularité de posséder un cadre en Duraluminium, un alliage très léger. Il est difficile de savoir combien de cyclomoteurs de ce type ont été fabriqués et combien ont survécu au temps, mais l’on sait qu’au salon de 1950 la gamme comptait une dizaine de modèles. Ces

motocyclettes légères, résistantes, inoxydables, et élégantes étaient dotées d’un moteur 2 temps VAP 4 (ABC). La fourche, le triangle arrière, la colonne de direction, le boîtier de pédalier et le réservoir en acier chromé, étant fidèles à la qualité de fabrication de « l’avionneur » francilien. Les « VAP 4 » disposaient d’un frein à mâchoire avec deux patins à l’avant comme une bicyclette et d’un tambour à l’arrière comme sur une motocyclette pour fiabiliser le freinage.

Notre modèle est présenté dans son état d’origine, avec quelques traces de rouille notamment sur le réservoir. Ses sacoches et sa selle en cuir sont présentes. Utilisé régulièrement par son ancien propriétaire, il n’a pas tourné depuis 4 ans et demandera une remise en route. Cet intéressant et rare cyclomoteur est aujourd’hui recherché par les collectionneurs car la maison Gnome et Rhône a abandonné rapidement cette gamme peu rentable pour se consacrer à la production de motos de plus grosse cylindrée.



« Élégante et légère mais résistante et inoxydable »

Marque : Gnome et Rhône
Modèle : Cyclomoteur à moteur VAP 4
Millésime : 1950's
Motorisation : 1 cylindre
Cylindrée : 48 cm3
N° de châssis : 75482 C



400 / 800 €

Un cyclomoteur rare
Un avion sans ailes
L’élégance à la Française

1951 – PEUGEOT TYPE 55 GL

En véritables pionniers des deux roues motorisés, les frères Peugeot déjà connus pour la fabrication de bicyclettes et forts de leurs succès se lanceront rapidement dans la fabrication de motos de plus grosse cylindrée. La première Peugeot « Type 55 » ou « P55 » quant à elle, verra le jour dès 1946 avec un moteur de 125 cm³ succédant à la P54 CL sortie en 1945 mais sera surtout construite sur la base de son ancêtre, le modèle P53 d'avant-guerre. Munie de son moteur de 125 cm³ et de ses trois vitesses au réservoir, la Type 55 possède pour son freinage, des tambours à l'avant comme à l'arrière, puis comme ses deux ancêtres, elle est dotée d'une fourche parallélogramme, mais ne dispose toujours pas de suspension arrière d'où une selle montée sur ressorts.

A l'époque, le catalogue présentait la P55 GL sous toutes ses coutures : culasse à grand refroidissement, double

échappement, guidon chromé à poignée tournante, gros réservoir de 12 litres, garde-boue AR articulé.... L'avertisseur, le tablier protecteur et le compteur kilométrique étaient quant à eux en options. En 10 ans, la Type 55 connaîtra une dizaine de modèles différents notamment, avec l'apparition d'une fourche télescopique à l'avant et d'amortisseurs arrière.

Dans un état « pur jus » notre Type 55 GL est complet et très bien conservé. Son moteur révisé et restauré par son ancien propriétaire qui l'utilisait fréquemment, sera probablement à redémarrer car cette moto fut arrêtée pour être stockée il y a quatre ans. On pourra noter la présence de calepieds à l'arrière laissant la possibilité à son futur propriétaire d'installer une deuxième selle, celle ci étant absente, tout comme la carte grise d'origine. La moto est livrée avec une carte grise d'un Type 56 TL4 de 1957.



« Vélomoteur populaire, luxueux, ou utilitaire »

Marque : Peugeot
 Modèle : TYPE 55 GL
 Millésime : 1951 (1957 cg)
 Kilométrage : 05232 km
 Motorisation : 1 cylindre
 Cylindrée : 125 cm³
 N° de châssis : 886941



500 / 1 000 €

La moto d'après-guerre par excellence
 Un double échappement évocateur
 Un bel état de conservation

1955 – Motobécane D45 S

Créée en 1924, Motobécane est une marque mythique et de référence en matière de construction de deux roues. Elle perdure aujourd'hui sous le nom de MBK. Le premier modèle de la marque connaîtra un franc succès. Il sera baptisé MB1 adoptant un moteur deux temps de 175 cm³ à transmission par courroie et à fourche pendulaire non amortie, créé au départ comme véhicule utilitaire. La MB1 se vend jusqu'en 1929, elle marquera sans doute le point de départ de la marque puisqu'au début des années 1930 Motobécane, en grand constructeur de motos, proposera des engins de toutes cylindrées.

C'est en 1945 qu'apparut la D45 A un modèle qui fut robuste, économique et fiable. Pourvue d'un monocylindre quatre temps de 125 cm³ à soupapes latérales, une fourche à parallélogramme et un arrière rigide, elle deviendra en 1948 la D45 B, notamment par la modification de son

vilebrequin et de son carter d'huile et par la présence désormais de vrais repose pieds. En 1949, la D45 adoptera une suspension arrière coulissante, et prendra le nom de D45 S, « S » signifiant « suspension ». En 1951 elle sera dotée d'une fourche télescopique, ce qui sera la dernière amélioration du modèle qui restera populaire jusqu'en 1961. Mécaniquement la D45 S possède une boîte avec double commande d'embrayage, ses trois vitesses à main, et une commande de gaz à poignée tournante.

La D45 S que nous présentons a bénéficié d'une ancienne restauration, repeinte en bicolore noir et gris. Elle est complète, possède sa carte grise, et se trouve dans un état très présentable. Un redémarrage sera à prévoir. C'est une occasion d'acquérir un exemplaire d'une moto mythique, à la mécanique simple et solide.



« Robuste, économique et fiable »

Marque : Motobécane
 Modèle : D 45 S
 Millésime : 1955
 Motorisation : 1 cylindre
 Cylindrée : 125 cm³
 N° de châssis : 690348



500 / 1 000 €

Une robustesse à toute épreuve
 La moto populaire par excellence
 L'ivresse des premiers coups de gaz

1938 – GRIFFON CLK2

Constructeur français de deux roues motorisés depuis 1901, Griffon va construire ses propres monocylindres, mais aussi utiliser des moteurs du marché. Rencontrant de nombreux succès sportifs notamment au Mont Ventoux, la firme acquiert alors une certaine réputation et dès 1914 Griffon élargira sa gamme de deux roues. Le petit constructeur sera repris par Peugeot en 1927, dès lors ses vélomoteurs seront semblables à ceux de la marque au Lion, mais seront toujours estampillés Griffon jusqu'en 1955 où ce nom disparaîtra totalement.

En 1938 Peugeot produira le P52, une Bicyclette à Moteur Auxiliaire B.M.A, équipée d'un moteur 2 temps de 100cm³, qui n'est que l'évolution de ses P50 et P51. Le P52 sera pourvu d'une boîte séparée à deux vitesses avec commande au réservoir, et d'une nouveauté : l'apparition d'un kick. L'appellation des versions dotées du kick s'enrichira de la lettre K pour kick. Avec son cadre dit « surbaissé » lui donnant plus l'aspect d'une Motocyclette que celui d'une B.M.A, ce vélomoteur disposera aussi de freins à tambour avant et arrière, d'un ressort de fourche, d'un pédalier verrouillable et d'une chaîne renforcée. Constituant le haut de la gamme en 1938, il possédera un porte baguage, une pompe et un coffre à outil ; son guidon, son phare et ses jantes seront chromés et il sera doté de l'élégant silencieux tubulaire à queue de poisson. Le type 52 CLK2 de Peugeot sera aussi produit par Griffon qui signera le réservoir et la plaque de cadre de son nom. C'est d'ailleurs le cas de notre modèle.

Présenté dans son jus, notre CLK2 n'a pour l'instant fait l'objet d'aucune restauration.

Son réservoir est chromé, son cadre et ses gardes boue ont conservé leur couleur d'origine et sont légèrement piqués par la rouille. Les poignées sont elles aussi usées et la commande d'accélérateur est au pouce. Equipé d'une deuxième selle, il arbore une plaque d'immatriculation à l'avant sur laquelle on peut lire « S.O », pour Seine et Oise. Il est à noter l'absence de carte grise car les B.M.A de 100 cm³ en furent dispensées jusque dans les années 60. Tournant mais non roulant en l'état, ce CLK2 mériterait une restauration et pourrait faire le bonheur de tout passionné désireux de posséder un exemplaire de plus en plus rare de cette marque aujourd'hui disparue.



« Un vélomoteur à deux vitesses »

Marque :	Griffon
Modèle :	CLK 2
Millésime :	1938
Kilométrage :	pas de compteur
Motorisation :	1 cylindre
Cylindrée :	100 cm ³
N° de châssis :	94023



500 / 800 €

Une mise en marche par Kick
 Un vélomoteur haut de gamme
 Un silencieux « queue de poisson »

1936 – PEUGEOT 515

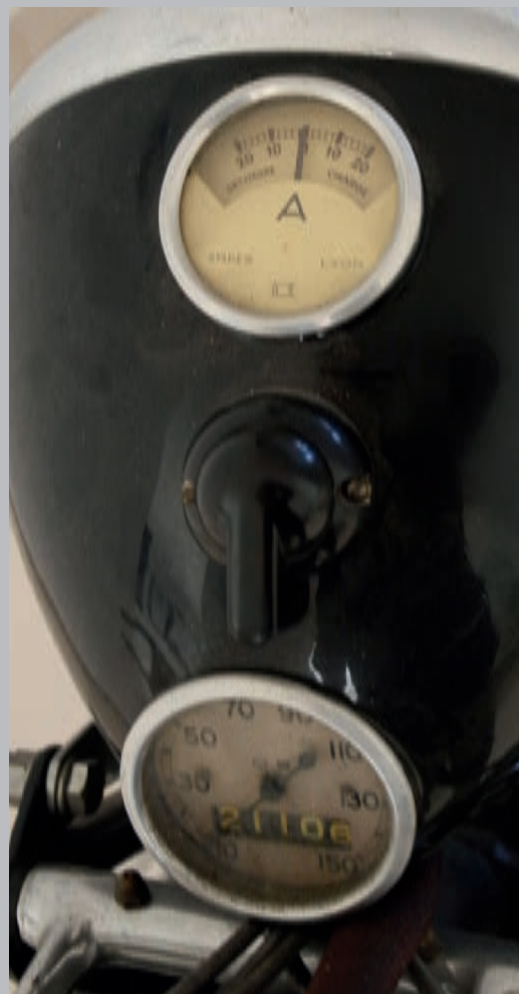
Pour faire face à la concurrence britannique des grosses cylindrées, Eugène Peugeot en personne, présentera au salon de Paris en 1933, sa nouvelle gamme de motos dite « de grande puissance », la célèbre P515. Mais Peugeot ne se réservera pas l'exclusivité de la 515 et la commercialisera sous l'appellation A-545 chez Aiglon. Equipée d'une fourche parallélogramme en tôle emboutie, son cadre simple et son berceau dédoublé permettaient d'accueillir une mécanique complexe, lourde, mais robuste. Dotée d'un monocylindre 4 temps de 495 cm³, d'une culasse en fonte, d'un boîte à quatre vitesses commandée au pied, d'un embrayage multi disques, d'une transmission primaire et secondaire par chaîne, de deux tambours, cette moto est fiable. Son système de lubrification automatique assurée par un carter sec et une pompe à huile généreuse allait rentrer dans l'histoire.

La P 515 servira la France, utilisée en 1940 par l'Armée de l'Air.

Montlhéry 5 octobre 1934, 8h36, les frères Pahin, Camille Nancy et Pédro Verchère s'élancent sur le célèbre anneau

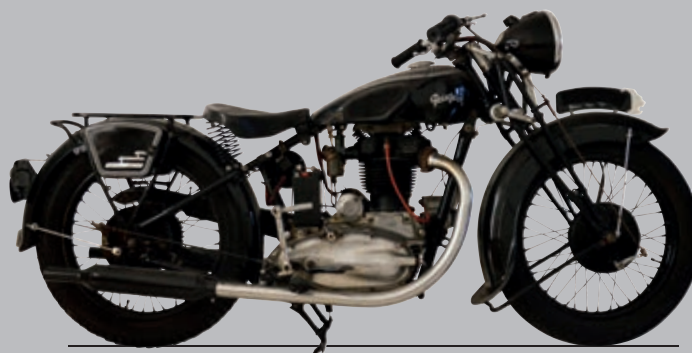
avec une 515 allégée et pourvue d'un réservoir spécial de 22 litres, dans le but de battre le record du monde des 24h. Cette moto légèrement modifiée pour la course, leur causa de nombreuses déconvenues. La pluie battante, le réservoir fuyant, l'alternateur en panne, et un changement de roue n'empêchèrent pas nos pilotes de battre 9 records du monde dont ceux des 24h et des 3000 km avec une vitesse moyenne supérieure à 118 km/h.

Dans sa livrée noire, la « 515 » que nous présentons à été achetée en 1971 par son actuel propriétaire et a fait l'objet d'une restauration il y a une trentaine d'année. Selon ce dernier, la moto aurait servi à un journaliste pour suivre plusieurs Tours de France avant les années 1950. Conservée dans son état d'origine, mis à part l'accélérateur à poignée tournante qui a été rajouté, elle possède un cadre pour attacher un side-car et l'emplacement pour une seconde selle à l'arrière, comme le stipule la carte grise 2 places. Arrêtée tournante il y a 15 ans et exposée depuis au chaud et au sec dans le salon de ce passionné, une remise en route sera à prévoir.



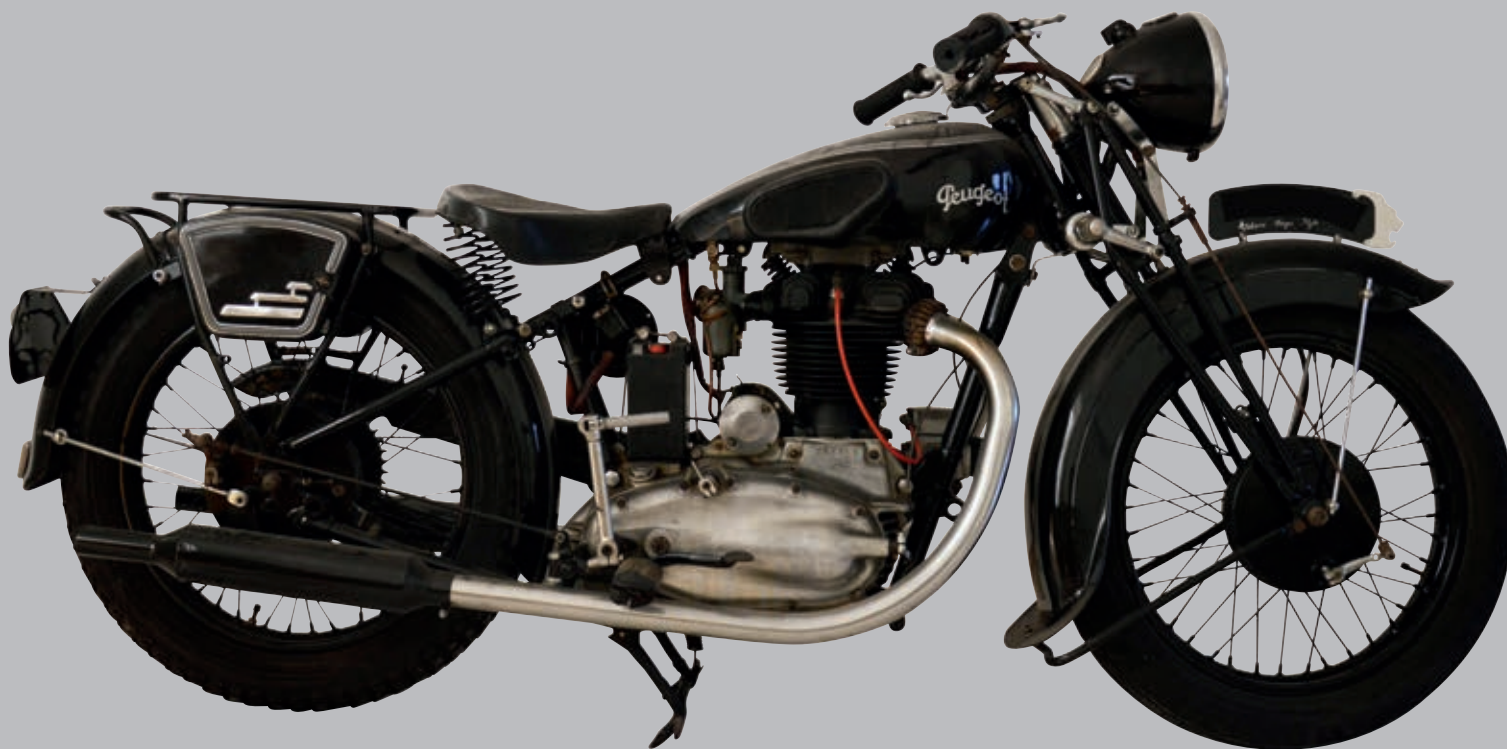
« La moto des records »

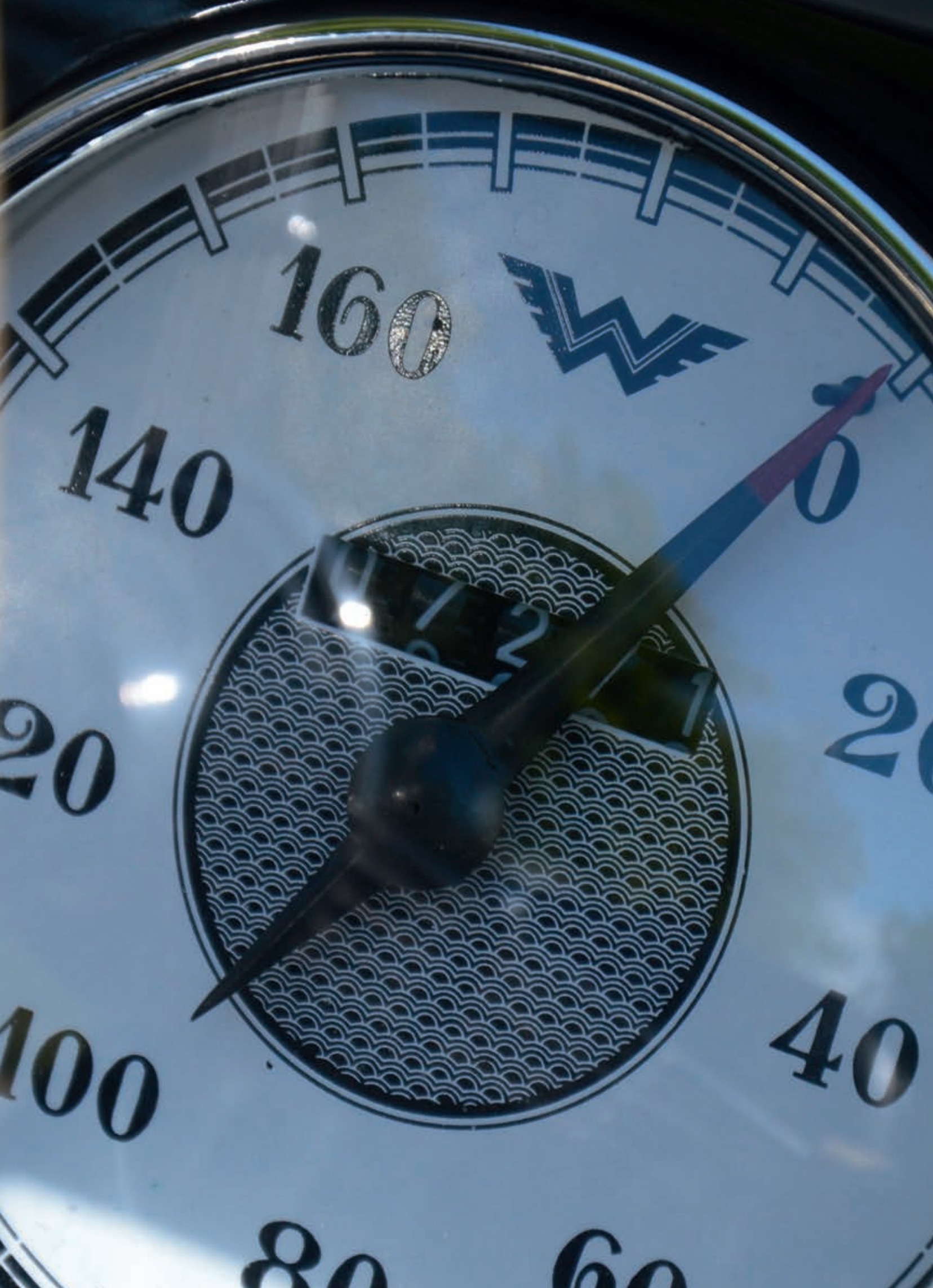
Marque : Peugeot
Modèle : 515
Millésime : 1936
Kilométrage : 21106 km
Motorisation : 1 cylindre
Cylindrée : 495 cm³
N° de châssis : 2879



7 000 / 9 000 €

Le fleuron de Peugeot
Une moto au service de la France
Un sélecteur au pied «pointe / talon»







AUTOMOBILES

FIAT 500 F 1967
CITROEN ID 20 1969
MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER 1971
MG A 1500 ROADSTER 1956
TRIUMPH TR3 A 1960
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1750 1960
JAGUAR TYPE E 3.8 L COUPÉ 1964
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 1961
FACEL VEGA FACELLIA 1961
JAGUAR XK 150 COUPÉ 1958
ALFA ROMEO 1900 SUPER BERLINE 1957
MG TF 1955
MG A 1600 ROADSTER MKII 1962
MASERATI SEBRING 1969
FIAT 500 JOLLY BEACH GHIA 1963
FIAT 508 BALLILA CABRIOLET 1934
MERCEDES 230 CABRIOLET B 1939
SALMSON VAL 3 TORPEDO 1923
RENAULT EK 1914
STUTZ AA VICTORIA COUPÉ 1926
SINGER 9 HP LE MANS 1939
WANDERER W25K 1938
PACKARD 1600 SIX TOURING SEDAN 1938
RENAULT OS CARROSSÉ 1924
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III RHD 1965
SUNBEAM ALPINE TIGER 1967
JAGUAR TYPE E V12 CABRIOLET 1973
MERCEDES PAGODE 250 SL 1968
MERCEDES 560 SL 1989
PORSCHE 964 TARGA 1993
ASTON MARTIN VANQUISH 2003
FERRARI 599 GTB 2008
ASTON MARTIN V8 VANTAGE 2006
AUDI QUATTRO 200 CH TURBO 1981
DE LA CHAPELLE GRAND PRIX 1993

1967 - FIAT NUOVA 500 F 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 est 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, pour y remédier Fiat présente alors en 1957 deux versions Economique et Normale dont la puissance 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 vitesse 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 et l'intérieur est complètement transformé. 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 F de 1967, munie du moteur de type 110F. La voiture est de couleur crème et son intérieur en skaï est noir tout comme les moquettes. Les vitres de la voiture ont été refaites, de même que la capote qui est neuve. Le bas moteur a aussi bénéficié d'une cure de jouvence. Cette Fiat 500 dans un bon état général sans être parfaite, est une jolie pièce de collection. Sa cote d'amour vous vaudra des dizaines de saluts et de sourires sympathiques, son toit découvrable vous donnera des sensations de cabriolet. De plus son rapport prix plaisir est tout simplement imbattable, à vous la Dolce Vita.

Carte grise française



« Ma che bella Nuova 500 ! »

Marque : Fiat
Modèle : 500 F type 110 F
Millésime : 1967
Kilométrage : 63 228 km au compteur
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 499,5 cm³
N° de châssis : 1417082



4 500 / 6 500 €

Un pot de yahourt à la popularité transgénérationnelle
Une bouille absolument irrésistible
Un ticket d'entrée plus qu'attractif et des pièces disponibles



1969 - CITROËN ID 20

Quel chemin parcouru lorsque l'on sait que Citroën préparait la fameuse DS en secret pendant l'occupation allemande. Elle apparut au grand jour au salon de l'automobile à Paris en 1955 et il y avait foule au Grand Palais pour enfin voir la remplaçante de la Traction. Son nouveau style futuriste et ses nouvelles technologies rendaient les marques concurrentes du moment quelque peu démodées. 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. On la doit à l'imagination de deux hommes : André Lefèbvre et Flaminio Bertoni. Surnommée par certains journalistes « la bombe futuriste » la Citroën DS est devenue une icône nationale.

L'ID est une « idée » de DS. Elle est née en 1957 pour offrir à la clientèle une version très proche mais plus abordable. La première est nommée ID 19, son moteur est alimenté par un carburateur simple corps, la suspension est hydraulique, la boîte de vitesses est à embrayage classique, la direction et le freinage ne sont pas assistés. Les équipements intérieur et de carrosserie sont simplifiés. Il y aura de nombreuses versions de l'ID entre 1957 et 1970. Citroën vient de produire la millionième DS le 7 octobre 1969 quand sort la nouvelle ID 20 très proche de la DS, avec une puissance moteur augmentée passant de 81,5 ch à 103 ch. L'ID 20 ne se différencie de la DS que par des petits détails, des

équipements intérieurs moins luxueux et des finitions simplifiées. Elle changera ensuite en 1970, l'ID19 devenant D SPÉCIALE et l'ID 20 devenant D SUPER. Quelques exemples permettent de distinguer l'ID de la DS : frein champignon pour la DS et pédale métallique classique pour l'ID, insigne Citroën double chevron de coloris doré sur la DS et de couleur argent sur l'ID.

Le modèle présenté une ID 20 livrée le 27 janvier 1969. Elle est noire avec un toit blanc. 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 91 chevaux et il est couplé à une boîte de vitesse mécanique à quatre rapports. Notre exemplaire est dans un très bon état général ayant bénéficié d'une restauration par son propriétaire. Ce dernier, ancien chef d'atelier chez Citroën a procédé au démontage complet de la caisse afin de restaurer la voiture. Elle a reçu à cette occasion une peinture neuve. L'intérieur a lui aussi été revu, avec une reprise de la sellerie qui est de couleur sable. Notre exemplaire était donc suivi par un amoureux et spécialiste de la marque qui a assuré l'entretien mécanique courant ainsi que les réparations nécessaires. Laissez-vous tenter à votre tour par ce mythe automobile français.

Carte grise française



« Une nouvelle idée de la DS »

Marque : Citroën
Modèle : ID 20
Millésime : 1969
Kilométrage : 10 961 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1985 cm³
N° de châssis : 3828068



8 000 / 12 000 €

Le « made in France » qui gagne
Une technique et une ligne hors du commun
Une icône de la modernité



1971 – MORRIS MINOR 1 000 TRAVELLER RHD

La Morris Minor est un monument de l'histoire automobile britannique en raison de son chiffre de production. Plus de 1,6 million de Morris Minor furent construites de 1948 à 1971, il en reste environ 150 000 sur les routes du Royaume-Uni. Cette automobile est devenue un objet de culte outre-Manche, notamment le modèle décapotable et la Traveller, un joli break à montants de bois. Née juste après la seconde guerre mondiale, elle visait le marché de la classe ouvrière. Elle se devait d'être simple, robuste et bon marché. Propulsée par un moteur de 918 cm³ et 27.5 chevaux, elle a été développée par une équipe dirigée par Alec Issigonis futur inventeur de la Mini. La Morris Minor fut présentée en 1ère mondiale au salon de Londres en 1948. Son prototype portait le nom de «Mosquito». En 1970 la production s'arrête à l'exception des modèles «utilitaires» Van et Traveller qui s'arrêteront en 1971.

La Morris Minor fut produite en limousine 2 et 4 portes, en cabriolet, en van, en pick-up et en version break appelée Traveller. Ce dernier, né en octobre 1953, est d'abord appelé Station Wagon avant d'être rebaptisé Traveller au printemps 1954. La version Traveller arbore une caisse arrière en bois, des montants de structure apparents en bois et des doubles portes à l'arrière. Afin de contenir le poids, on a recours à l'aluminium pour la caisse, les portes, les flancs et les pavillons. A l'instar de la berline, la voiture conserve les mêmes équipements. Elle est équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports et d'une suspension avant à barres de torsions. En 1956, la Minor évolue et devient 1000, recevant un nouveau dessin de pare-brise. C'est une ligne bombée qui remplace le pare-brise en 2 parties plates.

La cylindrée du moteur est augmentée à 950 cm³. En 1961, la Minor devient la 1ère voiture anglaise produite à plus d'un million d'exemplaires. En 1962, la Minor 1000 est équipée d'un moteur plus gros de 1 098 cm³, sa vitesse de pointe passe alors à 124 Km/h. Autres modifications : un nouveau tableau de bord, un nouveau chauffage et des clignoteurs plus grands. Les années passant, la voiture est dépassée et les ventes baissent sensiblement. Le 18 août 1969 sort des chaînes la dernière Minor cabriolet. La dernière Minor limousine sortira un an plus tard et en 1971 c'est la fin de la production avec l'arrêt des versions Van et Traveller.

Le traveller que nous proposons est l'un des derniers produits, superbe dans sa livrée bleue. L'ossature en bois clair rappelle la couleur de la sellerie intérieure beige. Fait rare, il possède un historique limpide et est resté dans la même famille anglaise pendant 42 ans. Il n'a connu que 6 propriétaires, dont tous les noms sont connus. Un dossier sera fourni avec la voiture, détaillant aussi l'entretien, toujours réalisé chez des spécialistes de la marque. Son kilométrage et sa peinture semblent d'origine et témoignent du soin régulier apporté à l'auto. Les boiseries ont été mises à nu et revernies de six couches au printemps 2013. Les trains roulants, les freins, la direction ont été refaits en même temps. Un servo frein a été installé et le circuit de frein est neuf. Ce véhicule a été expertisé en 2013. Il s'agit d'un très bel exemplaire prêt à prendre la route pour emmener toute la famille avec le pique-nique en balade, dans une voiture de caractère encore abordable.

Carte grise française



« Estate et Esthète »

Marque : Morris
Modèle : Minor 1 000
Millésime : 1971
Kilométrage : 81 445 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 098 cm³
N° de châssis : MAW5D1293288F



11 000 / 15 000 €

Un look retro chic irrésistible
Un woodie made in England
Quand utilité rime avec carrosserie boisée.



1957 - MG A 1500 ROADSTER

La MG A a officiellement été présentée au salon de Frankfort en 1955. Celle-ci était produite par MG, une division de la British Motor Corporation et a permis à la marque non seulement de changer « d'ère » en termes de design mais aussi de séduire une clientèle plus jeune, à la recherche de roadsters vifs et élancés. "First of a new line" était d'ailleurs l'un des slogans publicitaires de l'époque. La conception de la MG A remonte à 1951, elle est l'œuvre du designer Syd Enever qui avait réalisé sur la base d'une TD une carrosserie spéciale pour l'édition du Mans. Ce modèle venait remplacer la MG série T apparue en 1937 et il est vrai devenue vieillissante. Elle reprendra d'ailleurs le châssis élargi de la TD, qui sera adapté et abaissé, permettant une assise relativement basse des sièges. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à lames de ressort et pont rigide à l'arrière. Initialement elle est équipée de 4 freins hydrauliques à tambour. La MG A est d'abord motorisée par un quatre 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 MGA 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 MGA Mark II de 1961 et il y a eu également quelques versions Mark II De Luxe. La MG A va connaître une très belle carrière et sera remplacée par la MG B en 1962. En sept ans de carrière, c'est 101 081 MGA qui auront été produites et dont on estime que les trois quarts ont été exportés aux Etats-Unis.

Notre MGA est un roadster 1500 de 1957. Sa robe est couleur crème coordonnée à un intérieur en velours et une capote marron clair. Les jantes en tôle sont couleur carrosserie et les enjoliveurs de roues chromés. Au cours des années précédentes, la voiture a reçu des soins importants de carrosserie avec un démontage complet avant mise en peinture. L'intérieur a lui aussi été repris. Un reportage photo témoigne des travaux réalisés. Elle se présente donc dans un excellent état général intérieur comme extérieur. Son actuel propriétaire s'est attelé à fiabiliser la partie mécanique de l'engin avec factures à l'appui, la réfection concerne entre autres les éléments suivants : carburateurs, mâchoires, flexibles et maître-cylindre de frein, réservoir de carburant, bobine d'allumage. Une expertise récente témoigne de la qualité générale de la voiture. Il s'agit d'une auto totalement « plaisir », belle à regarder, amusante à conduire et intéressante à conserver. C'est la saison des cabriolets, alors profitez-en.

Carte grise française



« Un A pour démarrer une nouvelle ère »

Marque : MG
Modèle : A Roadster
Millésime : 1957
Kilométrage : 2 600 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 489 cm³
N° de châssis : HDL43 57399



26 000 / 31 000 €

Elégance et fluidité du trait
Un roadster facile à entretenir
Un placement dans votre garage



1960 – 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, la TR3 est une évolution logique tant esthétique que mécanique. Produite de 1955 à 1962, la TR3 se révèle être une TR2 légèrement retouchée, conservant ainsi l'ensemble de ses qualités sans dénaturer son dessin. Extérieurement, la proue évolue avec une grille de radiateur avancée surnommée « egg box » ou « boîte à œufs » et des joints d'ailes en acier au lieu d'être peints. Un nouvel écusson sur le capot moteur complète l'identification. Sur la poupe, les charnières de coffre sont chromées et non peintes. De nouvelles options telles 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 TR3 A de 1960. Elle provient de Floride, d'où son propriétaire actuel l'a importée. La voiture a récemment fait l'objet d'une restauration complète et sérieuse incluant bien sûr une peinture neuve. En excellent état, cet exemplaire est de couleur verte, associé à un magnifique intérieur crème. Les sièges avant et la banquette arrière, les contreforts de portes, et la casquette de tableau de bord ont été repris. La voiture possède sa capote et ses side-screens. Les roues fils et les chromes sont superbes et permettent de parfaire la présentation de notre modèle tout à fait désirable. La TR3 en général et notre exemplaire en particulier sont une valeur sûre pour collectionneur exigeant. Les coûts de restauration pouvant s'avérer élevés, optez pour un exemplaire prêt à rouler. Vous ne résisterez pas à l'envie de passer l'été avec elle, les cheveux au vent.

Carte grise française



« Coude à la portière et cheveux au vent »

Marque : Triumph
Modèle : TR3 A
Millésime : 1960
kilométrage : 9330 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 991 cm³
N° de châssis : TS 55242 LO



28 000 / 33 000 €

Une voiture prête à rouler
Une cote d'amour en hausse constante
Un « triomphe » commercial



1960 - ALFA ROMÉO GIULIETTA SPRINT 1750

Présentée en 1955, la première génération de Giulietta Sprint est l'œuvre de Felice Boano qui marque un design très inspiré et d'une grande pureté. Cette Giulietta, construite chez Bertone, représente l'archétype de la berlinette de sport italienne des années 50 et a véritablement propulsé la marque vers son renouveau d'après guerre. L'année 1960 marque la seconde génération de la Giulietta Sprint se caractérisant par un nouveau dessin de feux, une calandre avant avec grille et l'ajout de clignotants latéraux. Le « Mascarone », moustache enchâssant la célèbre calandre en V de la firme milanaise, la planche de bord d'une élégance intemporelle en tôle peinte rouge assortie de ses trois cadrans placés devant le volant en bakélite bicolore noir et blanc, ainsi que le « biscione » séparé du blason milanais au centre du volant, rappellent les gènes sportifs de la marque italienne.

Avec un design très réussi et un moteur de feu, ce modèle représente l'archétype même de la berlinette de sport italienne des années 50 et 60. Ce modèle marquera l'avènement d'une nouvelle ère chez Alfa Romeo caractérisée par une

griffe unique qui en fait une ancienne d'exception. Compte tenu de sa rareté et de son histoire, la Giulietta Sprint est considérée aujourd'hui comme un modèle incontournable de la marque italienne et fait partie des plus beaux coupés milanais jamais produits.

La voiture présentée est un coupé Giulietta Sprint de 1960. Il appartient à la série 10105 car il provient des Etats-Unis. Notre exemplaire aurait été construit en janvier 1960. Equipé à l'origine d'un moteur 1300 de cylindrée N° AR 1315, il a été remplacé par le moteur N° AR 1829 d'une cylindrée de 1750 cm³. Le moteur qui développe alors 100 CV est assorti d'une boîte de vitesses à 5 rapports au lieu de 4 d'origine. Son précédent propriétaire a acheté la voiture aux enchères en 2003 et l'a entièrement restaurée. La sellerie entièrement refaite et les panneaux de porte en demi teinte rouge et crème rappellent le rouge vif de la carrosserie. Cette voiture est particulièrement désirable et sa cote ne peut que continuer à grimper.

Carte grise française



« Le diable roule en Alfa »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulietta Sprint
Millésime : 1960
Kilométrage : 73 000 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1750 cm³
N° de châssis : AR 1493-21907



40 000 / 50 000 €

Un symbole du sport italien
Les gènes de la compétition
Une ligne magnifique et intemporelle



1964 - 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 la stabilité et la 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 onéreuses.

La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3.8 litres jusqu'en 1964 puis en 1965 elle recevra un 4.2 litres de cylindrée développant 265 chevaux. Disponible d'abord en coupé ou en cabriolet une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. Esthétiquement c'est la seule Type E à arborer des phares couverts, elle possède des demi-pare-chocs avant et arrière. Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium bouchonné ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables, le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'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 en conservant des éléments de la série 1 mais avec des phares découverts, un intérieur et des carburateurs de la série 2. La série 2 arrive en 1968. Esthétiquement les différences portent 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 3 sera le dernier opus de l'histoire avec un moteur V12 de 5,3 litres de cylindrée, 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 1964 arborant une robe blanche. Elle se présente dans un très bel état, ayant bénéficié d'une remise en état conséquente et complète. Le travail de restauration a été réalisé par les établissements GTSouvenirs dirigé par Frédéric Thin de 2010 à 2012. La carrosserie tout d'abord a été reprise avec un démontage complet pour être mise en peinture. Le remontage s'est fait avec des joints neufs et des chromes refaits eux aussi. A l'intérieur beige et marron, les moquettes et revêtements ont été remplacés venant parfaire un très bel intérieur en cuir. Côté mécanique, la réfection porte entre autres sur le circuit de freinage et ses pièces d'usure, le circuit électrique, les amortisseurs arrière et rotules des trains et sur le moteur qui a reçu des soins complets. Le dossier de factures détaillant ces travaux est conséquent, il accompagnera la voiture. Dans un état très enviable, avec une restauration récente, ce coupé a tout pour vous séduire. Les Série 1 sont de plus en plus recherchées et sont rarement dans cet état, ne laissez pas passer celle-ci.

Carte grise française



« Osez dompter le félin »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E
Millésime : 1964
Kilométrage : 71 776 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 800 cm³
N° de châssis : 889421



60 000 / 70 000 €

Un des plus beaux dessins de l'automobile
Une voiture plus prisée chaque jour
Une exemplaire récemment restauré



1961 - ALFA ROMÉO GIULIETTA SPIDER 1 300

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

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

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

Cette Giulietta Spider destinée au marché américain a été fabriquée en 1960 et immatriculée en 1961. Elle arbore une robe blanche associée à un intérieur noir. Elle dispose d'un moteur quatre cylindres de 1300 cm³ de 80 chevaux, couplé à une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports. Son actuel propriétaire qui la possède depuis plus de 5 ans a fiabilisé sa voiture et investi dans d'importants travaux de révision. Ainsi les pneus, les amortisseurs et les freins sont récents. L'ensemble des organes mécaniques a été contrôlé. La capote tout comme l'intérieur ont eux aussi été revus. Un dossier de factures sera livré avec la voiture. Cette Giulietta saine et fiable pourra être utilisée pour le plus grand plaisir de son acquéreur, à son volant l'été sera un succès.

Carte grise française



« Week-end à Rome »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulietta Spider
Millésime : 1961
Kilométrage : 83 700 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 290 cm³
N° de châssis : AR 1495-09784



35 000 / 40 000 €

Un Spider comme seul l'Italie sait les faire
Une voiture simple et plaisante
Un modèle de plus en plus prisé et coté



1961 – FACEL VEGA FACELLIA

Fort de sa connaissance de l'automobile, Jean Daninos crée en 1945 sa propre marque Facel Vega et la positionne comme une référence en matière de luxe. Il développe ses deux premiers modèles baptisés FV et HK500 et a recours à une mécanique américaine de type V8 pour mouvoir ses voitures. Fort de sa réputation et afin d'élargir sa clientèle, Daninos réfléchit dès 1957 à la construction d'un modèle de plus petite taille capable de rivaliser avec les références européennes.

La Facellia fut lancée au Salon de Paris en octobre 1959, avec pour la première fois pour la marque, un moteur de conception française sous le capot. Il s'agissait d'un 4 cylindres de 1 646 cm² à double arbre à cames provenant de la société Pont-à-Mousson tout comme la boîte de vitesses. Développant 115 ch à 6 400 tr/mn, il permettait à la voiture un comportement vif. Techniquement, la Facellia est construite sur un châssis tubulaire. Les suspensions avant sont indépendantes, le pont arrière est rigide. Pour arrêter l'auto, son conducteur bénéficiait de deux freins à disques à l'avant. A l'intérieur la « petite Facel Vega » proposait le très bel ensemble des voitures haut de gamme. On y retrouve le dessin des planches de bord inspiré de l'aéronautique et des sièges confortables et bien dessinés. D'abord habillée, la console centrale sera ensuite peinte à la main, une véritable pièce unique. Elle sera commercialisée en Cabriolet puis en coupé 2+2 et coupé 4 places. Le moteur qui connaissait des problèmes de fiabilité, mit à mal la réputation de la marque. Pour corriger ces problèmes, une Facellia F2 fit

son apparition en 1961 proposant un moteur corrigé. Il était désormais possible aussi de choisir des blocs phare à double optiques Marchal Magalux changeant le regard de la belle. En 1963, lorsque l'importation de moteurs étrangers fut de nouveau possible, Face Vega mis un terme à la carrière de la Facellia pour commercialiser la Facel III dotée d'un ensemble moteur-boîte Volvo.

La voiture présentée est un coupé FA de 1961 dit « 4 places ». Renseignements pris auprès de l'Amicale Facel Vega, cette Facellia a été livrée neuve le 27 février 1961 au Portugal au concessionnaire de Lisbonne. Elle devait initialement être livrée en France aux concessionnaires de Neuilly puis au concessionnaire de Clermont Ferrand mais compte tenu des difficultés de la société à l'époque, les programmes de livraisons étaient régulièrement modifiés. La voiture est livrée bleue avec un intérieur noir. Cet exemplaire aurait été conservé toute sa vie dans la même famille avant que son propriétaire actuel ne l'achète. Ayant été utilisée avec soin, la voiture présente une patine très intéressante. L'intérieur est en excellent état. Produite seulement à un peu plus de mille exemplaires dont plus de la moitié en cabriolet, il est assez rare de trouver un exemplaire avec son moteur Pont à Mousson d'origine ce qui confère un intérêt particulier à ce modèle. Cette voiture est de plus éligible au Tour Auto, alors offrez-vous sans hésiter le luxe à la française.

Carte grise française



« La vision française du haut de gamme automobile »

Marque : Facel Vega
Modèle : Facellia FA
Millésime : 1961
Kilométrage : 51 200 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1646 cm³
N° de châssis : FA-A469



28 000 / 33 000 €

Une voiture toujours conservée dans la même famille

Un modèle rare et d'origine

Un témoignage historique du savoir faire français



1958 - JAGUAR XK 150 COUPÉ

Ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 de 1948 et la 140 de 1954. Fort d'une solide réputation internationale, Jaguar continue ainsi de faire évoluer l'histoire de sa ligne XK initialement lancée avec un six cylindres en ligne de 3,4 litres. C'est donc presque 10 ans après le début de la saga qu'est lancée la Jaguar XK 150. Elle est une évolution douce mais importante de ses aînées. Lancée d'abord en coupé et en cabriolet, la 150 voit arriver un roadster en 1958.

Esthétiquement les évolutions consistent d'abord en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant tout comme la vitre arrière sur le coupé. La ligne est plus fine et plus moderne sous l'influence du style des berlines Jaguar de l'époque 2.4 L et 3.4L MKI puis MKII. Moins radicale, sa ligne fait plus cossu. Techniquement ensuite, la 150 conserve l'architecture du châssis dont la suspension avant à barres de torsion longitudinales et l'essieu arrière rigide monté sur lames semi-elliptiques. Elle hérite aussi de la direction à crémaillère apparue avec l'XK 140 mais bénéficie et c'est une première, de freins à disque de série. Le moteur est le 3,4 litres de 190 chevaux et une culasse spéciale permet de monter à 210 chevaux. Il est accouplé à une boîte manuelle à 4 rapports complétée en option d'un overdrive ou une Borg Warner automatique à trois rapports, sous l'influence américaine. Dès l'année suivante, une version S du moteur 3,4 litres est lancée avec trois carburateurs SU HD8 permettant de développer 250 ch. Fin 1959, les moteurs 3.4 l sont toujours proposés mais

Jaguar présente un tout nouveau moteur de 3.8 l de 220 ch ou 265 ch dans sa variante S. Dès décembre 1960, la production du roadster cesse. L'arrêt du coupé intervient en février 1961 et celui du cabriolet en juillet 1961. C'est au total 9 382 exemplaires de la XK 150 qui auront été produits, en grande majorité pour être exportés aux Etats-Unis. La XK 150 laissera sa place à ce qui va devenir un autre mythe de l'Automobile, la Jaguar type E.

La voiture présentée est un Coupé 150 3.4 litres de 1958. Il s'agit d'un exemplaire vendu neuf en France par l'importateur Delecroix. Son premier acquéreur l'a conservée jusqu'en 2002 date à laquelle elle fut rachetée par son actuel propriétaire. Ce dernier a procédé à la rénovation de la voiture, avec notamment la remise en état du réservoir d'essence, la modification du système de freinage par l'installation d'étriers avant plus modernes et plus puissants. Le radiateur d'eau a aussi été changé. La restauration de la carrosserie a été réalisée la même année et la voiture a retrouvé toute sa beauté. L'intérieur hormis une partie des assises de sièges est d'origine et présente une très belle patine. Il est précisé que la voiture sera livrée avec un jeu de quatre roues fil. Cet exemplaire très proche de l'origine est une occasion rare d'acheter une XK 150 française n'ayant connu que deux propriétaires. Fiable et plaisante à conduire, c'est une pièce de collection très enviable ayant déjà gagné des concours d'élégance.

Carte grise française



« Le mythe Jaguar dans sa version la plus pure »

MMarque : Jaguar
Modèle : XK 150
Millésime : 1958
Kilométrage : 95 300 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 3 400 cm³
N° de châssis : S 835582



48 000 / 58 000 €

Une voiture d'une élégance racée
La version la plus aboutie des XK
Un historique rare et clair



1957 - ALFA ROMÉO 1900 SUPER BERLINE

La Série des Alfa Romeo 1900, lancée au Salon de Paris en 1950, va permettre au constructeur de rentrer dans une nouvelle ère et de réaliser des productions à grande échelle. La 1900 succède à la 6C 2500, dont la conception est dépassée et la carrosserie souvent artisanale. C'est l'ingénieur Orazio Satta Puliga qui est chargé du chantier de la 1900. Cette voiture inaugure bon nombre de nouveautés dont la ligne ponton, la carrosserie autoportante et la conduite à gauche. C'est aussi la doyenne des berlines de sport offrant une parfaite alchimie entre confort et performances, sportivité et praticité. La 1900 est mue par un quatre cylindres dont la culasse est toujours en alliage léger, il a deux arbres à cames en tête et un carburateur. Il développe 80 ch à 4800 tr/mn pour une cylindrée de 1884 cm³, accouplé à une boîte de vitesses à quatre rapports, il peut atteindre 150 km/h.

La gamme s'enrichira rapidement avec l'apparition de coupés, de décapotables et d'une version à empattement plus court. De grands carrossiers habillèrent le châssis de la 1900 avec de sublimes réalisations. Les moteurs pouvaient aussi gagner en puissance avec un carburateur supplémentaire. Dès 1954, le modèle jouissait d'une augmentation de cylindrée atteignant désormais 1 975 cm³, la berline 1900 bénéficiait alors de 90 ch à 5200 tr/mn. À cette occasion, toutes les versions adoptèrent l'appellation Super : Super pour la berline normale, Super TI

pour la berlina plus puissante et Supersprint pour le Coupé. La production de la 1900 prendra fin en 1959 remplacée par l'Alfa Roméo 2000 après un total de 17 243 voitures produites dont 8 512 exemplaires pour la berline Super.

Le modèle présenté est de 1957, carrosserie bleu nuit, intérieur bleu. Son histoire est particulièrement intéressante car la voiture est restée quasiment tout le temps dans la même famille. Elle appartenait à l'épouse du concessionnaire Alfa Romeo de Milan avant que son neveu en hérite. Elle fut donc entretenue et conservée à la concession de Milan. La voiture est accompagnée du livret et du porte-clefs de la concession remis lors de la livraison de la voiture en 1957. Quelques travaux ont été récemment entrepris comme la réfection du démarreur et du maître-cylindre de frein. La voiture est dans un état de conservation exceptionnel, aussi bien intérieur qu'extérieur. L'intérieur joue sur deux nuances de bleu, les banquettes sont parfaitement accueillantes. La jolie robe de la voiture est rehaussée de ses baguettes chromées. Cette belle italienne n'attend qu'un nouveau propriétaire pour donner vie au petit levier de vitesse au volant et profiter seul ou en famille du meilleur des performances de cette berline pas si sage. Sa valeur reconnue sur le marché vous permet d'envisager l'investissement bien sereinement.

Carte grise française.



« La voiture familiale qui gagne des courses »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : 1900 Berline Super
Millésime : 1957
Kilométrage : 85 050 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 975 cm³
N° de châssis : AR 1900 18906



42 000 / 50 000 €

Une berline qui cache bien son jeu
L'Alfa Romeo polyvalente dans votre collection
Une voiture avec une belle histoire



1955 - MG TF

La TF sera l'évolution ultime de la Midget, elle vient remplacer la TD dont les ventes sont en baisse. Sa naissance est tumultueuse au sein de groupe British Motor Corporation qui regroupe les marques Morris, Austin, Riley, Wolseley et MG. En effet, sa sortie est retardée du fait du lancement de l'Austin Healey 100 plus moderne et performante et dont le groupe ne veut pas cannibaliser les ventes. Syd Enever, le designer maison, travaille sur une nouvelle évolution esthétique de la Midget et se voit charger de changer l'essentiel tout en conservant l'essentiel.

Lancée en 1953, la modification stylistique du dernier opus de la série T consiste en une modernisation de la face avant. Désormais les ailes intègrent les phares, la calandre avant est modernisée et inclinée, le bouchon de radiateur fixé sur la calandre est factice. L'intérieur est plus cosu avec des instruments centraux et des réglages supplémentaires. Côté technique elle reprend le châssis de la TD et est toujours équipée du moteur XPAG de 1250 cm³. Les performances n'étaient pas en hausse et la concurrence anglaise était plus performante c'est pourquoi la firme d'Abingdon présentera à l'été 1954 un nouveau moteur XPEG de 1 466 cm³ développant 63 ch à 4 600 tr/min. La MG TF 1500 pouvait alors atteindre plus de 140 km/h. Au printemps 1955 après

9 600 exemplaires produits, la carrière de la TF s'arrêtera et elle sera remplacée par la MG A.

La voiture présentée est très belle, sa robe noire est associée à un intérieur cuir de couleur rouge. Bien qu'elle arbore les écussons 1500 sur le capot, il s'agit bien d'un exemplaire 1250. Son moteur est celui livré d'origine et il a été refait à neuf, préparé et solidifié avec un vilebrequin acier. Sa culasse est préparée pour rouler au sans plomb. La boîte de vitesse a elle aussi été révisée et l'embrayage est neuf. Le train avant a été refait, le radiateur et la pompe à eau sont neufs. Côté carrosserie et intérieur, le véhicule a été entièrement restauré à partir du châssis. Les structures bois en frêne ont été changées, le système de freinage a été revu tout comme le système électrique. La capote, le couvre tonneau les moquettes ont aussi bénéficié d'une remise en état. Un important dossier de factures permet d'attester de l'importance et du sérieux de la restauration réalisée sur cette voiture qui n'a parcouru que 5 000 miles depuis sa restauration. La voiture est livrée avec 4 jantes à rayons d'origine peintes. C'est une superbe TF qui n'attend plus qu'un nouveau Gentleman driver.

Carte grise française



« L'ultime évolution de la Midget »

Marque : MG
Modèle : TF
Millésime : 1955
Kilométrage : 14 710 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 250 cm³
N° de châssis : HDP461598



33 000 / 38 000 €

Un cocktail à sensation à consommer tout de suite
Un best seller international
Le dernier opus du mythe Midget



1962 - MG A 1600 MKII

Pour prolonger le succès de la « A » et continuer de séduire une clientèle internationale, la marque d'Abingdon fait évoluer son modèle par touches successives. Fidèle à l'esprit de l'un de ses slogans « Safety fast » ou « rapide et sûre », la marque à l'octogone va améliorer les performances du roadster mais aussi son comportement. La MG A reprend la ligne des barquettes qui coururent au Mans et fut présentée au salon de Frankfort en 1955. Le trait est d'une grande pureté. Elle inaugure une nouvelle ère loin du style des dernières midgets d'avant-guerre. Son moteur est un 1500 développant 68 puis 72 chevaux. En 1959, la voiture reçoit un moteur 1600 de 78 ch et des freins à disques à l'avant.

C'est en 1961 que sort la MKII avec pour modification le réalésage du moteur passant ainsi de 1588 cm³ à 1622 cm³ pour 91 ch SAE. Ce moteur avait été développé pour pouvoir également équiper des berlines du groupe BMC et rationaliser ainsi les investissements. Esthétiquement, les feux arrières sont modifiés mais c'est surtout la calandre qui est revue : à barrettes verticales, elle est désormais légèrement en retrait. Avec seulement 8 719 exemplaires produits, soit moins de 10 % de la production des MGA, les 1600 MKII sont rares et plus encore en Europe. Le marché américain a en effet absorbé près de 80 % de la production. La MGA 1600 MKII, dernière évolution du modèle sera remplacée en juin 1962 par la MGB. Après plus de 101 000 exemplaires produits la MG A fut à son époque la voiture

de sport la plus vendue aux Etats Unis. La MG A 1600 MKII ayant bénéficié des évolutions du modèle propose ainsi des performances satisfaisantes et distille toujours à ses heureux passagers, un parfum de liberté cheveux aux vents.

La voiture que nous proposons est un superbe roadster MKII de 1962, proposant une carrosserie noire associée à une capote et un intérieur rouge. Le sièges en cuir rouges eux aussi sont très beaux, et peuvent être recouverts d'un couvre-tonneau de la même couleur. Achetée chez le spécialiste des anglaises lillois Richard Desurmont par son actuel propriétaire, la voiture a été entièrement restaurée. La qualité de présentation est plus qu'enviable et démontre l'importance des travaux qui ont été réalisés sur cette voiture. La peinture, le châssis, les chromes, l'intérieur, les jantes fil... tous les éléments sont en excellent état et ont d'ailleurs fait l'objet d'une expertise. Les coûts de restauration pouvant s'avérer très importants sur une ancienne, notre exemplaire sans frais à prévoir est une opportunité unique d'acquérir une superbe voiture à utiliser tout de suite. D'autant que dans sa version MKII, la MG A est devenue très recherchée et sa cote ne fait que progresser. Notre exemplaire est magnifique, il vous offre le meilleur du roadster anglais de collection.

Carte grise française



« La A fait encore un peu attendre la B »

Marque : MG
Modèle : A 1600 Roadster MKII
Millésime : 1962
Kilométrage : 73 200 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 622 cm³
N° de châssis : GHNL 21 00731



32 000 / 37 000 €

Une voiture magnifique et déjà restaurée
Une version MKII très prisée
Un plaisir à chaque trajet.



1969 - MASERATI SEBRING 3700

La Maserati Sebring est née en 1962, elle est une évolution de la 3500 GT, elle sera 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 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 il développe 235 chevaux. Il est couplé à une boîte mécanique à 5 rapports et le freinage est assuré par quatre freins à disques. A l'intérieur, elle 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 592 exemplaires et seulement 242 pour le Série II, 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 a été mis en circulation en février 1969, ayant certainement été produit une année avant. Il appartient à son actuel propriétaire depuis 1973. Cela fait donc plus que 40 ans que notre Sebring est conservée dans les mêmes mains. La voiture est bleu clair, elle a été repeinte et offre une robe du plus bel aspect. L'intérieur est en cuir beige clair, il s'agit de son intérieur d'origine. La voiture a été stockée sur cales de 1981 à 2011 dans de bonnes conditions. A son redémarrage, le moteur a été refait par Euroculasse à La Talaudière en Haute Loire et bénéficie d'une culasse sans plomb. Les roues fils Borani ont été refaites à Milan et l'injection Lucas a été révisée en Angleterre. Son kilométrage peut donc être considéré comme celui d'origine, ce qui en fait un exemplaire très peu kilométré. La Sebring est devenue au fil du temps et plus encore récemment une Maserati très recherchée. Belle et rare, c'est tout logiquement qu'elle voit sa cote progresser. Notre exemplaire à l'historique clair est une occasion d'accéder au Trident. Les 100 ans de Maserati cette année ne font que renforcer la présence de la marque dans le cœur des collectionneurs exigeants.

Carte grise française



« Le trident pique plus fort encore »

Marque : Maserati
Modèle : Sebring
Millésime : 1969
Kilométrage : 69 251 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 694 cm³
N° de châssis : AM 101 S10683



120 000 / 140 000 €

Une robe Vignale toujours aussi belle
Une Maserati rare dont la cote décolle
Un bel exemplaire à l'historique intéressant



1963 - Fiat 500 D Jolly Beach Ghia

La 500 est véritablement un mythe de l'automobile. 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 connaît immédiatement un franc succès. L'auto ne va pas cesser d'évoluer pour être toujours plus performante, plus moderne ou plus sportive avec l'aide du sorcier Abarth. Fort de ce succès croissant Fiat déclinera ensuite toutes sortes de carrosseries.

C'est toujours en 1957, sous l'influence de Gianni Agnelli que Luigi Segre, chef styliste de la « Carrozzeria Ghia » de Turin développera l'idée d'un véhicule ultra ludique capable d'arpenter les routes bordant la méditerranée et d'être « bien vu » dans les ports de yachting. C'est ainsi que la 500 fut transformée en un petit buggy de plage. Initialement appelée « La Spiaggina » ou la « plagette », cette variante de la 500 qui en reprenait la mécanique était dépourvue de toit, de portes et dotée d'un pare-brise raccourci. Elle fut rapidement rebaptisée Jolly, un nom signifiant Joker en Italien, et dont la consonance anglo-saxonne était bien plus en phase avec sa destinée commerciale internationale. La recette est simple : pas de porte mais une ligne de carrosserie échancrée, un toit en toile légère faisant office de capote et des sièges en osier

parfaits pour la plage. Côté châssis, des renforts ont dû être ajoutés à la voiture pour parer la réduction de la rigidité. Bien que chère à son époque, elle connut un vrai succès auprès des populations aisées fréquentant les stations balnéaires les plus en vogue de l'époque. C'est au total moins de 500 « Jolly » qui auraient été produites sur une période d'environ 15 ans et il est fort probable que le nombre d'exemplaires encore roulants soit aujourd'hui beaucoup plus faible.

Notre exemplaire est en excellent état de présentation et de fonctionnement. La voiture a été restaurée en Italie. D'une très belle couleur orange pétillante, elle propose bien sûr un très bel intérieur en osier permettant d'accueillir 4 heureux passagers. Cette 500 Jolly a été achetée aux enchères par son actuel propriétaire. Ce dernier a fait procéder aux seuls travaux que nécessitait l'auto c'est-à-dire le remplacement des supports moteurs, de l'embrayage et des soufflets de cardan afin de parfaire l'état mécanique du produit. Les chromes de la voiture en excellent état et les petits pneus à flancs blancs viennent ajouter au chic de la voiture. Rare et recherchée, c'est une valeur sûre dans laquelle vous pouvez investir. Cette Jolly a tous les arguments pour vous faire craquer, elle est l'engin indispensable avec lequel vous devez aller à la plage cet été.

Carte grise française



« L'indispensable voiture de plage »

Marque : Fiat
Modèle : 500 D Jolly Beach
Carrossée par Ghia
Millésime : 1963
Kilométrage : 180 km au compteur
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 499,5 cm³
N° de châssis : 563126



55 000 / 75 000€

Une popularité sans égale et internationale
Le pot de Yaourt le plus chic au monde
Une voiture 100 % plaisir



1934 - FIAT 508 BALILLA SPIDER

La petite Fiat 508 dénommée Balilla arrive sur le marché en 1932, présentée le 17 avril au Salon de Milan. Sa destinée est populaire, elle se doit, en ce début des années 30, d'être une voiture accessible aux classes moyennes. Elle offre un excellent rapport qualité/prix pour compléter la gamme Fiat au côté de la plus cossue Fiat 514 dont elle est esthétiquement proche. La Balilla est mue par moteur de 4 cylindres de 995 cm³ de cylindrée développant 20 ch à 3400 tr/mn permettant d'atteindre les 80 km/h. Elle est munie d'une boîte de vitesse à trois rapports, de quatre freins à tambour à commande hydraulique et d'une suspension faisant appel à des essieux rigides et à des ressorts à lames longitudinaux.

Elle sera ensuite déclinée en plusieurs carrosseries, torpédo, coupé, spider, sport avec les célèbres versions baptisées « S » en version Coppa d'Oro ou Mille Miglia. Une évolution dite seconde série est proposée dès 1934 avec une carrosserie plus arrondie, et une calandre avant moins droite. Elle est livrée avec une boîte quatre rapports. Fin 1935, la berline 4 portes est aussi redessinée. Plus tard, les modèles arborant sur leurs capots moteurs des joncs en aluminium seront surnommés « Comète ». En France, la voiture est produite sous licence par la Société Anonyme pour la Fabrication en France des Automobiles Fiat. Elle

affiche 6 chevaux fiscaux et porte la référence 6 CVF III. Au cours de sept années de carrière, la Balilla sera produite à plus de 170 000 exemplaires dont 26 000 en France. Elle sera remplacée en 1938 par la Fiat 1100 ou 508 C Nuova Balilla, en France ce sera la Simca 8.

Notre exemplaire est un spider dans un très enviable état de présentation et de fonctionnement. Elle appartient depuis 10 ans au même propriétaire. Sa robe bicolore qui joue sur deux teintes de bleu est extrêmement désirable. Elle dispose de son pare-brise entrebâillant, d'essuie-glaces électriques, de pare-chocs, de phares, de moulures de marchepieds et de poignées de portes chromées. L'intérieur est en bon état et l'on notera la finesse de l'instrumentation centrale. Fin 2013, le moteur a été entièrement refait : embiellage, chemisage, pistons et joint de culasse avec factures à l'appui pour plus de 6 000 euros de travaux. Bénéficiant d'une réelle cote d'amour auprès des collectionneurs, cette voiture qui connut un vrai succès tout au long de sa carrière est une valeur sûre. Symbole de son époque, très belle en roadster, c'est une voiture qui ne laisse pas indifférent. Préférez notre exemplaire dont le moteur revu n'attend que vous.

Carte grise française



« Fiat invente le parfait compromis »

Marque : Fiat

Modèle : 508 Balilla cabriolet

Millésime : 1934

Kilométrage : 6 392 km au compteur

Motorisation : 4 cylindres

Cylindrée : 995 cm3

N° de châssis : 10410



19 000 / 24 000 €

Un très bel exemplaire en version spider

Le meilleur du populaire des années 30

Un dessin absolument adorable



1937 - MERCEDES 230 CABRIOLET B TYPE W143

En 1937, les Mercedes 200 et 230 de type W21 ont été remplacées par la 230 type W143. Mercedes-Benz continue de proposer des voitures de qualité, accessibles à la classe moyenne supérieure. Esthétiquement, la voiture évolue légèrement avec une calandre qui s'arrondit mais surtout avec la suppression de la barre transversale support des phares devant la calandre. Elle répond stylistiquement aux standards de son époque avec notamment les deux roues de rechange installées sur les ailes avant. L'élégance est au rendez-vous avec beaucoup de soins apportés au détail des pièces chromées. Les clients Mercedes avaient le choix entre deux ou quatre portes et différentes carrosseries étaient disponibles avec notamment un cabriolet deux portes et une version Pullman à 6 places. Deux empattements sont prévus pour ce véhicule et le cabriolet B a reçu l'empattement le plus long. Elle jouit d'une suspension indépendante.

La Mercedes 230 est propulsée par un moteur de six cylindres en ligne d'une cylindrée de 2,2 litres à 2 soupapes par cylindre. Le moteur développe 55 chevaux dopé par un carburateur Solex. Une boîte manuelle à 4 vitesses est accouplée à ce dernier. La 230 était réputée capable de franchir la barre des 115 km/h. La Mercedes -Benz 143 est restée en production jusqu'en 1941 mais seulement 22 ont été produites dans la dernière année. Entre 1936 et 1941, Mercedes -Benz a produit 20 336 exemplaires toutes carrosseries confondues s'appuyant sur une qualité

de fabrication et une fiabilité connue et reconnue. Elle sera remplacée par la Mercedes W 153.

La Mercedes que nous présentons fut commandée le 28 avril 1937 et exportée le 14 septembre de la même année à Buenos Aires. Étonnamment sa première mise en circulation date de 1939. Il s'agit certainement d'un des rares exemplaires de W143 avec une conduite à droite, ce qui était plutôt réservé à l'export et qui avait dû être commandé par le propriétaire. Mr Jean Gorjat, collectionneur Français qui habitait en Amérique du Sud, trouva la voiture dans les années 90, en très mauvais état. Il entreprit dans les années 2000 une restauration en Angleterre chez Red Triangle qui durera presque 10 ans et pour environ 50 000 euros de factures. En 2008, à la mort de Monsieur Gorjat, la restauration fut abandonnée puis terminée en 2010 et le véhicule a été vendu à son actuel propriétaire. Elle se présente donc dans un état particulièrement satisfaisant. La peinture deux tons est superbe tout comme la sellerie rouge particulièrement flatteuse. C'est un véhicule prêt à offrir le meilleur de la qualité allemande d'avant-guerre. Anecdote intéressante, la voiture a participé en avril 2012 au tournage du film de Claude-Michel Rome «La guerre du royal palace» tourné à Vichy avec les acteurs Michel Leeb et Daniel Russo.

Carte grise française



« Le confort et la fiabilité inégalable d'une berline Mercedes »

Marque : Mercedes
Modèle : 230 Cabriolet B W143
Millésime : 1937
Kilométrage : 29 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 229 cm³
N° de châssis : 170945



100 000 / 120 000 €

Un cabriolet aux standards Mercedes
Une voiture entièrement restaurée
Une allure statuaire



1937 - MERCEDES 230 CABRIOLET B TYPE W143





1923 - SALMSON VAL 3 TORPEDO

La marque Automobile Salmson porte le nom de celui qui de son vivant, ne fabriqua pas de voitures mais fut un inventeur reconnu dans le domaine de l'aéronautique. Ayant lancé vers 1890 un atelier spécialisé dans le domaine des pompes et des machines à vapeur, Emile Salmson crée la « Société des Moteurs Salmson » et développe des moteurs d'avions. Au décès d'Emile Salmson en 1917, l'entreprise est reprise par de nouveaux actionnaires. Jean Heinrich devient directeur de l'usine de Billancourt et convaincu par André Lombard, va lancer en 1919 la commercialisation sous licence du cyclecar anglais G.N. ou Godfrey et Nash.

Sous l'impulsion d'Emile Petit, un excellent ingénieur qui va développer un moteur de 1.100 cm³, les cyclecars GN-Salmson remportent des victoires en compétition. C'est fort de ce succès, qu'Emile Petit conçoit alors les types A.L. signifiant cycle car André Lombard et les types V.A.L. pour Voiturette André Lombard. Le lancement de ces deux modèles va permettre de multiplier les ventes et d'assurer la réputation de la marque. Ils sont mus par un moteur de quatre cylindres monobloc à mono culbuteur alimenté par un carburateur automatique Zénith ou Solex. L'ensemble est couplé à une boîte de vitesses à trois rapports. Afin de maintenir le succès, Salmson va constamment améliorer ses produits qui prendront successivement les dénominations AL 22, AL 23, AL 3 et AL 5 pour les AL et VAL 3 et VAL 5 pour les VAL. Les succès en course ne tarderont pas à

arriver pour les déclinaisons Grand Sport qui bénéficient d'un double arbre à cames en tête, technologie qui fait la réputation de la marque et qui lui permet de séduire de nombreux clients. Compte tenu de leurs bonnes ventes, les deux séries AL et VAL seront produites jusqu'en 1928 arborant fièrement sur leur radiateur la croix de Saint-André, emblème de la marque depuis 1921.

La voiture proposée est un très élégant Torpédo VAL 3 série 7 de 1924 comme en témoigne la plaque constructeur encore présente. Cette série bénéficie d'un freinage sur les quatre roues, ce qui n'était pas le cas des premiers modèles. Il s'agit d'une quatre place à cadre fermé et avec une capote en toile noire, elle aussi en excellent état. Elle est de couleur bordeaux avec une belle sellerie grise entièrement refaite et coordonnée jusqu'aux garnitures de portes. Notre Salmson est restée 30 ans chez le même propriétaire, un retraité de la mécanique, ancien ouvrier chez Berliet qui en a pris le plus grand soin. Cette Salmson est une véritable invitation à la balade et la planche de bord et ses instruments ne demandent qu'à servir. Vous serez étonné par les performances cette voiture d'une époque automobile révolue mais qui témoigne du savoir-faire et du développement technique des meilleurs ingénieurs français.

Carte grise française



« Le savoir aéronautique dans une automobile »

Marque : Salmson
Modèle : Val 3
Millésime : 1924
Kilométrage : 63 215 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 1 098 cm³
N° de châssis : 17224



17 000 / 22 000 €

Une marque symbole de l'ingénierie française
Un très beau torpédo pour des sorties en club
Le charme inégalable d'une voiture des années 20



1914 – RENAULT EK

L'histoire de la Renault EK est indissociable de celle de l'AX qui la précède. Elle prolonge la saga de la première Renault de grande série qui démocratisa à son heure l'automobile. Basée sur une plateforme simple, cette voiturette se voulait basique mais accessible, légère mais suffisamment robuste. Elle fut rendue populaire par les brigades du Tigre. En 1913, la voiturette type AX hérite d'un châssis avec de nouvelles dimensions et passe à une puissance nominale de 9 CV. Cela préfigure le nouveau type EK qui apparaîtra à la fin de l'année 1913 et qui reprendra ses caractéristiques. Elle proposait un empattement allongé permettant à la clientèle de pouvoir opter pour des carrosseries torpédo ou phaéton.

Afin de pouvoir accéder facilement à tous les éléments mécaniques et faciliter ainsi la maintenance, la conception est simple. La voiture est équipée d'un moteur bicylindre de 1205 cm³ à soupapes latérales. Il est refroidi par eau et son radiateur est placé en arrière du moteur, juste avant le poste de conduite afin de le protéger. Il est accouplé à une boîte non synchronisée. Elle possède une suspension à bras oscillants, elle est chaussée de roues en bois à 12 rayons. Les ailes avant et arrière se rejoignent pour protéger de la boue et former un marchepied. Elle ne possède qu'une seule porte côté gauche, ce qui permet d'installer un pneu de rechange le long de la voiture côté droit. Un poids contenu lui permet une certaine vélocité. La voiturette

EK sera produite jusqu'en 1917.

La voiture que nous présentons est une Renault EK de 1914 bien que sa carte grise indique une Renault AX de 1913. Les deux modèles se succédant et les voitures étant extrêmement proches, c'est son numéro de châssis qui la désigne comme un modèle EK. Notre voiture qui fête son centenaire, se présente avec une robe de couleur verte ayant bénéficié d'une restauration il y a certainement une trentaine d'année. L'intérieur semble lui d'origine tant sa patine paraît authentique. Il est équipé de sa capote en toile avec arceaux en bois accrochés aux ailes. L'échappement a été revu. Elle démarre après seulement quelques tours de manivelle et tourne sans broncher. Les roues en bois de couleur jaune ajoutent un certain dynamisme à l'auto. Sa patine est très belle, elle semble avoir traversé les décennies, conservée dans d'excellentes conditions comme en témoigne l'état des boiseries extérieures et des planchers intérieurs. Véritable page d'histoire du savoir-faire automobile français, cette voiture est un symbole du développement industriel du début du siècle dernier. Rare à la vente, notre exemplaire est une occasion unique d'acquérir une automobile authentique, d'une époque révolue. A son bord rien n'est plus pareil, à vous d'en profiter.

Carte grise française



« Une centenaire qui ne fait pas son âge »

Marque : Renault
Modèle : EK
Millésime : 1914
Motorisation : 2 cylindres
Cylindrée : 1 205 cm³
N° de châssis : 46634



30 000 / 35 000 €

Un vétéran Renault recherché
Une machine à remonter le temps
Un témoignage de 100 ans d'histoire



1926 – STUTZ VERTICAL EIGHT AA VICTORIA COUPÉ

Harry Clayton Stutz créa la marque qui porte son nom à Indianapolis. Le premier nom fut « the Ideal Motor Car Company » mais devint Stutz en 1913. Le modèle qui apporta la célébrité fut le roadster de haute performance appelé « Bearcat ». Dès lors le nom de Stutz sera toujours synonyme de performance automobile. La vie du constructeur est mouvementée, Stutz contraint de lever des fonds pour financer sa production automobile quittera la société en 1919 après une brouille avec les principaux actionnaires de l'entreprise qui feront ensuite faillite. En 1922, trois investisseurs reprennent le contrôle de la société.

Sous les ordres de Frédéric Moskovics, c'est le belge Paul Bastien qui fut chargé de développer en 1926, le 8 cylindres de la Stutz AA qui est présentée au Salon de New York en 1926. Ce bloc moteur prend le nom de Vertical Eight. Remarquablement fabriquée, elle était proche des meilleures fabrications européennes de l'époque. Elle proposait un 8 cylindres en ligne de 4,7 litres de cylindrée. Dotée d'un arbre à came en tête et d'un double allumage elle développe 92 chevaux. Ce moteur moderne propose un bon rendement accouplé à une boîte de vitesse à 3 rapports. Les freins hydrauliques sont efficaces et la direction utilisant le principe de vis suspendu permet de proposer des carrosseries basses et racées. La voiture met en avant son aspect sécuritaire et propose des vitres en verre « securit » et des marchepieds faisant office de protection latérale. Le slogan est « La stutz de sureté ». En 1927, le modèle a été amélioré en augmentant la puissance à 95 chevaux. Le moteur fut encore poussé en 1929, jusqu'à délivrer une puissance de

113 ch et on lui greffa une boîte à 4 rapports. La crise de 29 aura raison du constructeur car le très haut de gamme ne trouve plus suffisamment d'acheteurs. En 1934 Stutz ne construit que six voitures en conséquence, les ateliers d'Indianapolis ferment définitivement leurs portes en 1935. En 1939 après avoir tenté la fabrication de camions, la marque disparaît.

La voiture que nous présentons est exceptionnelle à plus d'un titre. Il s'agit d'un coupé Victoria modèle de la gamme AA Vertical Eight. La voiture n'a parcouru que 27 000 miles d'origine et se trouve dans un état de conservation particulièrement satisfaisant. L'historique de la voiture est limpide, elle fut achetée par le collectionneur Français Mr Gorjat dans les années 80 à son premier propriétaire. Il s'agissait d'un américain de Camp Hill en Pennsylvanie. Son actuel propriétaire l'acheta au décès de Monsieur Gorjat. L'intérieur d'origine en tissu velours gris est dans un état remarquable. Seul le conducteur de la voiture bénéficie d'un siège fixe, le passager de droite est assis sur un siège rabattable permettant aux passagers arrière de monter. Sans avoir été restaurée, la voiture a reçu une peinture neuve il y a quelques années. D'une grande élégance ce coupé a des allures de faux cabriolet et une ligne extrêmement élancée. Il est difficile de recenser le nombre d'exemplaires de ce type de Stutz en Europe et il est certain que celui-ci, compte tenu de son histoire, est une pièce d'une grande rareté. Sa mécanique d'une conception avant-gardiste est la pièce maitresse de ce coach très désirable.

Carte grise française



« Un coupé à couper le souffle »

Marque : Stutz
Modèle : AA Victoria Coupe
Millésime : 1926
Kilométrage : 23 123 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 700 cm³
N° de châssis : AA-9-82398



70 000 / 90 000 €

Un moteur 8 cylindres d'une modernité incroyable
Une pièce exceptionnelle et rarissime
Un état d'origine fabuleux et un historique limpide



1939 – SINGER 9 HP LE MANS

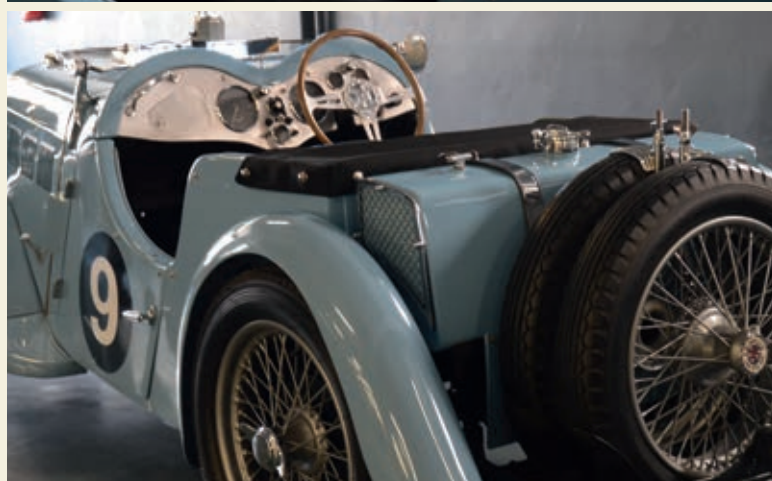
Comme ce fut souvent le cas pour le développement de l'automobile au début du 20ème siècle, la firme Singer commença par produire des bicyclettes. En rachetant la licence des véhicules à moteur Perks & Birch en 1901, Singer va se lancer dans la fabrication de tricycles à roue avant et de motocyclettes.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

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

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

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

Carte grise française



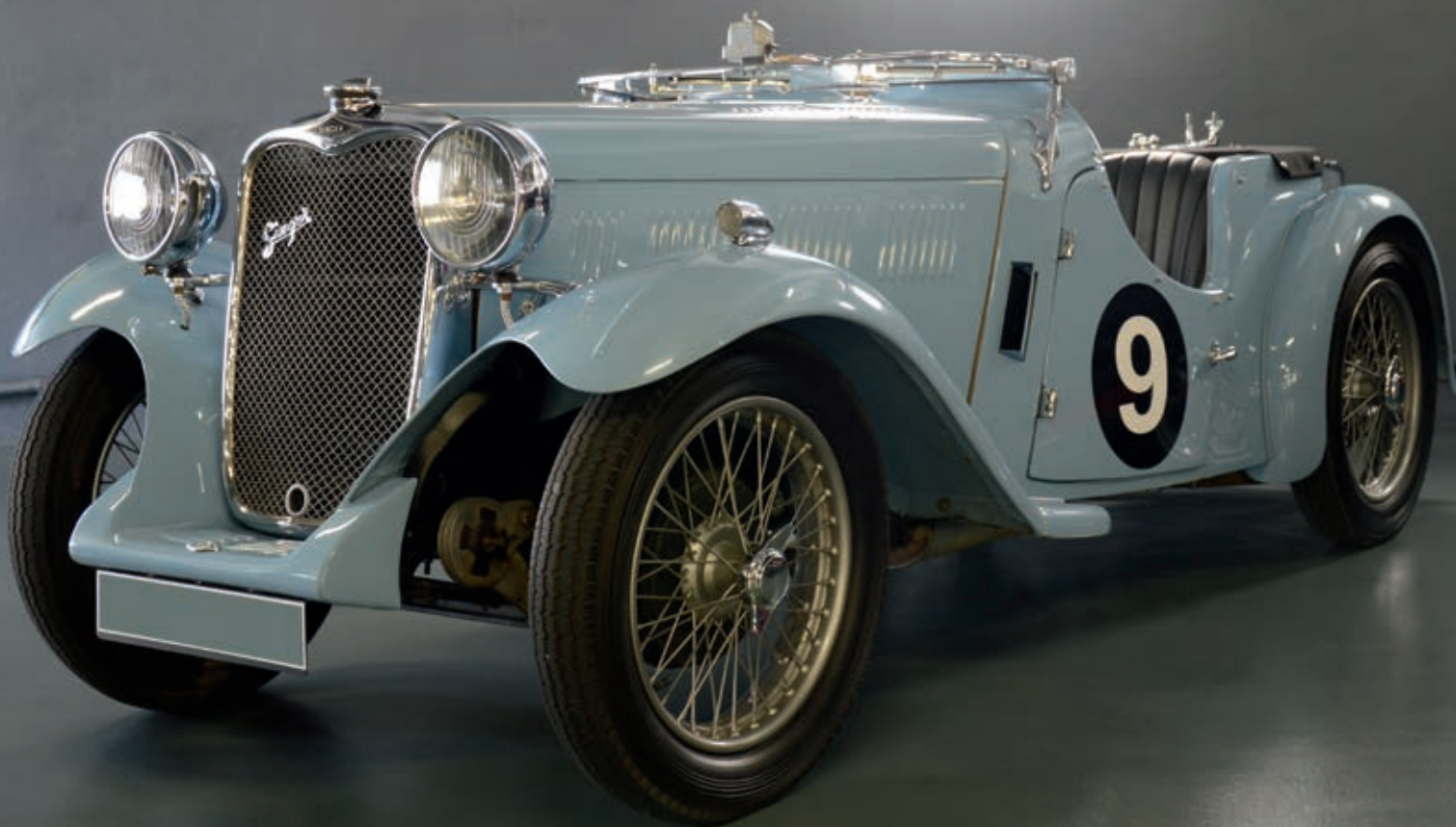
« Une Singer s'invite au Mans pour plus de 24 heures »

Marque : Singer
Modèle : 9 Hp Le Mans
Millésime : 1939
Kilométrage : 0002 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 973 cm³
N° de châssis : 86 306



48 000 / 53 000 €

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



1939 – SINGER 9 HP LE MANS





1938 - WANDERER W25 K

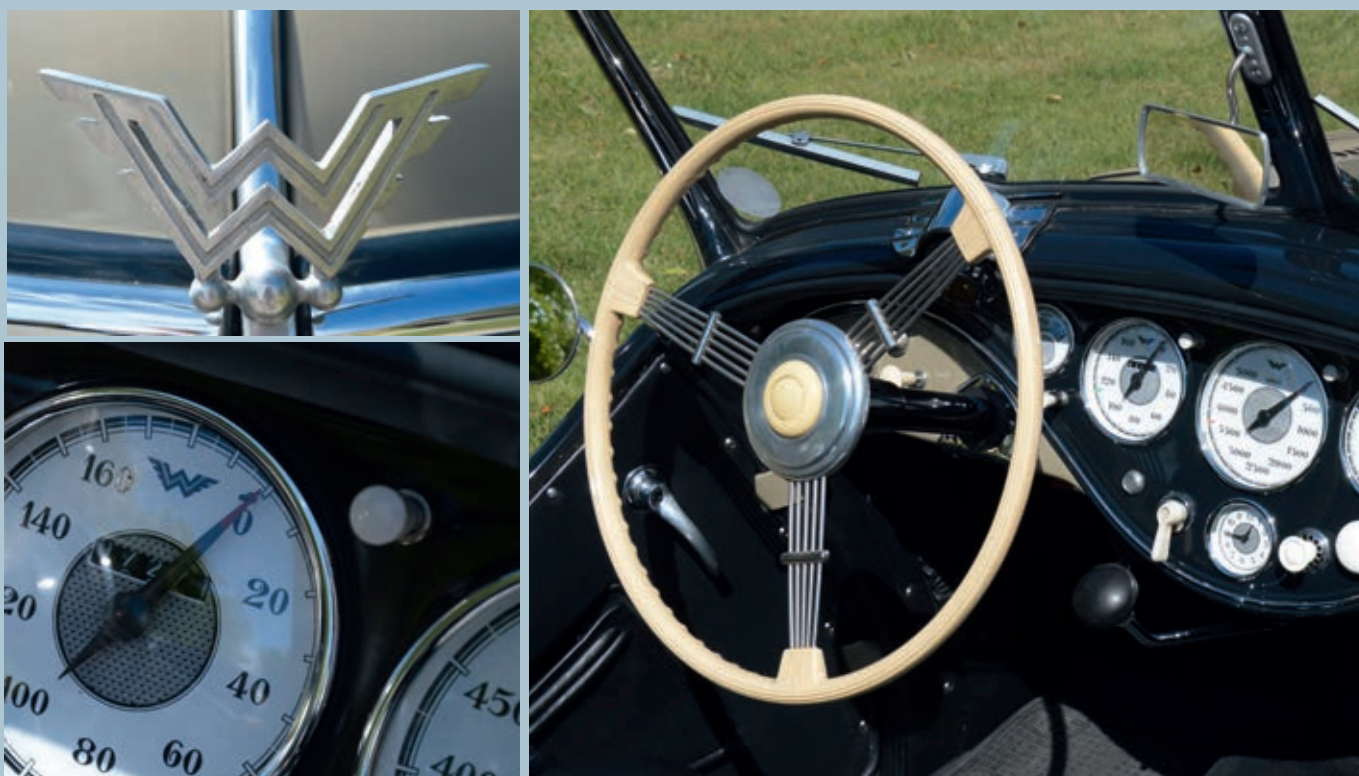
L'histoire de Wanderer débute en 1885 quand deux mécaniciens, Johann Baptist Winklhofer et Richard Adolf Jaenicke ouvrent un atelier de réparation de vélos à Chemnitz en Allemagne. Très rapidement, ils créent la marque Wanderer signifiant « randonneur » et l'entreprise Wanderer Fahrradwerke AG. Wanderer lance sa première moto en 1902 et franchit le pas vers l'automobile en 1911 en présentant un petit deux-places dénommé Puppchen, poupée en allemand. Au sortir de la première guerre mondiale, la marque Wanderer fabrique des voitures populaires et se développe. En 1932, Wanderer va fusionner avec Audi, DKW et Horch et le nouvel ensemble sera le groupe Auto Union. Les fameux anneaux arborés aujourd'hui par la marque Audi sont nés de cette alliance. En regroupant leurs forces ces constructeurs développent de nouvelles stratégies pour faire face à la crise qui vient de frapper. Wanderer propose des voitures fiables et efficaces et forte de sa popularité en Allemagne, la marque a son rôle à jouer.

Wanderer Werke AG a un atout dans son éventail technique, c'est la génération de moteurs modernes à six-cylindres en ligne, conçus par Ferdinand Porsche en 1931. Wanderer va alors lancer un séduisant deux places cabriolet. Cette voiture à l'allure sportive apparue en 1936 c'est la W25 K, le K signifiant Kompressor. D'une cylindrée de 1 950 cm³, muni de deux carburateurs Solex et de son compresseur, le moteur 6 cylindres en ligne développe 85 chevaux. Il est accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports, l'auto peut atteindre les 150 km/h. Ce roadster deux places a une ligne racée et son atout réside avant tout dans sa légèreté. En effet la W25 K est bien moins lourde que ses concurrentes

allemandes de l'époque. Sa réalisation se fait entièrement à la main, gage de qualité mais la voiture reste financièrement accessible. La calandre ressemblant à un blason porte bien sûr quatre anneaux mais elle est surmontée du « W » insigne de la marque. La ligne est rehaussée par un liseré chromé. Derrière le volant Banjo sont disposés six compteurs d'une extrême finesse, une invitation irrésistible pour un pilote.

Le modèle présenté est de 1938. Cet exemplaire de W25 K a été acheté en 1999 en Italie, totalement démonté. Produite à Chemnitz en Allemagne, cette voiture avait été exportée en Argentine. Il s'agit d'un magnifique exemplaire totalement restauré. La voiture est la propriété d'un collectionneur exigeant amoureux de l'automobile. Il a confié la restauration intégrale de l'auto aux Etablissements dirigés par Monsieur Werner Zinke en Allemagne, professionnel reconnu et spécialiste des modèles de la marque. La voiture a une robe bicolore sable et bleu foncé, associée à des jantes peintes elles aussi couleur sable y compris celle qui est incorporée sur le coffre. Elle est bien sûr munie de sa capote. L'intérieur qui a lui aussi été restauré dans les moindres détails propose deux magnifiques sièges en cuir. Un dossier absolument complet de restauration incluant factures et photos sera livré avec la voiture, attestant de l'envergure et de la qualité du travail entrepris. Il est extrêmement compliqué de trouver une W25 K sur le marché et encore plus lorsque l'on souhaite acquérir un modèle d'une telle qualité. Vous ne pouvez que tomber amoureux de cette voiture et vous l'offrir.

Carte grise française



« Un randonneur sportif et luxueux »

Marque : Wanderer
Modèle : W25K
Millésime : 1938
Kilométrage : 7271 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 950 cm³
N° de châssis : 180 224



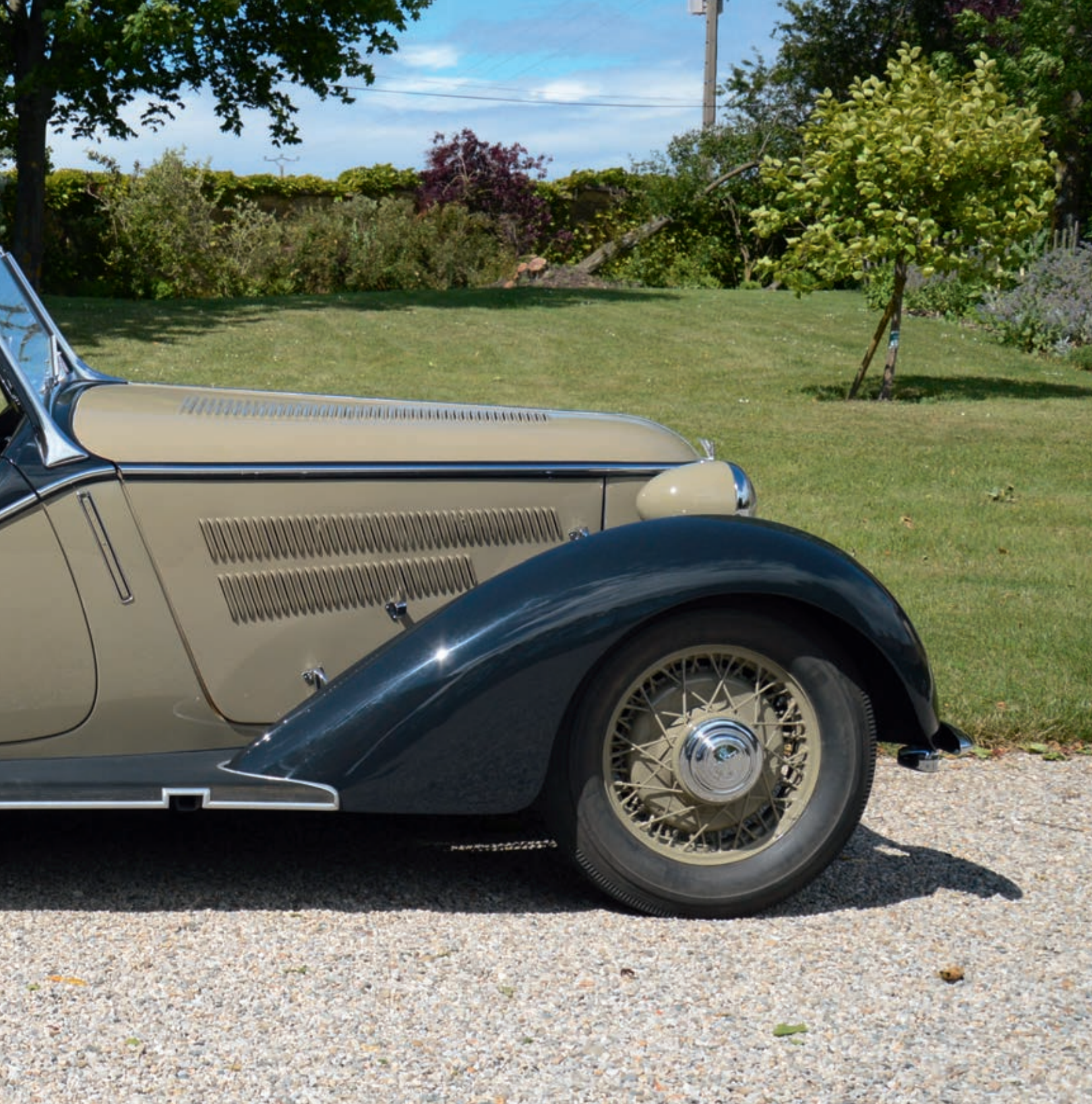
230 000 / 260 000 €

Une voiture produite à moins de 260 exemplaires
Un produit dans un état tous simplement exceptionnel
Une voiture très rarement proposée sur le marché



1938 - WANDERER W25 K





1938 – PACKARD 1600 SIX TOURING SEDAN

C'est en achetant sa première voiture que James Ward Packard qui fabriquait des lampes à incandescence et des transformateurs décide se pencher sur l'objet automobile. Il achète d'abord un tricycle De Dion Bouton puis une voiture de marque Winton, mais non satisfait de la voiture, il lance alors sa propre marque. Il crée en septembre 1900 la Ohio Automobile Company avec son frère et d'autres associés avec un slogan qui en dit long : « Ask the man who own one ». En 1902, elle est rebaptisée Packard Motor Car Company. Packard va ainsi développer des moteurs de plus en plus puissants dont le nombre de cylindres augmentera jusqu'à la fin des années 20. Cette marque est l'incarnation du savoir-faire et du luxe américain. Elle propose des voitures modernes d'une grande qualité de fabrication. La marque est à l'origine de beaucoup de premières comme en 1915, la première automobile de série à 12 cylindres, la Twin Six ou en 1939 la première voiture équipée de l'air conditionné. La marque fusionnera avec Studebaker en 1954, pour devenir la Studebaker-Packard Corporation.

Comme pour beaucoup de constructeurs, la crise de 1929 va modifier la stratégie de la marque. Packard, positionné sur le marché du luxe va proposer des produits plus abordables. Cela se traduit par le lancement de la « Light Eight » en 1932, parallèlement à la nouvelle Twin Six. Cependant si le prix de vente était moins élevé, la qualité de fabrication constante rendait les modèles peu ou pas rentables. Un modèle plus rentable vit le jour en 1935 la 1.20. Il s'agissait d'un 8 cylindres en ligne de 110 ch, puis de 120 ch en 1936.

Une version plus sobre, la 1.15, fut lancée en 1937, avec un 6 cylindres. En 1938, Packard commercialisait la Six, rapidement baptisée 1.10, mue par un très polyvalent 6 cylindres délivrant 100 chevaux. Elle bénéficiait d'une carrosserie en acier, d'une suspension avant indépendante. La 1600 se déclinait en plusieurs carrosseries dont la Touring Sedan pouvant accueillir 5 personnes.

La voiture présentée, restée dans les mains du même propriétaire depuis 1996, est superbe dans sa robe Savana Green. Il s'agit d'une 1600 Six Touring Sedan produite uniquement en 1938. Elle est munie d'enviables options comme son volant dit « Banjo », sa radio, son horloge, son rack de malle ainsi que son chauffage et son dégivrage. Son habitacle est habillé d'un très bel intérieur drapé entièrement restauré. Son propriétaire actuel a entrepris des travaux importants d'un montant de près de 16 000 euros comprenant notamment une peinture neuve, une ligne d'échappement inox, une pompe à essence, la réfection des freins et du circuit électrique. Un dossier de factures détaillant les travaux sera fourni avec la voiture, ainsi que le manuel du propriétaire, le manuel d'atelier et le catalogue des pièces détachées. Cette très belle Packard vous invite à son bord, prenez le volant de cette voiture à l'allure incomparable et goûtez au meilleur de la prestigieuse marque américaine.

Carte grise française



« Demandez à celui qui en a une... »

Marque : Packard
Modèle : 1600 Six Sedan Touring
Millésime : 1938
Kilométrage : 8 923 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres
Cylindrée : 4 015 cm³
N° de châssis : 1182 8340



18 000 / 23 000 €

Un luxe devenu abordable

Une voiture bien construite par une marque référente

L'Amérique des années 30 à portée de main



1924 – RENAULT OS CARROSSÉ COUPÉ CHAUFFEUR

C'est en 1900, deux ans après avoir fabriqué sa première voiture que Louis Renault se lance dans la fabrication de véhicules destinés au transport de marchandises. Le premier camion est d'ailleurs construit sur la base d'une voiture de tourisme. Des camionnettes sortiront en 1903 avec des moteurs de 1 et 2 cylindres. Et puis très rapidement la firme au losange va développer et étoffer sa gamme. Le premier véhicule utilitaire apparaît en 1906 avec une capacité de charge d'une tonne. Durant les années suivantes un plan de développement permettra l'enrichissement du catalogue avec des véhicules de plus en plus polyvalents et dotés de capacités de plus en plus importantes. Pendant les quatre ans de la première guerre mondiale, la production s'orientera pour contribuer à l'effort de guerre. Au sortir de celle-ci Renault réemploie son outil industriel, fabrique de nouveaux modèles et continue ses plans de développement.

Le châssis de type OS date de 1924, il est dérivé du Type AG-1. Ce châssis sera proposé pendant très longtemps et ce jusqu'au milieu des années 30. Les utilitaires de type OS pourront proposer différentes longueurs de châssis acier, permettant ainsi de nombreuses configurations répondant à toutes les problématiques professionnelles. Mu par un 4 cylindres de 10 cv, il fut proposé en multiples déclinaisons comme fourgon de livraison, camion de chantier à benne basculante, plateau à ridelles, camion pour brasseur ou

charbonnier, fourgon de déménagement, bétailière, plate-forme bâchée.

Le modèle Renault OS que nous présentons est tout à fait particulier puisqu'il s'agit d'un châssis re-carrossé en coupé chauffeur. Il n'a donc plus sa destinée initiale utilitaire mais propose une cabine séparée et cossue du poste de conduite. Bien que portant une date de première immatriculation en mai 1921, il s'agit certainement d'une voiture de 1924. Cette voiture est restée la majorité de son histoire dans le département du Cantal. La voiture a d'abord appartenu à un limonadier d'Allanche puis a ensuite été rachetée par un primeur à Allanche toujours. Elle a ensuite été revendue à son propriétaire actuel il y a presque 4 ans. Cette voiture n'a donc eu que trois propriétaires, fait rare pour une voiture de 1924. Cette Renault OS, est dans un état général satisfaisant. L'intérieur de la cabine est accueillant avec une banquette et un strapontin molletonnés, le tout étant entièrement revêtu de tissus velours. Les portières sont habillées de parement en bois. Un micro permet de communiquer avec le chauffeur. Elle est munie de nombreux équipements, dont une malle arrière comportant deux valises siglées Louis Vuitton. L'exercice de style est original et traité avec détail. La voiture démarre sans sourciller. Cette voiture peut être considérée comme unique tant sa configuration s'éloigne de la fonctionnalité initiale de son châssis.

Carte grise française



« Une Renault peut en cacher une autre »

Marque : Renault
Modèle : OS
Millésime : 1924
Motorisation : 4 cylindres
Cylindrée : 10 CV
N° de châssis : 219292



15 000 / 20 000 €

Une voiture absolument unique
Un seul châssis, deux vies
Seulement trois propriétaires



1965 – ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III RHD

Mythe de l'automobile s'il en est, la Silver Cloud de Rolls Royce fut le véhicule le plus luxueux produit de 1955 à 1966 dans l'usine de Crewe en Angleterre. La Silver Cloud aura son pendant chez Bentley la « S ». Elles seront d'ailleurs identiques à la différence près des badges, de la calandre et de la mascotte. Trois générations de Silver Cloud verront le jour avec à chaque fois des améliorations techniques et esthétiques. La Silver Cloud possède un châssis à section en caisson dont les différents éléments sont soudés, ses éléments de carrosserie sont en acier et en aluminium. Le châssis séparé permet la réalisation de carrosseries spéciales auprès de célèbres carrossiers comme James Young, Mulliner ou Park Ward. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégagant au premier regard une allure princière. Lancée en 1955 avec le 6 cylindres de 4,9 litres, il sera remplacé par un V8 de 6.2 litres améliorant les performances. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Deux options importantes seront proposées au catalogue, la direction assistée et l'air conditionné.

La Silver Cloud III est présentée en 1963, et c'est son regard passant de deux à quatre projecteurs qui est la modification la plus visible. Cela préfigure du style des Rolls à venir et notamment de la Silver Shadow. Les dimensions extérieures sont légèrement diminuées tout comme le poids de la voiture, inférieur d'une centaine de kilos, lui conférant un meilleur dynamisme. C'est le luxe intérieur qui

va encore progresser avec un nouveau tableau de bord regroupant les instruments et compteurs derrière le volant. Les sièges avant sont séparés et l'espace un peu plus vaste à l'arrière. L'équipement se dote de vitres électriques. Côté mécanique, le V8 de 6,2 litres inauguré avec la Silver Cloud II et la Bentley S2, accueillait des carburateurs plus gros. Bien que sa puissance ne soit pas révélée par l'usine, il dépasse les 200 chevaux et permet dans une douceur certaine des performances honorables. Sa carrière s'arrête en 1966, avec l'arrivée de la Silver Shadow.

Le modèle présenté est de 1965. Il est bicolore noir et rouge burgundy. Cette voiture est vendue non roulante suite à une avarie moteur qui pourrait venir du joint de culasse. Importée d'Angleterre par son actuel propriétaire, cette Silver Cloud a un historique assez limpide, détaillé par un dossier qui sera fourni avec la voiture. Elle a fait l'objet d'une restauration en 1993 par le spécialiste Rolls Royce Gary Bretherton d'Ecclestone. La voiture a bénéficié en fin d'année 2013 de plus de 3 000 € de révision. En excellent état de présentation extérieure, son intérieur est lui aussi très beau. L'ensemble sellerie, boiserie en loupe de noyer, plafonnier et moquettes présentent un aspect parfaitement satisfaisant. La voiture ne demande qu'une réfection mécanique pour offrir de nouveau à son propriétaire le vrai confort et le plaisir de conduire qu'on peut attendre d'une telle voiture de luxe. Une opportunité à saisir pour s'offrir une voiture dont la cote est bien supérieure.

Carte grise française



« Voyager dans un nuage d'argent »

Marque : Rolls Royce
Modèle : Silver Cloud III
Millésime : 1965
Kilométrage : 98 700 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres
Cylindrée : 6230 cm³
N° de châssis : SRJ 493



15 000 / 20 000 €

Le best seller de Rolls Royce
Une bonne opportunité
Une valeur sûre pour une allure princière



1967 – SUNBEAM ALPINE TIGER MKI

Comment doper les performances de l'Alpine Sunbeam lancée en 1959 par le groupe britannique Rootes 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, 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 la 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 devenant quadrillée. La Tiger pouvait alors atteindre 190 km/h en vitesse de pointe.

La Tiger dont Carroll Shelby participa à la conception et à la promotion 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, il s'agit d'un modèle rare et recherché en Europe.

Le modèle présenté est de 1967, vendu neuf en France par Simca importateur de la marque comme en témoigne la plaque signalétique. C'est une Sunbeam Alpine Tiger MKI 260 comme l'indique son numéro de série sans doute fabriquée en 1965. Son actuel propriétaire la possède depuis 8 ans et ne serait que le 4ème propriétaire. Il s'agit d'un très bel exemplaire d'une livrée rouge avec un intérieur noir et monté de jantes Minilight. Ce Tiger a récemment reçu une peinture complète de la couleur d'origine, une capote neuve, un pare-brise neuf, de nouvelles moquettes et de nouveaux joints. Il est précisé que les 4 jantes d'origine ainsi que le hard top vendus avec la voiture seront à retirer chez l'actuel propriétaire. Un dossier de factures accompagne aussi l'auto. Les américains se les arrachent à des prix bien plus élevés, et cet exemplaire « français » à l'historique clair est sans aucun doute une voiture à ne pas laisser passer sous peine de regrets.

Carte grise française



« Un tigre dans le moteur »

Marque : Sunbeam
Modèle : Alpine Tiger MKI
Millésime : 1967
Kilométrage : 57 000 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 261 cm³
N° de châssis : B 9473609 LRO FE



42 000 / 47 000 €

Alpine dehors Tiger dedans
La signature Carroll Shelby
Un Tiger rare et livré neuf en France



1973 - JAGUAR TYPE E V12 CABRIOLET

La type E va marquer son époque par sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa « relative » accessibilité. Lancé en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en reprend le bloc moteur 3,8 Litres 6 cylindres, trois carburateurs SU à double arbre à cames en tête mais propose de nouveaux développements techniques. Elle possède 4 roues indépendantes équipées de freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. Elle restera au catalogue avec trois séries distinctes jusqu'à son tardif remplacement par la nouvelle XJS. En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2 litres 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 fera la transition avec la série 2 en 1967 en arborant des phares découverts, un intérieur et des carburateurs de série 2. Les pare-chocs restent 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 freinage Girling et de refroidissement. Des pare-chocs plus gros sont rendus nécessaires par les normes américaines, tout comme l'était le remplacement des trois carburateurs SU HD8 par deux carburateurs Stromberg.

La série 3 enfin fait son apparition en 1971 avec de vraies modifications esthétiques et mécaniques. Un empattement plus long et l'intégration d'une grille de radiateur surdimensionnée modifient le dessin de la voiture. Influencé par les normes américaines, c'est désormais un moteur V12 de 5,3 litres qui officie. La cylindrée offre un couple important avec un moteur développant 330 chevaux à 5500 tr/min

gavé par 4 carburateurs «Zenith-Stromberg». Ce moteur plus gros peut être accouplé à une transmission manuelle à 4 rapports synchronisés ou à une transmission automatique «Borg-Warner» à 3 rapports. Les freins deviennent ventilés. Le V-12 est puissant, souple et doux à utiliser faisant de la Type E plus une GT qu'une sportive. 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 toujours aujourd'hui, elle est connue dans le monde entier, ce qui facilite sa collection. En 1974, la type E laisse sa place à la XJS.

Le modèle présenté est une Type E Série 3 cabriolet de 1973. Elle est d'origine américaine et précisément de Californie comme la plupart des type E de cette génération et est équipée de la boîte automatique conformément à sa livrée d'origine. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1996 et l'utilise régulièrement au cours des dernières années. Elle allie une carrosserie vert anglais à un intérieur en cuir Connolly noir. Elle est munie d'une capote en alpaga noir et d'un couvre capote et possède un porte bagages chromé additionnel. L'ensemble ayant bénéficié d'une restauration ancienne aux Etats Unis avant son importation en France, se présente dans un bon état. Les chromes ainsi que les roues fils chaussées de pneus à petits flancs blancs viennent sublimer la ligne de la voiture. Cette type E est l'engin indispensable de votre prochain été, la tête dans les étoiles au chant du V12.

Carte grise française



« Si les cylindres m'étaient comptés »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E
Millésime : 1973
Kilométrage : 90 800 miles au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5 300 cm³
N° de châssis : 1S22223BW



55 000 / 65 000 €

L'irrésistible pouvoir d'attraction du cabriolet
La souplesse du 12 cylindres en V
Une icône du patrimoine automobile



1968 - MERCEDES PAGODE 250 SL

Après le succès des icônes Mercedes-Benz que sont la 300 SL et la 190 SL, c'est à Paul Bracq qu'est confié le design de la SL type W113. Présentée au salon de Genève en 1963, ce sont ses formes et surtout son toit qui lui valurent le surnom de pagode. L'intérêt de ce toit « Pagode » concave permettait d'améliorer la visibilité intérieure, avec des montants plus fins, des vitres plus hautes. L'accès à bord était également facilité. Le dessin est très pur offrant une ligne alliant dynamisme et pureté. Moderne dans le style, cette auto n'en est pas moins performante techniquement. Dotée d'un nouveau moteur 6 cylindres en ligne, un moteur digne de son rang bien que reprenant un grand nombre de pièces de grande série pour abaisser les coûts et gagner en fiabilité. Au cours de son histoire, la pagode connaîtra une évolution de sa cylindrée : 2281 cm³ pour la 230 SL, 2496 cm³ pour la 250 SL et 2770 cm³ pour la 280 SL. La puissance passera ainsi de 150 à 170 chevaux. Côté transmission, elle est équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports, ou en option d'une boîte mécanique ZF à 5 rapports ou d'une boîte automatique à 4 rapports. L'habitabilité est de premier ordre, loin des standards des petits roadsters anglais ou italiens des années 60. Les sièges en cuir et la qualité des finitions sont dignes de la réputation de Mercedes-Benz.

Les pagodes ont été commercialisées de 1963 à 1971 : la 230 SL fabriquée de 1963 à 1967, la 250 SL de 1966 à 1968 et la 280 SL de 1967 à 1971. Chaque génération connaîtra

son lot d'améliorations permettant ainsi à la Pagode de se moderniser et de corriger certains défauts. Cette voiture, très bien construite, est agréable à conduire et fait tourner encore aujourd'hui beaucoup de têtes sur son passage. Il est à noter que les pièces d'origine Mercedes Benz sont disponibles dans le réseau de la marque et que bon nombre de spécialistes les connaissent très bien.

Le modèle présenté est une Pagode 250 SL de 1968, équipée d'une boîte de vitesses automatique à 4 rapports. Achetée en France en 2012 par son actuel propriétaire, la voiture n'aurait connu qu'un seul propriétaire précédemment. Elle aurait été achetée neuve par un américain travaillant à Genève, qui l'aurait par la suite importée aux USA, ce qu'atteste le carnet d'entretien d'origine. Elle se présente dans un excellent état général, ayant bénéficié de nombreux travaux. Elle est équipée d'options comme les vitres teintées, les barres chromées et a conservé son autoradio Becker. Son bel intérieur en cuir rouge est une invitation à la ballade. Elle possède son hard top en plus d'une belle capote en alpaga. La voiture est livrée avec son dossier d'entretien. La pagode 250 SL est la plus rare des trois séries, produite à moins de 5200 exemplaires et celle que nous proposons est particulièrement désirable.

Carte grise française



« La tradition des SL perpétuée »

Marque : Mercedes-Benz
Modèle : 250 SL Pagode
Millésime : 1968
Kilométrage : 66 710 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne, 150 cv
Cylindrée : 2500 cm³
N° de châssis : 11304312004733



40 000 / 50 000 €

Le trait de génie de Paul Bracq
Une voiture de qualité née sous une bonne étoile
Une valeur sûre avec une cote en hausse



1989 - MERCEDES 560 SL

La série des SL de type R107 succède à la Pagode. Elle évolue d'un toit pagode vers un hard top concave tout aussi élégant. Il s'agit de la troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971. Sa carrière sera d'une longévité exceptionnelle, elle restera au catalogue pendant 18 ans. Ce roadster fera l'adoration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production, elle sera l'apanage des réussites sociales dans les endroits les plus huppés du globe. La firme de Stuttgart a conçu ce roadster pour répondre aux normes sécuritaires d'outre atlantique, elle est dotée d'une grande capacité d'absorption des chocs au point d'être surnommée la « Panzerwagen » ou « voiture blindée ».

Comme souvent chez Mercedes la W107 fut une plateforme qui accueillit différents moteurs. En effet née avec le V8 de 3,5 litres des 280 et 300 SE/SEL 3,5 de l'ancienne classe S, elle reçut par la suite l'excellent 6 cylindres double arbre des 280 SE dès juillet 1974 et le V8 de 4,5 litres de la 450 SEL en avril 1973. L'histoire du SL type R107 est celle d'une montée en puissance. Jusqu'en 1980, les SL vont voir leur puissance progressivement augmenter au fil des millésimes avec des améliorations techniques mineures. A partir de 1980, le SL 280 hérite d'une boîte mécanique à 5 rapports, tandis que de nouveaux moteurs sont montés. C'est ainsi que le V8 3,8 litres remplace le 3,5 litres, et le V8 5 litres remplace le 4,5. Les puissances et couples progressent. En 1986, Mercedes livre sa dernière évolution à son marché fétiche : la 560 SL qui sera d'ailleurs réservée

au marché américain. Il est équipé d'une boîte automatique, conformément aux attentes des clients. Il a été livré avec un haut niveau d'équipement de série dont une sellerie en cuir, un système d'alarme, des airbags, l'ABS. La voiture dispose d'une nouvelle suspension arrière et d'un différentiel à glissement limité permettant de mieux gérer le couple. En 1989, après une production de 237 387 unités, la R107 SL est remplacée par la nouvelle R129. La génération de SL 107, du fait de sa nombreuse production, reste encore financièrement très abordable mais les cotes ne devraient faire que monter dans les prochaines années.

Le modèle présenté est une très belle 560 SL de 1989 sans doute l'un des derniers produits. Son origine est bien entendue américaine, elle a plus précisément été importée de Floride il y a deux ans. Blanche avec un intérieur en cuir bleu, elle dispose d'une capote en alpaga bleu assortie. Elle a conservé son hard top blanc. Son kilométrage semble être d'origine et son excellent état général est une preuve des bons soins qu'elle a reçus. Un réglage du moteur a récemment été réalisé, vous permettant de profiter de ses 227 chevaux. Sans être une sportive proprement dite, elle répond parfaitement aux plus exigeants en matière de fiabilité et d'agrément de conduite. Sa qualité de fabrication vous fera voyager dans un confort pullman la tête dans les étoiles.

Carte grise française



« Les stars américaines en raffolent »

Marque : Mercedes
Modèle : 560 SL
Millésime : 1989
Kilométrage : 93 362 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 5 547 cm³
N° de châssis : WDBBA48D8KA100895



18 000 / 23 000 €

Un style intemporel et une qualité germanique reconnue
Une des classiques modernes les plus utilisables
Le dernier modèle de la série dont la valeur ne fait que progresser



1993 - PORSCHE 964 TARGA TIPTRONIC

Le succès de la 911 s'est fait grâce à de multiples évolutions. Sans jamais perdre ses aficionados, la belle a toujours su rester une référence parmi les sportives. Fin de la décennie 80, Porsche travaille sur le remplacement de la 3.2L. C'est la 964 qui est présentée en septembre 1988 au salon de l'auto de Paris et pour la première fois dans l'histoire de Porsche en quatre roues motrices. La version deux roues motrices sortira l'année d'après avec les versions Targa et cabriolet. Les trois déclinaisons de carrosserie peuvent bénéficier de la transmission 2 ou 4 roues motrices. Bien qu'esthétiquement très proche de la 3.2 litres même si elle propose des pare-chocs enveloppants et des jupes en bas de caisse, la nouvelle 911 est nouvelle à 85 %. Cette génération très courte de 911 qui ne durera que 4 ans sera produite à un peu plus de 31 000 exemplaires.

La 964 conserve le célèbre Flat 6 refroidi par air, cette fois-ci catalysé et à double allumage. Doté de 3,6 litres de cylindrée il développe 250 ch à 6 100 tr/mn. La voiture s'offre des performances de premier rang avec un 0 à 100 km/h abattu en 5»5 et le kilomètre DA en 25». Le moteur peut être associé à une boîte manuelle 5 rapports ou Tiptronic 4 rapports basée sur une boîte d'origine ZF 4 vitesses avec convertisseur de couple. La direction assistée est montée en série, ce qui rend la voiture plus facile à conduire que la 3.2L. Nouveauté importante, un aileron se déploie automatiquement à partir de 80 km/h. En 1992 un restylage engendre le remplacement des jantes Speedline par des jantes et des rétroviseurs plus aérodynamiques appelés « Cup ». Les Airbags à l'avant deviennent de série tout comme

la climatisation. Le freinage opéré par 4 disques est à la hauteur de la réputation de la marque. Enfin l'habitacle est une légère évolution de la 3.2 mais conserve en tous points l'esprit 911 et ce fameux compte-tour en position centrale.

Le modèle présenté est une Carrera 2 version Targa de 1993 avec la boîte Tiptronic. Dans cette livrée vert « signal » avec des inserts de ronce dans l'habitacle, cette voiture n'a pas d'équivalent. Elle possède un intérieur en cuir noir avec des sièges électriques et son autoradio Blaupunkt très certainement d'origine. La voiture est équipée de la climatisation et du double airbag. Elle se présente dans un excellent état général intérieur comme extérieur tout son toit Targa. Elle appartient depuis plus de 10 ans au même propriétaire qui l'utilise régulièrement. Belle et polyvalente, la 964 en version Targa propose les avantages du Coupé et du cabriolet en étant la dernière 911 à bénéficier de ce système. Le toit se replie pour se loger dans le coffre avant et vous faire profiter du ciel sans trop de remous. Une fois fermé, il donne le sentiment de rouler en coupé. Cette formule à succès vient d'ailleurs d'être relancée par Porsche en 2014. La voiture sera livrée avec 4 jantes montées en pneus hiver ainsi qu'avec sa housse de protection et son dossier d'entretien. La 964 est un fabuleux compromis entre une voiture à sensations pas trop aseptisée, et une voiture facile d'usage, c'est une occasion de s'offrir un des derniers modèles sortis dans une livrée peu courante et avec un faible kilométrage. Les 964 remontent, ne tardez pas.

Carte grise française



« Changer l'essentiel tout en gardant l'essentiel »

Marque : Porsche
Modèle : 911 type 964 Targa
Millésime : 1993
Kilométrage : 75 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée : 3 600 cm³
N° de châssis : WPOZZZ96ZPS430144



30 000 / 35 000 €

Le parfait compromis entre modernité et sensations
Une livrée peu courante et très séduisante
Une 911 au faible kilométrage



2003 - ASTON MARTIN VANQUISH

L'Aston Martin V12 Vanquish fait partie des voitures qui ont marqué l'histoire en général et celle d'Aston Martin en particulier. Elle fut révélée au public au Salon de Genève le 1er mars 2001. La Vanquish est développée par Ian Callum qui avait déjà collaboré avec le groupe Ford auquel appartient Aston Martin. Sans rien renier de ses origines et de l'élégance de la marque anglaise, le dessin ajoute une dimension de puissance exceptionnelle. Et ses lignes en disent long, l'auto a pour but de rivaliser avec les meilleurs GT du marché. C'est un savant mélange des plus beaux traits du passé, une touche de modernité en plus. Sa conception fait d'ailleurs appel aux meilleures technologies du moment mais sa fabrication, basée à Newport Pagnell en Angleterre, reste luxueusement artisanale. Preuve de la renommée du modèle, elle fait une apparition remarquée entre les mains de James Bond dans « Meurs un autre jour ».

La Vanquish est munie d'un nouveau châssis rigide et performant, alliant le carbone, l'aluminium et des matériaux composites. La carrosserie en aluminium est toujours assemblée à la main. Le cœur de la bête bat au son du V12 de 6 litres de cylindrée développé chez Cosworth Racing, la puissance développée est de 460 ch. Pour propulser la voiture, le moteur est couplé à une boîte de vitesses à commande séquentielle au volant et pour l'arrêter les disques de freins Brembo sont ventilés et perforés avec un diamètre de 355 mm à l'avant et 330 mm à l'arrière. Dotée d'une excellente aérodynamique et d'un fond plat, la voiture peut

abattre le kilomètre départ arrêté en moins de 24 secondes et franchir les 300 km/h. Fidèle à la tradition, l'habitacle est très beau. L'aluminium se marie au cuir Connolly et à la moquette Wilton, so british ! La Vanquish peut en option être équipée d'une petite banquette arrière devenant ainsi 2+2. Il faut près de huit semaines pour assembler une Vanquish dont moins de 1500 exemplaires ont été produits.

Notre exemplaire est de mars 2003, livré neuf en Allemagne. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2010, et a parcouru avec la voiture plus de la moitié de son faible kilométrage. Ce dernier fait entretenir chaque année sa voiture chez Aston Martin à Paris dans les Ateliers d'Auto Performance. Elle présente donc un carnet à jour, gage du sérieux du suivi de cette Vanquish qui est en excellent état. Sa carrosserie grise est associée à un intérieur en cuir noir, une livrée superbe. Elle bénéficie entre autres de deux sièges supplémentaires à l'arrière, d'un système audio pouvant rivaliser avec le son du V12, de sa housse de protection et d'un chargeur de batterie. Belle, performante et sûre la Vanquish fut à son époque la plus agressive et la plus sophistiquée des Aston Martin jamais construites bénéficiant notamment de sa boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports à commande électro-hydraulique très efficace. Elle est désormais devenue plus « accessible » avant que l'histoire ne corrige à la hausse la cote de cette voiture exceptionnelle. Notre exemplaire est une parfaite occasion d'accéder au mythe.



« Même James Bond n'a pas résisté »

Marque : Aston Martin
Modèle : Vanquish
Millésime : 2003
Kilométrage : 25 230 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5935 cm³
N° de châssis : SCFA23373B500681



60 000 / 80 000 €

Une voiture sublime et ultra performante
Une pièce emblématique à acquérir maintenant
L'héritage d'Aston Martin dans les gènes



2008 - FERRARI 599 GTB FIORANO

Après Maranello, Ferrari donne à sa remplaçante, le nom de sa piste d'essais privée située tout près du site historique de Ferrari. Les lettres G.T.B. signifient Gran Turismo Berlinetta et le chiffre 599 représente la cylindrée de son moteur divisée par dix. Lancée en 2006, la Ferrari 599 GTB Fiorano perpétue la tradition des Berlinettes à moteur V12 à l'avant lancée en 1959 par la 250 GT. Apparue en 2006 à Sydney, elle est l'œuvre une nouvelle fois de Pininfarina, et son dessin est un parfait compromis entre élégance stylistique et performance aérodynamique. La carrosserie recourt en grande partie à l'aluminium et l'habitacle au carbone pour les baquets et la planche de bord. Un écran s'invite sur le tableau de bord signe des temps et du modernisme de cette Ferrari. Le volant, intègre le bouton de démarrage, ainsi que le fameux « manettino » qui permet de calibrer le degré d'intervention du système de contrôle électronique de la stabilité.

Pour ce qui est du cœur du réacteur, la 599 partage bloc, culasse et carter avec l'Enzo pour seulement 40 chevaux de moins. Elle pèse aussi 40 kilos de moins que sa devancière. Ce 12 cylindres en V atmosphérique développe 620 chevaux, avec un ratio de 103 chevaux par litre de cylindrée. Inspiré de la Formule 1, la 599 est dotée d'un diffuseur et d'un fond plat lui offrant une tenue de route exceptionnelle. La voiture est disponible avec une boîte de vitesses manuelle à six rapports ou une boîte type F1 avec les palettes au volant terriblement performante, elle est capable en mode « race »

de changements de rapports extrêmement rapides de l'ordre d'un dixième de seconde. Elle bénéficie aussi d'une suspension à amortissement piloté à champ magnétique. Enfin les freins carbone/céramique en option, redoutables d'efficacité sont endurants, permettant au pilote d'exploiter la quintessence de cette Ferrari.

Le modèle présenté a été livré neuf en France en décembre 2008. Sa livrée noire intérieur cuir noir, sied parfaitement aux lignes de la 599 et ses magnifiques jantes à étoile lui confèrent une vraie élégance. La voiture n'avait que 6 mois et 3 000 km lorsque son propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2009, il n'a donc été réellement que le seul à la posséder. Elle dispose de la boîte F1 et d'options intéressantes comme le GPS, un ciel de toit en cuir, un système audio Bose, des fonds de compteur jaunes mais aussi et surtout des freins carbone céramique redoutablement efficaces. La voiture est en parfait état général et son faible kilométrage en fait un atout majeur. Elle possède son carnet d'origine. Considérée à son époque comme l'une des meilleures sportives jamais construite, la 599 n'a pas attendu de vieillir pour devenir un mythe auprès des aficionados de Ferrari. C'est une voiture bien née, utilisable au quotidien mais capable aussi de vous emmener sur circuit. Notre exemplaire à historique limpide et au faible kilométrage est une bonne opportunité.

Carte grise française



« Les gènes d' Enzo en héritage »

Marque : Ferrari
Modèle : 599 GTB
Millésime : 2008
Kilométrage : 21 200 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5 999 cm³
N° de châssis : ZFFFD60B000160438



85 000 / 105 000 €

Une voiture somptueuse et ultra performante
Une Ferrari moderne parfaitement polyvalente
Un modèle prisé devenu plus accessible



2006 - ASTON MARTIN V8 VANTAGE

Suite au lancement de la Vanquish, fleuron de la marque britannique, puis de la DB9, Aston révèle le dernier chef d'œuvre de son triptyque au salon de Détroit en 2003. C'est à Henrik Fisker, père également de la DB9, que l'on doit les belles lignes du petit coupé Aston Martin. Esthétiquement l'Aston Martin V8 Vantage fait inmanquablement référence à ses aînées et à la DB7 notamment avec sa célèbre calandre en « T » inversé marquant son appartenance à la marque. Les feux avant sont soulignés par une ligne de leds démontrant la modernité de la voiture. La ligne est pure et fluide, superbe.

Stricte deux places, l'Aston accueille ses passagers dans un univers sportif et chic. Cuir, compteurs au design horloger, belle ergonomie et démarrage au bouton poussoir donnent le ton. La V8 Vantage repose sur un châssis en aluminium qu'elle emprunte à la DB9 et qui lui confère légèreté et stabilité. Raccourcie pour l'occasion, la nouvelle V8 Vantage est assez compacte et mesure moins de 4.4 mètres. Sous le capot avant, le V8 4.3 litres atmosphérique à 32 soupapes bénéficie d'un système de calage variable de l'arbre à cames et d'une lubrification par carter sec, il développe 385 chevaux à 7300 tr/mn. Couplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, et compte tenu d'un

poids contenu lié à l'utilisation de matériaux rigides mais légers, la V8 Vantage atteint 285 km/h et abat le 0 à 100 en 5 secondes. Pour parfaire son efficacité, elle propose l'adoption possible de toutes les aides à la conduite des voitures modernes. L'Aston Martin V8 Vantage se verra offrir une nouvelle motorisation en 2008, ainsi désormais équipée d'un moteur de 4,7 litres.

Notre exemplaire est de 2006, bien qu'immatriculé pour la première fois fin 2007. Cette voiture a été livrée neuve en Arabie Saoudite, elle possède son carnet de bord d'origine en arabe avec les tampons de livraison et d'entretien. Un carnet français avec les duplicata des entretiens accompagne la voiture qui sort d'une révision chez Aston Martin à Lyon. Notre exemplaire a une belle et originale livrée bordeaux avec un intérieur cuir bordeaux, il est équipé de sa boîte mécanique à 6 rapports. Dans un très bel état de présentation esthétique, son contrôle technique est vierge et conforme à ce que l'on peut attendre d'une voiture parfaitement conservée. La voiture sera livrée avec sa housse sur mesure. Son faible kilométrage en fait un exemplaire vraiment attractif. N'en cherchez pas une autre, celle ci est parfaite.

Carte grise française



« Vous allez adopter le Baby Aston »

Marque : Aston Martin
Modèle : V8 Vantage
Millésime : 2006
Kilométrage : 25 300 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 280 cm³
N° de châssis : SCFBB03BM6GC00811



43 000 / 48 000 €

Une élégance intemporelle en héritage
Un futur Collector avec un faible kilométrage
Une Aston particulièrement accessible et polyvalente



1981 – AUDI QUATTRO U.R. 200 CH TURBO

La technologie Quattro aujourd'hui connue de tous allait créer une révolution automobile en permettant d'offrir à des voitures de série des performances logiquement réservées aux voitures de course. Ferdinand Piëch qui préside à la destinée de la marque aux anneaux va l'engager en compétition, conscient du fait qu'Audi souffre d'un déficit, non de produits, mais d'image par rapport à ses concurrents. C'est le chef de projet Walter Treser qui va mener à bien le développement d'un nouveau véhicule à transmission intégrale qui sera présenté au salon de Genève de 1980, juste avant le coupé Audi GT et dont elle se différencie par des ailes élargies et des pare-chocs spécifiques.

Cette voiture de tourisme est issue de l'Audi 80 et hérite des trains roulants et du bloc 5 cylindres à 10 soupapes de la 200 auquel est greffé un turbo. Suralimentée avec son turbocompresseur KKK 26, les 2144 cm³ du moteur délivrent 200 chevaux à 5500 tr/mn. La boîte de vitesses, elle aussi empruntée à l'Audi 200 est dotée d'un 5ème rapport permettant d'atteindre une vitesse de pointe supérieure à 220 km/h. Le 0 à 100 km/h est abattu en 7,1 secondes. Le blocage des différentiels inter-pont et arrière peut être effectué depuis l'habitacle, à l'arrêt ou en roulant, via un levier de commande. Le résultat est un comportement routier hors norme, plus efficace que les concurrentes sportives de l'époque et surtout lorsque les conditions climatiques rendent l'adhérence difficile. Synonyme de qualité et de longévité, la voiture est assemblée à la main. Perfectionnée

au fur et à mesure la Quattro évoluera esthétiquement en 1983 avec un facelift. Puis en 1985, le type WR connaîtra également un certain nombre de modifications techniques. En 1988 c'est l'avènement du moteur de type MB dont la cylindrée est portée à 2 226 cm³ par augmentation de l'alésage. L'ultime évolution du Quattro turbo se fera en 1990 avec le moteur type RR munie de sa culasse à 20 soupapes développant 220 chevaux.

La voiture présentée est une « model year » 1982, fabriquée en novembre 1981. Il s'agit d'une Quattro UR 1ère série. Sa couleur « silver metal » est associée à un intérieur en velours. Notre exemplaire est en excellent état ayant bénéficié d'une peinture au cours de son histoire. Elle a été entièrement révisée par un spécialiste de la marque et est donc prête à prendre la route. La réputation de la marque Audi et son succès commercial aujourd'hui incitent de plus en plus de passionnés à s'intéresser au passé de la marque. Les premiers Quattro, qui ont aujourd'hui plus de 30 ans, sont particulièrement importants dans l'histoire d'Audi. La Quattro est véritablement la première voiture de sport de série équipée d'une transmission intégrale, encore très abordable aujourd'hui, elle possède tous les arguments de performance et de fiabilité pour devenir un modèle très recherché et donc forcément plus cher dans les prochaines années.

Carte grise française



« Le Quattro accroche, la concurrence décroche »

Marque : Audi
Modèle : UR Quattro 200 ch
Millésime : 1981
Kilométrage : 226 600 km au compteur
Motorisation : 5 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 144 cm³
N° de châssis : WAUZZZ85ZCA900419



18 000 / 22 000 €

La naissance du mythe Quattro

Une voiture à collectionner dès à présent

Un coupé performant et fiable dans toutes les situations



1993 – DE LA CHAPELLE GRAND PRIX

Xavier de la Chapelle s'est forgé une solide réputation dans le monde de l'automobile fort de ses réalisations de grande qualité. Il révélera sa première voiture au Salon de Genève en 1978, il s'agit d'une réplique de la Bugatti 55 mais on parle ici plus d'évocation que réplique, plus d'hommage que de copie. C'est dans la région lyonnaise à Saint Chamond que qu'il crée les Automobiles Stimula- De la Chapelle redonnant ainsi vie à une marque avec laquelle il a des liens d'origine familiale.

Exposée pour la première fois au Mondial de l'Automobile 1992. La De La Chapelle « Grand Prix » est un clin d'œil historique à la célèbre course lyonnaise. La nouvelle création se veut radicalement sportive. Il s'agit d'un roadster deux places sans portes, muni d'un châssis parfaitement rigide. La voiture bénéficie d'une banque d'organes de grande qualité car c'est au sein de la marque BMW que sont sélectionnés les composants mécaniques. Le moteur est un 6 cylindres en ligne de 2.5 litres de cylindrée dont la puissance varie en fonction du choix du client puisque ce dernier peut aussi opter pour une préparation moteur, des célèbres Hartge, Alpina ou Schnitzer. La puissance est transmise au train arrière à l'aide d'une boîte de vitesses à 5 rapports. La construction du châssis à poutre centrale et les suspensions triangulées assurent le tempérament sportif d'autant que la voiture pèse moins d'une tonne. Les ardeurs de la belle sont tempérées par quatre freins à disques ventilés. Chaque voiture est unique puisque réalisée

sur commande et assemblée à la main.

Notre exemplaire est de 1993, il s'agit du premier exemplaire de la série comme l'atteste la plaque d'identification à l'intérieur de la voiture. Sa robe bi-couleur, verte et crème, bien sûr une couleur réalisée sur demande, est très belle et souligne les détails de la carrosserie. Les jantes à fixation centrale, complètent agréablement l'esthétique de la voiture. Son intérieur composé de deux baquets et d'un accoudoir, est en cuir noir cousu à la main comme il se doit chez le constructeur français. Le tableau de bord est simple et très complet incluant tachymètre, compte-tours, manomètre d'essence, de température d'eau, de pression d'huile et ampèremètre. Dans un excellent état, notre exemplaire possède une capote d'origine qui sans être parfaite assure l'étanchéité, et un porte bagage additionnel chromé. Faiblement kilométré, notre Grand Prix est propulsé par un 6 cylindres en ligne à compresseur volumétrique lui permettant de développer 240 chevaux. La voiture sera livrée avec une valise en toile et cuir ainsi qu'un dossier d'entretien. Cette voiture est une œuvre d'art unique et l'artiste qui la signe déjà reconnu. Look et performances se conjuguent pour vous distiller une ambiance exceptionnelle et des sensations oubliées. Cette De La Chapelle Grand Prix fera battre votre cœur plus vite, et vous transmettra la passion de son créateur.

Carte grise française



« A chacun son Evocation du Grand Prix »

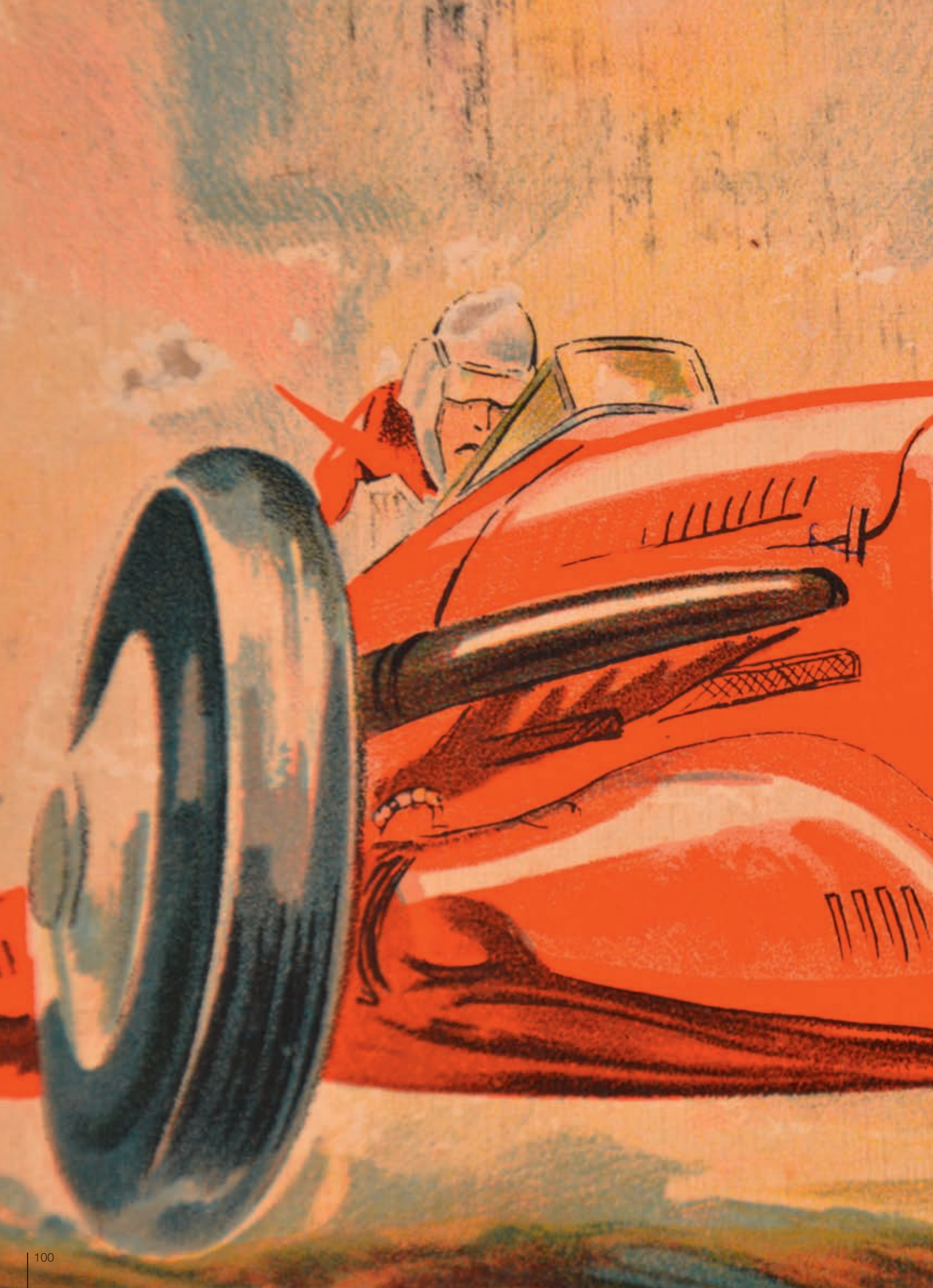
Marque : De la Chappelle
Modèle : Grand Prix
Millésime : 1993
Kilométrage : 43 144 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 500 cm3
N° de châssis : VF9552BC533192088



50 000 / 70 000 €

Un look ravageur et des performances démoniaques
Une alchimie entre classicisme et modernité
Une œuvre unique réalisée par un constructeur français







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.»



90



93



96



91



94



97



92



95



99

90
Dinky Toys
Chariot à fourche Conventry climax
Ref. 597
Assez bon état. Boîte
40 / 60 €

91
Dinky Supertoys
Bulldozer blaw-knox
Ref. 885
Manque les chenilles. Boîte (usures)
30 / 50 €

92
Dinky Toys
Fourgon incendie premier secours
Ref. 32E
Petits éclats. Boîte (déchirures)
80 / 120 €

93
Dinky Toys
Camionnette de dépannage Citroën version II
Ref. 35A
Petits éclats, manque crochet. Boîte (mauvais état)
30 / 50 €

94
Dinky Supertoys
Tracteur pétrolier saharien
Ref. 893
Très bon état. Boîte bon état
50 / 80 €

95
Dinky Supertoys
Camion militaire Brockway
ref 884
Manques
Boîte (état moyen)
15 / 20 €

96
Dinky Supertoys
Tracteur unique avec semi-remorque R BP
ref 887
Etat moyen
Boîte (état moyen)
15 / 20 €

97
Lesney
Ensemble de huit matchbox
Ford Zodiac, Ford Zéphyre, Ford Anglia,
Chevrolet Impala, camion Thames Trader
truck, camion Commer Bottle Float,
caravane Bluebird, camion Hendrikson
Assez bon état, petits éclats
20 / 40 €

98
Jouet GAMA
Tank en tôle sérigraphiée, avec ses
accessoires et pétards
Boîte d'origine (état moyen)
75 / 100 €

99
Ensemble de deux jouets en tôle
comprenant :
Un camion de dépannage Berliet téléguidé
Une ambulance (manque une roue)
80 / 120 €



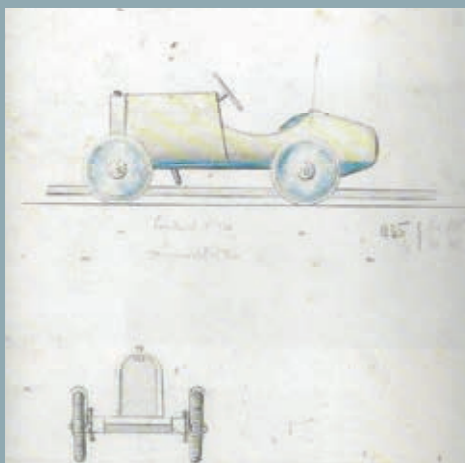
100

Voiture à pédales marque EUREKA
type BUGATTI

Modèle BB 28 sorti en 1928 sous
référence usine EK 08,
elle a été produite pendant 5 ans et était
appelée BB Réclame

Mécanisme de transmission simplifié à
vilebrequin constituant l'essieu arrière
longueur : 1,12 m empattement : 0,72 m
diamètre des roues : 26 cm
Voiture dans sa robe d'origine

700 / 900 €





101
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
1 500 / 2 500 €



102
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
800 / 1 200 €



103
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
1 500 / 2 500 €



104
Michel SAUZE (XX^{ème} s.)
Carrosserie de Ferrari Testarossa
Epreuve en bronze à patine brune
H. : 15 cm - L. : 46 cm - P. : 20 cm
800 / 1 200 €



105 à 116

105
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour les pneumatiques
MICHELIN, KLEBER, FIRESTONE ...

15 / 20 €

106
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour essences et lubrifiants
ELF, TOTAL, SHELL, ESSO ...

15 / 20 €

107
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour les automobiles
SIMCA, RENAULT, PEUGEOT, CITROEN ...

15 / 20 €

108
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour batteries et bougies
KLG, BOSCH, BAROCLEM, FULMEN ...

15 / 20 €

109
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour accessoires et produits d'entretien
FIXAUTO, ROBRI, KLIPPAN ...

15 / 20 €

110
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour essence et lubrifiants
FINA, SHELL, ESSO ...

15 / 20 €

111
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour automobiles
FORD, PEUGEOT, CITROEN, SIMCA ...

15 / 20 €

112
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour automobiles
SIMCA, AUSTIN, RENAULT ...

15 / 20 €

113
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour essence et lubrifiants
ANTAR, MOBIL, BP ...

15 / 20 €

114
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour accessoires, produits d'entretien
SEV MARCHAL, FERODO, SICLI, SANOR ...

15 / 20 €

115
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour automobiles
MERCEDES, AUDI, PEUGEOT

15 / 20 €

116
Ensemble de dix porte-clés publicitaires
pour accessoires, produits d'entretien
MICHELIN, FERODO, FULMEN ...

15 / 20 €



118



122



130



119



123



131



121



124



132

117
Avertisseur sonore - klaxon à molette
50 / 100 €

118
Stridor
Avertisseur sonore - klaxon à manivelle
50 / 100 €

119
Avertisseur sonore - klaxon à molette
L. : 22 cm
30 / 40 €

120
Avertisseur sonore - klaxon à manivelle
L. : 19,5 cm
30 / 40 €

121
Important phare
(Brc ?)
50 / 80 €

122
Ensemble de deux phares
dont un de marque Sem
40 / 60 €

123
Paire de Phares
Bugatti

124
Paires d'antibrouillard
CIBIE type Oscar
Caches d'origine
Neufs, dans leurs boîtes
250 / 300 €

125
Ensemble de trois phares
Marchal
D. : 20 cm et D. : 18 cm
40 / 60 €

126
Ensemble de pièces détachées
comprenant :
-Frein à main de rolls royce circa 1930
-Phare de rolls royce circa 1930-1940
-Élément de pare-choc chromé, circa 1950-1960
-Poignet de vitre BENTLEY, circa 1948-1950
-Pièces de moteur Bentley, circa 1960
On joint une reproduction de 46 fiches techniques de différentes parties de carrosserie, d'intérieur, de châssis d'une BENTLEY de 1931
100 / 150 €

127
Claude Nicolas - Paris
Peugeot 205 T16
Cristal moulé
H. : 8,5 cm - L. : 11 cm - P. : 25 cm
80 / 100 €

128
Trophée
en cristal ASTON MARTIN
Bagatelle en 2001
Dans sa boîte
4 x 4 x 4 cm
20 / 30 €



133



134



136



135



137

129
Montre de bord,
l'aiguille des secondes à 6 heures
On joint une plaque photographique
représentant une automobile
80 / 120 €

130
Malle de voiture
en cuir
28 x 65 x 38 cm
Accidents et manques
20 / 30 €

131
Mascotte Voisin
Aluminium
H. : 20 cm
Réplique
200 / 400 €

132
Mascotte
de radiateur cigogne
Aluminium
H. : 13 cm - L. : 27 cm
150 / 200 €

133
Objet décoratif
Bombardier allemand surmontant la Tour
Eiffel
Bois laqué et laiton
Sauts de peinture
H. : 46 cm - L. : 28 cm et P. : 37 cm
700 / 800 €

134
Locomotive à vapeur
en laiton
H. : 16 cm - L. : 23,5 cm
80 / 120 €

135
Bicyclette
Tandem
L. Cousin Constructeur
50 / 100 €

136
Poêle
Michelin
Fabriqué pendant la Deuxième Guerre
Mondiale
H.: 45 cm- L. : 45cm - P. : 28 cm
100 / 120 €

137
Boîte d'atelier MICHELIN
Tôle sérigraphiée
11,5 x 40 x 21 cm
200 / 230 €



138



141



142



146



139

138
Plaque
en métal laqué FACOM
75,5 x 53,5 cm
Petits accidents
80 / 120 €

140
Plaque CONTINENTAL
Double face
22 x 106 cm
100 / 120 €

142
Plaque émaillée
Automobile Club d'Italie 1973
41 x 31 cm
180 / 200 €

139
Plaque émaillée
Huiles RENAULT
80 x 120 cm
Accidents
160 / 180 €

141
Plaque
émaillée MICHELIN
H. : 45 cm - L. : 37,5 cm
Accidents
180 / 200 €



143



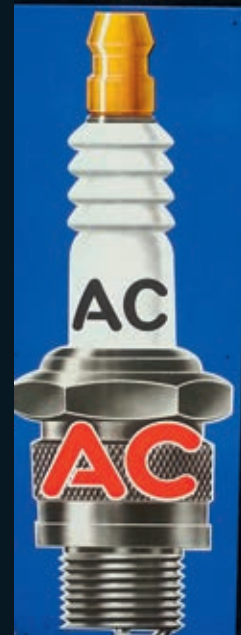
147



140



144



148

143
Plaqué émaillée
STANDARD
Double face
Emaillerie Japy Beaufor
55 x 50 cm

200 / 300 €

144
Plaqué émaillée
PENNZOIL
Emaillerie Alsacienne
146 x 46 cm

200 / 300 €

145
Plaqué émaillée
TEXACO
D. : 100 cm

200 / 300 €

146
Plaqué émaillée
GAZOGENE
Double face
Emaillerie Vitracier Japy
62 x 60 cm

200 / 300 €

147
Plaqué émaillée
ENERGIC 2T
Emaillerie Art France
D. : 60 cm

150 / 200 €

148
Tôle
BOUGIES AC
71 x 25 cm

100 / 200 €



145



152



155



149



153



150



154

149
Enseigne émaillée
Automobiles PEUGEOT
Double face
H. : 69 cm - L. : 138 cm
Accidents

250 / 300 €

150
Plaque
en verre miroir peinte SHELL BERRE
Signée Jost
40 x 25 cm

50 / 100 €

151
Miroir
orné d'une automobile

10 / 20 €

152
Tableau
en bois garnitures FERODO
101 x 74 cm

200 / 300 €

153
Enseigne
Huiles LABO

80 / 120 €

154
Plaque Bougies
EYQUEM
Munie d'un thermomètre

50 / 100 €

155
Enseigne MICHELIN
Plexiglass
Circa 1970
160 x 160 cm

60 / 80 €



159



160



161



158



162

156
Enseigne MICHELIN
Plexiglass
Circa 1970
160 x 160 cm
30 / 50 €

157
Carte de France MICHELIN
Plexiglass
Circa 1990
110 x 100 cm
Léger accident
20 / 30 €

158
Opaline SUPER SHELL
H. : 43 cm
350 / 400 €

159
Opaline AVIA HELICE
H. : 40 cm
200 / 300 €

160
Opaline AVIA AVION
H. : 40 cm
200 / 300 €

161
Opaline PEGAS
H. : cm
200 / 300 €

162
Opaline MOBIL
H. : 31 cm
250 / 300 €

163



163

Rob ROY (Robert Le Proux de la Rivière 1909- 1992), d'après

Grand Prix de France 1934

Lithographie représentant l'Alfa Romeo P3 de Louis Chiron lors du Grand Prix de France 1934

Signée dans la planche en bas à droite
48 x 65 cm

150 / 250 €

164



164

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

Estampe en couleurs

500 / 700 €

165



165

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

Les 24 Heures du Mans 1954

La Ferrari de Gonzalez - Trintignant, futurs vainqueurs, doublant la DB Panhard de Bonnet- Bayol, la nuit devant les stands
Impression en couleurs signée et titrée en bas à gauche. Légendée avec les portraits des pilotes en marge

Imprimerie Thivillier

54 x 65 cm

300 / 500 €

166

Ernest MONTAUT

Bolide sur les rails

Lithographie

22 x 34,5 cm (à vue)

Taches

90 / 120 €

167

Alain BOULDOUYRE, d'après

«30 juin 2003, le Nuvolari Quattro quitte l'espace Audi pour sillonner les plus belles artères de la capitale»

Estampe en couleurs numérotée 46/230, réalisée pour Audi

43 x 63 cm

168

Ensemble de douze photographies

de pilotes et de voitures

Coupe MICHELIN XAS 1970

13 x 18 cm

30 / 50 €

169

Ensemble de trois photographies

Funérailles de Jean BEHRA dont l'une avec Amédée GORDINI, Maurice TRINTIGNAN et Charles de CORTANZE

18 x 24 cm

30 / 50 €

167





168



171



172



181

170

Ensemble de quatre photographies

représentant le Général de Gaulle au salon de l'Auto le 9 octobre 1962

18 x 24 cm

30 / 50 €

171

Ensemble de quatre photographies

représentant les essais du roadster MERCEDES BENZ 300 SL par Stirling Moss

18 x 24 cm et 13 x 18 cm

40 / 60 €

172

Photographie

représentant Jean-Pierre Beltoise

18 x 24 cm

On joint un poster à l'effigie du coureur automobile

48 x 24 cm

20 / 30 €

173

Ensemble de huit photographies

de pilotes automobiles : TRINTIGNAN, FANGIO, MOSS, MAC LAREN, HILL, SHELBY...

20 / 40 €

174

Ensemble de huit photographies

de voitures : JAGUAR type E, RENAULT 16, LANCIA Fulvia, SIMCA Ariane

15 / 30 €

175

Ensemble de huit photographies

du TOUR DE CORSE 1970

NSU MEZNARIE de MERCIER et madame ainsi que VINATIER / JACOB sur ALPINE au tour de CORSE 1969.

50 / 60 €

176

Ensemble de neuf photographies

du rallye Paris Saint-Raphaël féminin 1971. (Porsche, alpine, Alfa-Romeo, Fiat 850...)

quelques prises de vues à la course de côte du Mont Ventoux

50 / 60 €

177

Ensemble de sept photographies

de divers NSU au Critérium des Cévennes -Jean Roland 1970

50 / 60 €

178

Ensemble de huit photographies

du Critérium des Cévennes -Jean Rolland 1968 et 1969.

(7907 GL 76 n° 127 ANDRUET?)

50 / 60 €

179

Ensemble de dix photographies du XIV tour de France automobile 1969

Nombreux clichés pris au col de l'Orme.

Porsche N°84 de CHASSEUIL, BMW N° 70 de Nadine CHEVALLEY, FIORENTINO / BERBEZY sur Simca XS N°172, CAMARO de HOUEL N° 46, TRIUMPH TR6, SIMCA CG? FORD ESCORT TC.....

70 / 80 €

180

Ensemble de dix photographies

du XIV^{ème} Tour de France automobile 1969
Présence NSU DARNICHE, FORD GT 40 (WILLIAM GREEN/JOHN DAVENPORT abandon) PORCHE N° 84 CHASSEUIL/ BARON PORCHE 911 (3ème au général)

70 / 80 €

181

Rare ensemble de six photographies

de Fournier Marcadier (toutes différentes dont une immatriculée dans le 69) en course de côte (course de côte du PIN 1969, AMPUS 70, LURE 71, BEAUJOLAIS, MANOSQUE.....)

100 / 120 €

182

Photo encadré

PORCHE 917 ? Emmanuel Linini ? 61/150 .

Galerie VITESSE.

51 x 41 cm

183

Ensemble de diapositives

24 heures du Mans et courses diverses

15 / 20 €

185 à 187



188



189



190



184



184
Casque automobile
Cuir bleu
IDEAL SPORT - Mussidan
100 / 150 €

185
Cravate
en soie BMW
40 / 60 €

186
Cravate
en soie Michelin
40 / 60 €

187
Cravate
Le Mans par Pacaud
40 / 60 €

188
Foulard
en soie Ford Mustang
75 x 75 cm
20 / 30 €

189
HERMES
Cravate et pochette
en soie 24 Heures du Mans 1970
On joint un badge en carton porté en tour de cou
100 / 120 €

190
Ensemble de six brassards de course
dont Grand Prix Automobile de Monaco
1970 et 1971 , V. Int. ADAC-1000 km-
Rennes 1959, Tour de France Automobile
1970...
15 / 30 €



191



194



192



193



196



195



197

191
Badge émaillé DAS
 La défense automobile et sportive
 D. : 7,5 cm
 Sauts à l'émail
 30 / 40 €

192
Badge automobile
 émaillé Club des Mille
 D. : 7 cm
 60 / 80 €

193
Insigne de boutonnière
 émaillé COBRA
 D. : 1,3 cm
 15 / 30 €

194
Badge émaillé
 Automobile Club d'Auvergne
 D. : 8 cm
 60 / 80 €

195
Badge émaillé
 9ème Rallye d'Hiver des Lions
 D. : 7 cm
 60 / 80 €

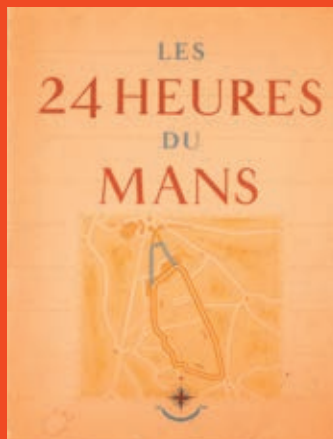
196
Plaque
 du Rallye de Monte Carlo 1982 - Presse
 30 / 50 €

197
Plaque
 du 41ème Tour de France Auto 1982 - Presse
 30 / 50 €

198
Ensemble de dix-huit autocollants
 sur le thème des rallyes automobile,
 courses et circuits
 années 1970
 30 / 50 €



202



202



202

199
Ensemble de neuf autocollants
Malboro BRM de 1972 pour neuf
circuits différents

10 / 20 €

200
Ensemble de trente deux
autocollants
sur le thème sport automobile
années 1970

20 / 30 €

201
Ensemble de trente deux
autocollants
sur le thème sport automobile
années 1970

20 / 30 €

202
Roger LABRIC
Les 24 Heures du Mans
Un vol. ill. de Géo Ham. 1949
350 / 500 €

203
MOITY, TEISSEDRE et BIENVENU
24 Heures du Mans 1923-1992
Deux vols. 1992
150 / 200 €

204
Jacques LOSTE
L'automobile notre amie
Un vol. ill. Géo Ham & Pierre Rousseau
Editions Mame
80 / 120 €

205
Roger LABRIC
Robert Benoist Champion du Monde
Un vol. ill. Géo Ham
Ed. originale Edicta - 1946
150 / 200 €

206
Etienne BERNARD-PRECY et
Robert BENOIST
Cours pratique de conduite automobile
Un vol. Ed. Techniques et Touristiques
- 1926
20 / 40 €

207
Catalogue espagnol
de la marque BERLIET
«Una visita a la casa Berliet» por Tristan
Bernard
Imp. Draeger 1908
Rousseurs
50 / 100 €



204



204



204



207

208

Ensemble de dix enveloppes de correspondance

provenant du Garage des Boulevards à Clermont-Ferrand, concessions Renault bien connu des auvergnats dont le propriétaire était le célèbre pilote Louis Rosier.

(vainqueur du Monte-Carlo sur 4 cv et du Mans en 1950

sur Talbot, il fut aussi à l'origine de la création du célèbre circuit

de Charade sur les hauteurs de Clermont. Enveloppe neuves ayant été

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

15 / 20 €

209

Lot de 26 N° de charge utile

magazine datant de 1992 a 1995

notamment

les premiers numéros 1. 3. 6. 7. 8. 11

etc..... Jusqu'au n°33.

Bon état pas de déchirures ni pliures, bien conservés.

10 / 15 €



207

210

Livre

coffret ELF

«Comment devenir champion du monde»

Hommage à Jackie STEWART et François

CEVERT

Contient deux flacons whisky J&B et

cognac HENESSY jamais ouverts.

60 / 80 €

211

R.Stein

Les voitures célèbres

Ed. Denoël

Un vol.

15 / 25 €

212

R. Stein

Le Monde de l'Automobile

Ed. Coqs d'or

Un vol.

15 / 25 €

213

Le grand livre des voitures de rêve

Ed. Atlas

Un vol.

10 / 20 €



207

214

H. Rasmussen

Les belles européennes

Ed. Albin Michel

Un vol.

15 / 25 €

215

H-G. Isenberg

Prestigieuses automobiles du passé

Ed. Soline

Un vol.

15 / 25 €

216

P. Vann & G. Asaria

Automobiles extraordinaires

Ed. E.P.A.

Un vol.

10 / 20 €

217

P. Dumont

Au temps des automobilistes

Ed. Princesse

Un vol.

35 / 55 €



217



217



218

218
Von Anfang an Dabei
 Photographies de Mercedes Benz
 Deux vol. sous emboitage

120 / 150 €

219
Album comprenant 544 cartes postales anciennes et photographies d'amateur

en souvenir d'un voyage effectué en 1907 par M. A. LOISEL et sa femme dans une Brasier. Il était pharmacien 44 rue de la manufacture à Beauvais dans l'Oise. Le parcours traverse de nombreux villages jusqu'en Auvergne, retour par Chartres.

300 / 400 €

220
PIAGGIO, 75 ans

Document sur la marque du célèbre VESPA
 Un vol.

60 / 80 €

221
Catalogo
Bolaffi Delle FIAT,
 1899-1970
 Ed. Giulio Bolaffi
 Un vol.

100 / 120 €



218

222
E. Seidler
Champion du monde
 Ed. Vilo
 Un vol. avec envoi

60 / 80 €

223
P. Yvelin
50 ans de Compétition Automobile
 Ed. Publicité française
 Un vol. n°142

60 / 80 €

224
P. Roberts
Le monde fascinant des autos
 Rozet, Chevalier, Diez
 Supercars
 Bellu, Fondin, Moity
 100 ans d'automobile française, et carton d'invitation
 Trois vol.

30 / 40 €

225
J-P. Gosselin et R. de la Borderie
 Guy Ligier
 Ed. Solar
 Un vol. avec envoi

40 / 50 €



218

226
P-F. Degeorges
Le grand raid
 Ed. Robert Laffont
 Un vol. avec envoi

20 / 30 €

227
J. Rives et J-P. Thevenet
Histoires d'Automobile
 Ed. Calmann Lévy
 Un vol. avec envois

30 / 40 €

228
Le Grandi Fiat
 Ed. Automobile Club d'Italie
 Un vol.

50 / 70 €

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

50 / 100 €

230
Ensemble de 76 exemplaires de la Revue technique automobile
 Années 1940 aux années 1980
 (Incomplet)

50 / 100 €



219



220



224



228



229



234

231
Lot de documentation automobile :
 - dossiers de presse... Ferrari, Méhari,
 Jaguar, Aston Martin, Porsche...
 On joint un manuel d'entretien de la
 Traction avant Citroën
 10 / 30 €

232
J-M. Fangio
Ma vie à 300 à l'heure
 Ed. Plon
 Un vol.
 20 / 30 €

233
Programme des 24 Heures du Mans
 15 & 16 Juin 1963
 30 / 40 €

234
Stirling Moss
Mes bolides et moi
 Ed. Flammarion
 Un vol.
 15 / 30 €

235
Programme des 24 Heures du Mans
 20 & 21 Juin 1964
 30 / 40 €

236
P. Frère
Les 800 Heures du Mans
 Ed. Art et Voyages
 Un vol.
 15 / 30 €

237
Grand prix 1988
Grand prix 1989
 Ed. Larrousse-Calmels
 Deux vol.
 30 / 40 €

238
Ensemble de revues et brochures
diverses relatives à la compétition
automobile :
 Revue GRAND PRIX Mai-Juin 1990 :
 n°7, n°8 (1990)
 Programme et guide des 24 Heures du
 Mans 1999
 Guide des 24 Heures du Mans 2000
 Revue n°73, 24 Heures du Mans, Le
 grand défi 1998
 Agenda de l'automobile, 2000
 Formule 1, Guide 2002
 24 Heures du Mans 67ème édition,
 l'Equipe
 On joint un exemplaire du Maine libre
 15 / 30 €

239
Ensemble de volumes relatifs à la
marque Porsche :
 Christophorus Numéro spécial
 Porsche 356-B
 J. Weitmann, Porsche Story
 J. Barth, Toute l'histoire de Porsche
 C. Poole, Porsche, Toute l'histoire, tous
 les modèles
 J. S. Allen, Porsche Le Mans
 Et divers magazines et brochures
 50 / 60 €

240
Les Grandes marques
 Ferrari, Jaguar, Rolls-Royce
 Ed. Gründ
 Trois vol.
 15 / 30 €

241
Ensemble de volumes
 sur l'automobile :
 R. Stein, Automobile
 J. Rousseau, Les plus belles voitures
 du monde
 F. Lini, Monoplaces et prototypes
 R. Nichols, Voitures extraordinaires
 On joint le catalogue de la vente
 Collection Pozzoli et un autre
 40 / 50 €

242
P. Dumont
Au temps des automobilistes
 Ed. Princesse
 Un vol.
 30 / 50 €



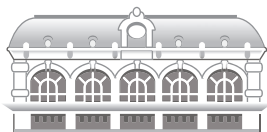
232



240



242



Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-2009)
www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

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

HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTEAUX

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Neuilly - Lyon
Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes
clauda@aguttes.com

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

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

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com

Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

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

ADMINISTRATION ET GESTION

ACCUEIL GESTION DES DÉPÔTS

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

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

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE

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

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

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

COMMUNICATION & GRAPHISME

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ARGENTERIE, CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ

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

ARTS D'ASIE

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

ART NOUVEAU - ART DÉCO

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

ART PRIMITIF

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

AUTOMOBILIA - VOITURES DE COLLECTION

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

BIJOUX - HORLOGERIE

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

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

Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

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

Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

Neuilly
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Jouannet
jouannet@aguttes.com

Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

HAUTE COUTURE

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

HAUTE ÉPOQUE

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

INSTRUMENTS DE MUSIQUE

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

MOBILIER ET OBJETS D'ART

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Assistée de :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com
*Organisation et coordination
de la vente :*
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Lyon
Valérienne PACE
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Nelly Strohl de Pouzols
04 37 24 24 23
pouzols@aguttes.com

NUMISMATIQUE

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

VINS ET SPIRITUEUX

Neuilly-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
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

www.aguttes.com

Neuilly Drouot Lyon Deauville

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

AUTOMOBILIA AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION

Prochaine vente en préparation

Septembre 2014

Lyon-Brotteaux



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

Louis-Maxence Palisson

04 37 24 24 29

palisson@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

5 ventes par an

dont une vente spéciale
« Montres de poche et pendulettes »



POUR INCLURE VOS LOTS DANS
L'UNE DE CES VENTES EN PRÉPARATION,
Contactez-nous

Expertises gratuites
sur photos ou sur rendez-vous

Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

ROLEX Daytona
Cadran exotique dit Paul Newman.
Ref 6141. Date 1964.
(Cadran authentique, un seul propriétaire).
Adjugée 153 000 €

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



Passion(s) & Business

Infos et dossiers de candidature via :
www.matching-numbers.net

VINS & SPIRITUEUX

4 ventes par an

POUR INCLURE VOS LOTS DANS
L'UNE DE CES VENTES EN PRÉPARATION,
Contactez-nous

Expertises gratuites sur photos
ou sur rendez-vous

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









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