

A close-up, low-angle shot of a vintage car's interior. The image shows the top of the dashboard, a central air vent with a circular grille, and three rectangular air vents below it. The car's body is painted a light cream or off-white color. The lighting is warm and slightly dim, creating a classic, nostalgic atmosphere.

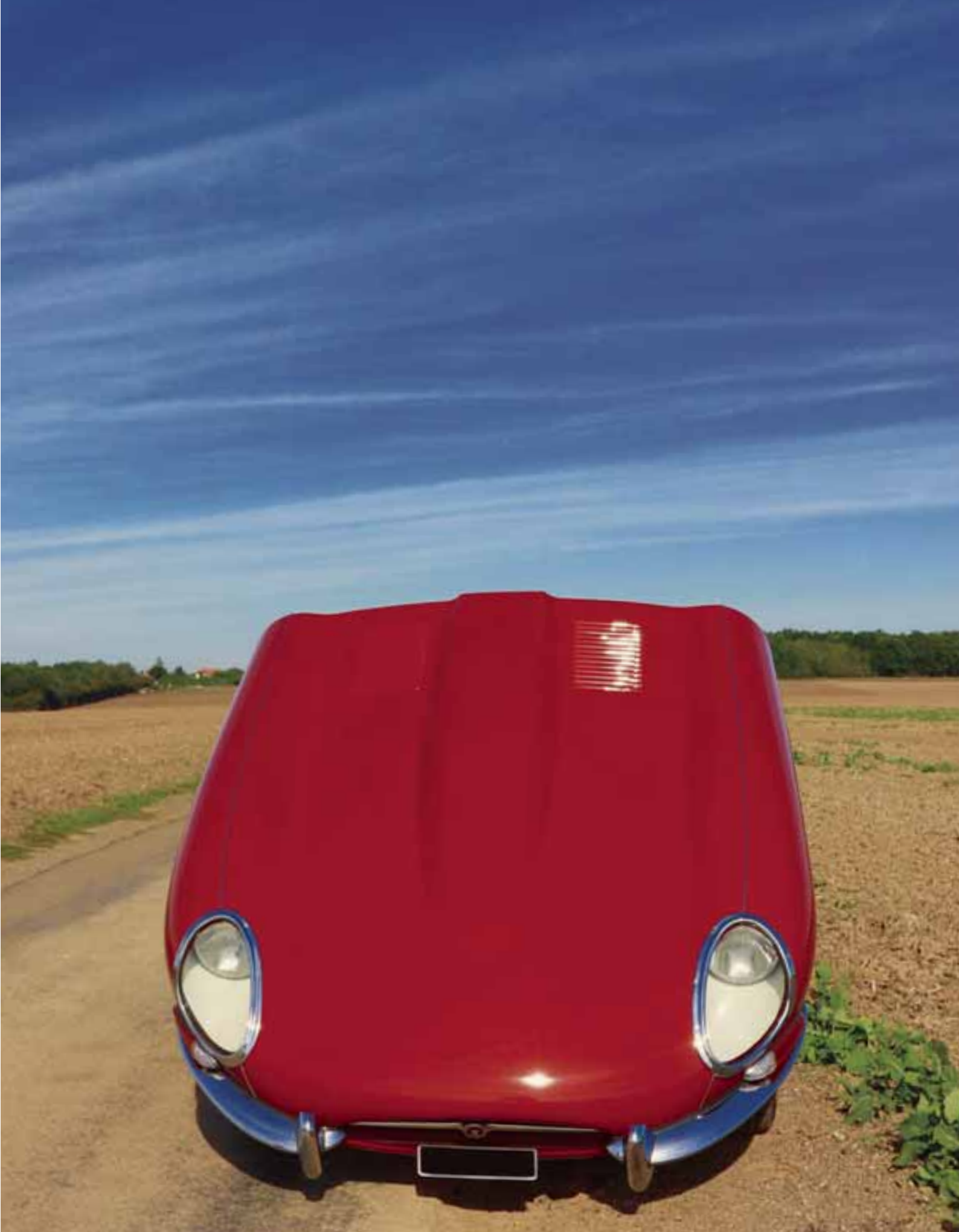
DROUOT

LECLERE-MAISON DE VENTES
COMMISSAIRES-PRISEURS

AUTOMOBILES DE COLLECTION
Dimanche 23 Octobre 2016

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES











Damien Leclère
Commissaire-priseur
T. +33 (0)4 91 50 00 00
E. leclere@leclere-mdv.com



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



Maxime Lépassier
Administrateur
T. +33 (0)6 17 69 84 46
E. maxime@leclere-mdv.com



Guillaume Cognet
Expert D.E.
T. +33 (0)6 25 55 66 52
E. guillaume.cognet@hotmail.fr

Lots 11, 12, 13, 22, 23, 26, 32, 33 sont vendus en collaboration avec la
SVV Hôtel des Ventes de la Seine (agrément 2005-539)

Photographes :

Romain Matthieu (lots : 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 15, 19, 22, 37),
Marine de Lafregeyre (lots 11,12, 13, 16, 23, 24, 27, 29, 33, 34)
Rémi Dargegen (lots 30, 38)
LECLERE - MDV (reste des lots)

Graphiste : Marine de Lafregeyre

Rédacteur : Christian Descombes

LECLERE MOTORCARS
+33 (0)1 48 24 84 02 - www.leclere-mdv.com





ÉDITO

Si les grands musées ont déjà accueilli depuis longtemps des automobiles dans leurs espaces d'exposition, elles n'étaient pas encore rentrées dans l'Hotel Drouot. C'est chose faite avec cette deuxième vente organisée par LECLERE - Maison de ventes. A cette occasion, nous présenterons des automobiles dans les salles du mythique hôtel des ventes. Au croisement de l'excellence technique et de l'exigence esthétique, ces bolides seront présentés comme objet de design et comme oeuvre d'art. Elles côtoieront ainsi les tableaux, les meubles, les bijoux qui y sont ordinairement présentés afin de démontrer que « l'art et la technique, chacun à leur niveau, sont l'expression de l'homme et de ses rapports avec la création ».

Au delà des salles de Drouot, c'est tout le quartier qui sera investi le temps d'un week-end pour l'exposition qui précédera la vente, dans les rues adjacentes et jusque dans l'élégante cour de la mairie du IX^e arrondissement, monument historique du XVIII^e siècle, non loin de là. Collectionneurs, avertis, grands amateurs, curieux, simple passants seront les bienvenus à cette exposition ouverte, festive et généreuse.

Pierre Delagneau, Maxime Lepissier et toute l'équipe de LECLERE Motorcars ont réalisé un important travail de sélection et d'expertise dans toute la France pendant plusieurs mois pour vous présenter les 39 véhicules qui figurent dans cette vente et nous serons fiers de les exposer et de les vendre à Drouot les 22 et 23 octobre prochain.

Damien Leclere

DrouotLIVE^{COM}

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

PARIS

22, rue Chauchat 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

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

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

E. contact@leclere-mdv.com

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 23 Octobre 2016 à 15h00 / PARIS DROUOT Salle 9

Expositions

Samedi 22 Octobre de 11h00 à 18h00 - Dimanche 23 Octobre de 11h00 à 14h00
DROUOT Salle 9 / Mairie du 9ème arrondissement / Quartier Drouot



Commissaires-priseurs

Damien Leclere - Delphine Martin-Orts

Directeur du Département

Pierre Delagneau

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

Administrateur

Maxime Lépissier

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

Expert

Guillaume Cognet

tél. +33 (0)6 25 55 66 52 / guillaume.cognet@hotmail.fr



SOMMAIRE

1961 - ALFA ROMEO GIULETTA SPIDER 1300-	8
1965 - ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1600 -	15
1972 - ALPINE RENAULT A310 «DAKAR» -	16
1955 - AUSTIN A30 SEVEN coach -	26
1973 - BMW 3.0 CSI GT-	31
1971 - DE TOMASO PANTERA Ex Gary Hall-	36
1973 - DINO 246 GT -	17
1989- DUCHATELET CARAT CLARITY 560 SEC (Mercedes-Benz)	
1998 - FERRARI 456 M -	18
1933 - FORD DELUXE V8-	23
1965 - FORD MUSTANG Fast Back (code K) -	19
1920 - FORD T Runabout -	11
1949 - HDR VINCENT 1000 RAPIDE -	1
1963 - JAGUAR MARK X-	22
1961 - JAGUAR TYPE E - 3.8 Cabriolet (flat floor)-	28
1993 - LANCIA DELTA HF ÉVO 2 -	10
1981 - LANCIA MONTECARLO -	37
1968 - LAMBORGHINI 350 GT -	29
1971 - LOMBARDI MY CAR -	12
1992 - MASERATI BI-TURBO -	7
2008 - MAYBACH 62 S -	21
1989 - MERCEDES 190-2.5L-16S -	13
1959 - MG A COUPE-	4
1977 - PEUGEOT 504 V6 Cabriolet -	6
1938 - PEUGEOT 402 Eclipse -	9
1985 - PEUGEOT 205 GTI-1.6L -	35
1983 - PORSCHE 944 -	30
1974 - PORSCHE CARRERA 2.7 -	24
1970 - PORSCHE E 2.2 TARGA -	14
1991 - PORSCHE 911 (964) Turbo 3.3 -	27
1992 - PORSCHE 911 (993) Turbo -	20
1924 - RENÉ-GILLET 750 -	2
2016 - ROYAL-ENFIELD Continental GT Hommage NM -	3
1950 - SALMSON S4-61 -	35
1969 - TRIUMPH GT6 Mk2-	5
1947 - VOISIN BISCOOTER -	32
1973 - VOLKSWAGEN KOMBI (T1) pick up-	39
1985 - VOLKSWAGEN GOLF GTI-1.6L -	25
1993 - VOLKSWAGEN GOLF Cabriolet-1.8L -	38

HDR VINCENT 1000 RAPIDE

#1949

LOT
01

Caractéristiques techniques

Marque : HDR Vincent

Modèle : 1000 Rapide

Année : 1949

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 2

Cylindrée (cm³) : 997

Puissance (ch) : 45

Compteur : 7928 km

Vitesse maximale (km/h) : 177

Production (nbre exemplaires) : 2 777

N° de série : R4144



S'il est une moto qui fit rêver c'est bien la « 1000 Vincent ». Sa cylindrée d'abord et surtout sa beauté. L'esthétique faisait partie des gènes des HRD Vincent. C'est pendant sa longue captivité en Allemagne à partir de 1917 que l'aviateur Howard Raymond Davies imagine la moto parfaite. Pour construire la machine née de ses rêves de prisonnier, il s'associe à E. J. Massey en 1924 et fonde HRD. La machine qu'il a conçue est belle - l'esthétique est partie intégrante de la perfection imaginée par Davis - et techniquement en avance sur son temps. Équipée d'un moteur JAP de 500 cm³, elle remporte le Tourist Trophy dès 1925. Mais la marque connaît rapidement des difficultés financières et est rachetée par Ernie Humpries. C'est en 1928 qu'arrive Philip Vincent. Il n'a que 19 ans, est passionné de mécanique, a fait des études d'ingénieur en mécanique au King's College

à Cambridge et, à 17 ans, a déjà conçu un cadre de moto à suspension triangulaire de son cru. Aidé par son père, il rachète la marque HRD, aussitôt rebaptisée Vincent HRD.

L'ingénieur australien Phil Irving rejoint l'équipe Vincent en 1931. Il sera à l'origine du cadre Diamond, plus léger, et crée le bicylindre de 998 cm³. La légende voudrait qu'il soit né de la superposition fortuite de deux plans de moteur 500 cm³. Développant 45 ch, il est associé à une boîte à quatre rapports avec sélecteur au pied et propulse la nouvelle HRD Vincent Rapide, présentée en 1936. Elle inaugure une nouvelle suspension arrière cantilever qui sera utilisée sur toutes les Vincent jusqu'en 1955. La mythique Black Shadow est présentée en 1948. C'est grosso modo une Rapide dont le moteur et la boîte de vitesse reçoivent un traitement noir. Le polissage des pièces internes du moteur et de la boîte





a permis de gagner quelques chevaux. Ce sera la première moto de série à dépasser les 200 km/h. Elle sera suivie de la spectaculaire Black Lightning. Il s'agit d'une Black Shadow préparée pour la course, débarrassée de tous les accessoires réglementaires et des éléments de confort, afin de l'alléger au maximum. Le moteur est poussé à 70 ch. Seulement 31 exemplaires de la Black Lightning seront construits, dont les succès en course formeront la légende de Vincent. À la suite d'un record établi par l'Américain Rollie Free en 1948 à 252 km/h, sur une Vincent Black Lightning sans compresseur, la marque adopte sans complexe le slogan « La moto de série la plus rapide du monde.

Malheureusement, en 1955, Philip Vincent annonce qu'il met fin à l'aventure Vincent et arrête la production. Il préfère renoncer à construire des motos plutôt que de réduire les coûts de production en diminuant leur qualité. Heureusement la légende est déjà né.

Le modèle présenté à la vente est d'origine et n'a pas été restauré, elle est, comme on dit, « dans son jus » un état

souvent infiniment préférable à une restauration trop parfaite. L'immatriculation Anglaise est celle de la moto le jour de sa livraison et elle affiche 07 928 miles au compteur (12 759 km). Il s'agit d'une série B, plus désirable que la plus courante série C, car elle est dotée d'une fourche à parallélogramme Brampton qui lui donne une allure très avant-Guerre. Quelques améliorations ont été apportées pour une utilisation courante, comme les carburateurs dell'Orto, un circuit électrique passé de 6 volts à 12 volts avec la mise en place d'un alternateur, et enfin un démarreur électrique. Il faut noter que les carburateurs d'origine font partie du lot. La moto a été révisée intégralement chez le spécialiste Français, M. Godet. Cette moto roule très régulièrement et est en parfait état de marche. Il est rare de trouver un tel engin dans cet état d'origine.

Estimation : 50 000 - 65 000€



RENÉ-GILLET

750

#1924

LOT
02

Caractéristiques techniques

Marque : René Gillet
Modèle : 750
Année : 1924
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 2
Cylindrée (cm³) : 752
Puissance (ch) : 10
Compteur : 7 991 km
Vitesse maximale (km/h) : 100
Production (nbre exemplaires) : 1 900
N° de série : 16223



René Gillet, naît en 1877, à Troyes, dans une famille de cheminots. Dès son plus jeune âge, il est passionné de mécanique. À 18 ans, il est embauché dans une entreprise de mécanique générale à Puteaux. Pour faciliter ses déplacements à son lieu de travail éloigné de son domicile, il décide motoriser sa bicyclette. Il conçoit lui-même son moteur. Pour la partie cycle, René Gillet se contente de son vieux vélo à la fourche renforcée pour supporter le moteur qui transmet le mouvement à la roue avant par l'intermédiaire d'une courroie. Le réservoir est tout simplement accroché au tube supérieur du cadre. René Gillet décide de devenir constructeur de motos et ses premières machines sortent en 1900. Ce ne sont plus des bicyclettes motorisées, mais de véritables motos avec le moteur placé très bas, à la place du pédalier, pour offrir une meilleure stabilité. Il semblerait donc que Gillet ait précédé les frères Werner, présentés comme les inventeurs de la moto moderne, en concevant sa motocyclette

comme un tout cohérent et non plus comme une bicyclette à moteur. Le moteur de sa petite moto 2 HP 3/4 de 350 cm³ est assez proche de celui de 1895 avec une transmission à prise directe et mise en route par pédalage. En 1905, la marque René Gillet commercialise déjà neuf modèles dont cinq sont équipés de moteurs bicylindres en V. Le modèle G, équipé d'un bicylindre en V de 500 à 1000 cm³ à soupapes latérales, sort en 1922. Cette moto, la plus emblématique de la marque, déclinée en de multiples versions, sera produite jusque dans les années 1950 et recevra le surnom d'Harley-Davidson française. Réputées pour leur robustesse et leur fiabilité, les René Gillet sont souvent attelées et seront particulièrement appréciées par l'armée et la police qui les commanderont en quantité. Elles seront également engagées dans de nombreuses épreuves d'endurance, dont le Bol d'Or, remporté à plusieurs reprises. René Gillet qui avait agrandi son usine en 1938 est surpris par la guerre et disparaîtra le 31





décembre 1944. Les tentatives de ses fils René et Jean pour relancer l'activité de la marque après guerre, seront vouées à l'échec et l'usine sera finalement rachetée par Peugeot en 1955, puis cessera toute activité en 1958. Les belles motos françaises avaient vécu.

La 750 René Gillet est une icône de l'histoire de la moto Française, plutôt archaïque de conception, très solide, qui ne laisse jamais son pilote sur le bord de la route et démarre facilement en toutes occasions. Elle fut qualifiée d'« agricole » à l'époque ! Le propriétaire actuel de cette René Gillet est un passionné qui l'a achetée en 1986 et l'a

complètement restaurée à l'époque. C'est le fils du peintre officiel de la marque qui l'a repeinte dans le strict respect des couleurs originales qui font partie de la « signature de la marque ». Les accessoires sont d'origine et reflètent le côté artisanal des constructions de l'époque. Le design dicté par la mécanique est simple et beau. L'occasion de posséder une moto peu courante aujourd'hui, une valeur sûre dans une collection.

Estimation : 7 500 - 10 000 €



ROYAL-ENFIELD CONTINENTAL GT Hommage NM #2016

LOT
03

Caractéristiques techniques

Marque : Royal Enfield

Modèle : Continental GT Hommage NM

Année : 2016

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 1

Cylindrée (cm³) : 535

Puissance (ch) : 29

Compteur : 1 km

Vitesse maximale (km/h) : 150

Production (nbre exemplaires) : 1

N° de série : EFI-535



Royal Enfield est l'une des plus anciennes marques de motos. Elle a été créée en 1893 à Redditch en Angleterre par Robert Walker Smith et Albert Eadie (il allait devenir plus tard directeur de BSA). Un juteux contrat avec la Royal Small Arms Factory d'Enfield – fabriquant du fameux fusil Lee-Enfield – est à l'origine du nom de la société qui fut rebaptisée Royal Enfield en 1893. Contrat qui fut également à l'origine du fameux slogan de la marque « made like a gun » (construite comme un fusil). Toujours en activité, elle est aujourd'hui détenue par la société indienne Eicher Motors, constructeur de bus, tracteurs et véhicules utilitaires, depuis le début des années 70. Les premières motos datent de 1901. Après avoir utilisé des moteurs MAG (Motosacoche) et JAP, la marque développa son propre moteur bicylindre à partir de 1913, puis des monocylindres en 1915. En 1932 Royal Enfield sortit l'un de ses modèles les plus célèbres, la Bullet, un modèle sportif à moteur culbuté et culasses à double échappement, proposé en 248, 346 et 488 cm³.

Pendant la seconde guerre mondiale, Royal Enfield sera aussi le constructeur de la Flying Flea (puce volante), une monocylindre deux temps de 125 cm³ très légère, qui pouvait être parachutée. La production reprit après la guerre, mais eut du mal à retrouver le succès d'avant-guerre. Les problèmes financiers commencèrent en 1965 et l'activité cessa en 1970. Pas partout, car les Royal Enfield étaient très appréciées en Inde où la société Madras Motors avait été créée en 1956 pour assembler les Bullet livrées en pièces détachées. Elle ne tarda pas à fabriquer les cadres, puis les moteurs, devenant un constructeur à part entière. La Bullet construite en Inde ne suivit pas les évolutions anglaises, conservant les caractéristiques de la G2 de 1955, et fut produite jusqu'en 2007 !

Ces modèles indiens furent importés en Grande-Bretagne et Royal Enfield se porte aujourd'hui très bien en surf sur la vague Vintage. La marque a fait son retour officiel avec une boutique à Londres une concession a ouvert ses portes





à Levallois-Perret. Le modèle Continental GT est un Café Racer dont le but est restituer les sensations et la philosophie d'une moto ancienne tout en respectant les normes actuelles. Elle est équipée d'un monocylindre culbuté de 535 cm³ à injection électronique, mais conserve son starter manuel et son kick de démarrage (en complément du démarreur électrique).

La moto présentée à la vente est un modèle conçu par Tendence Roadster, le plus important concessionnaire de la marque en Europe, créateur du premier « concept store »

dédié à la marque en France, qui a réalisé cet hommage unique à la Norton Manx. L'architecture de la moto est très voisine avec son 500 cm³ monocylindre, son cadre double berceau et ses roues à rayons. Cette motocyclette, unique exemplaire produit sous ces couleurs, est une moto neuve qui sera immatriculée après la vente. Elle dispose donc d'une garantie de 2 ans. Une occasion unique de rouler à l'ancienne sur une moto qui offre toutes les garanties de fiabilité d'une moto moderne.

Estimation : 7 000 - 9 000€



MG MGA COUPÉ

#1959

LOT
04

Caractéristiques techniques

Marque : MG

Modèle : MGA Coupé

Année : 1959

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 840

Puissance (ch) : 85

Compteur : 01922 miles

Vitesse maximale (km/h) : 170

Production (nbre exemplaires) : 6 272

N° de série : HMK 4322674



MG était passée sous contrôle de la BMC (British Motor Corporation) après la seconde guerre. Son président, Leonard Lord (1896-1967) favorisa sa marque préférée Austin en développant les Austin-Healey, n'avalisant le renouvellement de la gamme MG qu'en 1954 pour remplacer les très vieillissantes MG TF dont l'origine remonte à 1936. La nouvelle MG sera conçue en seulement 10 mois, à partir d'un prototype que le styliste et ingénieur en chef Sydney Enever (1906-1993), avait conçu pour les 24 heures du Mans 1951 sur la base de la MG TD. Il conçoit un nouveau châssis surbaissé, plus large qui va permettre d'offrir une carrosserie plus basse et plus aérodynamique, qui recevra le moteur quatre cylindres culbuté de 1 489 cm³ de 72 ch, moins haut que les autres moteurs MG. La nouvelle MGA est présentée à l'automne 1955.

L'ensemble boîte-moteur est issu de la berline Magnette et la voiture dispose d'un essieu arrière rigide avec suspension avant à doubles triangles montés sur pivots avec amortisseurs à leviers faisant office de triangles supérieurs. Le freinage est assuré par 4 freins à tambour hydraulique. La MGA dépasse les 150 km/h, concurrençant directement les Triumph TR3 et Austin-Healey 100. Le plus frappant est sa carrosserie, moderne et élégante qui en fait l'un des plus jolis roadster de l'époque. Le tableau de bord, très sportif est en tôle peinte, sans frivolité. C'est un succès, plus de 2 000 MGA sont vendues la première année, la plupart aux États-Unis.

C'est au Salon de Turin en octobre 1957 qu'est dévoilé le coupé. Il ressemble à une MGA roadster dotée d'un hard top. Le petit toit tout arrondi avec sa large lunette arrière lui confère un charme indéniable et, surtout une meilleure





aérodynamique, car malgré son pare-brise plus haut, le coupé offre des performances légèrement supérieures à celles du roadster. Il dispose de vitres remontantes et offre un meilleur confort que le roadster. En 1958, apparaîtra la version Twin Cam (double arbre à cames) de 107 ch, équipée cette fois de quatre freins à disque Dunop et capable d'atteindre les 200 km/h. Il n'en sera construit que 1 211 (coupé et roadster confondus), sa fragilité mettant fin à sa carrière. Pourtant une version fastback remporta la classe 2 litres aux 24 Heures du Mans 1960 et Phil Hill atteindra 403 km/h en 1959 sur la voiture de record profilée EX 181 à moteur Twin Cam de 1 506 cm³ ! En 1959 apparaît la MGA 1600 MkI (1 588 cm³/80 ch). Ce sera une année record avec 23 319 unités vendues. En 1961, la MkII (1622 cm³/93 ch) tente de résister à l'arrivée de la Triumph TR4. Elle se reconnaît à sa grille de calandre en retrait et ses feux arrière horizontaux. Sur les quelques 100 000 exemplaires de MGA (plus de 95 000 ont été exportées !), tous types confondus, produits, on dénombre seulement un peu moins de 10 000 coupés construits entre la fin 1957 et 1962, ce qui en fait un modèle particulièrement rare.

La voiture proposée a été modifiée pour la compétition. Elle est en bon état de présentation avec une peinture (rouge avec pavillon blanc) en bon état. En dehors du pare-brise, toutes les vitres sont en plexiglas. Elle dispose d'une aération sur le capot et d'une trappe de pavillon. L'habitacle est équipé de sièges baquets avec harnais Sabelt, d'un arceau de sécurité, d'un trip master et son volant trois branches en cuir est en très bon état. La cylindrée du moteur a été potée à 1840 cc et a bénéficié d'une préparation stage II avec pompe à essence électrique. Les freins ont été améliorés par la pose de mâchoires surdimensionnées à l'avant. Le véhicule est équipé de jantes en aluminium Minilite de 15 pouces chaussées de pneumatique Goodyear en bon état. La voiture est vendue avec sa carte FIVA et son passeport FIA. Elle a participé au Rallye The National Classic Tour Francorchamps-St Tropez en Septembre 2005.

Estimation : 22 000 - 28 000 €



TRIUMPH GT6 Mk2 #1969

LOT
05

Caractéristiques techniques

Marque : Triumph

Modèle : GT6 Mk2

Année : 1969

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 1998

Puissance (ch) : 95

Compteur : 24 019 km

Vitesse maximale (km/h) : 180

Production (nbre exemplaires) : 12 066

N° de série : 1KC52086L



Dès le lancement du joli petit cabriolet Spitfire dessiné par Giovanni Michelotti, en 1962, le directeur technique de Triumph, Harry Webster, songeait à en dériver une version fermée. Il reçut le feu vert de sa direction et retourna aussitôt chez Michelotti en lui demandant d'utiliser le maximum de panneaux de la Spitfire, ce dont le styliste italien s'acquitta avec élégance sur le prototype X691, un coupé fastback reprenant toute la partie inférieure de la Spitfire, doté d'un très pratique hayon arrière. Malheureusement, les performances étaient en net recul, le petit quatre cylindres 1 147 cm³ de 63 ch de la Spitfire se montrant dépassé par le surpoids engendré par cette transformation. On décida d'adopter le six cylindres en ligne de 1 596 cm³ de la Vitesse qui s'avéra lui aussi un peu juste pour la tâche, si bien qu'on se tourna vers un autre six cylindres de la marque, le 1 998 cm³ de 95 ch de la Triumph 2000 qui, cette fois, se montra à la hauteur. Il sera associé à une boîte de vitesses mécanique

à quatre rapports avec possibilité d'overdrive sur le 3e et 4e rapport.

Trois coupés Spitfire avaient été engagés aux 24 Heures du Mans 1964. Leur pavillon avait été moulé sur le prototype de Michelotti et ils furent largement utilisés dans les campagnes de publicité par la suite. Une seule parvint à l'arrivée, mais en 1965, trois sur les quatre engagées y parvenaient. La nouvelle Triumph, baptisée GT6, fut dévoilée au Salon de Londres qui se tenait à Earls Court, le 19 octobre 1966. La GT6 a d'indéniables faux airs de Jaguar Type E. On note de nombreuses analogies, en plus du fastback, le bossage sur le capot moteur qui bascule lui aussi tout entier vers l'avant pour dégager l'accès à la mécanique ou encore le hayon arrière. L'habitacle est traité plus luxueusement que celui de la Spitfire avec son tableau de bord en bois regroupant les instruments face au conducteur, ses moquettes et ses sièges plus confortables. Elle fut bien accueillie et rencontra





un bon succès commercial, mais souffrait de la référence à la Spitfire. Sur la GT6 MkII, présentée en 1968, l'une des modifications essentielles concernait la suspension arrière à ressort à lames, issue de la Triumph Herald, critiquée sur les premières versions. L'installation de triangles inférieurs inversés et de joints Rotoflex entre transmission et moyeux, résoud les problèmes de survirage observés sur le modèle précédent. Côté moteur on gagne 9 ch (104 ch), grâce à une nouvelle culasse et un collecteur d'admission modifié. Le 0 à 100 km/h est accompli en moins de 12 secondes, une très bonne performance à l'époque, et la vitesse maximale s'établit à près de 180 km/h. Esthétiquement, on reconnaît instantanément la MkII à ses pare-chocs surélevés qui masquent la calandre. Au Salon de Turin 1970, la GT6 devenait MkIII en adoptant les modifications apportées à la quatrième série de Spitfire avec l'avant et l'arrière modifiés. La version MkII fut produite à 12 000 exemplaires entre 1968 et 1970, contre 16 000 MkI de 1966 à 1968 et 13 000 MkIII de 1970 à 1973. La GT6 MkII est une voiture particulièrement séduisante, très typée, pullulant de détails accrocheurs et typiques des années 1960, comme son

bouchon de réservoir apparent en aluminium, ses cabochons de feux arrière Lucas, ses ouïes au pied du pare-brise ou son bossage de capot.

La voiture proposée ici est une GT6 MkII de juillet 1969 affichant 24 019 km au compteur. Sa peinture bleu métallisé a été refaite récemment et ses chromes sont en bon état. La voiture est équipée de jantes à rayons chromées à écrou central. Des bananes de pare-choc avant de MkI ont été installées sur son pare-chocs avant pour assurer une meilleure protection. Elle est dotée de sièges de type baquet en cuir avec harnais de sécurité Ektor. Les moquettes de couleur noire sont en très bon état, l'ébénisterie de la planche de bord est en assez bon état, le volant en aluminium à jante bois est en bon état. Le moteur en configuration normal est équipé d'un échappement inox et présente un bon fonctionnement. La voiture a participé à l'édition 2016 du Tour Auto.

Estimation : 22 000 - 26 000€



PEUGEOT 504 V6 cabriolet #1977

LOT
06

Caractéristiques techniques

Marque : Peugeot

Modèle : 504 cabriolet V6

Année : 1977

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 664

Puissance (ch) : 136

Compteur : 5418 km

Vitesse maximale (km/h) : 186

Production (nbre exemplaires) : 997

N° de série : 2181312



Peugeot présente sa nouvelle berline 504 haut de gamme au Salon de Paris en septembre 1968. Elle est équipée d'un quatre cylindres de 1 796 cm³ - développant 87 ch avec carburateurs ou 103 ch avec l'injection - et d'un train arrière à suspension à roues indépendantes très innovant pour l'époque avec freinage par quatre disques ventilés. La transmission manuelle à quatre rapports est installée en série, une boîte automatique ZF étant proposée en option. Comme à son habitude, Peugeot complète sa gamme berline par des versions coupé et cabriolet, dévoilés au Salon de Genève, en mars 1969. Ils sont signés Pininfarina, comme la berline, et arborent une ligne classique très élégante, le carrossier ayant réussi à imposer une plate-forme raccourcie de 19 cm avec un empattement de 2,55 m. Les deux modèles sont équipés du moteur à injection mécanique Kugelfischer et de la transmission manuelle à quatre rapports, empruntés à la berline. Pininfarina a aussi imposé un levier au plancher,

comme sur toute sportive qui se respecte. L'avant est caractérisé par ses doubles phares rectangulaires, tandis que les feux arrière sont composés de trois barrettes lumineuses inclinées fixées sur un socle chromé horizontal. À défaut d'être résolument sportive, les coupé et cabriolet 504 offrent tous les avantages du confort et de la fiabilité.

Le moteur 1,8 litre cède la place à un 2 litres de 104 ch à la fin de l'année 1970. En septembre 1974, les doubles phares carrés sont regroupés en un bloc rectangulaire unique, ainsi que les feux arrière également regroupés en un seul élément rectangulaire. La voiture gagne en sobriété et ces retouches stylistiques s'accompagnent d'un intérieur doté d'une sellerie redessinée. Mais le plus important se situe sous le capot, puisque les deux modèles reçoivent le nouveau moteur V6 PRV (Peugeot Renault Volvo) à carburateurs de 2 664 cm³ et 136 ch. La boîte automatique est en option seulement sur le coupé. En 1978, le V6 dispose d'une





injection qui permet d'abaisser sa consommation, tout en portant sa puissance à 144 ch, avec une boîte mécanique désormais à 5 rapports. C'est la version la plus belle et la plus intéressante de cette voiture élégante, car en septembre 1979, Peugeot remodèle coupé et cabriolet qui reçoivent des pare-chocs en polyuréthane qui alourdissent sa ligne. Le V6 à carburateurs du coupé verra sa puissance descendre à 136 ch et sa vitesse à 182 km/h avec la boîte automatique à trois rapports. En 1983 la production des 504 coupé et cabriolet s'arrête, après 31 163 exemplaires dont seulement 997 cabriolets à moteur V6.

La voiture proposée, d'origine allemande, est en bon état de présentation, sa peinture rouge vernis a été refaite récemment et ses chromes sont en bon état, sans oxydation. La capote en

mohair noire est en très bon état. La sellerie et les garnitures en tissu chiné gris ont été refaites, de même que la moquette rouge. Les sièges avant sont dotés d'un réglage lombaire et le véhicule est équipé de vitres électriques. La planche de bord est en bon état, l'ensemble de l'instrumentation est fonctionnel. Les optiques avant et arrière sont neuves. Le V6 PRV à carburateur fonctionne normalement, de même que la boîte manuelle à 4 rapports. L'échappement est en bon état et les liaisons au sol ne présentent pas de déformation visible. Les jantes en aluminium neuves sont chaussées de Michelin TRX en bon état.

Estimation : 21 000 – 24 000 €



MASERATI BITURBO 222

#1992

LOT
07

Caractéristiques techniques

Marque : Maserati

Modèle : Biturbo 222

Année : 1990

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 1 996

Puissance (ch) : 245

Compteur : 81 003 km

Vitesse maximale (km/h) : 228

Production (nbre exemplaires) : 1 147

N° de série : ZAM331B00LB120517



Au lendemain de la première crise énergétique, fin 1973, comme la plupart des marques sportives, Maserati est au plus mal. La marque appartient alors à Citroën qui s'en est servi pour motoriser la SM avec un V6 dérivé du V8 de la Bora. Lorsque Citroën jette l'éponge en 1975, Alessandro de Tomaso rachète la marque. Son image est encore forte et de Tomaso pense que son avenir réside dans des modèles sportifs moins ambitieux à la clientèle plus large qui pourraient rivaliser avec les BMW et Alfa Romeo.

La Maserati Biturbo est dévoilée en décembre 1981 et marque une rupture radicale avec le passé de la marque. C'est une sobre berline 2 portes discrète - dessinée par le styliste Pirangelo Andreani - qui ressemble à une petite Quattroporte et pourrait passer pour une BMW série 3, si ce n'était sa calandre finement grillagée ornée du trident. Sous le capot, on retrouve une version 2 litres du V6 de la Merak

(tipo C114) , proche du V6 de la Citroën SM et qui était jusque-là destinée au seul marché italien. Ce bloc en alliage léger est alimenté par deux turbos IHI, et reçoit un simple arbre à cames par banc de cylindres, entraîné par courroie crantée. Il produit 180 ch à 6 000 tr/min. La première Biturbo abat le 0 à 100 km/h en 7, 2 secondes avec une vitesse de pointe de plus de 215 km/h. Le succès est instantané et, avec 2 000 exemplaires, la production de Maserati a quadruplé en 1983 par rapport à celle de 1981, puis atteindra 6 500 exemplaires en 1984 !

Mais les prix ne cessent d'augmenter et de sérieux problèmes de fiabilité entachent les premières Biturbo. Au cours des années 1980, les versions vont se multiplier. Après la berline deux portes viendra une berline quatre portes, un spider puis un coupé, toujours dotées du brillant V6, décliné en différentes cylindrées et configurations, culminant à 2, 8





litres sur les dernières versions. Un V8 3, 2 litres à double turbo en sera même extrapolé pour le coupé Shamal.

C'est en 1988 qu'apparaissent les nouvelles versions 222 et 422 (2 ou 4 portes/2 litres/2 arbres à cames), équipées du V6 1996 cm³ à 3 soupapes par cylindre de 220 ch, soit un rapport phénoménal pour l'époque – et encore aujourd'hui – de 110 ch/litre – qui donnent une vitesse de pointe de 230 km/h, avec un tempérament toujours aussi brillant. La fiabilité globale a fait d'énormes progrès depuis les premières Biturbo.

La ligne en coin ne change pas, mais subit des retouches, apportées par Marcello Gandini, pour la moderniser. La calandre est reprise de la 228, comme les rétroviseurs noirs mats, et le becquet arrière vient de la Biturbo Si, ainsi que la totalité de l'habitacle. Ses parements de bois, son velours et ses équipements de série (vitres électriques, climatisation électronique) sont particulièrement riches pour l'époque. En revanche, ni la direction assistée, ni l'ABS ne sont prévus en option. 1992 verra l'apparition d'une nouvelle face avant

avec optiques arrondis et d'une nouvelle boîte Getrag, un an tout juste avant l'arrêt de production des Biturbo en 1993.

La voiture d'origine européenne est en bon état de présentation, avec une peinture noire métallisée en bon état général. La sellerie et les garnitures en cuir et Alcantara, ainsi que les ébénisteries sont en bon état d'origine, tout comme la moquette gris foncé. La planche de bord est en bon état et l'ensemble de l'instrumentation est fonctionnel. Le véhicule est équipé de vitres électriques. Le V6 2 litres 24 soupapes fonctionne normalement, de même que la boîte manuelle à 5 rapports. La double ligne d'échappement de marque Soram est en bon état et les liaisons au sol ne présentent pas de déformation visible. Les jantes en aluminium sont chaussées de pneumatique Fulda en bon état.

Estimation : 9 000 - 11 000 €



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER #1961

LOT
08

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Romeo
Modèle : Giulietta 1300 spider
Année : 1961
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 290
Puissance (ch) : 65
Compteur : 25 840 km
Vitesse maximale (km/h) : 163
Production (nbre exemplaires) : 17 096
N° de série : 1S24458



Le coupé Giulietta Sprint et sa version découverte, le Spider, construits respectivement à 29 042 et 17 096 unités, ont véritablement forgé l'image d'Alfa Romeo. Avant la deuxième guerre, le constructeur milanais s'était cantonné aux modèles de compétition - que faisait courir un certain Enzo Ferrari - et à de prestigieuses versions routières qui en étaient dérivées. Nationalisée au lendemain du conflit, la marque allait alors passer à la construction industrielle en 1950 avec la 1900 dont le succès fut mitigé. Le second modèle arriva en avril 1954 sous la forme d'un élégant coupé baptisé Giulietta Sprint. La berline suivra en avril 1955 au Salon de Turin et le Spider sera dévoilé au Salon de Paris, en octobre 1955 (il est pourtant entré en production au cours de l'été 1955). Comme le coupé et la berline il est animée par le 4 cylindres 1,3 litre tout aluminium à double arbre à cames en tête développant 80 ch à 6 300 tr/min, conçu par un ancien ingénieur de Ferrari, Giuseppe Busso. Bien servie par

cette mécanique brillante qui prend ses tours sans rechigner, avec une tenue de route à la hauteur de ses ambitions, la Giulietta connut un succès immédiat sous ses trois formes de carrosserie. Ce succès surprit même Alfa Romeo et les objectifs de production durent être revus à la hausse. La 100 000e Giulietta était construite en février 1961. Les plus sportifs réclamèrent une version plus puissante qui arriva en avril 1956 avec la Veloce, équipée d'un moteur poussé à 90 ch à 6 500 tr/min.

Les lignes du Spider Giulietta sont dues à Pinin Farina (alors en deux mots) qui a réussi un pur chef-d'œuvre d'équilibre et de sensualité. C'est aussi lui qui en assurera la construction - c'était son premier modèle de grande série. Le Spider connut un tel succès qu'il devint la petite sportive la plus vendue sur le continent européen et ce succès se prolongea avec la série 101, la version à empattement allongé, dévoilée en 1959. Sur un total de 17 096 Giulietta Spider, on dénombre





14 300 Spider et 2 796 Spider Veloce. Aujourd'hui encore, ses formes intemporelles ont gardé tout leur pouvoir de séduction et elle reste un archétype du cabriolet italien des années cinquante, de l'Italie de la Dolce Vita.

La voiture proposée ici (n° de série AR168921), d'origine européenne, restaurée entièrement il y a moins de 10 ans, est dans un excellent état de présentation et affiche 70 059 km. Sa peinture rouge et ses chromes (neufs), sans choc ni oxydation, sont en bon état, de même que sa capote en mohair. L'intérieur en simili cuir noir à passepoil rouge a été refait il y a quelques années et les moquettes gris foncé sont en bon état d'origine. Le volant à trois branches cerclé de bois et l'instrumentation complète sont en très bon état. La voiture est équipée d'un moteur non d'origine, de type

Veloce à 2 carburateurs Weber DCOE, aux caractéristiques plus élevées, qui a été révisé et qui fonctionne parfaitement. Le véhicule est équipé d'un échappement en inox neuf et son faisceau électrique a été révisé, de même que les freins. Les jantes avec enjoliveurs chromés sont en très bon état sans choc, ni oxydation et chaussées de pneumatiques 155 R 15 Firestone en très bon état. Le véhicule est équipé d'un coupe-circuit mécanique. La voiture est vendue avec son manuel du conducteur et sa carte grise française de collection.

Estimation : 45 000 - 50 000 €



PEUGEOT 402 ÉCLIPSE #1938

LOT
09

Caractéristiques techniques

Marque : Peugeot

Modèle : 402 Eclipse E5T

Année : 1938

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 2 142

Puissance (ch) : 63

Compteur : 8 909 km

Vitesse maximale (km/h) : 127

Production (nbre exemplaires) : 27

N° de série : 50965



Peugeot fut le premier constructeur à produire en série une voiture à toit escamotable, dès 1934. En 1926, Marcel Pourtout, carrossier à Bougival, près de Paris, propose à Émile Darl'mat, le plus important concessionnaire Peugeot de Paris, de carrosser des modèles spécifiques dans ses ateliers. Une clientèle d'amateurs est prête à payer pour rouler dans des modèles exclusifs, différents des modèles de série. Il connaît un certain Georges Paulin qui dessine en amateur et avec talent des carrosseries aérodynamiques et qui a fait breveter un système de toit en tôle escamotable dans le coffre d'une automobile. Darl'Mat amène les clients et fournit les châssis de 601 ou 401 et quelques « Éclipse » sont construites dans les ateliers Pourtout. Pour limiter les frais, on conserve la caisse d'origine et on greffe le toit escamotable. La transformation est chère - et capricieuse -, mais le résultat est spectaculaire et attire l'attention dans les concours d'élégance. Peugeot décide de la produire en série limitée. La 401 D « coupé-cabriolet transformable

électrique » Éclipse est dévoilée au Salon de Paris 1934. De petits moteurs alimentés par la batterie permettent au pavillon tôle de s'escamoter dans le coffre en seulement 15 secondes. En 1936, la 401 fait place à la 402, caractérisée par ses lignes aérodynamiques et ses phares derrière la calandre. Pour économiser la batterie, mise à rude épreuve par la manœuvre du pavillon, mais aussi pour des raisons de fiabilité, le système électrique est remplacé par un système manuel en 1937. De plus l'Éclipse 402 de ce millésime abandonne le châssis normal pour celui de la série familiale de 5,20 m, autorisant désormais le transport de 6 passagers. Le pare-brise devient plat, sans montant central, et la roue de secours extérieure intègre la malle arrière. Au cours de l'été 1938, la 402 reçoit des roues Michelin Pilote à bâtons plats, tandis que sa puissance est portée à 58 ch. La 402 reçoit aussi un système de chauffage et de ventilation-dégivrage, un luxe à l'époque ! Le millésime 1939 sera le dernier du coupé-cabriolet 12 CV type 402 B, avant la déclaration de





la guerre. La Peugeot décapotable métallique Éclipse est devenue une pièce de choix en collection, compte tenu de sa spécificité technique et de sa rareté – au total moins de 700 exemplaires auront été construits tous modèles confondus jusqu'en 1939. Au cours de sa carrière, l'Éclipse aura connue quatre versions successives codifiées E4, E4Y, E4T et E5T. La voiture proposée à la vente est une Peugeot 402 Éclipse de 1938 (version E5T) à roues Pilote dont il n'a été construit que 27 exemplaires. Elle porte le numéro de fabrication 477 et affiche 08 909 Kms au compteur. Sa peinture de couleur blanche opaque a été refaite récemment et son système de hardtop métallique rétractable présente un bon fonctionnement. Les accastillages de la carrosserie dont certains éléments de marque Robri - sont en bon état, les ailes arrière sont équipées de sabots siglés du lion Peugeot. Les roues Pilote sont peintes de la couleur de la carrosserie avec

enjoliveur rouge et chrome et sont chaussées de pneumatiques Michelin 185 R 400 en bon état. La sellerie de cuir rouge a été refaite il y a quelques années, la moquette, de couleur rouge également, est en très bon état. L'instrumentation de bord est conforme à l'origine et fonctionnelle. Le véhicule est équipé de phare longue portée Marchal des années 40. Le moteur 4 cylindres de 2 142 cm³ à culasse en alpacas, alimenté par un carburateur solex 35 PBIC développant 63 chevaux, porte le numéro 806805. Le véhicule a participé à de nombreux concours d'élégance aux États-Unis et sera vendu avec une attestation du constructeur (L'Aventure Peugeot).

Estimation : 120 000 - 140 000 €



LANCIA

DELTA HF INTEGRALE EVO 1

#1992

LOT
10

Caractéristiques techniques

Marque : Lancia

Modèle : Delta HF Integrale Evo 1

Année : 1992

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 995

Puissance (ch) : 210

Compteur : 160 463 km

Vitesse maximale (km/h) : 220

Production (nbre exemplaires) : 4650

N° de série : 36211



La Delta, la nouvelle berline compacte moyenne de Lancia est dévoilée en 1979. Cette traction avant à suspension à quatre roues indépendantes est équipée d'un moteur transversal à l'avant - 1 301 cm³/75 ch, puis 78 ch ou 1 498 cm³/85 ch - avec distribution par arbre à cames en tête entraîné courroie dentée et allumage électronique, des mécaniques dérivées de celles de la Fiat Ritmo.

Cette berline 5 portes avec hayon anguleuse doit sa ligne à Italdesign, le studio de style de Giorgetto Giugiaro. Elle remportera le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. Après une Lancia Delta GT, équipée d'un moteur de 1 585 cm³ à double arbre à cames en tête de 105 ch, dévoilée fin 1982, au Salon de Turin, Lancia présente sur la même base une version à transmission intégrales à moteur turbocompressé de 130 ch, baptisée Delta HF. Elle revendique une vitesse maximale de 190 km/h. En 1986 apparaît la HF 4WD à traction intégrale permanente à 3

différentiels avec répartition du couple de 56 % sur l'avant et 44 % sur l'arrière. Son moteur turbocompressé 1 995 cm³ à double arbre à cames en tête et 8 soupapes par cylindre qui développe 165 ch 5 250 tr/min est dérivé de celui de la Lancia Thema. C'est la première Lancia intégrale à gagner le championnat du monde des rallyes en 1987 qu'elle remportera à nouveau en 1988. Elle évoluera en Delta HF Integrale de 181 ch avec de nombreuses modifications tant extérieures que mécaniques, au Salon de Francfort en septembre 1987. Avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989, la puissance maximale passera à 200 ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Les premières Evoluzione seront construites à la fin de 1991, avec des voies plus larges de 54 mm à l'avant et 60 mm à l'arrière, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartographié pour atteindre 210 ch à 5 750 tr/min, afin de maintenir les voitures d'usine à niveau. Le capot a été redessiné, les ailes sont encore élargies et le hayon





arrière est doté d'un spoiler. Elle remportera le championnat du monde 1992, bien que la marque ait officiellement arrêté la compétition. Une version de série avec catalyseur de 177 ch en sera dérivée. La Delta Evoluzione 2 voit le jour en 1993 avec un moteur doté d'un catalyseur à sonde Lambda développant 215 ch à 5 750 tr/min avec un énorme couple de 32 mkg à partir de 2 500 tr/min.

Entre 1987 et 1992, l'Integrale va dominer sa catégorie, remportant 46 rallyes et six titres de champion du monde des constructeurs consécutifs. Au total 483 162 exemplaires de la Delta, toutes versions confondues, seront construits, dont 42 069 sont des Integrale. Les dernières Integrale seront construites dans les ateliers de Maggiora.

La Lancia Delta HF Integrale Evo I proposée est un modèle 1993 du 9 août 1992 d'origine française qui appartient au même propriétaire depuis 1998. Elle affiche 160 500 km au compteur et sa peinture rouge Monza qui présente quelques petits défauts sur la baie de pare brise et le hayon a été refaite il y a quelques années. La sellerie en velours gris est en très bon état d'origine, la moquette noire est en bon état et l'instrumentation de bord est complète et fonctionnelle. La voiture est équipée de vitres avant à commande électrique. Les jantes en aluminium d'origine sont en état d'usage et sa mécanique a été révisée (distribution à jour) et présente un très bon fonctionnement sans bruit ou fumée anormale.

Estimation: 40 000 - 50 000€



FORD T RUNABOUT #1920

LOT
11

Caractéristiques techniques

Marque : FORD

Modèle : T Roadster

Année : 1920

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4 en ligne

Cylindrée : 2896 cm³

Puissance : 20 ch

Compteur : N.C.

Vitesse maximale : 75 km/h

Production (nbre exemplaires) : 31.889 (en Roadster)

N° de série : 1635438



Elle resta, jusqu'à ce que la VW « Coccinelle » ne la dépasse le 17 février 1972, la voiture la plus produite au monde avec plus de 16 millions d'exemplaires construits entre 1908 et 1927. La T est historique à plus d'un titre, puisqu'elle fut aussi la première à dépasser le million d'unité et la première à être construite à la chaîne. La première création automobile d'Henry Ford remonte à 1896, mais la Ford Motor Company (souvent abrégée en Fomoco) n'apparaîtra qu'en 1903, après trois autres entreprises sans succès. Henry Ford veut créer une voiture populaire accessible au plus grand nombre. Il sait qu'il doit repenser toute la production pour y parvenir, afin de réduire les coûts et met en pratique le taylorisme en rationalisant et en standardisant au maximum. L'ensemble des opérations de construction est décomposé en des gestes simples qui peuvent être effectués par une multitude de salariés non qualifiés, donc moins chères. La première Ford

T sort d'usine le 27 Septembre 1908. C'est une voiture très simple, avec un moteur coulé en un seul bloc, un châssis échelle rectiligne et une carrosserie en tôle à une époque où le bois est encore majoritaire. À partir de 1912, le noir devient l'unique teinte proposée, afin de réduire encore les coûts en achetant la peinture en plus grandes quantités, mais aussi parce que le noir tenait mieux dans le temps et, surtout, parce qu'il séchait plus vite évitant d'ajouter des délais supplémentaires dans la fabrication. Une rationalisation qui est à l'origine de la légende selon laquelle on pouvait commander la Ford T « de n'importe quelle couleur, pourvu que ce soit du noir ». On raconte également qu'Henry Ford imposait des gabarits très précis aux caisses de livraison des sous-traitants dont il utilisait le bois sans le redécouper pour le plancher de la T. Elle est équipée d'un quatre cylindres en ligne de 2 878 cm³ développant 20 ch, associé à une boîte à





deux rapports avec transmission aux roues arrières et atteint un honorable 70km/h. Sa silhouette haute sur pattes, lui permettant de circuler sur les pistes les plus improbables de l'Amérique profonde dont le réseau routier est pratiquement inexistant, n'est pas le fruit du hasard et participera également à son succès, tout comme son réservoir de 47, 30 litres qui lui assure une bonne autonomie. Vendue 850\$, la Ford T attire dès sa sortie de nombreux clients. En 1910, la production annuelle atteignait déjà les 20 000 unités... Mais en fait la véritable construction à la chaîne démarre en 1913 à Highland Park, où la voiture se déplace sur un convoyeur de poste en poste, permettant ainsi d'assembler une Ford T 93 minutes ! Il sera construit plus d'un million de Ford T dans la seule année 1922 et la dix millionième Ford T est assemblée en 1924. Mais la concurrence se fait de plus en plus rude et la production de la vieillissante Ford T s'arrête le 18 Mai 1927 après 16.482.040 exemplaires. Surnommée Tin Lizzie – Lili fer blanc – la T a véritablement mis l'Amérique sur quatre roues.

Cette Ford T arbore une rare et superbe carrosserie roadster deux places, appelé runabout outre-Atlantique. Elle a été achetée neuve par un notable Breton et sa famille l'a conservée durant 80 ans. Le propriétaire actuel l'a acquise il y a une vingtaine d'années dans un état d'origine rare. Il a entrepris une longue et coûteuse restauration dans le respect de l'origine. La voiture a roulé régulièrement et au fil du temps a pris une patine très agréable. Elle est aujourd'hui parfaitement fonctionnelle et peut prendre la route à tout moment. La peinture est de très belle présentation, l'intérieur en excellent état et le capotage en état neuf. Les roues bois restaurées sont chaussées de pneumatiques en état proche du neuf. La conduite de cette Ford T exigera un apprentissage laborieux de la part de son nouveau propriétaire avant de lui donner beaucoup de plaisir. Un modèle peu courant en France.

Estimation : 20 000 - 25 000€



LOMBARDI MY CAR

#1971

LOT
12

Caractéristiques techniques

Marque : Lombardi

Modèle : My Car (Fiat 500)

Année : 1971

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 2 en ligne

Cylindrée : 499 cm³

Puissance : 18 ch

Compteur : 46.696 km

Vitesse maximale : 95 km/h

Production (nbre exemplaires) : env 6000

N° de série : 2738573



Francisco Lombardi, le petit constructeur de Vercelli – au centre du triangle Turin/Milan/Gênes – fait partie avec Abarth, Giannini et Moretti, de ces préparateurs et constructeurs qui commercialisèrent des versions recarrossées ou plus ou moins modifiées des modèles Fiat, offrant ainsi l'opportunité à une clientèle aisée d'échapper à l'uniformité. Comme tous les carrossiers et préparateurs de la péninsule, il s'était vu confier par Fiat une plate-forme de Nuova 500 à habiller pour le salon de Turin 1957, au moment de la sortie du modèle emblématique de Fiat. Il avait réalisé un joli petit spider sans portières qui n'avait d'autre ambition que de rester un modèle unique. En 1959, devançant Fiat, il avait imaginé une version utilitaire de la 500 dont la carrière fut abrégée par l'arrivée de la version Giardiniera du constructeur. Nullement découragé, il avait proposé le Camioncino une version pick up en 1963, puis

un joli petit coupé sur base de 500 D, la Coccinella. Son prix exorbitant ne lui permit pas de faire carrière, pas plus que la Maggiolina de 1957, un cabriolet sur la même base 500 D. C'est en 1968 qu'il lance un modèle plus légèrement modifié de la 500 F. Extérieurement, la 500 My Car se distingue essentiellement par sa fausse grille de calandre. Comme beaucoup de carrossier qui se sont attaqués aux voitures à moteur arrière de l'époque – Volkswagen, Fiat 600, Renault 8, Simca 1000 –, Lombardi n'hésite pas à la doter d'une fausse grille de calandre. Le moteur arrière était à l'époque synonyme de voiture populaire et faire croire que la mécanique était à l'avant en mettant une fausse calandre apportait une note sportive et haut de gamme. La My Car était également dotée de vitres latérales arrière ouvrantes à compas et d'une finition intérieure améliorée avec un tableau de bord en plastique noir redessiné, avec volant et





pommeau de levier de vitesses en bois, ainsi que des seuils de portes chromés. Ce n'était peut-être pas la plus spectaculaire des transformations sur base de Fiat 500, mais elle connut un relatif succès commercial de l'autre côté des Alpes. Elle était au départ uniquement proposée dans une teinte bronze métallisée exclusive. Elle fut commercialisée entre 1968 et 1971 en deux versions. La « Trasformabile », à toit ouvrant en toile, et la « Tetto rigido » - toit rigide - un toit fixe en résine très légèrement surélevé formant un léger becquet à l'arrière qui était censé améliorer à la fois l'habitabilité et l'aérodynamique. Cette deuxième version était aussi mieux insonorisée que la version de série. Lombardi aurait produit quelques 6 000 exemplaires de cette 500 spéciale.

Le constructeur et préparateur italien a traité cette Fiat 500

dans un style très luxueux avec sa face avant ornée d'une fausse calandre chromée du plus bel effet. Il s'agit d'un exemplaire à toit rigide. Le tableau de bord et l'instrumentation ont été modifiés, mais conservent le volant bois origine. La mécanique reste pour sa part entièrement d'origine. Cette voiture a été intégralement restaurée sans aucune considération financière. Son état général de présentation et de fonctionnement est exceptionnel. C'est une occasion unique d'acquiescer cette voiture rare et distinguée dans un superbe état.

Estimation : 12 000 - 15 000€



MERCEDES-BENZ 190E 2.5 L-16S

#1989

LOT
13

Caractéristiques techniques

Marque : MERCEDES

Modèle : 190 E 2.5 16S

Année : 1989

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4 en ligne

Cylindrée : 2498 cm³

Puissance : 230 ch à 5000 t/mn

Compteur : 279.608 kms réels

Vitesse maximale : 232 km/h

Production : 5.743 exemplaires

N° de série : WDB2010351F660507



Lorsque la 190 (W201) est dévoilée, en novembre 1982, elle fait l'effet d'une bombe au sein d'une gamme Mercedes jusque-là uniquement tournée vers les sportives et les grandes berlines de luxe. Elle marque aussi une rupture en termes de style avec une silhouette à l'arrière surélevé et pincé qui lui vaut l'extraordinaire Cx de 0,33. La suspension à quatre roues indépendantes avec un essieu arrière à cinq bras sophistiqué est complétée par un freinage par quatre disques. Le système anti-blocage, l'un des premiers à apparaître dans la catégorie, est une option très chère à 10 720 F de l'époque, soit près de 10% du prix de la voiture ! Les transmissions, manuelle empruntée à la 200 et automatique entièrement nouvelle, sont dans les deux cas à quatre rapports. Côté moteur, on a fait appel à une vieille connaissance, le 4 cylindres à simple arbre à cames en tête de 1997 cm³ de la 200 (W123). La version de base développe 90 ch (sans catalyseur en France). La version 190 E (Einspritzung, injection en

allemand) dispose d'une injection mécanique KE Jetronic et d'un allumage transistorisé. Sa puissance est de 122 ch (toujours sans catalyseur) à 5100 tr/min. Les dimensions imposées par la catégorie sur un empattement de 2,66 m ne permettent pas de miracles en matière d'habitabilité. L'intérieur est plutôt austère, à base de plastique noir, mais la qualité des matériaux et la rigueur de l'assemblage sont toutefois d'un niveau supérieur à la concurrence. L'essuie-glace mono-balai à came, permettant de balayer largement le pare-brise en remontant dans les coins, fait également partie des particularismes. La 190 est très chère par rapport à la concurrence et il faut encore ajouter le prix de coûteuses options pour trouver un équipement équivalent.

En octobre 1983 au Salon de Francfort, la 190 E 2.3-16 se voit dotée d'un 4 cylindres 2,3 litres à 16 soupapes de 185 ch. La culasse est préparée par Cosworth en Angleterre et permet de dépasser les 220 km/h. Elle devient l'étalon de





la catégorie avec son aileron sur le coffre générant un appui supplémentaire à haute vitesse. Au même salon, la 190 est proposée en version diesel, la 190 D. En octobre 1985, toujours à Francfort, la 190 E 2.6 adopte le 6 cylindres en ligne de 2,6 litres (83 x 80 mm) et 166 ch. La vitesse de pointe dépasse les 210 km/h. Pour le millésime 1986, la 190 E est proposée en 2,3 litres de cylindrée (avec culasse à 2 soupapes par cylindre) de 132 ch. En 1988, un 5 cylindres 2,5 litres diesel turbocompressé de 122 ch fait son apparition dans la gamme (on la reconnaît à ses ouïes devant les passages de roues avant) et vient épauler le 2 litres de 75 ch et les 2,5 litres atmosphérique de 90 ch.

La version de série la plus puissante de la 190 sera la version 190 E 2.5-16, équipée d'un 4 cylindres 2,5 litres (95,5 x 87,2 mm) de 195 ch, qui vient remplacer la 190 E 2.3-16 en 1988. La barrière des 230 km/h est dépassée par les versions sans catalyseur. En 1989 apparaît la version Evolution de la 190 E 2.5-16, avec une finition très soignée et une mécanique pratiquement identique à la version normale. L'Evolution 2 apparaît l'année suivante avec élargisseurs d'aile, boucliers aérodynamiques avant et arrière, bas de caisse et aileron

surdimensionné type Ferrari F40 à l'arrière. Ses 235 ch lui donnent une vitesse de pointe de 250 km/h ! Chacune des deux versions Evolution sera produite à 500 exemplaires. En 1992, la 190 E 3.2 AMG adopte un 6 cylindres 3,2 litres de 234 ch. Plus civilisée que l'Evolution II, elle est aussi moins ostentatoire et sa vitesse n'atteint « que » 245 km/h. La production de la 190 prendra fin en 1993, laissant la place à la Série C, première du nom.

Cette Mercedes 190 a été achetée neuve par le propriétaire actuel qui l'avait achetée avec toutes les options disponibles, boiserie calandre noir satiné, jantes alliage AMG. Elle affiche 279 000 km d'origine et a fait l'objet d'un entretien très méticuleux de sa part. Aucune trace de choc visible ni de corrosion, peinture de belle présentation, intérieur strictement d'origine. Mécanique d'origine en excellent état de fonctionnement. Pneumatiques usés à 50 %. Cette automobile en état d'origine présente une superbe patine et se trouve dans un état de conservation remarquable. Un youngtimer de référence.

Estimation : 15 000 - 17 000 €



PORSCHE 911 E 2.2 TARGA #1971

LOT
14

Caractéristiques techniques

Marque : Porsche

Modèle : E 2.2 Targa

Année : 1971

Nombre de places : 2+2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 195

Puissance (ch) : 155

Compteur : 70 968 km

Vitesse maximale (km/h) : 215

Production (nbre exemplaires) : 1848

N° de série : 9111210371



La Porsche 901 dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort fera la carrière exceptionnelle que l'on sait sous le nom de 911, Peugeot ayant fait valoir qu'il avait déposé tous les noms à trois chiffres avec un 0 central pour ses modèles. Droit qu'il ne fera bizarrement pas valoir avec les Dino 206 en 1968 ou les Dino 308 en 1973 ou encore les Ferrari 308 GTB en 1975... Les premières 911 sont équipées d'un six cylindres 2 litres de 130 ch et la nouvelle carrosserie est déclinée dans une version 912 dépouillée, équipée du 4 cylindres 1 600 cm³ de la 356 1600 SC en avril 1965 afin de récupérer des clients de la 356 que le prix de la 911 avait éloignés. En septembre de la même année, Porsche dévoile un nouveau type de carrosserie, la Targa, une version découvrable avec arceau rigide fixe. Le nom de Targa (plaque en italien) rappelle les victoires Porsche à la Targa Florio dont le nom est celui du trophée – une simple plaque, donc, mais en or, qui avait été créée par René Lalique – remis par son fondateur, l'armateur sicilien Vincenzo Florio. Ce type

de carrosserie va devenir particulièrement populaire auprès des constructeurs de sportives découvrables dans les années 1970 et 1980, d'une part en raison des législations fédérales américaines, mais aussi parce que l'arceau fixe permet de conserver une bonne partie de la rigidité torsionnelle d'un coupé, sans avoir recours à de lourds renforts de structures. En août 1966, apparaît la 911 S, première Porsche à arborer les fameuses jantes Fuchs à cinq bâtons qui allaient devenir indissociables de la 911. Le six cylindres à plat de 2 litres développe désormais 160 ch, grâce à un nouvel arbre à cames et de plus grosses soupapes, la 911 de base conservant ses 130 ch.

C'est en septembre 1969 que la première évolution notable apparaît avec la série C. La cylindrée du six cylindres à plat passe à 2,2 litres. La nouvelle gamme qui se compose des 911 T, 911 E et 911 S voit les puissances passer respectivement de 110 ch à 125 ch, de 140 ch à 155 ch et de 170 ch à 180 ch. Mais ces puissances plus élevées sont en partie absorbées par





les systèmes de réduction des émissions exigés aux États-Unis (les modèles américains disposent en outre d'un système de ventilation du réservoir). Les trois modèles sont proposés en coupé et en Targa et reçoivent des freins à disque ventilé. La T et la E peuvent recevoir la boîte Sportomatic en option, mais plus la S. Extérieurement, on reconnaît la série C aux baguettes de bas de caisse chromées et au nouveau tableau de bord. La 911 E est de plus dotée d'une jupe arrière et d'un capot moteur en aluminium, comme la S.

La voiture d'origine américaine, non restaurée, est en très bon état d'origine. La carrosserie est en très bon état d'origine avec un anti-gravillonnage d'origine, seule la peinture rouge foncé est neuve. L'ensemble des joints de la carrosserie est neuf, les chromes sont en très bon état d'origine, les joncs

de pare-brise et de lunette arrière sont neufs et les vitrages teintés sont en très bon état. Le hardtop amovible Targa a été restauré, la sellerie en simili cuir de couleur noir et la moquette sont en très bon état d'origine, ainsi que les habillages intérieurs et la planche de bord. Le volant à quatre branches gainé de cuir est en très bon état. Le moteur a été reconditionné et présente un très bon fonctionnement. L'injection et l'allumage ont été rénovés, l'embrayage et l'échappement sont neufs et les freins ont été révisés. Les jantes Fuchs de 15 pouces restaurés sont chaussées de pneumatiques en bon état..

Estimation : 115 000 - 125 000€



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1600

#1965

LOT
15

Caractéristiques techniques

Marque : Alfa Roméo
Modèle : Giulia Sprint GT 1600
Année : 1965
Nombre de places : 5
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 670
Puissance (ch) : 103
Compteur : 11 903 km
Vitesse maximale (km/h) : 175
Production (nbre exemplaires) : 21 542
N° de série : 611524



Sous ce nom se cache le premier « coupé Bertone » équipé du nouveau moteur 1 600 cm³ de la berline Giulia 1600 T.I. Digne successeur de la Giulietta Sprint, un coupé lui aussi carrossé par Bertone, son élégante carrosserie signée par le nouveau styliste vedette de Bertone, Giorgetto Giugiaro, a sûrement autant contribué à son succès que son merveilleux 4 cylindres à double arbre à cames en tête, prompt à prendre des tours et à émettre son ronflement caractéristique.

La berline Giulia avait été présentée sur l'autodrome de Monza le 27 juin 1962. Ce n'était pas un hasard, elle affirmait ainsi d'emblée ses ambitions sportives. Étroitement dérivée de sa devancière Giulietta, elle en diffère par de nombreux points, à commencer par ses lignes « carrées » surprenantes. Avec sa boîte à 5 rapports, l'Alfa Romeo Tipo 105 Giulia T.I. (pour Turismo Internazionale), s'adresse à des connaisseurs et des sportifs. Son quatre cylindres double

arbre est étroitement dérivée de celui de la Giulietta, mais il affiche une cylindrée de 1570 cm³ pour une puissance de 92 ch à 6000 tr/min, alors que le 1300 de la Giulietta n'en faisait que 74. Le moteur de la 1600 T.I. qui prend ses tours avec facilité, se retrouvera dans le coupé Giulia de Bertone, présenté au Salon de Francfort en septembre 1963. Ce brillant moteur invite à jouer avec la superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Quant au freinage - remarquable - il est assuré par 4 freins à disque

Esthétiquement, la Giulia Sprint – Sprint désigne toujours les coupés chez Alfa Romeo – qu'a dessinée Giugiaro fraîchement débarqué chez Bertone, vient après deux coupés plus imposants qu'il a dessinés pour le carrossier à son arrivée, la Gordon Keeble et l'Alfa Romeo 2000 Sprint.





La Giulia Sprint en reprend l'essentiel sur un registre plus mesuré qui confère au petit coupé un équilibre de volumes exceptionnel, comme la Giulietta Spint qu'avait dessinée Scaglione avant lui pour Alfa Romeo chez le même Bertone. Les détails sont particulièrement bien traités, comme les optiques, de gros phares intégrés dans la calandre débordant sur le bord inférieur, ou les petits clignotant verticaux qui ponctuent la calandre de chaque côté, ou encore l'entrée d'air surnommée « boîte à lettre » à l'avant du capot. Le pavillon à fins montants est particulièrement lumineux avec de larges surfaces vitrées qui éclairent l'intérieur. Le tableau de bord comporte quatre cadrans, les deux gros, au centre, sont le compte-tours et le tachymètre. Signalons que le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crash tests, encore rarissimes à l'époque, et comporte des zones déformables à l'avant et à l'arrière qui assurent la sécurité de la cellule centrale.

Il sera construit 21 902 exemplaires de la Giulia Sprint GT entre 1963 et 1966. Elle connaîtra un beau succès en France malgré un prix élevé de 24 950 F, alors qu'une DS 19 Pallas valait à l'époque seulement 15 730 F.

Ce coupé Sprint 1 600 cm³ a été préparé. Les vitrages latéraux sont en plaexiglas, la voiture est dotée d'un arceau six points OMP boulonné (conducteur), d'amortisseurs arrière KONI Sport et a été débarrassée de ses pare-chocs. Elle se présente avec une carrosserie en bon état à la peinture brillante uniforme. À l'intérieur, la sellerie est en très bon état général avec des baquets Sparco et des panneaux de portes allégés. Le volant trois branches a été rénové, tandis que les moquettes et le ciel de toit ont été supprimés.

La mécanique, un 1 600 cm³ équipé de deux carburateurs Weber DCOE 40 et sans filtre à air, a été préparée. Elle est propre et la mise en route se fait sans difficulté avec une montée en régime sans à coup et un ralenti stable. Les jantes sont chaussées de Dunlop SP30 185/70 R15 présentant une usure de 20%.

Estimation : 27 000 - 32 000 €



ALPINE A310 modifiée pour le Paris-Dakar #1972

LOT
16

Caractéristiques techniques

Marque : Alpine-Renault

Modèle : A 310 Dakar

Année : 1972

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 800

Puissance (ch) : Env 170

Compteur : 24 627 km

Vitesse maximale (km/h) : 200

Production (nbre exemplaires) : 1

N° de série : 00698



Afin de mieux affronter la concurrence, l'A 310, qui doit succéder à la sportive berlinette A 110, devait être équipée d'un V6, mais lorsqu'elle est dévoilée en 1971 au salon de Genève, elle est encore équipée d'un quatre cylindres 1600, emprunté à l'A110 1600 S, qui sera remplacé par le 1 600 de la R17 TS pour la série. Pour faire face aux Porsche, rivales en rallye et sur route, l'A 310 est plus bourgeoise, délaissant le dépouillement de la berlinette pour un confort et une finition plus élaborés. Elle est même dotée de deux places d'appoint à l'arrière. Joliment dessinée par Michel Bégond du style Renault, elle se distingue par sa rampe de phares qui occupe tout l'avant. En 1974 elle est dotée de l'injection et ne recevra finalement le V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo)

qu'en 1976, en même temps que d'importantes retouches à la carrosserie, aux suspensions et à l'intérieur.

La voiture proposée est un modèle unique et peut s'enorgueillir d'un historique particulièrement riche. À l'origine, il s'agit d'une A310 VE 1600 à carburateurs de 1972, prélevée sur la chaîne de production à Dieppe afin d'être modifiée par la société politecnic, le préparateur de Saint-Nazaire, en vue de participer à des rallyes sur terre. Décorée aux couleurs d'Esso, elle sera utilisée par Alain Coppier et Jean Pierre Beltoise jusqu'en 1979. Lorsque l'équipage s'en sépare, elle repart chez Politecnic où la découvre un autre pilote de rallye, Thierry Reverchon, à la recherche d'une monture pour participer au Paris-Dakar à la suite de la destruction





de la Peugeot 505 qu'il devait originellement engager avec son co-pilote Georges Vaills, parrainés par Les Chaussures André. Il décide faire préparer l'A 310 par Politecnic. Fin connaisseur du désert africain, il privilégie une deux roues motrices, plus légère et plus agile.

L'A 310 est dotée d'un châssis tubulaire et d'un plancher plat avec des sous-ensembles avant et arrière démontables pour les interventions techniques. Sa garde au sol est portée à 28 cm et elle reçoit 2 réservoirs de Renault 20 derrière les sièges pour les longues étapes du Dakar, ainsi qu'une galerie de toit et une rampe de 4 projecteurs Cibie Oscar, installés sur la calandre, protégés par des grilles. Elle est équipée d'un moteur 4 cylindres 1 800 cm³ de 180 ch, doté d'un arbre à cames spécifique réalisé sur mesure, alimenté par 2 carburateurs double corps Weber 45DCOE63 avec un échappement 4 en 1. Elle est équipée de jantes en tôle de Renault 30 chaussées de pneumatiques Michelin TRX. Elle ne pèse que 850 kg, ce qui lui confère un excellent rapport poids/puissance. L'habitacle dépouillé est équipé de deux sièges baquets, d'un arceau de sécurité et d'un répartiteur de freinage manuel.

Partis sans assistance, Thierry reverchon et Georges Vaills seront contraints à l'abandon suite à des problèmes – entre autres – de surchauffe, à 5 000 km de l'arrivée. Georges Vaills utilisera l'A 310 en rallye avec son père, Louis Vaills, lui-même ancien pilote de rallye, comme co-pilote. Lorsqu'il se tue dans un banal accident de la route en 1997, Thierry Reverchon offre l'A 310 à Louis Vaills qui décide de restaurer l'A 310 dans sa configuration du Dakar en mémoire de son fils, en 2000. Elle se présente aujourd'hui sans sa galerie de toit, avec un seul réservoir afin de placer une roue de secours dans l'habitacle, et elle arbore ses jantes en aluminium d'origine, chaussées de Michelin XAS FF neufs. Le véhicule présente un très bon fonctionnement. Cyril Gracia, de Politecnic confirme qu'il s'agit bien de l'Alpine A310, numéro 139, réalisée pour Thierry Reverchon et Georges Vaills. C'est la seule Alpine jamais engagée dans le mythique rallye-raid.

Estimation : 60 000 - 80 000 €





Aviré

C'était « l'Alpine de Georges »

Georges Vaills a piloté cette Alpine A 310 lors du Paris-Dakar 1981. Louis, son père, a mis dix ans à restaurer le véhicule présenté à la Fête d'automne.



Il avait été surnommé que la seule Alpine à 310 ayant participé au Paris-Dakar tombe dans l'oubli. En mémoire de son fils Georges, disparu prématurément, Louis Viala a voulu restaurer la voiture avec laquelle celui-ci avait participé au célèbre rallye sud au 1901.



J'ai été très proche de mon fils et de son épouse, mais une dispute de quelques heures me les a fait perdre. Je n'ai pu leur pardonner d'être si loin l'un de l'autre. J'ai vu certains aspects, pour une raison de santé, mais aucune chance de me voir de vive. C'est tout ce que j'ai pu faire. Ça s'est passé il y a 10 ans.

Four groups could go on to become a litigant. A defendant defendant. The 10th and 11th circuits have been the most active litigants. In 1995, they were the only two to have been successful in getting a writ of *habeas corpus* from the Supreme Court. The 10th and 11th circuits will be the only two to have been successful in getting a writ of *habeas corpus* from the Supreme Court. The 10th and 11th circuits will be the only two to have been successful in getting a writ of *habeas corpus* from the Supreme Court.

14. Quel rôle joue l'écrit dans la formation de la pensée ?

[illegible]

54

La 8G à 50 ans

La R8G a 50 ans

ESSAIS R8 GORDINI
1100. 1300. 1500 DOUBLE ARBRE



A310
Paris-Dakar



Vilebrequin et coussinets : les réglages

- **La COTE** des Alpes et Renault sportives
- **DINALPIN** : les Alpes du Mexique
- **RENCONTRE** : le Berod
- **ILS ONT FAIT ALPINE** : C. Allier

[illegible]

DES ALPINE ET DES HOMMES

LOUIS ET GEORGES VAILLS:

AU NOM DU FILS !

« Dans la compétition automobile, il est fréquent que, par coïncidence, le fils suive l'entreprise paternelle et succède à son père. Dans le monde des Vaux, c'est le deuxième Louis, le petit qui succède à son père, le fondateur de la construction de l'usine Alpine à Paris-Montreuil, qui suit son père, un capitaine de cavalerie très sûr alpinier.

34 **Le Monde**

DEFS ALPINE ET DES HOMMES

LOUIS ET GEORGES
VAILLÉ:

Any interest this week?

Based on confidential information, T and T believe that, per conditions, it is not in T's company's interest to continue its use of the product. Based on business ethics, T and T believe that, in any case, it is not in T's company's interest to continue its use of the product as it is not in T's company's interest to continue its use of the product.

304 卷之四



BERLINETTE

LES CREATIONS DE JEAN REDELE



ALPINE A 310

"DAKAR" 1981

RS GT TURBO
COUPE



FACE A FACE
PORSCHE CARRERA 2 / ALPINE A 310



EUROPE CUP
RS TURBO





ALPINE A 310 1981

BERLINETTE
LES CRÉATIONS DE JEAN RÉDÈLE *www.berlinette.com*

ALPINE A 310
"DAKAR" 1981

www.bearfinetfarming.com

AS ST. THOMAS
COUNTY

PAGE 4 PAGE 5
PORSCHE Carrera 2 / ALPINE A 110

EUROPE CORP
MS TURBO

[illegible]

DINO 246 GT #1973

LOT
17

Caractéristiques techniques

Marque : Dino

Modèle : 246 GT

Année : 1973

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 419

Puissance (ch) : 195

Compteur : 24 584 km

Vitesse maximale (km/h) : 235

Production (nbre exemplaires) : 1 624

N° de série : 05284



Pour beaucoup, c'est la première Ferrari à moteur central, bien que le commendatore lui ait toujours refusé le nom de Ferrari ayant créé la marque Dino – du nom de son fils – spécialement pour elle. C'est grâce à l'obstination de Sergio Pininfarina, qu'Enzo Ferrari consenti finalement à produire un modèle de route à moteur central. Il réalise une superbe étude de style sur châssis de 206 SP de compétition, avec un V6 en position longitudinale, la Dino Berlinetta Speciale, exposée au salon de Paris en 1965. Cette étude donnera naissance à un second prototype, proche de la version de série, mais toujours à moteur longitudinal, au Salon de Turin 1966. Puis ce sera le prototype du modèle de série, la Dino 206 GT (1987 cm³/180 ch), dévoilé au Salon de Turin, en novembre 1967. Cette fois, le V6 est en position transversal, ce qui permet de dégager plus de place à l'intérieur. En fait, ce V6 2 litres doit également servir à Fiat – qui l'utilisera sur

les coupés et spiders Dino à moteur avant – afin d'assurer son homologation en Formule 2, fixée à 500 exemplaires en douze mois consécutifs. La Dino est donc un « produit d'appel » pour faire du chiffre et va devenir le plus sportif et le plus vendu des modèles créés par Enzo Ferrari jusque-là. Sa vivacité, son comportement équilibré, sa neutralité et son agilité, ainsi que son tarif relativement attractif, compensent la sonorité très présente du V6 et le confort limité. La Dino 246 GT (tipo 607L) visuellement presque identique à la Dino 206 GT, lui succède au Salon de Genève en mars 1969. La différence essentielle tient au nouveau V6 de 2 419 cm³ et 195 ch (Tipo 236L) dont le bloc est désormais en fonte. Ce moteur, alimenté par 3 carburateurs Weber double corps, est à la fois plus puissant, plus souple et plus docile et permet à la Dino d'atteindre 240 km/h et de réaliser un 0 à 100 km/h en un peu plus de 7 secondes. Le châssis est légèrement plus





long de 6 cm (2, 34 m) et une trappe d'essence circulaire dans le montant de custode masque désormais le bouchon de réservoir. La deuxième série de 246 GT (tipo 607 M) fait son apparition au début de 1971. Son plancher est en fibre de verre, des freins ATE remplacent les Girling d'origine et les jantes reçoivent un système de fixation à 5 boulons ainsi qu'un cache-moyeu orné du logotype Dino. Extérieurement, elle se distingue à son feu de recul central à la place de deux précédemment. L'intérieur subit reçoit des appuie-tête intégrés, des vide-poches de portières, un volant cuir... Elle cède la place dès 1972 à la tipo 607 E qui reçoit de nouveaux carburateurs et une boîte de vitesses reconditionnée. Elle se distingue par de menus détails, serrures de portes sous les écopes et surtout par une calandre à la découpe plus « carrée » dans laquelle les deux pare-chocs ne rentrent plus. En dehors d'essuie-glaces à mouvement conventionnel, elle ne connaîtra pas d'évolutions jusqu'à la fin de production en 1974. Popularisée par le feuilleton télévisé « Amicalement vôtre » aux mains de Tony Curtis, la Dino est aujourd'hui une grande classique.

La voiture proposée, une Dino 246 GT série E d'origine française, a été vendue par Charles Pozzi le 10 avril 1973 et affiche 24 584 km au compteur. La peinture gris métallisée a été refaite il y a plusieurs années, les chromes sont en bon état, ainsi que la sellerie en simili cuir de couleur beige et la moquette marron clair. Le véhicule est équipé d'une climatisation de marque Borletti et d'un volant cuir de marque Momo. La mécanique a subi une remise en état en 2010 et présente un très bon fonctionnement. Le silencieux d'échappement en inox de marque Orbisoud est en très bon état et le radiateur est neuf. Les jantes en alliage d'aluminium Cromodora de 14 pouces, chaussées de pneus Michelin, sont en très bon état.

Estimation : 260 000 - 280 000 €



FERRARI 456M GTA #1998

LOT
18

Caractéristiques techniques

Marque : Ferrari
Modèle : 456M GTA
Année : 1998
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 12
Cylindrée (cm³) : 5 474
Puissance (ch) : 442
Compteur : 30 566 miles
Vitesse maximale (km/h) : 309
Production (nbre exemplaires) : N.C
N° de série : ZFFWP50B00112894



Il n'y avait plus eu de Ferrari 2+2 au catalogue depuis l'arrêt de la 412 en 1989, lorsque la 456 GT fut dévoilée au Salon de Paris, en octobre 1992. C'était un modèle entièrement nouveau, mais il faisait appel à des recettes traditionnelles de la marque de Maranello, familières aux amateurs de Ferrari. Elle renouait avec l'architecture traditionnelle, V12 à quatre arbres à cames en tête à l'avant, boîte transaxle à l'arrière, châssis tubulaire et suspension indépendante. Pour la première fois sur une Ferrari, on trouvait une suspension adaptative à contrôle électronique et une boîte de vitesses à six rapports. Le nouveau V12 de 5 472 cm³, développait 442 ch à 6 250 tr/min. Mise à par la F40, la 456 était la routière la plus puissante jamais conçue par Ferrari.

La carrosserie en aluminium de la 456 était bien sûr signée Pininfarina. Elle abandonnait les élégantes lignes tendues de sa devancière pour des volumes tout en courbes, plus

sensuels qui lui conféraient une allure plus sportive. Le long capot plongeant ponctué par des phares escamotables et les quatre feux arrière marquait également le retour à un certain classicisme et le panneau de custode gommant le côté 2+2 lui conférait une certaine sportivité. Malgré l'absence de tout artifice aérodynamique, la 456 affichait une stabilité remarquable jusqu'à sa vitesse maximale de plus de 300 km/h qui en faisait la quatre place de série la plus rapide du monde. L'habitacle doté de l'air conditionné était tendu d'un somptueux cuir Connolly. Une version à transmission automatique commercialisée sous le nom de 456 GT A, fut proposée à partir de 1997 et, deux ans plus tard, le modèle subissait sa seule mise à niveau sous la forme légèrement modifiée de la 456 GT M (Modificata). Elle reçoit quelques retouches extérieures concrétisées par un aileron inférieur d'extracteur désormais fixe et des prises d'air avant agrandies





pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. Le capot, allégé de 30% de son poids, est désormais en matériau composite. Un passage en soufflerie a permis d'optimiser l'aérodynamique. Quant aux modifications mécaniques elles sont avant tout destinées à améliorer la souplesse et l'agrément de conduite. C'est l'habitacle qui profite de l'essentiel des évolutions. La qualité de construction et la finition sont en très nette amélioration, afin de se rapprocher de ce que propose Porsche et faire de la 456 GT une concurrente pour les Bentley, Aston Martin et Mercedes-Benz. La production cessera en 2003 après 3 300 unités pour laisser place à la 612 Scaglietti.

Dernière Ferrari à moteur V 12 accessible, la 456 GT est d'une rare élégance rare. Parfois décrite en version automatique, ce modèle, à la vocation plus Grand Tourisme que sportive, est une grande routière formidable à laquelle la boîte automatique convient parfaitement. Performante et fiable, elle est en passe de devenir une grande classique et reste encore très nettement sous cotée.

Le modèle proposé n'a connu que deux propriétaires et affiche un kilométrage certifié d'origine de 31 000 miles (49 000 km). Il s'agit d'une version européenne (compteur en miles)

qui a passé la majeure partie de sa vie aux États-Unis. De couleur gris métal clair avec intérieur en cuir noir, elle est en excellent état général de présentation et de fonctionnement. Elle est dotée d'une boîte de vitesses automatique, de vitres électriques teintées, de sièges électriques, de la climatisation et de jantes en alliage d'origine. Elle a été l'objet d'un entretien très méticuleux et possède un historique connu. La distribution a été faite en octobre 2015, les amortisseurs arrière ont fait l'objet d'un échange standard en juin 2016 et elle est chaussée de quatre pneus neufs. Elle a subi une révision complète récente (factures pour plus de 6000 en 2015/2016). Son comportement routier s'est avéré très agréable à l'essai. Elle est vendue avec son certificat CARFAX et de très nombreuses factures depuis l'origine, sa carte grise française, son contrôle technique (excellent), son carnet d'entretien, son manuel, sa pochette en cuir d'origine, sa trousse à outils complète et une housse de protection.

Estimation : 67 000 - 75 000€



FORD MUSTANG Fast Back (code K) #1967

LOT
19

Caractéristiques techniques

Marque : FORD

Modèle : Mustang Fast Back (Code K)

Année : 1967

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 8

Cylindrée (cm³) : 4 736

Puissance (ch) : 271

Compteur : 1 934 miles

Vitesse maximale (km/h) : 229

Production (nbre exemplaires) : 7 667

N° de série : 5R09K258173



Lee Iacocca a imaginé la Ford Mustang pour les « baby boomers ». Il pense que la Ford Falcon est trop fade pour cette génération à la vie facile. En fait, la plate-forme de la Mustang - longerons arrière, caisson central et structure auto-porteuse à l'avant – reprend celle de la version Sprint de la Falcon, équipée d'un V8 Fairlane.

Le 17 avril 1964, le soir de sa présentation, la Mustang a déjà enregistré 22 000 commandes fermes. Au mois de juillet, les 100 000 exemplaires sont dépassés. En moins de six mois, elle atteint son seuil de rentabilité et les ventes atteignent le million en février 1966. C'est le plus grand succès commercial pour une voiture américaine depuis la guerre, dépassant le record des ventes de la Falcon sur la même durée. Elle est proposée en coupé hard-top et cabriolet, il faudra attendre 1965 pour voir apparaître la fastback, la plus désirable des trois.

Au tout début, la version de base (six cylindres 2, 8 litres/101

ch, boîte manuelle à trois rapports) n'est épaulée que par deux V8. Cinq mois plus tard, avec le millésime 1965, la liste des moteurs s'allonge. Le V8 small block 289 (4, 7 litres) est proposé en 200 ch (carburateur double corps), 225 ch (carburateur 4 corps) et 271 ch Hi Po, surnommé « K-Code ». La liste des options permet à chacun de personnaliser sa Mustang, selon ses goûts et ses envies. L'option la plus recherchée est le pack GT (suspension renforcée, direction plus directe, freins à disques, phares additionnels, tableau de bord à cinq cadrans et décoration spécifique).

En 1965, Carroll Shelby va encore amplifier l'engouement pour la Mustang avec sa légendaire fastback G.T. 350. Elle reçoit une version Cobra du small block 289 High Performance, poussé à 306 ch, un capot en fibre de verre avec une entrée d'air, des amortisseurs Koni, une suspension avant abaissée, des jambes de poussée à l'arrière, un compte-tours gradué à 8000 tr/min et d'un voyant de pression d'huile en





nacelle au tableau de bord, une ceinture de sécurité compétition et un bac de rangement en fibre de verre à la place du siège arrière qui transforme la G.T. 350 en deux places, homologable pour les courses du SCCA (Sports Car Club of America). Plus de 2 millions de Ford Mustang première série (1964-1966) ont été construites lorsqu'est dévoilée la première évolution en 1967.

En France, le président de Ford France, Henry Chemin, fut à l'origine de la notoriété du modèle. Il engagea une Mustang au Monte-Carlo pilotée par Johnny Hallyday, puis prêta une Mustang pour le tournage du film de Claude Lelouch, Un homme et une femme qui connut un succès phénoménal et fit de la Mustang une véritable vedette.

Cette Mustang à numéros concordants (numéro de série 5R09K258173) mise en circulation le 19 août 1965 à Los Angeles est une 289 fastback équipée du V8 HiPo de 271 ch. Elle affiche 01 934 miles (03 112 km) au compteur et a subi une restauration complète de grande qualité aux États-

Unis avec coque mise à nue. Son moteur, d'origine, est un 289 Ci High Power (Code K) refait à neuf, doté de couvercles Cobra en aluminium, les trains, les freins, le pont, l'embrayage et l'échappement ont été refaits à neufs et son entretien a toujours été suivi avec soin. Elle est équipée d'une boîte de vitesse mécanique à quatre rapports. Elle est en excellent état général de fonctionnement avec un train de pneus neufs. La carrosserie a été repeinte en blanc Wimbledon avec bandes bleues – comme les Shelby G.T. 350 – et l'intérieur Pony est en vinyl blanc et bleu, conforme à l'origine. Elle est équipée de vitres teintées, d'un pare-brise azuré, d'une double ligne d'échappement, de phares longue portée et de jantes en tôle chromées. Il est rare de trouver une Mustang fastback conforme à l'origine dans un tel état général.

Estimation : 50 000 - 60 000 €



PORSCHE 911 (993) TURBO #1996

LOT
20

Caractéristiques techniques

Marque : Porsche

Modèle : 991 (993) Turbo

Année : 1996

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 3 600

Puissance (ch) : 408

Compteur : 92 477 km

Vitesse maximale (km/h) : 290

Production (nbre exemplaires) : 5 978

N° de série : WPOZZZ99ZTS371642



Pour beaucoup de « Porschistes », c'est la dernière vraie 911. Comme sa devancière 964, elle conserve la cellule centrale de 1963 - quoique remaniée dans ses moindres détails - et surtout, elle conserve le six cylindres à plat refroidi par air qui sera remplacé par le six cylindres à refroidissement par liquide avec la série 996 en 1997. La 993 est apparue au Salon de Francfort en septembre 1993 et sa commercialisation commencera avec la version Carrera 2 coupé. C'est sans conteste une réussite esthétique, un exercice fort difficile que n'avaient pas vraiment réussi les séries précédentes qui n'avaient jamais fait oublier la pureté des premières 911 (1963-1973). Sans trahir sa modernité, la 993 parvient à

retrouver cette pureté initiale avec des volumes adoucis et des ailes élargies mieux intégrées. Ce travail de styliste a été mené sous la direction d'Harm Lagaay, le designer des 924. Revenu chez Porsche comme directeur du style en 1989, après un passage chez Ford et BMW, il connaît bien la 911 sur laquelle il avait déjà travaillé entre 1971 et 1977. Il sera aussi responsable de la refonte totale de la 911 qui débouchera sur la 996 en 1997. À l'intérieur, pas de surprise, on retrouve le tableau de bord familier avec ses cinq cadrans - le gros compte-tours avec sa zone rouge à 7000 tr/min - et sa clé de contact à gauche du volant.

Les versions de la 911 adoptant la nouvelle structure 993





vont s'enchaîner avec la Carrera 4 à transmission intégrale fin 1994, la Targa (à toit coulissant), la Carrera 2S et Carrera 4S. La Turbo apparaît au Salon de Genève en mars 1995. Son six cylindres à plat de 3,6 litres développe 408 ch, grâce à deux turbocompresseurs KKK de 0,8 bars de pression, dotés chacun d'un échangeur.

Grosse nouveauté, la nouvelle Turbo dispose enfin de la transmission intégrale. Elle est associée à une boîte mécanique désormais dotée de 6 rapports, tout comme la boîte Tiptronic. Les jantes « Technologie » en alliage d'aluminium à branches creuses (8Jx18 pouces à l'avant et 10Jx18 pouces à l'arrière) sont moulées sous pression ce qui diminue leur poids de 20%. Chaussées de pneus 225/40ZR18 à l'avant et 285/30ZR18 pouces spécifiques à l'arrière et grâce à un Cx abaissé à 0,34 (contre 0,39 pour la 964 à moteur 3,3 litres), cette nouvelle mouture accélère de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes et passe de 200 à 0 km/h dans le même laps de temps. À partir de juillet 1996 (millésime 1997), la boîte de vitesses des 993 est modifiée avec des rapports allongés afin de répondre aux nouvelles normes anti-bruit en vigueur. La 911 évoluera de façon plus radicale avec l'arrivée de la génération

996 qui abandonne la cellule centrale étriquée, héritée des modèles de 1963 et le refroidissement par air. Pour les puristes, la 996 tourne la page des « vraies » 911, dont la 993 et plus particulièrement sa version Turbo - la dernière à rester en production - est la dernière représentante. Elle aura été produite à 5 978 unités, auxquelles s'ajoutent 345 versions Turbo S.

La 993 Turbo proposée est d'origine allemande et date du 7 mars 1996. Elle affiche 92 476 km au compteur. Sa peinture noire métallisée a été refaite il y a quelques années et l'aile arrière droite présente quelques traces de réparation. Elle est équipée d'un toit ouvrant tôle à commande électrique, d'une sellerie en cuir souple de couleur noire en très bon état, les sièges avant chauffants sont à commande électrique. Son 6 cylindres 3,6 litres turbocompressé développant 408 ch a été refait il y a quelques années et présente un bon fonctionnement. Elle est équipée d'un échappement sport, de jantes en aluminium en très bon état chaussé de pneumatiques Michelin Pilot Sport.

Estimation : 125 000 - 140 000€



MAYBACH

62 S

#2008

LOT
21

Caractéristiques techniques

Marque : Maybach

Modèle : 62 S

Année : 2008

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 12

Cylindrée (cm³) : 5 980

Puissance (ch) : 640

Compteur : 11 882 km

Vitesse maximale (km/h) : 250

Production (nbre exemplaires) : 1 622

N° de série : WDB2401791A 001946



Wilhelm Maybach (1846-1929), brillant ingénieur en mécanique, participe au développement des premiers moteurs de Gottlieb Daimler à la fin du XIXe siècle, mais, suite à un désaccord avec Daimler, en 1907, il s'associe à Ferdinand von Zeppelin dont il motorisera les dirigeables jusqu'au Graf von Zeppelin de 1928. Il se lance dans l'automobile après la première guerre et se fera connaître avec ses somptueux modèles Zeppelin à moteur V12 de 8 litres. La marque de prestige sortira sa dernière voiture en 1941 et sera rachetée par Mercedes-Benz après la guerre.

Lorsque le groupe VW rachète Bentley et BMW Rolls-Royce à la fin des années 1990, Mercedes-Benz qui n'entend pas rester spectateur réagit très rapidement et décide d'entrer dans l'arène du prestige de très haut de gamme en relançant la marque Maybach. Un prototype est dévoilé au Salon de

Tokyo dès 1997, mais le modèle de série se fera attendre jusqu'en 2002. Les Maybach de Daimler-Benz doivent surclasser la Mercedes-Benz classe S en termes de dimension, de standing et de confort et se placer en concurrence directe avec les Rolls-Royce et Bentley des deux autres constructeurs allemands.

Fabriquée à Sindelfingen à partir de 2002, la Maybach moderne est proposée en deux versions, la 57, longue de 5,70 m, et une version allongée, la 62 de 6,20. On notera que la 57 et la 62 sont désignées par leur longueur, comme les yachts de grand luxe dont Maybach fournit les moteurs marins depuis des décennies. Les deux modèles sont équipés du même V12 biturbo de 5 513 cm³, grâce auquel ils peuvent compter sur 550 ch et atteindre les 100 km/h en 5,4 secondes. La vitesse maximale de ces berlines pesant près de





3 tonnes s'élève à 250 km/h. Chaque moteur porte la mention « Exclusively handcrafted by » (Exclusivement assemblé à la main par), suivi du nom et du prénom du technicien qui l'a assemblé. Inutile de dire que la liste des options et des possibilités d'équipements est illimitée, de même que le choix des coloris intérieurs et extérieurs. Les prix tournaient autour de 300 000 euros.

En 2005, des versions spéciales 57S et 62S font leur apparition avec un moteur de 6 litres développé par AMG dont la puissance atteint 612 ch et permet de faire passer la vitesse maximale à 275 km/h. Le 0 à 100 km/h ne prend plus que 5 secondes, comme sur une Porsche 911 Carrera. Avec la finition Zeppelin bicolore, proposée en série limitée à partir de 2009, la puissance passera à 630 ch, puis à 640 ch ! Une version Landaulet, un type de carrosserie « populaire » dans les années 1920-1930 dont le compartiment arrière est découvrable, sera même proposé sur la base de la 62 S au Salon de Dubaï en novembre 2007 et construite en série très limitée au tarif de 1 400 000 euros.

Malheureusement, si la marque a encore une certaine résonance en Allemagne, elle est peu connue ailleurs et les ventes

n'atteindront jamais le niveau espéré par Mercedes-Benz, en tout cas elles resteront bien inférieures aux chiffres de vente de ses deux concurrentes britanniques.

La voiture de la vente, une 62 S, la version longue équipée du V12 biturbo de 6 litres et 640 ch, d'origine américaine, a été importée en Ukraine. Elle est dans un état proche du neuf avec une peinture noire en très bon état et affiche 11 882 km. Le véhicule est équipé d'un toit panoramique électrochrome, d'un GPS à reconnaissance vocale, d'une climatisation quadризone, du démarrage du moteur à distance et du bouton panic, de sièges massants, chauffants et réfrigérants dotés d'un ajustement lombaire, d'une caméra permettant de voir vers l'arrière, d'une cloison de séparation entre l'espace arrière et le compartiment chauffeur avec des rideaux à commande électrique, d'un système audio de très haute qualité, avec chargeur 8 CD lecteur de DVD avec écrans dans la cloison de séparation, de porte-gobelets chauffants ou réfrigérants.... Le véhicule vient d'être révisé chez Mercedes.

Estimation : 190 000 - 220 000 €



JAGUAR Mk X #1963

LOT
22

Caractéristiques techniques

Marque : JAGUAR

Modèle : Mk X

Année : 1963

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 6 en ligne

Cylindrée : 3782 cm³

Puissance : 265 ch

Compteur : 49.475 km d'origine

Vitesse maximale : 195 km/h env.

Production (nbre exemplaires) : 13.382

N° de série : 351935BW



Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, William Lyons avait réussi à faire de Jaguar une marque mythique, grâce à ses très réussies XK 120 qu'il avait exportées en grand nombre outre-Atlantique. Ses vieillissantes berlines MkV n'avaient pas connu le même succès que ses sportives en Amérique et la MkVII de 1951 et ses suivantes n'allaient guère faire mieux. Afin de conquérir des parts de marché, William Lyons mit à l'étude une grande berline moderne aux dimensions proches des standards américains. La Mk X, dévoilée en 1961, la même année que la Type E, reposait sur un empattement de 3,05 m avec des voies de 1,47 m et mesurait 5,13 m de long pour 1,93 de large et 1,38 m de haut. Elle était plus grande qu'une Rolls Royce Silver Cloud et offrait une habitabilité intérieure très généreuse, doublée

d'une finition luxueuse où cuir et ronce de noyer faisaient bon ménage. L'habitacle était très lumineux grâce aux larges surfaces vitrées du pavillon. Comme à son habitude, William Lyons avait lui-même participé à l'élaboration du dessin de la carrosserie. Très moderne à l'époque avec sa calandre fortement inclinée vers l'avant, encadrée par des doubles phares, elle affichait une élégance cossue et ses lignes allongées qui se terminaient par un arrière effilé suggéraient la vitesse.

De construction monocoque avec carrosserie en acier, elle reprenait la suspension arrière indépendante de la Type E, présentée quelques mois plus tôt. Elle en reprenait également le six cylindres en ligne XK de 3781 cm³ avec un taux de compression de 9:1 (8:1 en option), alimenté par deux carburateurs SU, développant 265 ch. Il était un peu à la





peine pour tirer les 1 892 kg de la voiture, mais lui permettait néanmoins d'atteindre les 190 km/h avec un 0 à 100 km/h en un peu plus de 10 secondes, ce qui n'avait rien de honteux. Au Salon de Londres, en octobre 1964, une version 4, 2 litres fut présentée, alimentée par trois carburateurs SU. Elle recevait également une transmission à quatre rapports tous synchronisés à la pace de l'ancienne Borg-Warner dont la première n'était pas synchronisée. La MK X évolua en 420G au Salon de Londres en 1966 avec des retouches esthétique mineures. Il fut construit 13 382 exemplaires de la version 3, 8 litres et 5 137 exemplaires de la version 4.2 litres jusqu'en 1966 et 5 763 420 G jusqu'en 1970.

Cette exceptionnelle Jaguar Mk X est d'origine française et ne compte que 49 000 km réels d'après son livret d'époque. Elle a été importée neuve en 1963 par les établissements

Delecroix et n'a eu que deux propriétaires. Le premier, un pharmacien parisien, l'a cédée à l'actuel propriétaire il y a une vingtaine d'années. Celui-ci a entrepris une restauration complète de très haute qualité. La restauration a nécessité un investissement considérable, il est extrêmement rare de voir un tel modèle dans un aussi bel état. La caisse et les soubassements sont exceptionnels. La mécanique d'origine a été entièrement restaurée. L'intérieur, refait avec le plus grand soin, est magnifique. Superbe état général de présentation et de fonctionnement. C'est une grande routière majestueuse d'une rare élégance que l'on a très rarement l'occasion de croiser sur nos routes.

Estimation : 30 000 - 35 000 €



FORD V8 DELUXE ROADSTER #1935

LOT
23

Caractéristiques techniques

Marque : FORD

Modèle : V8 Deluxe Roadster

Année : 1935

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 8 en V

Cylindrée : 3622 cm³

Puissance : 85 ch

Compteur : 00.100 km

Vitesse maximale : environ 120 km/h

Production (nbre exemplaires) : 4896

N° de série : 542288522



Remplacer le modèle T, unique modèle de son catalogue, ne fut pas une mince affaire pour Ford. D'autant qu'Henry Ford était têtue et ne voulait pas entendre que son modèle fétiche était en chute libre, face à la concurrence. Lorsqu'il en convient enfin, il ne cesse de chercher à imposer des idées pour le moins farfelues, comme un huit cylindres en X ou une alimentation par gravitation, pour ne citer que les plus incongrus. En bon despote, Henry Ford n'e fait qu'à sa tête et ne veut dépendre de personne et surtout éviter de payer des royalties à des sociétés où seraient impliqués ses concurrents. On en arrive presque à se demander comment il réussira finalement à sortir la Ford A, après avoir fermé ses usines pendant six mois – à perte et sans emprunter, à tel point que la production d'automobiles aux États-Unis enregistrera une chute de 900 000 exemplaires par rapport à

l'exercice 1926 ! - pour les adapter à la construction de son nouveau modèle. Avant la fin de la première journée de son lancement, le vendredi 2 décembre 1927, les commandes enregistrées dépassent 500 000 unités ! La production ne suivra pas.

La Ford A est assez conventionnelle avec son châssis à longerons, sa suspension rigide à l'arrière et son quatre cylindres en fonte. En revanche, il n'y a pratiquement plus de bois dans la nouvelle Ford à carrosserie tout acier. Le quatre cylindres de 3 282 cm³ (98 x 107 mm) développe 40 ch à 2 200 tr/min. Il repose sur un vilebrequin à trois paliers avec un arbre à cames latéral entraîné par engrenage et dispose de piston en aluminium. La boîte de vitesses offre trois rapports non synchronisés et entraîne les roues arrière. Les freins à tambour aux quatre roues sont commandés





par tringle. Reposant sur un empattement de 2,63 m, elle mesure 3,85 m de long, 1,71 de large, 1,81 de haut et pèse 1 100 kg. Sa vitesse de pointe est de 95 km/h. La nouvelle venue est plutôt élégante pour un modèle populaire, grâce à l'inflexibilité d'Edsel Ford, face aux caprices de son père. Elle est inspirée de la Lincoln, marque de luxe du groupe Ford que gère Edsel. Elle sera déclinée en de nombreuses variantes de carrosseries, berlines deux et quatre portes, coupés 3 et 5 vitres, Sport coupé, Roadster 2 et 4 places, phaëton, break, taxi et même coupé de ville, un comble pour une voiture populaire. À partir de mai 1928, l'usine de Highland Park, dans le Michigan, produit 8 000 modèles A par jour et la Ford A devient rapidement la voiture la plus diffusée en Amérique et la 2 000 000^e Ford A est assemblée le 14 avril 1931. La production totale atteindra 4 850 000 exemplaires et cessera en 1932.

Cette très belle et rare version roadster avec spider date de 1935 et a été restaurée il y a quelques années avec le plus grand soin dans le respect de l'origine. Cette auto est en parfait état de fonctionnement et a participé à de très nombreux rallyes historiques. Avec 4896 exemplaires la version roadster est de loin la plus rare et bien sûre la plus recherchée. La carte grise indique une première mise en circulation en 1933. Il s'agit d'une erreur, cette voiture est un modèle 1935.

Estimation : 58 000 - 65 000 €



PORSCHE 911 CARRERA 2.7 LITRES #1974

LOT
24

Caractéristiques techniques

Marque : Porsche

Modèle : 911 Carrera 2.7

Année : 1972

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2 687

Puissance (ch) : 210

Compteur : 15 073

Vitesse maximale (km/h) : 240

Production (nbre exemplaires) : 1632

N° de série : 9115600208



Née en septembre 1963 avec un six cylindres 2 litres de 130 ch, la Porsche 911 avait déjà une belle carrière de dix années derrière elle lorsqu'elle connut une de ses évolutions les plus caractéristiques, en septembre 1973, avec la série G, reconnaissables à ses pare-chocs à soufflets, destinés à répondre aux lois fédérales américaines. Outre les pare-chocs à absorption à soufflet de caoutchouc noir, on distingue les Série G à leurs jantes en alliage d'aluminium coulé sous basse pression. Elles conservent les cinq branches mais arbore un dessin en relief plus complexe que les Fuchs. À l'intérieur, on trouve des appuie-tête montés en série sur des sièges allégés, des contre-portes redessinées avec vide-poches à couvercle et un volant de sécurité rembourré. En revanche les vitres arrière sont désormais fixes.

Après des évolutions en 2, 2 litres (série C en septembre 1969), puis 2, 4 litres (série E, année-modèle 1972), avec la série G les 911 adoptent des moteurs 2, 7 litres. Porsche en a

profité pour réorganiser la gamme en trois modèles, 911, 911 S et 911 Carrera, dont les puissances sont respectivement de 150, 175 et 210 ch. La 911 de base remplace la 911 T de 130 ch, la 911 S descend d'un cran pour remplacer la 911 E de 165 ch, en milieu de gamme, et la 911 Carrera de 210 ch vient désormais chapeauter la gamme, en lieu et place de la 911 S qui affichait seulement 190 ch en 1973. La 911 Carrera de 1974 n'a rien à voir avec la Carrera RS de 1973 avec sa fameuse queue de canard qui était déjà équipé d'un six cylindres 2, 7 litres, mais était un pur modèle de compétition. La 911 Carrera de 1974 est une version route de série, luxueuse et confortable. Elle reçoit des vitres électriques que n'ont pas les deux autres modèles. La 911 Carrera est aussi la seule des trois à conserver les jantes Fuchs.

En 1976, la 911 Carrera adoptera un 6 cylindres 3 litres, avec la série I, alors que la 911 de base reste fidèle au 2, 7 litres





et que disparaît la 911 S. Cette nouvelle cylindrée de 3 litres – comme la première Turbo apparue un an plus tôt – offre une puissance de seulement 200 ch, alors que la Carrera 2, 7 litres de 1974 en développait 210. Porsche privilégiait donc un modèle un peu affadi, mais plus souple et plus facile à conduire. D'autant que les plus sportifs disposaient depuis 1975 d'une nouvelle 911 hors normes, la Turbo de 260 ch, le double du 2 litres de 1963 !

La 911 Carrera 2, 7 litres fut construite à 1 554 exemplaire en 1974 et 1975, plus 923 exemplaires aux normes américaines. Cette Porsche 911 Carrera 2.7 de 1974 d'origine Française affiche 15 073 km et a été restaurée récemment. La peinture gris clair métallisé (couleurs concordantes, Réf : 936) est neuve, les joints de carrosserie sont neufs.

La sellerie en simili cuir et tissu écossais gris a été refaite, la moquette de couleur bleu foncé est neuve. La planche de bord et l'instrumentation sont en très bon état et le volant à 3 branches en cuir est en bon état d'origine. Le véhicule est équipé de vitres teintées, d'un autoradio K7 de marque Clarion. Le moteur (numéros concordants) de 210 ch a été refait à neuf et présente un très bon fonctionnement. Les liaisons au sol ont été reconditionnées, les freins ont été renouvelés, les échappements ont été récemment remplacés. Les jantes en aluminium polie de 15 pouces sont en très bon état et chaussées de pneumatiques Pirelli P6000 neufs.

Estimation : 180 000 - 195 000 €



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.6 LITRE #1981

LOT
25

Caractéristiques techniques

Marque : Volkswagen
Modèle : Golf GTI 1.6
Année : 1981
Nombre de places : 5
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1 588
Puissance (ch) : 110
Compteur : 155 509 km
Vitesse maximale (km/h) : 185
Production (nbre exemplaires) : 461 690
N° de série : WVWZZZ17ZBW581782



Présentée à Francfort en septembre 1975, un an après la présentation de la Golf, la GTI allait devenir la référence en matière de sportive pendant près de dix années et générer toute une kyrielle d'ersatz et de copies plus ou moins réussies. Sa carrosserie - uniquement trois portes jusqu'à l'automne 1981 - est signée ItalDesign. Dès sa présentation, la GTI devient un véritable phénomène de société, définissant un nouveau plaisir de conduire. Elle reçoit un 4 cylindres en ligne de 1 588 cm³ (79,5 x 80 mm) à arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, doté d'une injection Bosch K-Jetronic développant 110 ch à 6 100 tr/min qui donnent une vitesse de pointe de plus de 180 km/h. Mais ce sont surtout ses accélérations et ses reprises dues à son excellent rapport poids/puissance (elle ne pèse que 846 kg) et associées à une excellente tenue de route qui font la différence. C'est une traction et elle est dotée d'une boîte de vi-

tesse à 4 rapports plus marche arrière. Voiture de connaisseurs, elle valorise ceux qui la choisissent, malgré son allure anti-frime. Elle se distingue toutefois de la Golf roturière par ses parements rouges autour de la calandre, ses ailes soulignées d'extensions de plastique noir et son important becquet avant. Le fin du fin est le modèle noir verni, une option payante largement répandue. La GTI subit ses premières retouches en 1979 avec de nouveaux pare-chocs plus enveloppants et une boîte à cinq rapports. À l'automne 1981, la Golf est disponible en version cinq portes. Au cours de l'été 1982, le 1 588 cm³ fera place à un 1 781 cm³ (81 x 86,4 mm) développant 112 ch à 5800 tr/mn. Les prestations restent globalement identiques, mais la conduite gagne en agrément, grâce à un couple plus élevé (15,6 mkg au lieu de 11,9) offrant une plus grande souplesse.





Le cabriolet GLI qui utilise le même train roulant et la même mécanique que la GTI est présenté au Salon de Genève en mars 1979 et suit la même carrière que la berline. La Golf deuxième génération apparaîtra en août 1983. Elle reprend l'allure générale de la première génération avec des lignes plus souples, dues cette fois, au centre de style Volkswagen. La GTI est reconduite avec la même mécanique sous la nouvelle carrosserie, mais, pour les puristes, malgré les freins à disque sur les quatre roues, l'esprit n'est plus là. La Golf première du nom aura été produite à 6 780 000 unités, tous modèles confondus, jusqu'en 1984.

La GTI 1.6 proposée ici date du 17 juin 1981 et affiche 155 509 km au compteur. Elle est en bon état général avec une peinture noire vernie refaite il y a quelques années et les bandes latérale de couleur grise, conforme à la GTI d'époque, sont neuves. Les accastillages de carrosserie en

plastique sont en très bon état et le véhicule est équipé d'un toit ouvrant tôle à commande manuel ainsi que d'un essuie-glace de lunette arrière. La sellerie en tissu noir à bandes grises et la moquette de couleur noire sont en bon état d'origine. Le véhicule est équipé de sont volant à quatre branches et de ses jantes en tôle d'origine avec des pneumatiques en bon état.

Le groupe motopropulseur a été révisé et présente un bon fonctionnement. Le véhicule est vendu avec sont passeport FIA.

Estimation : 15 000 - 19 000 €



AUSTIN A30 SEVEN coach #1954

LOT
26

Caractéristiques techniques

Marque : AUSTIN

Modèle : A30 SEVEN coach

Année : 1954

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4 en ligne

Cylindrée : 803 cm³

Puissance : 28 ch

Compteur : 66.487 km

Vitesse maximale : 110 km

Production (nbre exemplaires) : 223.264

N° de série : 2A79048



La petite familiale A30 d'Austin, commercialisée sous le nom d'Austin Seven de mai 1952 à septembre 1956, fut dévoilée au Salon de Londres qui se tenait à Earls Court, en 1951. C'était la concurrente directe de la Morris Minor, équivalent populaire de notre 4 CV. C'était la première Austin de construction monocoque, ce qui avait permis de la rendre à la fois plus légère et plus rigide et surtout moins chère à construire. L'économie à tous les niveaux avait été le maître-mot de ses concepteurs. Ainsi on ne trouvait qu'un essuie-glace, un unique feu arrière central, faisant office de signalisation, de feu stop et d'éclairage de plaque, et un seul pare-soleil côté conducteur. Le chauffage, le second essuie-glace et le pare-soleil passager étaient en option, moyennant quoi l'Austin Seven était vendue 62 livres, moins chère que sa rivale Morris, à seulement 507 £. Elle connut d'emblée

un beau succès.

Toute en rondeurs, elle arbore une allure sympathique, presque caricaturale rappelant une voiture de dessin animé avec sa petite calandre chromée évoquant les grosses berlines anglaises contemporaines. Comme beaucoup de voitures à l'époque, elle arbore des flèches de direction articulées dans les montants de portière à la place des clignotants. Elle est équipée d'un quatre cylindres en ligne culbuté BMC de 803 cm³ (58 x 76 mm) alimenté par un carburateur Zenith qui développe 28 ch à 4 400 tr/min. Sa consommation au cent kilomètres est de moins de 7 litres et elle peut atteindre les 110 km/h dans de bonnes conditions. Elle reçoit des freins à tambour hydrauliques. Proposée en berline 4 portes, elle sera rapidement épaulée par une version deux portes à la fin de 1953 et de versions break et camionnette à partir de





1954. Elle sera remplacée par l'Austin A35 en 1956 après avoir été produite à 223 264 exemplaires. L'A 35 ne s'en différencie que par son moteur de 948 cm³ développant 34 ch et par quelques aménagements esthétiques, comme sa lunette arrière agrandie.

Elle sera à son tour produite à 280 000 unités jusqu'en 1959, lorsqu'elle sera remplacée par l'Austin A40, bien plus moderne, dessinée par Pinin Farina.

Ce petit coach Austin a été restauré il y a une dizaine d'années. Il est extrêmement rare de voir une restauration d'un tel niveau sur ce genre de modèle. La plate-forme est très saine,

la carrosserie a été soigneusement restaurée et la peinture est en excellent état. Les accessoires chromés d'origine ont été restaurés avec le plus grand soin. L'intérieur en cuir est magnifique et la voiture fonctionne parfaitement.

Estimation : 10 000 - 12 000 €



PORSCHE

911 (964) TURBO 3.3

#1991

LOT
27

Caractéristiques techniques

Marque : Porsche

Modèle : 911 (964) Turbo 3.3

Année : 1991

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 3 299

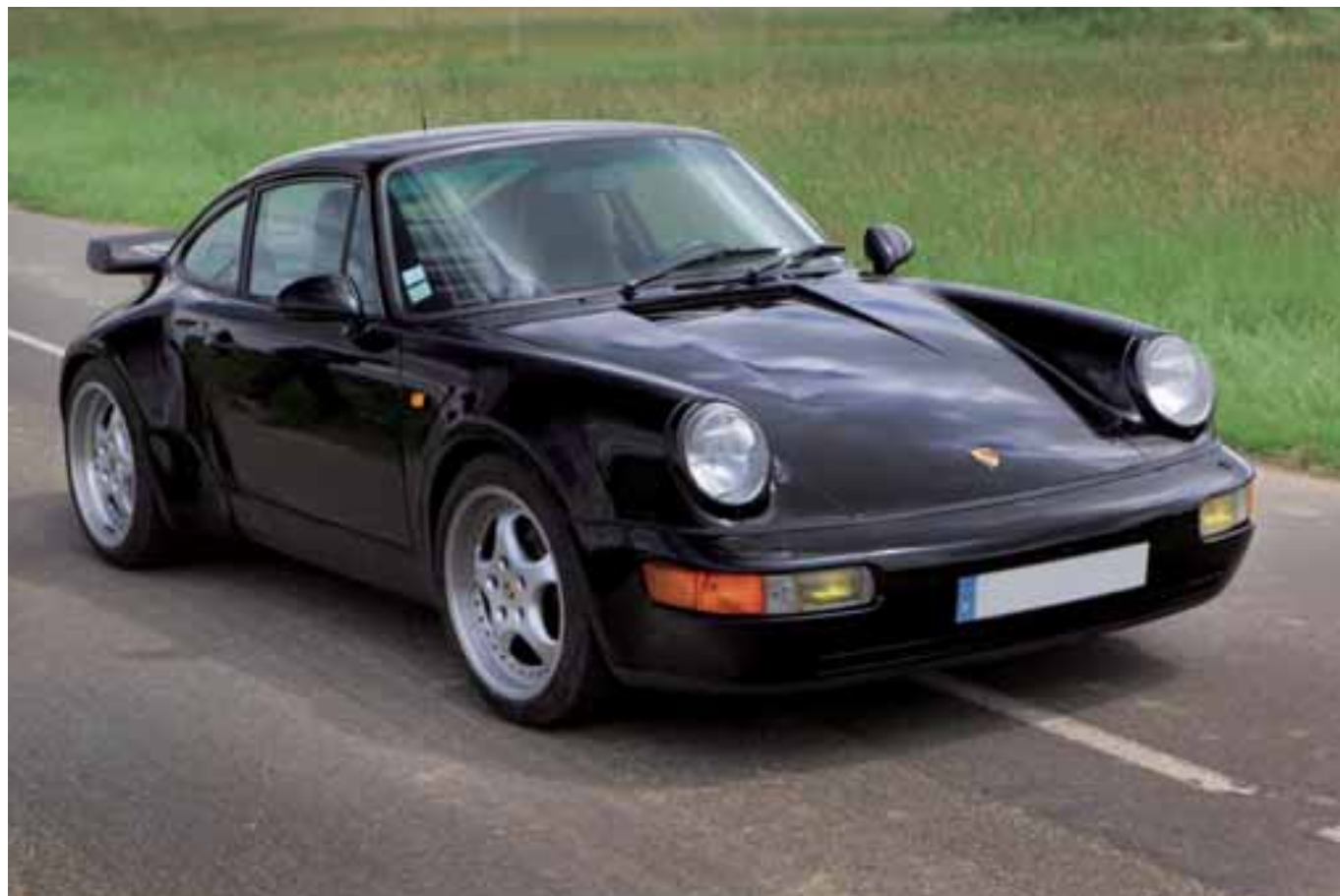
Puissance (ch) : 320

Compteur : 139 650 km

Vitesse maximale (km/h) : 270

Production (nbre exemplaires) : 3 660

N° de série : WPOZZ96ZNS470756



On ne présente plus la Porsche 911, bien sûr. Mais il est important de préciser à quel modèle on a affaire, tant la famille 911 a offert de versions, et dans chaque version de variantes, en cinquante années d'existence. Nous sommes ici en présence d'une turbo de troisième génération. La première génération de Turbo (type 930, 3 litres/260 ch) était apparue au Salon de Paris, en septembre 1974, et sa fabrication avait débuté en avril 1975. Elle avait rapidement été suivie d'une deuxième génération en 1978 (série K) qui voyait sa cylindrée portée à 3,3 litres et sa puissance à 300 ch. La troisième génération (964) fut présentée au Salon de Genève en mars 1990. Elle reprend la carrosserie et la structure entièrement refondue de la Carrera 4, apparue au Salon de Paris en septembre 1988. On distingue aisément la série 964 à ses nouveaux boucliers qui remplacent les pare-chocs à soufflets des 911 précédentes (1974-1988), à ses nouvelles jantes forgées Speedline et à son aileron mobile automatique qui diminue la portance au-delà de 80

km/h, mais la cellule centrale, pavillon, capot avant, portes et donc les dimensions intérieures restent inchangées, alors que le soubassement a été profondément revu pour loger la transmission intégrale, de même que les ailes élargies pour la nouvelle monte. La Carrera 4 adopte également une cylindrée de 3,6 litres pour son six cylindres à plat qui développe désormais 250 ch, mais surtout, elle propose une transmission intégrale, certes moins sophistiquée que celle de la 959, mais particulièrement efficace avec une répartition 31% à l'avant et 69% à l'arrière grâce à un différentiel central équipé d'un verrouillage électronique antipatinage. La Turbo 964 se différencie de la Carrera 4 par de nombreux points. Elle ne reprend pas l'aileron mobile, mais adopte un aileron fixe à bourrelet de caoutchouc noir, comme les générations précédentes de Turbo. Côté mécanique, la nouvelle Turbo 964 n'adopte pas non plus le 6 cylindres 3,6 litres de la Carrera 4, mais reste fidèle au 3,3 litres de la Turbo deuxième génération (simple allumage, injection K-Jetronic,





turbocompresseur KKK unique) qui affiche 20 ch de plus avec 320 ch à 5 750 tr/min et un couple de 450 Nm à 4 500 tr/min. Malgré la carrosserie empruntée à la Carrera 4 à transmission intégrale, la Turbo 964 reste également fidèle à la propulsion et conserve également la boîte de vitesse G50 à cinq rapports du modèle 1989. La vitesse de pointe, malgré le poids supplémentaire de 135 kg compensé par la puissance accrue et la moindre trainée de la carrosserie, est de 270 km/h avec un 0 à 100 km/h en 5 secondes tout juste et, tout aussi important sinon plus, un 100 à 0 km/h en 3 secondes ! La Turbo reste la référence.

Le modèle proposé, d'origine Européenne, est en très bon état de présentation, sa peinture de couleur noir est neuve. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique tôle et les sièges sport chauffants en cuir noir à commandes électrique sont en très bon état. Le véhicule est équipé de vitres et rétroviseurs, d'un ordinateur de bord et d'un autoradio CD. La moteur a été récemment révisée et est équipé d'un échappement sport. Les jantes en aluminium Speedline en 18 pouces sont équipées de pneumatiques Pirelli P Zero Rosso.

Estimation : 95 000 - 110 000€



JAGUAR

TYPE E 3.8 Cabriolet (Flat Floor)

#1961

LOT
28

Caractéristiques techniques

Marque : Jaguar

Modèle : Type E 3.8 Cabriolet (Flat Floor)

Année : 1961

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 3 871

Puissance (ch) : 265

Compteur : 1 481 km

Vitesse maximale (km/h) : 240

Production (nbre exemplaires) : 1 625

N° de série : 876123



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

Dire que la Type E fait sensation au Salon de Genève, en mars 1961, est un *œphémisme*. Ses lignes classiques, presque caricaturales, expriment la sportivité avec des hanches voluptueusement relevées, un long capot aux ouïes suggestives, des phares carénés et un petit habitacle, rejeté sur l'essieu arrière. On remarque le hayon arrière à ouverture latérale pour accéder au compartiment à bagages ou le capot moteur se soulevant d'un bloc, inspiré des voitures de

compétition. Tout comme ses lignes qui sont directement adaptées (par William Lyons, le patron de Jaguar lui-même) de celles de la Type D victorieuses au Mans en 1955, 1956 et 1957. Sa structure doit d'ailleurs beaucoup à la Type D. Elle lui emprunte son caisson monocoque central, prolongé par une structure tubulaire à l'avant servant de berceau moteur et d'ancrage à la suspension. Cette structure, ainsi que les panneaux de carrosserie emboutis, expliquent son prix, équivalent à celui d'une Porsche 356, nettement moins performante et moins prestigieuse, presque la moitié du prix d'une Aston Martin ou d'une Ferrari qui ont, elles, encore recours au châssis tubulaire et à des carrosseries artisanales. Sa suspension à quatre roues indépendantes est, elle aussi, empruntée à la Type D.

Côté mécanique, elle reprend le moteur 6 cylindres en





ligne de 3, 8 litres de sa devancière, la XK 150 S. Avec une puissance revendiquée de 265 ch, la Type E offre des performances en nette amélioration, d'abord en raison d'un poids sensiblement moindre que celui de la XK 150 et aussi grâce aux lignes bien plus aérodynamiques de sa carrosserie. Les 240 km/h revendiqués sont peut-être un peu optimistes, mais la Type E a largement de quoi distancer n'importe quelle sportive et fait jeu égal avec les italiennes les plus exclusives. Pour son habitacle, la Type E a délibérément opté pour l'aspect sportif, abandonnant les boiseries pour un tableau de bord fonctionnel et particulièrement riche, avec de nombreux cadrans et interrupteurs débordant sur la console centrale. Un habillage en cuir vient donner un peu de chaleur à l'ensemble. Cette première série totalisera 7 600 exemplaires. La Jaguar Type E, surtout dans sa première définition, comme celle proposée à cette vente, fait aujourd'hui incontestablement partie des dix plus belles voitures de tous les temps.

Cette Jaguar type E 3.8 cabriolet 1961 d'origine Française (Royal Elysée) type « Flat Floor » - plancher plat - affiche

101 481 km. La peinture « Carmen red » est neuve (couleurs concordantes), les chromes ont été remplacés, le pare brise est neuf, la capote en vinyle noire est en bon état d'origine et l'ensemble des joints de la carrosserie est neuf. La sellerie en cuir noir est en très bon état, les habillages en vinyle noir ont été refaits, les moquettes noires sont neuves, la planche de bord avec son instrumentation et la console centrale sont en très bon état d'origine. Le véhicule est équipé de son autoradio Philips d'origine. Le groupe motopropulseur (numéros concordants) a été révisé et présente un très bon fonctionnement, le radiateur en aluminium et le ventilateur électrique sont neufs. Le pont arrière de type européen est conforme, l'embrayage est neuf, de même que la ligne d'échappement en inox. Les liaisons au sol ont été reconditionnées (Silentbloc, amortisseurs, rotules). Les jantes à rayons chromées sont chaussées de pneumatiques Michelin XVS neufs.

Estimation : 150 000 - 190 000€



LAMBORGHINI

350 GT

#1968

LOT
29

Caractéristiques techniques

Marque : Lamborghini
Modèle : 350 GT
Année : 1968
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 12
Cylindrée (cm³) : 3464
Puissance (ch) : 270
Compteur : 83 114 km
Vitesse maximale (km/h) : 250
Production (nbre exemplaires) : 23
N° de série : 0412



Lorsqu'apparaît la Lamborghini 350 GTV, au Salon de Turin en 1963, personne ne croit que ce prototype aux lignes caricaturales, construit à la hâte, débouchera sur une voiture de série. L'ensemble technique est très alléchant : V12 avant en alliage léger de 3,5 litres à quatre arbres à cames en tête, commandés par chaîne triple, six carburateurs double corps, vilebrequin à sept paliers, lubrification par carter sec, 360 ch à 8 000 tr/min ! Plus de 100 ch au litre ! Il a été conçu par Giotto Bizzarrini, ancien metteur au point chez Ferrari, qui a, entre autres, conçu la 250 GTO. Côté châssis, quatre roues indépendantes à doubles triangles superposés, freins à disque aux quatre roues, et transmission ZF à 5 rapports synchronisés, avec embrayage monodisque à sec et différentiel autobloquant. Les caractéristiques d'une voiture du Mans. À la surprise générale, au Salon de Genève 1964, Lambor-

ghini présente le modèle de série, la 350 GT. Elle a légèrement évolué, mais reste toujours aussi séduisante. La puissance, plus réaliste, est désormais de 280 ch à 6 500 tr/min, l'empattement a gagné 10 cm et passe à 2,55 m. Ses caractéristiques mécaniques sont presque identiques à celles des Ferrari 250 GT « Lusso » et 330 GT - sa concurrente directe, dont elle calque le prix de 5 600 000 lire -, qui sont encore dotées d'un essieu arrière rigide à ressorts semi-elliptiques et d'une transmission à quatre rapports.

Le dessin a été revu par Touring qui est chargé de la construction en série, avec carrosserie en aluminium selon sa technique Superleggera. La 350 GT présente des phares ovales à la place des phares escamotables. L'intérieur est entièrement capitonné de cuir, jusqu'au tableau de bord, dans lequel sont enchâssés les différents compteurs et une large console cen-





trale reçoit commandes et basculeurs. Le tout bien mieux fini et plus raffiné que celui des Ferrari. 120 Lamborghini 350 GT seront construites entre 1964 et 1966 dans l'usine flambant neuve de Sant'Agata Bolognese. Les dernières voitures verront leur calandre modifiée et recevront un moteur 4 litres, annonçant une version 400 GT 2+2 qu'on distingue à son empattement allongé et à ses doubles phares. Longtemps laissée pour compte, la 350 GT atteint aujourd'hui des cotes respectables, sa rareté et le fait d'être à l'origine de l'une des marques les plus mythiques en font toute la valeur. La voiture proposée a été vendue neuve en Italie, puis achetée par un Français. Victime d'un grave accident il a offert la voiture à son kinésithérapeute pour lui avoir rendu l'usage de ses jambes. Celui-ci l'a stocké pendant près de 20 ans, avant de la vendre aux enchères en l'état à Bordeaux, il y a quatre ans. Guy Cazelle - de L'Atelier des sportives - l'a rachetée et remise en route avec l'aide du grand spécialiste de la marque, Edmond Ciclet, après une remise en état complète du moteur. Il y a deux ans, Cecil Cars l'a acheté pour la revendre à

son actuel propriétaire. Selon plusieurs sources compétentes (dont Valentino Balboni, le pilote d'essai de la marque), la voiture a des numéros concordants (numéro de châssis 412). D'après les recherches de Guy Cazelle, elle fait partie de la série dite intérim dont elle serait le premier exemplaire sur une production de 23. Elle affiche 83 114 km au compteur. Sa peinture rouge corail métallisé et les chromes sont en bon état. La sellerie de cuir marron est en bon état d'origine avec une belle patine et les moquettes ont été remplacées. L'instrumentation de bord est complète, le volant trois branches cerclé de bois est en très bon état. Le moteur qui porte le numéro 0397 a été révisé et présente un bon fonctionnement ainsi que la boîte cinq rapports. Les jantes à rayons Borrani sont chaussées de pneumatiques Pirelli P4000 en très bon état. Le véhicule est équipé d'un échappement Ansa récemment remplacé et garantie 20 ans.

Estimation : 650 000 - 700 000€



PORSCHE

944

#1984

LOT
30

Caractéristiques techniques

Marque : Porsche

Modèle : 944

Année : 1984

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 2479

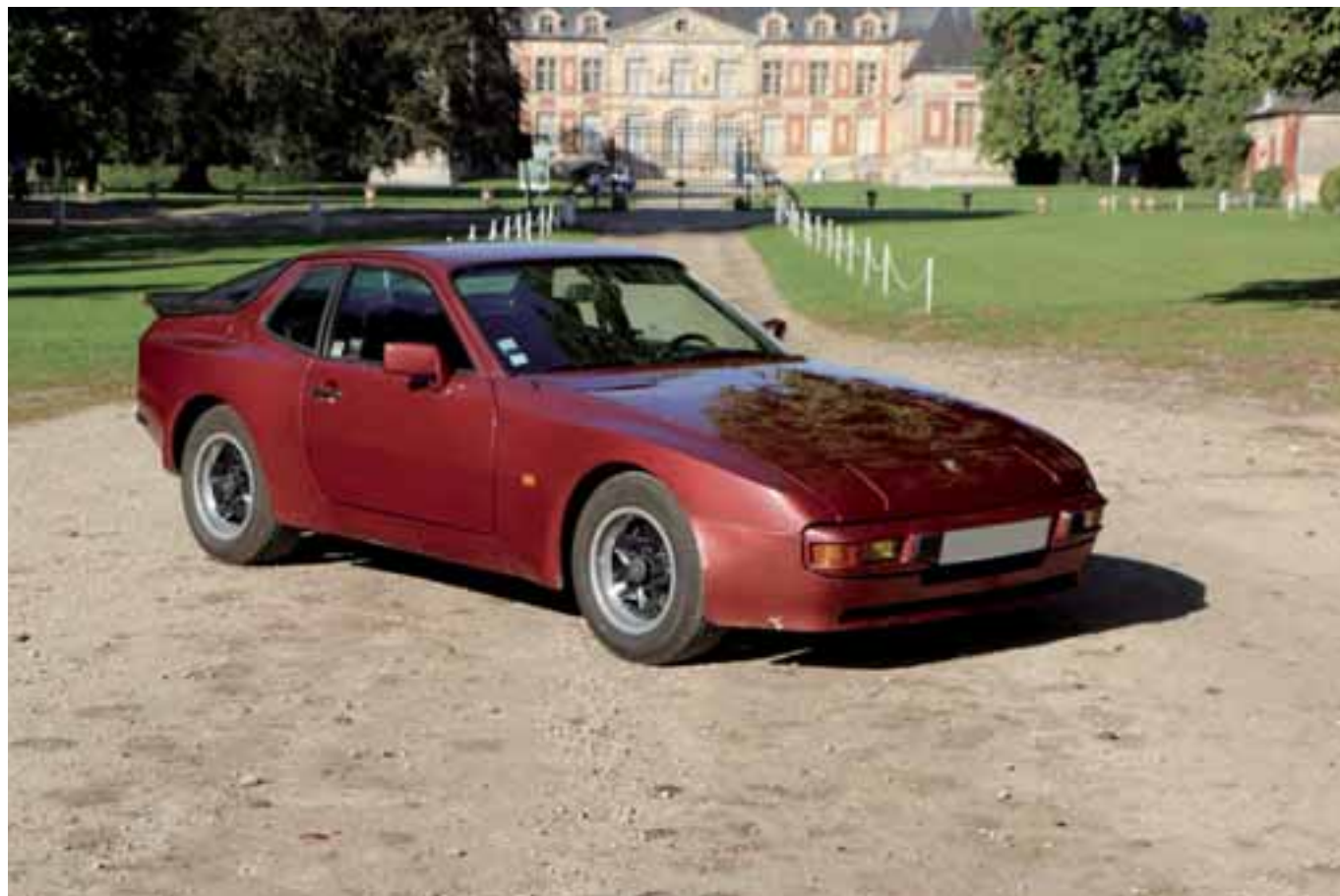
Puissance (ch) : 163

Compteur : 51 170 km

Vitesse maximale (km/h) : 220

Production (nbre exemplaires) : 64 486

N° de série : WPOZZZ94ZEN404335



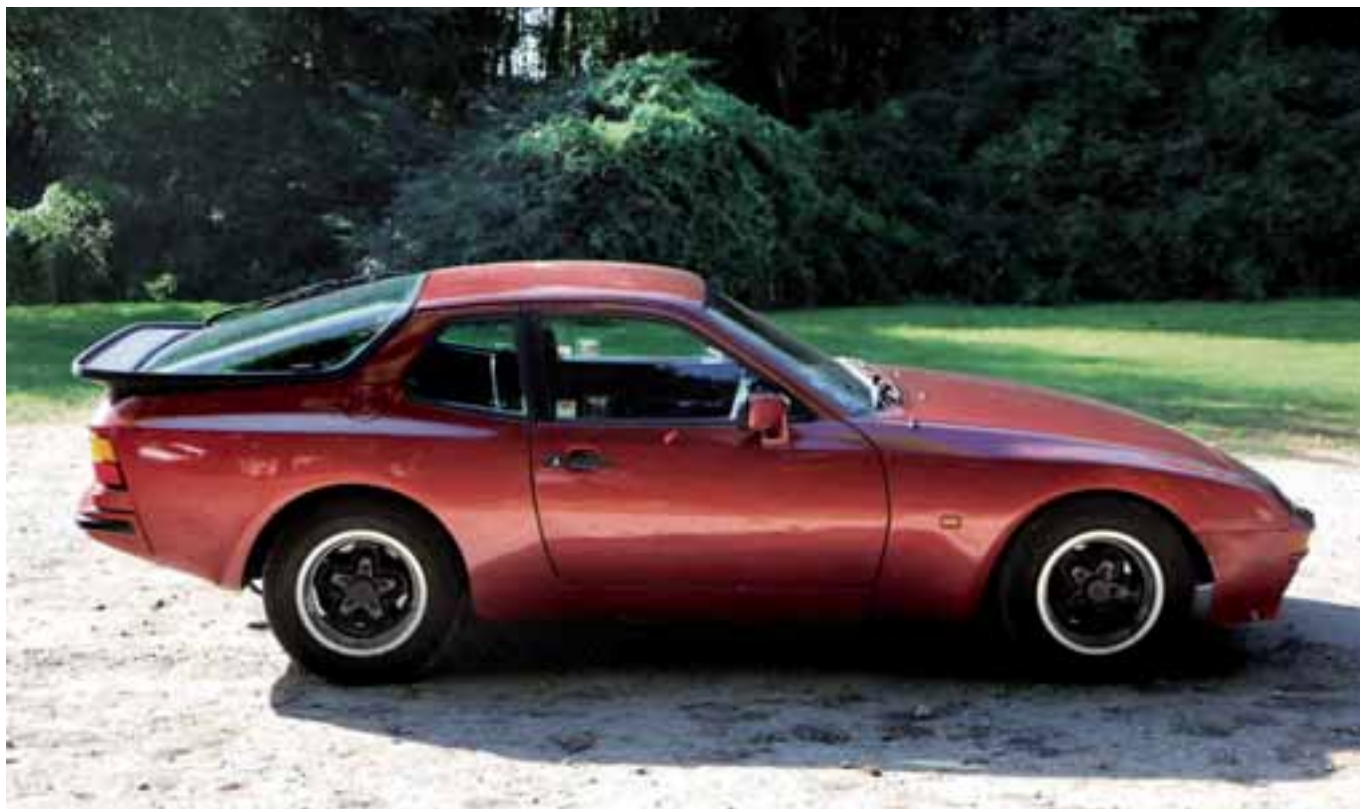
Difficile d'imaginer, aujourd'hui que Porsche construit plus de 200 000 voitures par an et des modèles aussi différents que des supercars, des SUV, des berlines, des hybrides et des diesel, le tollé que provoqua l'apparition de la 924 en 1976. La 914/916 de 1970 – parfois surnommée « Porsche du pauvre » – n'avait pas soulevé une telle levée de boucliers, car elle restait fidèle au refroidissement par air et marquait une sorte de retour aux sources avec sa mécanique Volkswagen (914) en position centrale – comme une sportive moderne. Pour la 924, il en allait tout autrement. Non seulement elle abandonnait le refroidissement par air, mais elle avait un moteur à l'avant ! Ce n'était donc pas une Porsche, tout simplement. Aujourd'hui les mentalités ont évolué et l'on redécouvre avec plaisir ces sportives modernes et bien conçues que sont les 924, 944 et 968.

La 924, apparue avec un 4 cylindres 2 litres de 125 ch, s'était

vue épaulée par une version 924 Turbo de 170 ch en 1979 (177 ch à partir de 1981) et par une 924 Carrera GT de 210 ch en 1980, sans compter les versions compétition GTS de 245 ch et GTR de 375 ch. C'est en janvier 1982 qu'apparaît la 944, aux côtés de la 924 (qui restera au catalogue jusqu'en 1988 sous forme de la 924 S).

La 944 est une évolution très réussie de la 924. Il est rare qu'un modèle retouché soit plus réussi que son prédécesseur, c'est pourtant le tour de force qu'a réussi Anatole Lapine, le styliste letton, avec la 944. Plus musclée avec ses ailes débordantes, plus agressive avec son aileron arrière noir mat et ses boucliers aérodynamiques sous les pare-chocs, elle s'inspire des 924 Carrera GT/GTS, les versions compétition. Son quatre cylindres à arbres à cames en tête n'est plus dérivé du bloc de l'Audi 100, comme c'était le cas pour la 924, mais est désormais 100% Porsche. Coulé dans un alliage





d'aluminium, il offre un cylindrée de 2 479 cm³ de cylindrée et partage une partie de ses cotes avec le V8 de la « grosse » 928 pour la bonne raison qu'il s'agit en fait d'un V8 coupé en deux selon son axe longitudinal. Il est alimenté par une injection Bosch K-Jetronic et développe 163 ch, 38 de plus que la 924 ! La 944 n'est pas dotée d'un turbocompresseur et reste un cran au-dessous de la 924 Turbo qui affiche 177 ch. La transmission transaxle qui permet une excellente répartition des masses (51/49) est associée à une boîte à quatre rapports. La 944 connaîtra peu de changements au cours de sa carrière. Elle reçoit un nouveau tableau de bord et de nouveaux sièges en 1985, lorsqu'apparaît la 944 Turbo de 220 ch. La 944 S à quatre soupapes par cylindre de 190 ch apparaît en 1987. Elle sera remplacée par la 968, une autre évolution très réussie, en 1992.

La voiture d'origine française en date du 6 décembre 1984 est donc un millésime 1985 et affiche 51 170 km au

compteur. La peinture rouge foncé métallisée a été refaite il y a une vingtaine d'années, le pare choc avant présente quelques griffures et les optiques sont en bon état. Les vitres teintées sont en bon état hormis quelques impacts sur le pare brise et la lunette arrière est équipée d'un essuie-glace. La sellerie en simili cuir noir et cuir rouge est en bon état, les moquettes noires sont en très bon état et recouvertes de surtapis siglés Porsche. Les vérins du coffre et du capot sont neufs. Le moteur 2 479 cm³ de 163 ch présente un très bon fonctionnement, la distribution et la pompe à eau sont neuves. Les jantes en aluminium de type « cookie cutter » sont en bon état et chaussées de pneumatiques Falken neufs. Le véhicule présente un comportement routier sain.

Estimation : 8 000 - 10 000 €



BMW

3.0 CSI

#1974

LOT
31

Caractéristiques techniques

Marque : BMW

Modèle : 3.0 CSI

Année : 1974

Nombre de places : 4

Nombre de cylindres : 6

Cylindrée (cm³) : 2985

Puissance (ch) : 200

Compteur : 86 118 km

Vitesse maximale (km/h) : 200

Production (nbre exemplaires) : 7935

N° de série : 2265403



Difficile d'imaginer aujourd'hui qu'au début des années 1960, BMW est encore une petite marque automobile, plus connue pour ses motos, qui commercialise au compte-gouttes des modèles à moteurs 6 et 8 cylindres hérités de l'avant-guerre. Ses modèles berlines deux portes 1500 très réussies lui apportent un début de notoriété à partir de 1961, mais ont encore du mal à se faire une image sur le marché, face à Alfa Romeo. En 1970, une évolution dotée d'une injection mécanique, la 2000 Tii de 130 ch commence à se faire respecter et en 1972 la 2000 Turbo, première voiture de série européenne dotée d'un turbocompresseur sur l'échappement, développe 170 ch et affiche une vitesse de pointe de 200 km/h. Elle installe définitivement BMW dans les marques à caractère sportif.

BMW n'oublie pas le haut de gamme pour autant. Un élégant coupé 2000 CS à moteur 4 cylindres, est présenté

en février 1965. Il remplace le gros coupé 3200 à moteur V8, dessiné par Bertone en 1962 et qui a visiblement servi d'inspiration à la nouvelle venue. On en retrouve l'équilibre général avec une ceinture de caisse rectiligne et le pavillon très lumineux avec le petit décrochement caractéristique des BMW, au pied du montant de custode. La partie avant avec ses phares carénés sous globes est plus personnelle et ne plaît pas à tout le monde. Le 4 cylindre de 1 990 cm³ est dérivé de celui des berlines 1500, 1800 et 2000.

Un nouveau coupé 2800 CS, équipé du plus puissant des 6 cylindres des nouvelles berlines 2500 et 2800 présentées à l'automne 1968, le 2 788 cm³ de 170 ch, est présenté en septembre 1968 à Francfort. Il reprend la cellule centrale du coupé 2000 CS, mais reçoit un avant plus conventionnel rappelant celui des nouvelles berlines. Avec ces modèles à six cylindres, la marque bavaroise retrouve le niveau de





prestige qui était le sien avant la seconde guerre avec les 327 et 328. En mai 1971, apparaît le coupé 3.0 CS équipée du six cylindres 3 litres de 180 ch de la berline dévoilée en avril. Le nouveau coupé reçoit une boîte manuelle à quatre rapports, la direction assistée et quatre freins à disque très attendus, à la place des tambours de la 2800 CS. Le coupé reprend pratiquement trait pour trait la carrosserie du coupé 2800 CS. Performant et agréable, le nouveau coupé tient bien la route, mais souffre d'un léger surpoids avec ses 1400 kg, heureusement compensé par les 180 ch. Il sera épaulé quelques mois plus tard par une version 3.0 CSi à injection de 200 ch, elle aussi dérivée de la berline éponyme. Une version CSL, pour Leichtbau – construction légère – avec le moteur de 180 ch mais un poids ramené à 1200 kg fut

construite à 169 exemplaires pour la compétition. Un total de 30 000 exemplaires de CS/CSi seront produits. Cette BMW 3.0 CSI d'origine Française du 2 octobre 1974 est donc un millésime 1975 et affiche 86 118 km au compteur. Sa peinture beige Nevada a été refaite il y a quelques années, ses chromes sont en bon état, et ses optiques (phares teintés jaune) en très bon état. Les jantes en aluminium de 14 pouces sont en bon état. À l'intérieur, la sellerie en tissus et simili beige est en bon état d'origine. Le véhicule est équipé d'une direction assistée.

Estimation : 28 000 - 35 000€



VOISIN BISCOOTER

#1947

LOT
32

Caractéristiques techniques

Marque : VOISIN (Produit par Autonacional SA Barcelone)

Modèle : Biscooter

Année : 1947

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 1

Cylindrée : 197 cm³

Puissance : 9 ch

Compteur : pas de compteur !

Vitesse maximale : 65 km/h

Production (nbre exemplaires) : env 20.000

N° de série : N.C



Avant d'être constructeur automobile, Gabriel Voisin (1880-1973) fut d'abord un « avionneur », inventa l'hydravion et construisit le premier avion à structure métallique qu'il produisit à plus de 10 000 exemplaires pendant la première guerre mondiale. Ce n'est qu'après le conflit qu'il se fit constructeur automobile, mettant ses idées peu conventionnelles, héritées de son passé aéronautique, au service de ses voitures à moteur sans soupapes. Contrairement à la pratique de l'époque, il livrait ses voitures toutes carrossées, fournit régulièrement la présidence de la République, fut l'un des pionniers du style ponton et innova dans de nombreux domaines. Rattrapé par des problèmes financiers au début des années 1930, il dut céder sa marque – qui s'appelait Avions Voisin et non pas Voisin tout court – et jeta l'éponge avant la seconde guerre.

C'est au lendemain de la seconde guerre qu'il imagina un

engin robuste et simple, destiné à assurer le déplacement de deux personnes dans la période de pénurie qui allait suivre le conflit, le Biscooter. Son nom évoque le concept, un double scooter ou un scooter à quatre roues. Un prototype fut exposé au Salon du cycle et de la moto en 1950. Doté d'une carrosserie ouverte, réduite à sa plus simple expression, avec une capote, il reposait sur un châssis en aluminium et était animé par un moteur deux temps Gnome & Rhône de 125 cm³, permettant de le conduire sans permis. Une quinzaine de Biscooter de pré-série furent construits après le salon, mais Gabriel Voisin n'avait plus le contrôle de ses usines. Il réalisera encore trois Biscooters à trois et quatre places, équipés d'un 200 cm³ Gnôme & Rhône.

Un jeune ingénieur de la société espagnole Autonacional SA de Barcelone, Damien Casanova, l'avait approché au salon de 1950, lui laissant entrevoir un avenir pour son petit





engin en Espagne. Un accord sera signé entre Gabriel Voisin, propriétaire des brevets de l'engin, et la firme espagnole au printemps 1953. Le Biscooter deviendra Biscüter, le moteur Gnôme & Rhône cédant la place à un monocylindre deux temps Villiers de 9 ch, fabriqué sous licence par Hispano-Suiza, qui propulse l'engin à 75 km/h ! Sa carrosserie en aluminium de série est plus fermée que celles des premiers Biscooter et lui vaudra le sobriquet de Zapatilla - pantoufle en espagnol. L'engin sera très populaire dans l'Espagne des années 1960, étouffée par le régime franquiste. Il sera décliné en plusieurs version dont des utilitaires et des breaks bois et même en un luxueux coupé en plastique, baptisé Pegasin (en hommage à la sportive

Pegaso que construisait également Autonacional) en 1957. Mais cette diversification ne réussit pas à sauver le Biscüter

face à la concurrence de la Seat 600, une Fiat 600 fabriquée sous licence, et la fabrication cessera en 1960. Il aurait été construit environ 12 000 exemplaires toutes versions confondues (certaines source font état de 38 000 unités...). Cet exemplaire a été partiellement restauré il y a de nombreuses années. Il se présente en bon état général avec une patine et quelques marques d'usure. Son moteur Hispano-Villiers est conforme à l'origine. C'est un modèle très rare et particulièrement recherché en France où le nom de Voisin à une résonance toute particulière.

Estimation : 30 000 - 32 000 €



DUCHATELET CARAT CLARITY 560 SEC (Mercedes-Benz)

#1989

Caractéristiques techniques

Marque : Duchatelet
Modèle : Carat Clarity 560 SEC (Mercedes-Benz)
Année : 1989
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 8 en V
Cylindrée : 5547 cm³
Puissance : 300 ch à 5000 t/mn
Compteur : 214 789 km réels
Vitesse maximale : 249 km/h
Production (nbre exemplaires) : env 40 en Clarity
N° de série : WDB1260451A476383



La société belge Duchatelet de Liège, fondée en 1968 par Frédéric Duchatelet, était un préparateur renommée qui connut son heure de gloire dans les années 1970 et 1980. Ces préparations extrêmement luxueuses et sophistiquées prenaient pour base des modèles Mercedes-Benz placés tout en haut de la gamme. Le coupé Mercedes-Benz 560 SEC faisait bien évidemment partie du luxueux catalogue de la société belge. La finition Clarity était la version la plus sobre et la plus élégante.

En 1981, pour remplacer son luxueux coupé 2+2 SLC en haut de gamme, Mercedes-Benz choisit la plate-forme de la toute nouvelle Classe S (W126), plutôt que celle du coupé SL, comme base de ses futurs coupés SEC. Malgré un empattement réduit de 10 cm, pour gagner en maniabilité, le nouveau coupé fait tout de même 4,93 mètres de long. Esthétiquement il renonce à la calandre des berlines pour

adopter une calandre horizontale plus en harmonie avec sa vocation sportive. L'aérodynamique a fait l'objet de soins particuliers - avec des vitres affleurantes, des gouttières intégrées, des essuie-glaces occultés et les fameux feux arrière striés anti-salissures - et le coupé SEC affiche le Cx remarquablement bas de 0,34. La nouvelle venue offre quatre vraies places. À l'intérieur, très cossu, on retrouve le tableau de bord avec les parements de bois des berlines Classe S. Les équipements sont particulièrement nombreux et novateurs pour l'époque comme le réglage électrique des sièges avec des sièges stylisés pour commandes, le régulateur/limiteur de vitesse, les vitres et rétroviseurs électriques et, grande nouveauté à l'époque, des ceintures de sécurité qui s'avancent automatiquement pour éviter aux passagers avant d'avoir à se contorsionner pour les récupérer en arrière. Côté motorisation, deux V8, un 3,8 litres de 204 ch et





32,1 mkg de couple et un 5 litres de 231 ch et 41,3 mkg de couple, tous deux associés à une boîte automatique à 4 rapports. Les vitesses maximales sont impressionnantes avec respectivement 210 et 225 km/h. En 1986, le 380 SEC est remplacé par le 420 SEC équipé d'un V8 réalésé à 4, 2 litres développant 218 ch. L'ASR est monté en série, offrant encore un plus haut niveau de sécurité active. C'est cette même année qu'apparaît le mythique coupé 560 SEC de 300 ch avec un couple de 43 mkg.

C'est ce modèle que choisit bien sûr Duchatelet pour ses transformations. Les coupés SEC resteront inchangés Jusqu'en 1991, lorsqu'ils seront remplacés par les modèles W 140 eux aussi dérivés de la nouvelle Classe S.

La voiture proposée affiche 214 000 km d'origine et elle fonctionne de manière tout à fait satisfaisante ayant toujours fait l'objet d'un entretien méticuleux. L'intérieur en cuir gris présente une patine agréable, seul le volant est légèrement marqué. Le soubassement et la carrosserie sont exempts de toute trace de choc ou de corrosion. La peinture partiellement refaite il y a quelques années et de belle présentation générale avec quelques toutes petites réactions visibles. Les pneumatiques sont usés à 60 %.

Estimation : 14 000 - 18 000€



PEUGEOT 205 GTI 1.6 #1985

LOT
34

Caractéristiques techniques

Marque : Peugeot

Modèle : 205 GTI 1.6

Année : 1985

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1580

Puissance (ch) : 105

Compteur : 82 835 km

Vitesse maximale (km/h) : 190

Production (nbre exemplaires) : 49 429

N° de série : VF3741C66F5777609



La Peugeot 205 apparaît dans les concessions au mois de janvier 1983. En 1986, la famille 205 offre déjà un catalogue de riche 28 modèles. La plus intéressante est bien sûr la version GTi, destinée à une jeune clientèle sportive, dévoilée en 1984. Comme la plupart des grands constructeurs le font depuis le milieu des années 1970, Peugeot décline sa 205 en GTi, un modèle de caractère à forte image servant de locomotive à toute la gamme. La 205 GTi prend pour base la berline deux portes. Longueur et empattement restent identiques au modèle de base, toutefois la largeur prend 1 cm et la hauteur perd 2 cm. La silhouette reste sobre mais arbore de magnifiques jantes en alliage d'un dessin spécifique, chaussées de pneumatiques à taille basse. Les flancs de caisse accueillent une épaisse baguette noire ceinturant la voiture et soulignant les passages de roues. Un fin liseré rouge vif égaie ces protections. La jupe avant,

redessinée, loge des projecteurs longue portée. Un simple et discret sigle GTi apposé sur les montants de custode signe le nouveau modèle. Le nuancier propose quatre teintes, noir, blanc, gris anthracite et rouge vif.

Sous le capot un quatre cylindres en ligne transversal de 1,6 litres de cylindrée délivrant 105 ch à 6 250 tr/mn. Une puissance qui sera portée à 115 ch à partir du mois de mars 1986. Le moteur est associé à une transmission manuelle à cinq rapports. Pour satisfaire les plus exigeants, le Département Sport de Peugeot commercialise un kit qui peut faire passer la puissance à 125 ch. La barre symbolique des 200 km/h est dépassée. Malheureusement le prix de l'option, fixé à 20 000 F, fait reculer la plupart des amateurs. La GTi, servie par une plate-forme et des trains roulant particulièrement rigoureux, procure un plaisir de conduite à l'état pur. Sa tenue de route, sa vivacité, servie par sa





légèreté, font merveille en toutes conditions, y compris sur route mouillée. La conclusion de l'essai effectué par le magazine L'Automobile est sans ambiguïté : « Une voiture terriblement efficace ». L'équipement de la GTi est très complet pour l'époque. Avec la 205 GTi, Peugeot s'immisçait avec panache dans l'univers des petites sportives de grande diffusion.

Les plus exigeants seront comblés avec la présentation de la Peugeot 205 GTi 1.9, à la fin de l'année 1986. Cette nouvelle mouture est dotée du quatre cylindres de la 309 GT, un 1 905 cm³ délivrant 130 ch 6 000 tr/mn. La vitesse maximale est de 206 km/h et il faut seulement 15, 8 s pour effectuer 400 mètres départ arrêté et 7, 8 s pour atteindre les 100 km/h.

En tout, 332 942 Peugeot 205 GTi seront produites entre 1984 et 1994 toutes motorisations confondues, alors que le modèle de base a dépassé les 5 millions d'unités.

La voiture proposée est une 205 GTi 1.6 de 1985 affichant

82 835 km au compteur. La peinture de couleur noire est neuve, les accastillages extérieurs avec leur bande rouge sont en bon état, les jantes en aluminium d'origine sont en très bon état. La sellerie de type Biarritz avec ceintures de sécurité noires est en très bon état d'origine, tout comme la planche de bord, sans fissure ni blanchiment, et le volant à deux branches estampillé GTi. Les moquettes de couleur rouge sont en bon état d'origine. L'instrumentation de bord est complète et en très bon état et le véhicule est équipé d'un autoradio CD de marque Sony. Le moteur 1580 cm³ de 105 ch a été révisé - la distribution est à jour - et présente un bon fonctionnement. Le véhicule présente un bon comportement routier, conforme aux GTi des années 1980.

Estimation : 13 000 - 17 000€



SALMSON

S4-61

#1950

LOT
35

Caractéristiques techniques

Marque : Salmson

Modèle : S4-61 Berline

Année : 1950

Nombre de places : 5

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1731

Puissance (ch) : 54 Kw

Compteur : 2 km

Vitesse maximale (km/h) : 110

Production (nbre exemplaires) : 1 383

N° de série : 62482



La Société des Moteurs Salmson constructeur de moteurs d'avions se lance dans la construction automobile en 1919 avec des cycle cars anglais GN sous licence, puis développe ses propres modèles à partir de 1921. Lorsque les cycle cars tombent en désuétude, Salmson se tourne vers le marché des petites sportives de caractère. La S4 C, dévoilée en septembre 1932, équipée d'un 4 cylindres 1 465 cm³ à double arbre à cames en tête, servira de base à tous les modèles de la marque pendant les vingt années suivantes. Sa sophistication mécanique, ses performances, ses équipements et surtout son prix, en font une voiture bien plus raffinée que celles proposées dans la même catégorie. La S4 C devient S4 D à l'automne 1934 avec une calandre inclinée, des roues avant indépendantes, une direction à crémaillère et une boîte électromagnétique présélective Cotal à quatre rapports en série. La S4 D devient S4 DA en 1936 avec une nouvelle suspen-

sion avant indépendante à ressort transversal. Son moteur passe à 1 731 cm³ et reçoit une culasse hémisphérique avec bougie au centre, donnant plus de nervosité. Elle reçoit une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports (d'origine Delahaye) ou la boîte Cotal en option. L'allumage par magnéto est abandonné au profit d'une bobine. La DA passe dans la catégorie des 10 CV fiscaux, où elle fait face à des modèles de grande série, mais, à carrosserie équivalente, la Salmson est 50 % plus chère.

La S4-61 du Salon de 1938 reprend le moteur 10 CV, monté dans un châssis surbaissé, grâce à l'utilisation de ressorts arrière en porte-à-faux, avec réservoir d'essence à l'arrière. Elle n'est plus proposée qu'en trois carrosseries, coupé, berline sans montant central et cabriolet quatre places. La majorité des S4-61 sera produite après la guerre. La S4-61 de 1947 est absolument identique au modèle 1939. À l'été 1949, elle





reçoit des ailes profilées où sont encastrés les phares et de nouveaux pare-chocs. Les 200 dernières S4-61 devenues S4-61L de 1951 et 1952, sont équipées de freins hydrauliques à la place des Bendix à câbles. La dernière S4 sortira d'usine en avril 1952.

La voiture d'origine française a subi une restauration complète de très grande qualité. Le compteur kilométrique vient d'être reconditionné et remis à zéro. La peinture verte, neuve, s'harmonise avec la sellerie en velours rouge, conforme à l'origine, avec moquettes et ciel de toit, refaits, en laine rouge. L'instrumentation de bord, démontée et révisée, est en excellent état de fonctionnement et l'ébénisterie est en très bon état ou a été refaite comme celle d'origine. Le véhicule est équipé de son volant d'origine en très bon état et les optiques sont neuves. Tous les éclairages fonctionnent et tous les mécanismes de glaces, d'essuie-glace et autres ensembles sont en parfait état de fonctionnement. Les chromes ont été refaits et les pare-chocs polis portent leurs quatre buttoirs en aluminium verni. La voiture est dotée de tous ses enjoliveurs d'ailes, de roues, baguettes et poignées en parfait état ou re

chromés, conformes à l'origine. La calandre est ornée d'une mascotte d'époque fantaisie en forme d'oiseau. Le faisceau électrique a été refait et doté de fusibles supplémentaires, pour éviter les risques d'incendie. Les jantes en tôles peintes avec enjoliveurs chromés ont été refaites et les cinq pneumatiques LingLong sont neufs. Le bas moteur a été refait et aligné chez un usinier de Troyes, les pièces d'usure vérifiées et éventuellement remplacées. Il présente un excellent fonctionnement. La boîte de vitesse à commande électrique a été contrôlée et présente un excellent fonctionnement. La ligne d'échappement est neuve depuis le collecteur. Les liaisons au sol et l'ensemble des freins ont été reconditionnées, les pièces d'usure ont été remplacées. Le châssis a été démonté entièrement décapé et restauré avec soin, repeint avec une couche d'apprêt et deux couches de peinture noire polyuréthane. La voiture se trouve dans un état exceptionnel.

Estimation : 16 000 - 20 000€



DE TOMASO PANTERA ex Gary Hall #1971

LOT
36

Caractéristiques techniques

Marque : De Tomaso
Modèle : Pantera ex Gary Hall
Année : 1971
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 8
Cylindrée (cm³) : 5873
Puissance (ch) : 600
Compteur : 50 780 km
Vitesse maximale (km/h) : 260
Production (nbre exemplaires) : 7 210
N° de série : THPNLS01914



Alejandro – plus tard Alessandro – de Tomaso (1928-2003) arrive de son Argentine natale à Modène à la fin des années 1950. Pilote avec son épouse pour l'écurie Osca des frères Maserati, il ne tarde pas à construire, selon ses idées, ses propres voitures dès 1959. Après quelques prototypes et modèles de compétition il réalise une berlinette à châssis-poutre et moteur central construite en petite série à partir de 1963, la Vallenga. Il dévoile l'ambitieuse Mangusta – du nom d'un petit carnivore féliniforme mangeur de cobra ! – à moteur Ford V8 central en 1968, elle aussi construite autour d'un châssis-poutre. Concurrente de la Lamborghini Miura contemporaine, elle est produite jusqu'en 1970, mais ne connaîtra pas le même succès avec seulement 400 exemplaires.

Ce n'est qu'avec l'avènement de la Pantera qui reprenait à peu près les mêmes ingrédients que la Mangusta avec une

carrosserie différente – signée Tom Tjaarda, le nouveau styliste de Ghia, carrosserie également rachetée par de Tomaso – et une structure monocoque en acier. Dévoilée au Salon de New York en 1970, elle va enfin permettre à la marque De Tomaso de connaître le succès. Dotée d'un V8 5,8 litres Ford Cleveland de 330 ch en position centrale, elle offre de bonnes performances, malgré son poids de 1 330 kg. Heureusement le couple du V8 et la bonne aérodynamique compensent un peu. Et, surtout, son prix très attractif face à des rivales de puissance similaire et moins spectaculaires fait la différence. Elle sera produite en série à partir de 1971 et exportée aux États-Unis par le réseau Lincoln-Mercury qui aura bien du mal à fiabiliser les voitures en provenance d'Italie. Après une production d'un millier d'exemplaires, la Pantera évolue en Pantera L, mieux équipée et dotée d'un V8 Ford de 270 ch, dès 1972. Elle est reconnaissable à ses





boucliers noirs à l'avant et à l'arrière. Elle est également épaulée par une version GTS dont le V8 développe 350 ch pour les plus téméraires. Ford cessera l'importation de la Pantera L aux États-Unis en 1975, après en avoir vendu 5 500 exemplaires. Après cet épisode à succès, la carrière de la Pantera fut plus chaotique et la voiture fut défigurée et alourdie par des liftings successifs.

La voiture proposée, un modèle datant d'avant la Pantera L qui affiche 00556 km au compteur, est d'origine américaine, le titre de propriété américain ayant été établi au nom de Gary Hall à Paramount (Californie), dès 1990. La voiture a été transformée par Gary Hall, considéré comme le pape de la Pantera aux États-Unis, à la demande d'un Français. Il lui a fait subir une cure d'amaigrissement avec un habitacle dépouillé au maximum, une planche de bord en carbone et des vitrages en Macrolon (à l'exception du pare brise). Elle a reçu un arceau de sécurité et sa carrosserie a également été modifiée. On note des aérations type jalousies sur le capot avant, le capot-moteur et les ailes avant, un aileron

arrière de type GT5S, une jupe avant sur mesure, des écopes latérales et des optiques intégrées dans le masque avant. Sa peinture jaune est en bon état d'usage, ornée d'autocollants rappelant sa participation à des épreuves NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing) aux États-Unis, notamment les 500 Miles d'Indianapolis. Côté mécanique, elle est équipée d'un V8 Ford Cleveland 351 (5, 8 litres) ayant bénéficié d'une préparation compétition qui lui permet de développer environ 600 ch. Il est associé à une boîte de vitesses ZF et sa ligne d'échappement « spaghetti » a été réalisée sur mesure. Les trains roulants ont également été modifiés avec des freins compétition. Les jantes cinq branches en aluminium à moyeu central, peintes en noir, sont chaussées de pneumatiques type slick en bon état.

Estimation : 160 000 - 190 000 €



[illegible][illegible]



«... à l'élaboration de circuits «... à l'élaboration de circuits...» ? S'agissant sensiblement de cette journée, c'est une épreuve de régularité courue sur trois circuits de la région parisienne, avec pour unique critère l'assomément maximum, qu'il proposait à ses collectionneurs de sportifs. Un plateau très diversifié était réuni samedi matin sur la place Joffre à Paris,

pour se voir pour les accompagner par une Delahaye 235, une bulgare DBI Le Mans que l'on a déjà pu admirer à plusieurs reprises, et dernièrement encore au Litz-Rome-Liège, et une berline Ferrari Monza de 1954. Voilà pour les plus anciens, alors que les plus récentes avaient pour noms : De Tomaso Pantera (une seule de

celles-ci), une DKW 1000 SP et une Ford Mustang, un Speedster Porsche 1957 et deux Renault 12 Gordini, une Mercedes 190 SL et des Ferrari de types variés.

Première étape, le circuit Jean-Pierre Delchamps à Trappes était enveloppé d'un épais brouillard quand les voitures, par séries de quatre, ont entamé leurs quatre tours d'essai, à l'issue desquels chacun indiquait le temps qu'il s'efforçait de faire lors de la série chronométrée. Le froid perçant fut un souci pour certains, qui durent même se cache-ner à leur radiateur pour les faire monter en température. Le brouillard s'effaça au moment du déjeuner sur l'autodrome de Montlhéry, laissant apparaître, à surprise, un circuit mouillé couvert de neige ! Glo-

ries, tête-à-tête, les essais par séries d'une dizaine de voitures allaient durer plus d'un quart d'heure, et faire monter sévèrement le taux d'adrénaline. La leçon de pilotage allait être donnée par Georges Houel sur une R12 Gordini et Jean-Jacques Poullet sur une RS Turbo. Parmi ces sportives presque modernes figuraient également la Peugeot 304 et Galtchut/Todi, aux mains de Jean-Luc Mestre. Moment fort de ce week-end, le passage à Montlhéry était suivi d'une saison estivale fort intéressante, puisque reprenant dans la région de Fontainebleau certaines spéciales du Rallye de St-Claude. La journée s'achève à Evry-sur-Seine.

Ni glace, ni neige, ni brouillard

ne vont entraver les évolutions du dimanche sur la très technique circuit de Carde. Robert Caron, sur sa Ferrari Monza de 1954, allait à son tour justifier l'assistance de belles démonstrations. Comme à Trappes, il s'agit d'annoncer son temps et de s'y tenir... Et les chronométrateurs étant cachés quelque part au bord de la piste, pas question de tricher en prenant de l'avance et en ralentissant à l'arrivée ! En fin de journée, la remise des prix avait lieu au Palais des Congrès à Paris, au cours de laquelle Hervé Charbonneau félicita les pilotes pour leur discipline.

Rallye de Paris, Hervé Charbonneau, 134, rue Aristide Briand, 92300 Levallois, tél. (1) 47.31.13.27.



Quatre De Tomaso Pantera GT3 participant au 7^e Rallye de Paris, dont celle de l'après-midi prise ici sur le circuit de Trappes.



L'alignement au pas ci-dessus pour la caravane emmenée par une berquette DBI Le Mans 1953, devant la Ferrari Monza et une Porsche Speedster. C'est-à-dire, elle glisse pour la caméra de la part de De Resaureau et Lequapp, sur Touloup 7703.



LANCIA MONTECARLO

#1981

LOT
37

Caractéristiques techniques

Marque : Lancia

Modèle : Montecarlo Spider

Année : 1981

Nombre de places : 2

Nombre de cylindres : 4

Cylindrée (cm³) : 1 995

Puissance (ch) : 120

Compteur : 93 147 km

Vitesse maximale (km/h) : 190

Production (nbre exemplaires) : 1959/817 découvrable

N° de série : ZLA137AS000004823

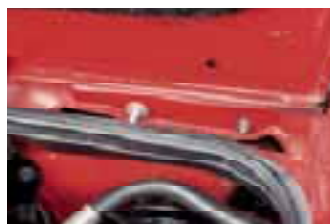
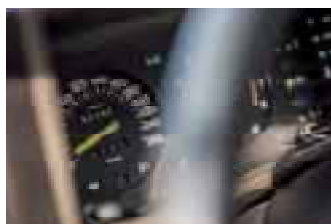


Surprise au Salon de Genève 1975, le nouveau coupé Fiat à moteur central s'appelle Lancia Beta Montecarlo ! Lancia, filiale de Fiat depuis 1969, cherchait une héritière à sa Stratos. Fiat qui avait mis en chantier deux projets de coupés à moteur central (X 1/9 et X 1/8) pour remplacer les coupé/spider 850 et 124 Sport, a donc jugé judicieux de faire passer le prototype X 1/8 sous l'écusson Lancia.

Le projet X 1/9 est confié à Bertone, tandis que le projet X 1/8 est confié à Pininfarina. Baptisé Montecarlo (écrit à l'italienne) en référence aux victoires des Fulvia et Stratos, le modèle de série reçoit le nouveau 4 cylindres en ligne 2 litres en position centrale arrière, incliné à 20°. Conçu par l'ingénieur Lampredi pour Fiat, il est doté d'un double arbre à cames, d'un carburateur Weber double corps inversé et délivre 120 ch à 6 000 tr/mn. Il est associé à une boîte-pont

à 5 rapports et sa vitesse de pointe frôle les 195 km/h ! Pininfarina a conçu une carrosserie en coin compacte dont la partie arrière reprend le thème de la Ferrari BB. Originalité, le capot moteur bascule à gauche, plutôt que de se lever. Les chromes sont absents, remplacés par du noir mat. La Beta Montecarlo est aussi proposée avec un toit souple repliable, breveté par Pininfarina, sous le nom de Montecarlo Spider. Strict deux places, l'habitacle de la Montecarlo est moderne, avec une planche de bord rembourrée de la couleur de la sellerie (marron, bleu ou rouge). Cette première version de la Montecarlo, produite jusqu'en 1978, se reconnaît à ses roues en alliage de 13 pouces et à ses dérives arrière pleines. Au salon de Genève 1980, apparaît une deuxième série, baptisée Lancia Montecarlo - sans référence à la Beta. Équipée d'une pompe à essence mécanique et d'un allumage électro





nique, elle se différencie essentiellement par ses retouches à la carrosserie. On note surtout les dérives de custode vitrées qui rappellent la Maserati Merak. Les jantes de 14 pouces, chaussées en 185/65 remplacent les 13 pouces et les 185/70 et reçoivent des disques de freins de 251 mm au lieu de 227. La calandre a été redessinée dans le style de celles des Delta et berlines Beta. À l'intérieur, l'habillage noir de la planche de bord n'est plus coordonné à la sellerie et le volant gagne une troisième branche centrale, tandis que les sièges sont en tissu.

La production prendra fin en 1981, le modèle restant au catalogue jusqu'en 1984. 5 794 coupés Lancia Montecarlo ont été produits, dont seulement 564 Spider de la seconde série en conduite à gauche, comme celui proposé ici. Signalons que la cellule centrale de la Montecarlo a servi de base à la 037 de rallye à compresseur Volumex, en 1982. La voiture proposée à la vente (n° de série 00004823),

affichant 93 147 km au compteur, est équipée d'un toit ouvrant en toile en bon état. Sa peinture rouge vernis et les boucliers avant et arrière en plastique sont en très bon état. La sellerie en tissus de type tweed de couleur grise et la moquette de couleur noire sont en bon état d'origine. L'instrumentation de bord, fonctionnelle, est en très bon état, de même que le volant en cuir noir à trois branches. Le groupe motopropulseur et les trains roulants ainsi que les freins, entièrement refait en 2015 est en bon état général et présente un très bon fonctionnement. Les jantes en alliage de 14 pouces, chaussées de pneus Dunlop en bon état, sont en très bon état et les freins fonctionnent bien. Contrôle technique à jour.

Estimation : 25 000 - 30 000 €



VOLKSWAGEN GOLF 1.8 cabriolet #1993

LOT
38

Caractéristiques techniques

Marque : Volkswagen
Modèle : Golf Cabriolet 1.8
Année : 1993
Nombre de places : 4
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : Alpine
Puissance (ch) : 98 Kw
Compteur : 125 853 km
Vitesse maximale (km/h) : 166
Production (nbre exemplaires) : 16 249
N° de série : WVWZZZ15ZPK015211



Longtemps, Volkswagen désigna autant une marque qu'un modèle, puisque la « Coccinelle », seul modèle au catalogue, n'avait pas de nom, mais était tout simplement désignée par sa cylindrée. Inutile de dire que remplacer un modèle unique ne fut pas simple et que l'avenir de Volkswagen fut longtemps incertain. On peut estimer que c'est la Golf qui redonna à la marque toute sa santé avec un modèle emblématique dont la descendance est encore aujourd'hui florissante.

La Golf est présentée en 1974. Sa ligne compacte et anguleuse, typique de l'époque avec hayon arrière est due à Italdesign, le studio de style créé par Giorgetto Giugiaro. Elle remporte un succès immédiat. D'abord commercialisée en berline 3 ou 5 portes, elle ne sera proposée en cabriolet qu'au salon de Genève en Février 1979. Sa production débuta en Juin 1979 avec les motorisations les plus puissantes de l'époque, 1, 5 litre 70 ch et 1, 6 litre de 110 ch. Le cabriolet a

été dessinée par le bureau d'étude du carrossier d'Osnabrück Karmann. Surnommée « panier de fraises » à cause de son arceau fixe, elle sera produite sous cette forme jusqu'en 1993, à l'apparition de la Golf cabriolet empruntant la plate-forme de la troisième série. Fabriquées pour VW chez Karmann, les Golf 1 Cabriolet n'ont connu que très peu d'évolutions esthétiques dans leur carrière si ce n'est en 1987 le passage des petits pare-chocs aux gros pare-chocs. Fabriquées chez Karmann, ce premier cabriolet Golf aura connu très peu d'évolutions esthétiques en dehors du passage aux gros pare-chocs en 1987. Il sera successivement doté de motorisations 1,5 litre/70 ch et 1, 6 litre(injection)/110 ch (1979) ; 1, 8 litre (injection)/112 ch (1983) ; 1, 8 litre/90 ch, 1, 6 litre/75 ch et 1, 8 litre (catalyseur)/95 ch (1984) ; 1, 6 litre (catalyseur)/72 ch (1986) ; 1, 8 litre (catalyseur)/98 ch (1990). La première Golf cabriolet aura été produite à 388 522 exemplaires entre





1979 et 1993, tous modèles confondus.

Le véhicule proposé date du 5 mai 1993 et affiche 125 853 km au compteur. Il est en bon état général. Il est équipé d'élargisseurs d'ailes et de bas de caisse supplémentaires, la peinture de couleur noire vernie est neuve, la capote en Alpaga de couleur noire à commande manuelle est en bon état. La sellerie en cuir noir est en très bon état d'origine et les moquettes de couleur noire sont en bon état. Les vitres

avants sont à commande électriques. Le moteur de 1781 cm³ de 98 ch présente un très bon fonctionnement. Les jantes en aluminium « Le Castellet » sont en bon état et chaussées de pneu 195/50 R 15 en très bon état.

Estimation : 11 000 - 14 000€



VOLKSWAGEN KOMBI (T1) pick up #1975

LOT
39

Caractéristiques techniques

Marque : Volkswagen
Modèle : Kombi (T1) pick up
Année : 1975
Nombre de places : 2
Nombre de cylindres : 4
Cylindrée (cm³) : 1584
Puissance (ch) : 50
Compteur : 35531 km
Vitesse maximale (km/h) : 110
Production (nbre exemplaires) : N.C
N° de série : BH383583REM



Presque aussi mythique que l'immortelle « Coccinelle », et lui aussi devenu un véhicule culte de la contre-culture dans les années 1970, le Volkswagen type 2, plus connu sous le nom de Kombi - et ses dérivés ont connu une période de production plus longue que la berline dont ils utilisent la plate-forme mécanique. L'idée de transformer la Volkswagen - il n'y avait alors qu'un modèle au catalogue et on n'avait pas jugé nécessaire de lui donner un autre nom que celui de sa marque - revient au premier agent étranger de Volkswagen, un certain Ben Pon, installé à Amersfoort en Hollande. Il avait tracé les plans d'un utilitaire reprenant la plate-forme et la mécanique de la Coccinelle dès la fin des années 1940 lorsqu'il avait reçu ses première « Coccinelles ». Connu sous l'appellation de Volkswagen type 2 (le type 1 étant la berline), le résultat des efforts de Pon entre en production à l'usine de Wolfsburg en 1950 et est presque instantanément décliné

en une multitude de versions, allant du plateau au minibus, chacune adaptée à une fonction ou une activité, couvrant toutes sortes d'utilisations domestiques et commerciales. La première refonte de ce concept de véhicule très réussi intervient en 1968, après que 2 millions d'exemplaires en ont été vendus dans le monde entier. Le remplaçant, également baptisé type 2 - on avait décidément peu d'imagination pour les noms chez Volkswagen - est entièrement nouveau. Le nouveau Type 2 est plus long de 12,5 cm et ses portières sont elles aussi agrandies pour faciliter l'accès. Esthétiquement, il perd en rondeurs et voit sa grille de refroidissement du moteur passer sur le montant de custode - sauf sur les version pick up et plateau bien sûr. Plus confortable et plus habitable que la précédente version, la plus grosse différence réside dans son pare-brise courbé désormais d'une seule pièce, qui vaut au modèle son sobriquet de « Baie », la version originale avec





son pare-brise en deux parties devenant pour les amateurs le « Splittie ». Son moteur refroidi par air toujours monté à l'arrière sous le plancher, est désormais un 1 584 cm³ de 47 ch, familièrement baptisé 1600 qui équipe la berline Type 3 depuis deux ans. Il recevra un 1700 de 66 ch en 1971, puis un 1800 de 68 ch en 1973 et un 2 litres de 70 ch en 1975. Une transmission automatique est proposée en option depuis août 1972. La réussite commerciale de ce Type 2 de seconde génération dépasse celle de la première, puisque sa production culmine à 2 400 000 exemplaires produits lorsque cesse sa production en 1979.

Le modèle proposé est un plateau de construction Brésilienne de 1975 affichant ??? km au compteur.

La carrosserie est en bon état général, sans choc ni fissure, les ridelles sont présentes et en bon état, la peinture de couleur blanche et rouge est récente, les chromes sont en bon état, et les vitrages sont en bon état également. La sellerie en vinyle beige est récente, les habillages et garnitures intérieurs sont en bon état général. Les jantes en tôle de couleur rouge avec enjoliveur blanc sont en bon état. Le groupe motopropulseur, conforme à l'origine présente un fonctionnement normal.

Estimation : 23 000 - 28 000 €



ART ANCIEN

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

SCULPTURES

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

POST WAR & CONTEMPORAIN**ART URBAIN**

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com
Assisté de Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

DESIGN

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Yonathan Chamla
chamla@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissinger
gissinger@leclere-mdv.com

BIJOUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

MONTRES

Yonathan Chamla
chamla@leclere-mdv.com

MODE & VINTAGE

Julia Germain
germain@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION - MOTORCARS

Pierre Delagneau
delagneau@leclere-mdv.com
Maxime Lepissier
maxime@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

GRAPHISME

Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHE

Timothé Leszczynski
timothe@leclere-mdv.com

LECLERE

MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

PARIS 22, rue Chauchat 75009 Paris

MARSEILLE 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - F. +33 (0)4 91 67 36 59 - E. contact@leclere-mdv.com

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



AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente Dimanche 23 octobre 2016 à 15h00 / Drouot-Paris Salle 9



ORDRE D'ACHAT

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

VILLE :

TEL. (DOMICILE) : TEL. (PORTABLE) :

E-MAIL : FAX :

☐ ORDRE D'ACHAT

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

☐ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE

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

Tél. :

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN

RÉFÉRENCES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

☐ Carte d'identité

☐ Permis de conduire

☐ Passeport

N°

DATE D'ÉMISSION

EMIS PAR

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente. A renvoyer à :
LECLERE Maison de Ventes aux enchères / 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille - Fax : 04 91 67 36 59

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

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

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

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

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

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

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

CONDITIONS GÉNÉRALES

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

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

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

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

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

ENCHÈRES

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

MOYENS D'ENCHÉRIR

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

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

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

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

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

EXPORTATION

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

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

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

DÉFAUT DE PAIEMENT

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

MAGASINAGE ET TRANSPORT

Il appartient à l'adjudicataire de retirer son véhicule dès la fin de la vacation, ainsi que de le faire assurer dès l'adjudication prononcée, l'ensemble des risques, notamment de perte, dégradations, vol ou autres, étant dès cet instant transféré à celui-ci. Dès le lendemain de la vente, l'adjudicataire retirera son véhicule chez CHRISTOFAUTO, 13, rue Georges Leblanc (27750) à La Couture-Bossey, sur présentation de son bordereau acquitté par LECLERE-MDV. A compter du 7 novembre 2016, il sera facturé à l'adjudicataire une somme de 30 euros ht par jour de magasinage supplémentaire et véhicule. Le transport est à sa charge. Il lui appartient de recourir au transporteur de son choix, sous sa seule responsabilité.

LITIGES

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

AGENDA

11 octobre

Marseille

DESIGN

12 octobre

Paris - Drouot

MAÎTRES ANCIENS

14 octobre

Paris - Drouot

ART RUSSE

15 octobre

Marseille

MOBILIER & OBJETS D'ART

24 Octobre

Paris - Drouot

POST-WAR & CONTEMPORAIN

25 Octobre

Paris - Drouot

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

26 Octobre

Paris - Drouot

MODE & ACCESSOIRES VINTAGE

27 Octobre

Marseille

VINS & SPIRITUEUX

28 Octobre

Paris - Drouot

MONTRES

CONFERENCES

Conférences à la Maison de ventes
à Marseille à 18h00 - Entrée libre

24 octobre LES NAUFRAGÉS DE LA MÉDUSE

Conférence et signature
de Jacques-Olivier Boudon,
*(professeur d'histoire contemporaine
à l'université Paris-Sorbonne
président de l'Institut Napoléon)*

14 nov L'ŒIL DE BAUDELAIRE

Conférence et signature
de Jérôme Farigoule
*(Directeur du musée de la Vie
romantique)*



LE MAG

RÉSULTAT

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE



vendu
181 000 €
06 juin 2016

BERNARD BUFFET (1928-1999)

Les fleurs bleues

Signé et daté 'Bernard Buffet 1994' (en bas à droite)

Huile sur toile

81 x 60 cm.

Peint en 1994



INFOS

HERGÉ

Jusqu'au 15 janvier 2017

Grand Palais

www.grandpalais.fr

HERGÉ, MAÎTRE DU 9^E ART, CÉLÉBRÉ AU GRAND PALAIS

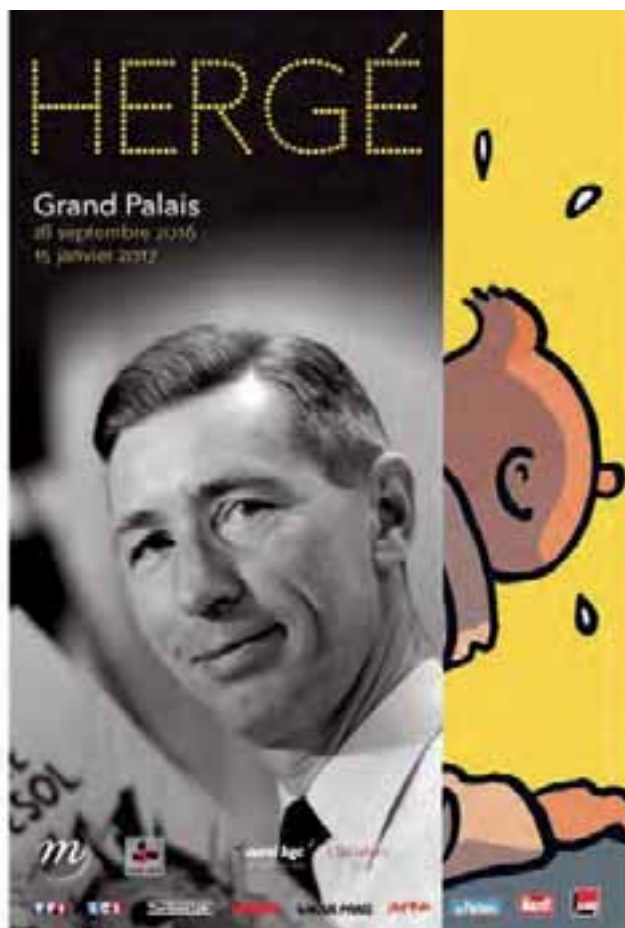
"La bande dessinée en l'an 2000 ? Je pense, j'espère, qu'elle aura - enfin ! - acquis droit de cité... qu'elle sera devenue un moyen d'expression à part entière, comme la littérature ou le cinéma...", déclarait Hergé en 1969. Un demi siècle plus tard, son vœu a été exaucé. La bande dessinée est désormais unanimement considérée comme le "9^e art" tandis que son œuvre fait l'objet, jusqu'au 15 janvier 2017, d'une exposition au Grand Palais.

Sur la façade du Grand Palais, les visages de Tintin et d'Hergé se font face soulignant ainsi combien, dans notre imaginaire collectif, le créateur et son personnage fétiche ont fini par se confondre. Or l'objectif de l'exposition est précisément de libérer Georges Rémi, alias Hergé, de cette fusion mimétique pour souligner combien il fut un authentique artiste. "Ce n'est pas une exposition 'Tintin' que nous proposons mais une exposition 'Hergé'. C'est l'art d'Hergé qui est ici en jeu - et, partant, les relations d'Hergé à l'art. C'est la 'fabrique' de l'art d'Hergé que nous voulons montrer."

"UN TRAVAIL D'HORLOGER BÉNÉDICTIN"

Dans une lettre écrite en 1948 à son ami Marcel Dehay, Georges Rémi écrivait : "On ne pense qu'à son œuvre, on ne vit que par son œuvre : tout le reste est du temps perdu, du temps volé à son œuvre." L'homme Georges Rémi ne se confond donc pas avec Tintin mais bien avec le créateur Hergé. C'est bien un artiste entièrement absorbé par l'œuvre à laquelle il s'est voué tout entier au point de donner à son engagement une dimension sacerdotale, déclarant notamment à son biographe Numa Sadoul : "Vous ne pouvez pas savoir à quel point c'est long et difficile : c'est un véritable travail manuel ! [...] Du travail d'horloger, je vous assure. D'horloger ou de bénédictin. Ou d'horloger bénédictin..."

L'exposition rend justice à cet immense travail et à la profondeur de son inspiration, fouillant les multiples sources de celle-ci. Car l'art d'Hergé emprunte autant à la littérature qu'au cinéma, au reportage qu'à la publicité et bien sûr à la peinture. Véritable "romancier de l'image", Hergé a élaboré au fil de ses albums une "comédie humaine" à la Balzac. Ses personnages sont individualisés par des mots, des expressions et les attitudes qui forgent leur identité. Comme le souligne Philippe Comar, enseignant à l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts de Paris, "l'important pour Hergé, comme pour Balzac, est de mettre en scène des 'types'".



Autre influence majeure explorée par l'exposition : le cinéma et singulièrement le cinéma muet. *"Nourri au biberon du cinéma muet, du cinéma en noir et blanc, Hergé développe assez vite un savoir-faire non négligeable dans l'art du découpage et de la mise en scène".* Pour preuve, dans les années 20, les aventures de Totor - l'ancêtre boy-scout de Tintin - étaient déjà précédées de la mention "United Rover présente un extra super film", annonçant en quelque sorte un "cinéma de papier" !

HERGÉ ARTISTE CONTEMPORAIN ?

Mais c'est bien sûr le lien étroit entretenu par le créateur de la *"ligne claire"* avec la peinture et les arts graphiques qui retient le plus l'attention. Certes, comme l'affirme Jérôme Neutres, co-commissaire de l'exposition, *"Hergé est plus un graphiste qu'un peintre"* mais, comme le souligne l'artiste contemporain Jean-Pierre Raynaud, *à partir d'un certain niveau de talent, "les catégories n'ont plus de sens, seule la hauteur du concept compte"*. C'est ce que devait penser Hergé lui-même tant il fit preuve, dans son insatiable intérêt pour la peinture, d'une curiosité débridée et d'un joyeux éclectisme.

Outre sa connaissance des grands maîtres de la peinture, Hergé a ainsi manifesté un goût prononcé pour les courants d'avant-garde et pour l'art contemporain, s'intéressant aussi bien à Joan Miró qu'à l'artiste minimaliste américain Franck Stella, sans oublier l'art conceptuel de Lucio Fontana et, de façon moins surprenante, les représentants du Pop Art, tel Andy Warhol qui réalisera d'ailleurs plusieurs portraits de lui avant de déclarer : *"Hergé a eu sur mon œuvre la même influence que Walt Disney. Pour moi, Hergé est un grand dessinateur."*

Faut-il pour autant considérer Hergé comme un artiste contemporain ? Lui-même ne l'aurait probablement pas admis. Après s'être essayé brièvement à la peinture abstraite, insatisfait de son travail, il détruisit la majeure partie de ses toiles, remisant les autres au grenier. Mais la meilleure réponse est apportée par Philippe Comar, lorsqu'il souligne que *"la bande dessinée n'est pas un art mineur quand elle est élevée à la hauteur où l'a portée Hergé"*, si bien qu'elle *"n'a pas besoin de caution..."* Autrement dit : Hergé est un grand artiste dont l'œuvre a une valeur intrinsèque. Une réalité impossible à ignorer à l'issue de l'exposition du Grand Palais.



Jacques MONORY (FRA/1924). N°403, *Mesure N°4*, 1972.

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Lundi 24 octobre 2016 - DROUOT - Salle 1

Responsable de département :

Adrien Lacroix

+33 (0)6 03 32 37 77 - lacroix@leclere-mdv.com

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Mardi 25 octobre 2016 - DROUOT - Salle 7

Spécialiste :

Thomas Morin-Williams
+33 (0)6 24 85 00 56
morin@leclere-mdv.com



JEAN-LOUIS FORAIN (1852-1931)

L'aveu
signé 'forain' (en bas à droite)
aquarelle et graphite sur papier
40.9 x 26.8 cm

Champagne

Depuis
Since 1932

Trois générations
Three generations



NÉGOCIANT - MANIPULANT

Chevalier de l'Ordre du Mérite Agricole

10110 Celles Sur Ource - Tél. 00 33 (0)3 25 38 55 05 - E-mail : pierrebrocard@champagnebrocardpierre.fr

www.champagnebrocardpierre.fr



Your tax expert.



L'Asile Bourgogne



Vigneron à Meursault

Une passion de famille...

Vincent et Aline sont tous deux bourguignons, très attachés à leur famille et conscients de l'héritage riche et précieux qu'ils ont reçu de leurs ancêtres. C'est par eux qu'ils ont découvert le savoir-faire du métier et cette passion pour le vin. Le domaine, d'une surface de 10 hectares environ, est situé en Côte de Beaune et produit des vins rouges et blancs.

Le couple veut à son tour transmettre le goût du vin et de la vigne à ses six enfants, dont les aînés s'y intéressent déjà beaucoup.



Contact

L'Asile Bourgogne
25 rue de Mazeray, 21190 Meursault - France
Tel : 03 80 21 61 08
vincent.bouzereau@wanadoo.fr

Expéditions possibles sur toute la France

Une large gamme de vins...

En Blanc

- ⌘ Crémant de Bourgogne
- ⌘ Bourgogne Aligoté
- ⌘ Bourgogne Blanc
- ⌘ Meursault
- ⌘ Meursault « Narvaux »
- ⌘ Meursault 1er Cru Goutte d'Or
- ⌘ Meursault 1er Cru Charmes
- ⌘ Meursault 1er Cru Poruzots
- ⌘ Puligny-Montrachet 1er Cru les Folatières
- ⌘ Corton Grand Cru « Clos des Fièvres » blanc

En Rouge

- ⌘ Bourgogne Passetoutgrain
- ⌘ Bourgogne rouge
- ⌘ Monthélie
- ⌘ Auxey-Duresses 1er Cru Bas de Duresses
- ⌘ Volnay
- ⌘ Volnay 1er Cru Champans
- ⌘ Volnay 1er Cru Santenots
- ⌘ Pommard
- ⌘ Beaune 1er Cru Pertuisots
- ⌘ Corton Grand Cru « Clos des Fièvres » rouge



Park Palace

Parce que vos anciennes le valent bien,
PARK PALACE met à votre disposition un endroit de rêve de 3 100 m².
Un atelier dans lequel Christophe Barly vous fait bénéficier
de l'entretien, la préparation, la restauration
et du gardiennage de votre véhicule.



Cours particuliers de mécanique sur voitures anciennes de 1 à 5 jours
ou cours collectif à thème par groupe de 5 personnes minimum.

PARK PALACE | CHRISTOFAUTO

13 rue Georges Leblanc - 27530 La Couture-Boussey

Tél. : 02 32 36 18 74 | 06 09 18 21 49

www.parkpalace.fr | parkpalace@parkpalace.fr

CHROMES - CARROSSERIE - TISSUS - BOIS - CUIRS - CAPOTES - JANTES - MOTEUR

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE

DES PRODUITS DE LÉGENDE

BELGOM®

C'est parce qu'il n'était pas satisfait des produits d'entretien existants qu'un collectionneur d'automobiles de prestige décida dans les années 50 de créer sa propre marque : Belgom.

Tout d'abord vouée à la rénovation des flancs blancs, Belgom n'a cessé d'innover pour devenir aujourd'hui la gamme-référence des produits de soin automobile.



© SPARKLING PASTRY



Belgom®. Une efficacité parfaitement ciblée

Qu'il s'agisse de rendre toute leur beauté aux carrosseries, entretenir les chromes et aluminiums, nettoyer les jantes, ou rénover plastiques, cuirs et capotes, Belgom® propose toujours le produit de soin exactement adapté à vos besoins.

Brillant exemple, Belgom® Lustreur Ultra Protecteur

Conçu pour donner un brillant exceptionnel aux peintures grâce à sa formule au titane, Belgom® Lustreur Ultra Protecteur va plus loin : il protège durablement votre carrosserie contre la corrosion ou les intempéries, et il traite avec la même efficacité les chromes et les inox !



INFO CONSOMMATEURS ☎ 01 41 73 07 20

www.soditen.fr

