ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES - AGRÉMENT N°2001-005
7, Rond-Point des Champs-Élysées. 75008 Paris
Tél. : (33) 1 42 99 20 20 - Fax : (33) 1 42 99 20 21
www.artcurial.com - contact@artcurial.com

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F. TAJAN ARTCURIAL

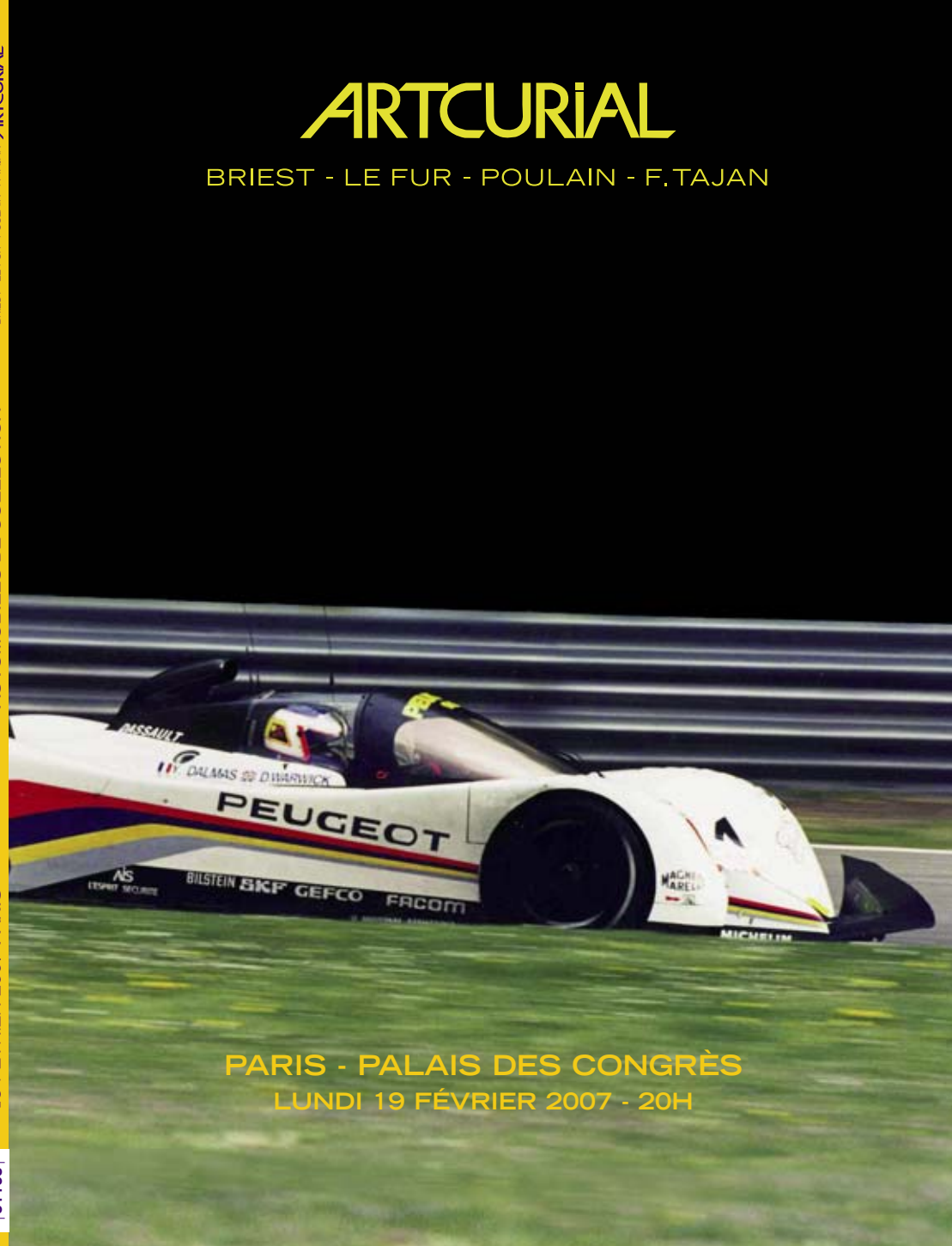
AUTOMOBILES DE COLLECTION

19 FÉVRIER 2007 PARIS

|01195|

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN



PARIS - PALAIS DES CONGRÈS

LUNDI 19 FÉVRIER 2007 - 20H



AUTOMOBILES DE COLLECTION

PARIS - PALAIS DES CONGRÈS
GRAND AUDITORIUM

LUNDI 19 FÉVRIER 2007 A 20H



ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

PARIS - PALAIS DES CONGRÈS
GRAND AUDITORIUM
2, Place de la Porte Maillot, 75017 Paris

Téléphone pendant l'exposition :
33 (0) 1 42 99 16 32
33 (0) 1 40 68 21 24 (fax)

COMMISSAIRE PRISEUR :
Hervé Poulain

EXPERT :
Marc Souvrain
Tél. : 33 (0) 1 42 99 16 37
Fax : 33 (0) 1 42 99 16 39
GSM : 33 (0) 6 07 09 09 07
rarecars@club-internet.fr

CONSULTANT :
Frédéric Stoesser
Tél. : 33 (0)1 42 99 16 38
GSM : 33 (0) 6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

COMPTABILITÉ DES VENTES :
Jacqueline Appriou
Tél. : 33 (0) 1 42 99 20 44
jappriou@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES :

Samedi 17 février	11h - 18h
Dimanche 18 février	11h - 18h
Lundi 19 février	11h - 18h

VENTE :
Lundi 19 février 20h

CATALOGUE VISIBLE SUR INTERNET
www.artcurial.com

VENTE N° 01195



ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

ASSOCIÉS
Francis Briest, Co-Président
Rémy Le Fur
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

DÉPARTEMENT AUTOMOBILES DE COLLECTION :

Direction Hervé Poulain

AUTOMOBILES DE COLLECTION :
Marc Souvrain, expert
33 (0) 1 42 99 16 37 - 33 (0) 6 07 09 09 07
rarecars@club-internet.fr

Frédéric Stoesser, consultant
33 (0) 1 42 99 16 38 - 33 (0) 6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

Wilfrid Prost, spécialiste
33 (0) 1 42 99 16 32 - 33 (0) 6 62 02 97 60
wleroyprost@artcurial.com

Pierre-Antoine Lecoutour
33 (0) 1 42 99 16 38 - 33 (0) 6 19 34 43 31

Karine Boulanger, administration, communication
33 (0) 1 42 99 16 31 - 33 (0) 6 80 50 50 00
kboulanger@artcurial.com



A



B



F



E



C



D

A
CHEETAH CLUB Jaguar Type D - 1963
#CC7

Fabriquée entre 1963 et 1967 par Watsonian Ltd et propulsée par un moteur BSA F12 de 19cm3 avec embrayage centrifuge. Plus de 200 exemplaires furent fabriqués et distribués chez Harrods à Londres.

6 / 10 000 €

B
DE LA CHAPELLE Stimula Bugatti 55 « Junior »

Echelle 6/10. Entièrement fabriquée à la main. Moteur Honda 4 temps à embrayage automatique

8 / 12 000 €

C
MORTARINI Ford GT40 « Junior »

Carrosserie en fibre de verre. Moteur central 2-temps. Roues à serrage central. Vitesse maximum : 40 km/heure

8 / 15 000 €

D
TULA ENGINEERING Ltd Bugatti Type 35

Carrosserie en fibre de verre, capot en aluminium. Moteur monocylindre 35cm3 2-temps. Embrayage automatique. Vitesse maximum : 40 km/heure

8 /15 000 €

E
BAGAGES FERRARI

Ensemble de 6 bagages Ferrari en cuir naturel, sur mesure, destinés au modèle Testarossa.

800 / 1 200 €

F
COMBINAISON OMP Ex Michael Schumacher saison 2005

Portée et dédicacée par le champion du monde Michael SCHUMACHER lors du Grand Prix de F1 du Japon le 9 octobre 2005.

4 / 6 000 €



Albert Camus et sa famille devant « Pénélope », Noël 1954.

1
CITROEN 11 BL - 1955 Ex: Albert CAMUS

N° DE SÉRIE : 656 140
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 78 mm x 100 mm d'une cylindrée de 1910 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral.
ALIMENTATION : un carburateur Solex
BOÎTE DE VITESSES : manuelle à 3 rapports + M.A., levier au tableau de bord
TRANSMISSION : aux roues avant par cardans à joints Spicer
CARROSSERIE : berline monocoque autoporteuse réalisée en tôle d'acier.
SUSPENSIONS : roues avant indépendantes et barre de torsion
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
PNEUS : Michelin X

On ne peut évoquer la Citroën « Traction avant », sans avoir immédiatement à l'esprit que la plupart des automobiles modernes ont adopté, les principales caractéristiques techniques de la « 7 » : coque autoporteuse, moteur à soupapes en tête, direction à crémaillère en 1936 et suspension à barres de torsion. Cette modernité n'a d'égale que la créativité de son styliste : Flaminio Bertoni et la conception révolutionnaire de cette automobile en a garantie sa pérennité jusqu'en 1957 avant d'être remplacée par la mythique DS.

« L'automobile a fait plus de dégâts que la critique parmi les écrivains et les acteurs de cinéma de l'Après-guerre » écrit Frédéric Brun.
Françoise Sagan à deux reprises, James Dean, Jean Bruce, Roger Nimier vont aux décors, certains mortellement.

Notre Traction fut la voiture personnelle de l'écrivain Albert Camus. Elle est restée jusqu'à aujourd'hui, dans la famille de l'auteur français du XX ème siècle le plus universellement lu, après avoir été pieusement remisée, à la suite de l'accident qui lui coûta la vie le 4 janvier 1960 au côté de Michel Gallimard qui conduisait sa fatale Facel Véga HK 500.
C'est donc une rare opportunité d'acquérir une Traction n'ayant jamais été restaurée et n'ayant eu qu'un seul et illustre propriétaire. Cette automobile dont la carrosserie ainsi que la sellerie sont dans un émouvant état d'origine, est équipée de pneumatiques Michelin X neufs, la mécanique est tournante mais nécessitera une remise en route complète, l'écrivain ayant été le dernier à se tenir derrière son volant.



Vacances familiales à Palerme, été 1956 (photo Albert Camus).



La fille de l'écrivain nous explique que son père appelait sa traction « Pénélope » car, bien qu'il ne la fermât jamais à clef, elle l'attendait toujours…
Dans une correspondance datée du 2 février 1955 Albert Camus rapporte : « Je suis parti ce matin à six heures (de Paris) et, après une journée de route où Pénélope à fait brillamment ses premières épreuves, je suis arrivé ici, au bout de la vallée de Chamonix ».
A Jean Grenier le 28 décembre 1959, il raconte une anecdote au volant de « Pénélope »:
« Un gendarme qui a arrêté ma voiture il y a quelques jours m'a demandé ce que j'écrivais (ma profession est sur ma carte grise). J'ai dit, pour simplifier, « des romans », il m'a demandé : « à l'eau de rose ou policiers ? », avec l'accent. Entre les deux, il n'y a rien ! J'ai donc répondu « moitié, moitié ».

Carte grise française.

5 / 10 000 €

This Traction was the property of the late Albert Camus, famous French writer and philosopher. It has been kept with piety by the family until now after the fatal crash in which Albert Camus lost his life on January 4, 1960, when he was the passenger in Michel Gallimard's Facel Véga.

This a rare opportunity to acquire an original Citroën Traction Avant which had never been restored and who had such a unique and famous owner. This automobile whose interior and body are in a touching original condition is fitted with new Michelin X tyres. The engine works but it will be necessary to make a complete check-up before driving it on the road.



2
DE DION BOUTON
BO - Torpédo - 1909
Ex Musée de la Réole

N° DE SÉRIE : #010474
MOTEUR : #26 624, monocylindre, placé à l'avant
ALÉSAGE-COURSE : 100 mm x 130 mm
CYLINDRÉE : 1020 cm3
DISTRIBUTION : soupapes latérales
ALIMENTATION : un carburateur
CHÂSSIS : à longerons et entretoises
CARROSSERIE : double phaéton
SUSPENSION AVANT : essieu rigide
SUSPENSION ARRIÈRE : pont de Dion articulé
EMPATTEMENT : 2 615 mm
ROUES : type artillerie
PNEUS : Dunlop Cord 760x90
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1909

Dans les années 1880, alors que, pendant des siècles, il fallait plusieurs jours pour rallier à cheval Paris à Marseille, le chemin de fer réduisit le temps de voyage à une journée, alors que la découverte de l'utilisation et du raffinage du pétrole ouvrait une nouvelle voie à l'industrie et à la locomotion terrestre.
Le comte de Dion (il sera marquis plus tard), riche, membre du Jockey Club, gâté par la vie, se passionnait pour les premières automobiles



cependant que, rue de la Chapelle, Mr Balas et son beau-frère Trépardoux construisaient dans leur officine des jouets scientifiques et des maquettes pour la maison Giroux.
Le comte de Dion, venu chez Giroux par hasard pour acheter des accessoires de cotillon, remarqua une machine à vapeur si bien construite qu'il demanda à en connaître l'auteur.
C'est ainsi que se fit la rencontre historique du noble passionné De Dion, de l'artisan génial Bouton, et de Trépardoux, ingénieur des arts et métiers, expert en machines à vapeur. L'équipe s'installa aux alentours de la Porte Maillot, au 23 de la rue Pergolèse.
Le premier tricycle à vapeur sortit de l'atelier en 1883, suivi par un quadricycle. Très vite, l'association se sentit à l'étroit et déménagea pour la rue des Pavillons, à Puteaux. C'est à Puteaux que fut conçu et construit un quadricycle à vapeur déjà très perfectionné, dont un exemplaire gagna en 1887 la première course automobile organisé par le « Velosport ».

En 1885, ce fut la première automobile à quatre places, puis en 1888, un tricycle très au point dont les roues étaient munies de bandages en caoutchouc. Le marquis De Dion se tenait parfaitement au courant des inventions de l'ingénieur Daimler qui travaillait sur les moteurs à gaz et à pétrole dont Panhard et Levassor s'assurèrent le brevet.
Sentant que le moteur « à explosion » serait plus adapté à l'automobile que les lourdes machines à vapeur encombrées de leur chaudières, De Dion entreprit dès 1891 des essais en vue de remplacer la vapeur par le moteur à explosion, ce qui impliqua le départ du vaporiste fervent qu'était Trépardoux.
Dès lors, De Dion et Bouton expérimentèrent des moteurs à pétrole qu'ils espéraient puissants et légers. Alors que les premiers moteurs Daimler ne dépassaient pas un régime de rotation de 600 tr/mn, les premiers moteurs monocylindre De Dion-Bouton tournèrent assez vite à 2 000 tr/mn grâce à leur allumage électrique à rupteur basse tension commandé par la came du moteur.
C'est en 1895 que fut présenté le premier monocylindre à refroidissement à air, suivi en 1898 par un monocylindre refroidi par eau qui eut une carrière exceptionnelle, motorisant des Delage, Chenard et Walcker, Latil, La Licorne et bien d'autres. Le marquis De Dion fut en mesure de réaliser, grâce à ce petit moteur, un tricycle parfait qui fut produit sans changement pendant 10 ans.
Et avec ce moteur, De Dion et Bouton réalisèrent des quadricycles dont, en 1899, le célèbre vis-à-vis très moderne pour l'époque avec son châssis tubulaire, ses suspensions par ressorts semi elliptiques et pont de Dion à l'arrière, transmission par cardan, boite de vitesses et embrayage monobloc. De 1899 à 1901, les ateliers De Dion-Bouton commercialisèrent nombre de ces petites voitures avec des carrosseries très différentes.
A partir de 1900, De Dion et Bouton parvinrent à mettre au point la voiture universelle qu'ils appelaient de leurs v?ux depuis le début de leur association et qui devait rencontrer un succès considérable.
En 1903, le moteur s'étoffe : il passe de 1 à 2 cylindres, puis prend la forme d'un 15 ch 4 cylindres en 1904 pour arriver à 8 cylindres en 1908. Bien au point en 1913, le huit- cylindres De Dion-Bouton était à l'époque un des tout meilleurs moteur au monde.
Les modèles « vis-à-vis » et dérivés furent construits à 2 970 exemplaires, ce qui était énorme au tout début du xxe siècle.

Les premiers types De Dion-Bouton furent innombrables, depuis le modèle A de 1898/1899 jusqu'au type Z de 1905, puis du type AB de la même année jusqu'au type AZ de 1907 et du type BC de 1907 jusqu'au type BO de 1909 qui nous intéresse, construit à Puteaux et toujours équipé d'un gros monocylindre de plus d'un litre de cylindrée, monté à l'avant, derrière le radiateur très caractéristique de la marque. La carrosserie est rouge foncée, liserés orange et blanc. La sellerie est en cuir havane. Le pare-brise est rabattable. L'allumage se fait par magnéto et la voiture est équipée de roues artillerie peintes en jaune et chaussées de pneumatiques Dunlop Cord 760x90. Les phares sont des Ducellier à acétylène. C'est une voiture tournante, en état de fonctionnement.

Véhicule à immatriculer

20 / 30 000 €

De Dion-Bouton made many different early models from the 1898-1899 model A to the 1905 model Z, then from the AB type to the 1907 AZ and from the 1907 BC to the 1909 BO type like this car. This model was built at the Puteaux factory and fitted with a big one-cylinder front mounted behind the typical radiator. The body is finished in dark red with orange and white strips. The upholstery is in tan leather and the period windscreen is fully articulated. The ignition is by a magneto and the wooden wheels are shod with 760x 90 mm Dunlop Cord tyres. It is in good working order.









3
SINGER
Le Mans Roadster - 1936

N° DE SÉRIE : 20928X1
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 976 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : deux carburateurs SU
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : roadster 2 portes, 2 places, caisse en aluminium
SUSPENSIONS : essieux rigides, ressorts à lames semi elliptiques
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues

La « Nine le Mans » apparaît fin 1932 sous la forme classique de l'open-car britannique avec auvent à double courbure, pare-brise rabattable et portes échancrées. La voiture était, en ce qui concerne les carrosseries ouvertes, présentées en deux versions à 4 ou 2 places. Cette dernière était caractérisée par son réservoir en position verticale à l'extérieur de la caisse à l'arrière. Cette version était appelée également « Special Speed ». Le châssis de la Singer le Mans avait été spécialement étudié, les longerons à l'arrière passant sous le pont. La voiture devançait sa rivale MG en matière de freinage, étant équipée de freins hydrauliques Lookheed. Le moteur à arbre à cames en tête développait dans un premier temps 30 ch à 4 700 tr/mn, mais les voitures du Mans différaient des modèles « client » avec des moteurs de 55 ch à 6 000tr/mn et une vitesse de 145 km/heure. Elles conservaient des ailes « cycles » abandonnées sur les voitures vendues à la clientèle. Elles se distinguaient également par une pointe arrière arrondie recouvrant le réservoir d'essence.
La marque participa six fois de suite aux 24 Heures du Mans entre 1933 et 1939, le meilleur résultat étant une 8e place en 1938 (et la première de la catégorie) avec les frères Savoye, importateurs de la marque en France.



La voiture présentée est une Singer Le Mans classiquement peinte en vert anglais, intérieur en cuir vert olive. Le réservoir situé à l'arrière a été démonté, nettoyé et traité au Restom, les carburateurs ont été refaits (aiguilles, gicleurs, papillons neufs d'origine Burlen Fuel System), la pompe à huile changée, le radiateur d'eau nettoyé et complété par une pompe à eau électrique avec commande au tableau de bord. Un ventilateur électrique a été installé, l'allumage par batterie/bobine est neuf, le démarreur refait, le circuit électrique protégé par des fusibles. Tout le système de freinage est neuf.
Elle est équipée de deux « aéro-screen » en lieu et place du pare-brise, de deux roues de secours logées à l'arrière, d'un couvre-tonneau et d'un phare directionnel faisant également office de rétroviseur. C'est une belle et amusante automobile, en très bon état de marche (pression d'huile à 80km/heure : 4kg en hiver, 3kg en été) et de présentation, éligible au Mans Classic.

Carte grise de collection

25 / 35 000 €



4
PEUGEOT
402 L Coach Découvrable - 1937

N° DE SÉRIE : #791547
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 83 mm x 92 mm
CYLINDRÉE : 1991 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête, actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 1 carburateur
PUISSANCE MAXIMUM : 60 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSE : mécanique à 3 rapports + M.A.
CARROSSERIE : coach découvrable
CHÂSSIS : longerons caissonnés « bloctube », traverses tubulaires
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes avec ressort transversal, amortisseurs hydrauliques
SUSPENSION ARRIÈRE : ressorts cantilever, amortisseurs hydrauliques.
EMPATTEMENT : 3 300 mm
VOIE AVANT : 1 310 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 350 mm
FREINS : à tambours sur les quatre roues

Présentée au Salon de Paris de 1935, la 402 est un modèle inédit qui remplace la 401. Cette nouvelle voiture est caractérisée par sa ligne futuriste dite « Fuseau Sochaux » et par sa mécanique moderne. Deux ans plus tard, au Salon 1937, Peugeot présente la 402 Légère, qui reprend sans aucune modification la carrosserie de la nouvelle 302 en y ajoutant le moteur 11CV de la 402. La 402 Légère annonce alors la tendance consistant à placer un moteur relativement gros dans une voiture relativement petite, justifiant le slogan de l'époque « le plus vite possible, le moins cher possible ».



La voiture présentée est un très rare coach découvrable, avec les glaces de custode fixes, peint en bleu clair. L'intérieur est en cuir noir d'origine, les moquettes sont rouges. La capote est en très bon état, les planchers avant ont été refaits récemment.
C'est une voiture agréable à conduire, en bon état de fonctionnement.

Carte grise française

20 / 25 000 €







Modèle similaire ayant participé à la Carrera Panamericana - 1950.

5
CORD
810 « Coffin Nose » berline - 1936

N° DE SÉRIE : #1209A
MOTEUR : huit cylindres en V d'origine Lycoming, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 88.9mm x 95.2mm
CYLINDRÉE : 4792 cm3
DISTRIBUTION : soupapes latérales
TAUX DE COMPRESSION : 8.5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 125 ch à 3200 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 3 rapports + MA
CHÂSSIS : caisse tout acier soudée sur longerons caissonnés, plateforme sous châssis portant les organes mécaniques
CARROSSERIE : berline 4 portes, 5/6 places en tôle d'acier dessinée par Gordon Buehrig
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, bras tirés et ressort à lames transversal, amortisseurs hydrauliques
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues, double maître-cylindre, mâchoires auto-réglables

Il y eut deux voitures à traction avant annoncées aux Etats-Unis pour l'année 1929. Erret Lobban Cord s'arrangea pour que sa L-29 fût sur le marché avant la Ruxton d'Archie Andrews. La traction avant, défendue en France par l'ingénieur Grégoire, était dans l'air du temps aux Etats-Unis à cette époque, grâce en particulier aux succès du pilote Léon Duray et des ingénieurs Harry Miller et Cornelius Van Ranst aux 500 Miles d'Indianapolis. Cord avait besoin d'une voiture pour combler le créneau entre l'Auburn et le modèle J Dusenberg, très coûteux. Ce fut donc la très moderne L-29, non seulement nouvelle par la traction avant, mais aussi par un châssis à entretoises en X, plus rigide que les châssis très rustiques



des voitures américaines de l'époque. Le moteur était fourni par Lycoming, c'était un très classique V8 à soupapes latérales. La crise de 1929 ruina les chances de la nouvelle voiture, dont seulement 5 010 exemplaires furent construits. La production cessa en 1932, mais quatre ans plus tard, la Cord était de retour avec une carrosserie originale et moderne dessinée par Gordon Buehrig. Toujours propulsée par le Lycoming de 125 ch, il faudra attendre la 812 en 1937 pour voir la puissance atteindre 170 ch lorsqu'elle était équipée d'un compresseur en option. Erret Lobban Cord quitta l'industrie automobile le 7 août 1937 alors que moins de 3 000 810-812 avaient été construites. C'est dire si les survivantes sont aujourd'hui des automobiles rares et recherchées.

La voiture présentée est une berline 810 de couleur ivoire. L'intérieur est en bon état, tendu d'un tissu à motifs typique des années 30. Son tableau de bord est en aluminium. Elle est équipée de pneus à flancs blancs. C'est une voiture en état de fonctionnement.

Titre de circulation communautaire

40 / 60 000 €

This car a rare 1936 Cord 810 saloon painted in ivory white. The interior is in good condition and clothed with a typical 1930 style fabric. It is fitted with an aluminium instrument panel and white wall tyres and appears in working order.



6
PANHARD
X76 berline Dynamic - 1936

N° DE SÉRIE : #200128
MOTEUR : #200128, six cylindres en ligne, avant, longitudinal.
ALÉSAGE-COURSE : 75mm x 108mm
CYLINDRÉE : 2861 cm3
DISTRIBUTION : sans soupapes, par fourreaux concentriques, licence Knight
ALIMENTATION : 2 carburateurs Solex
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + MA
EMBRAYAGE : servo débrayage à dépression, système roue libre
SUSPENSIONS : barres de torsion longitudinales
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues, double maître-cylindre, mâchoires auto-réglables

René Panhard et Emile Levassor s'associèrent en 1886.
Cependant, l'obtention d'un brevet Daimler de 1888 concernant un moteur 2 cylindres en V fit germer l'idée d'en motoriser une petite automobile. Deux prototypes furent construits doté du moteur avant, et d'un changement de vitesses. Levassor et son équipe travaillèrent sur des moteurs de plus en plus puissants et les testèrent en course.
En 1896, un quatre-cylindres de 8 ch fut essayé sur Paris-Marseille-Paris, il équipait les trois Panhard-Levassor qui réalisèrent un historique triplé, mais Levassor fut grièvement blessé et ne survécut pas.
Au début du XXe siècle, la réputation des Panhard-Levassor était au zénith et l'adoption du moteur Knight sans soupapes consolida encore la renommée de la marque. La première « sans-soupapes » fut proposée à la clientèle en 1910.
En 1936, Panhard lança un modèle très original, rompant avec le châssis des « Panoramiques » de 1934/35. Ce fut la Dynamic, dessinée par Bionnier. Cette carrosserie fit, et fait encore, sensation, et les performances routières étaient très élevées.



La voiture présentée, de couleur ivoire et bordeaux a parcouru moins de 1500km depuis sa restauration. Son intérieur est tendu de drap beige, les moquettes sont beige clair. Les livres d'usine indiquent que la voiture fut livrée neuve au mois d'août 1936, peinte en gris. Elle a remporté de nombreux prix lors de concours d'élégance, dont les 1er prix aux concours d'élégance de Poitiers Elegance Automobile en 1997 et de Sarlat en 1998, ainsi que le 1er prix au concours d'état lors des Remparts d'Angoulême en 1999.

Carte grise française

50 / 60 000 €

The car for sale is finished in ivory white and bordeaux red and it has clocked only 1 500 km since its restoration. The factory books indicate that the car was delivered new in August 1936 with a grey finish. This is a fine car which had won many awards in various concours.



7
ROLLS-ROYCE
20/25HP Sedanca Coupé par Gurney Nutting - 1934

N° DE SÉRIE : GAF 29
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 82,6 mm x 114,3 mm
CYLINDRÉE : 3 680 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : un carburateur Rolls-Royce
TAUX DE COMPRESSION : 5,75 à 1
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A, 3e et 4e rapports synchronisés
CHÂSSIS : à longerons et entretoises et tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : cabriolet Mylord par Gurney Nutting
SUSPENSIONS : essieux rigides, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques
POIDS À SEC : 1 192 kg pour le châssis roulant
FREINS : à tambours sur les quatre roues, assistés
ROUES : à rayons et fixation centrale, de 19" de diamètre
PNEUMATIQUES : 6.00 x 19
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1929/1937
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 3 827 exemplaires, toutes carrosseries confondues

A la fin des années 1920, la Rolls-Royce Twenty embarrassait la direction de Rolls Royce par ses performances anémiques. La cause en était des carrosseries de plus en plus lourdes et une motorisation limitée. Les Rolls « Twenty » étaient des voitures charmantes, douces, mais vraiment lourdes pour leur 3 127 cm3 développant 55 ch à 2 750 tr/mn. Même équipées de caisses légères, la vitesse de croisière n'atteignait pas 70 km/heure alors qu'au maximum de ses possibilités, elle atteignait à peine 100 km/heure. Rolls-Royce avait pleinement conscience du problème et les ingénieurs maison retravaillèrent le relativement petit moteur pour lui donner plus de puissance. La cylindrée du nouveau modèle, la 20/25, fut portée à 3 699 cm3 grâce à un alésage plus important. Un nouveau vilebrequin fut fabriqué, qui permettait de gagner 1 200 tr/mn, et donc de la puissance. Le taux de compression s'établissait à 4,6 à 1 en 1929, 5,29 à 1 en 1930, et enfin 5,75 à 1 en 1932. Les dernières 20/25, lorsqu'elles étaient bien carrossées, pouvaient rouler à 120 km/heure et croiser calmement à 100 km/heure dans un luxe de bon goût.
La Rolls-Royce 20/25 eut beaucoup de succès et se vendait dans la proportion de deux 20/25 pour une Phantom II. Il en fut construit 3 827 exemplaires.
À part les améliorations de la motorisation mentionnées ci-dessus, on notera à partir de 1930 un allongement du châssis de 8 cm, des volets thermostatiques en 1932 à partir du châssis GBT 22, une boite à synchroniseurs toujours en 1932 à partir du châssis GKT 22, une jauge à essence électrique la même année et des amortisseurs réglables en 1934 à partir du châssis GYD 25.
La voiture présentée, #GAF 29 est habillée d'une très élégante carrosserie, œuvre de Gurney Nutting, peinte en « Dove Grey » avec des filets gris plus foncés. Ses sièges sont recouverts de cuir gris et contribuent à l'aspect discret et de bon goût de l'ensemble.
La voiture a fait l'objet d'une importante restauration cosmétique il y a quelques années et a depuis été bien entretenue. Le compteur indique 15 826 miles parcourus depuis l'origine. Le moteur n'a visiblement jamais été démonté. La voiture a été utilisée longtemps à Londres ; elle appartenait, au début des années 1960 à R.B. Hooper, Esq., RROC, et fut publiée page 90 du livre « Those Elegant Rolls-Royce » chez Lawrence Dalton.
En 1978, elle était immatriculée dans l'Etat de Washington aux USA. La voiture est équipée de feux de route Lucas et d'un phare central de même marque, de deux avertisseurs puissants et, de chaque côté du pare-brise, de deux petits phares additionnels.
Son utilisation nous a donné toute satisfaction.

Titre de circulation communautaire

110 / 130 000 €

This car #GAF 29 is finished in Dove Grey with dark grey strips and was bodied by Gurney Nutting. The upholstery is in grey leather. The car had been cosmetically restored some years ago and well maintained since. It shows 15 826 miles on the clock. The engine had never been dismantled and works well. In the early Sixties this car belonged to R.B. Hooper, Esq. RROC, in London and is shown page 90 of the book "Those Elegant Rolls-Royce". In 1978 it was registered in the State of Washington, USA.



La voiture présentée : la Sedanca Coupé en 1934, 20/25 GAF 29. Propriétaire en 1978 R.B. Hooper, Esq., RROC.



8
MERCEDES BENZ
320 B Cabriolet W 142 - 1937

N° DE SÉRIE : 191635
MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, type M142
ALÉSAGE-COURSE : 82.5 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 3208 cm3
DISTRIBUTION : soupapes latérales
ALIMENTATION : un carburateur double corps Solex 32 FF
TAUX DE COMPRESSION : 7.25 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 78 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, quatre places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, essieu oscillant, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2 880mm
VOIE AVANT : 1 475mm
VOIE ARRIÈRE : 1 500mm
POIDS À SEC : 1 250 kg (châssis nu)
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
ROUES : à rayons, de 17" de diamètre
PNEUMATIQUES : 6.00/6.50 x 17
PERFORMANCES : vitesse maximum : 130 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1937/1938
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 5097 exemplaires, tous types de carrosseries confondus

Le type 290 succéda à la Mercedes-Benz « Manheim » en 1933. Au début de sa carrière, son moteur six cylindres 2,9 litres développait 60 ch, puis, à partir de 1935, 65 ch.
Ces voitures offertes en deux longueurs d'empattement et dix types de carrosseries, furent construites jusqu'en 1937, avant de céder la place au type 320/ W142.
La Mercedes-Benz 320 fut présentée en février 1937.
C'était une confortable berline de voyage, vaste et sûre, mais elle pouvait aussi être livrée dans plusieurs types de carrosseries allant de la berline quatre portes à la limousine, en passant par différents cabriolets et un roadster.
A l'automne 1938, sa cylindrée fut majorée de 3 208 à 3 405 cm3, et ce afin de compenser la moindre qualité de certains carburants, mais la dénomination « 320 » ne changea pas.
La 320 est aujourd'hui une automobile relativement rare, notamment lorsqu'elle se présente dans un parfait état, comme notre cabriolet deux portes, quatre places, dit cabriolet B, de 1937. Peinte en deux ton gris et noir, sortant de deux années de restauration intensives, elle présente un très bel intérieur tendu de cuir havane, rehaussé de boiseries. C'est une impressionnante automobile, logeable et confortable, prête à prendre la route.

Titre de circulation communautaire

120 / 150 000 €

The Mercedes 320 is quite a rare model particularly in this almost perfect condition like our two door four passenger cabriolet B. Finished in grey and black after two years of extensive restoration work with a brown leather interior and nice woodwork this impressive and comfortable automobile is ready to be driven away.









9
BMW
327 cabriolet - 1940

N° DE SÉRIE : #87222
MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 66 mm x 96 mm
CYLINDRÉE : 1971 cm3
DISTRIBUTION : soupape en tête, arbre à cames latéral, tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs Solex 26 BFLV verticaux
TAUX DE COMPRESSION : 6.3 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 55 ch à 4500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A. de marque Hurth
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : plateforme avec des longerons en caisson, en tôle d'acier
CARROSSERIE : cabriolet
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressorts à lames transversal, bras transversal supérieur
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lame longitudinaux semi-elliptiques
EMPATTEMENT : 2 750 mm
VOIE AVANT : 1 230 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 230 mm
POIDS À SEC : 1 100 kgs
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : à fixation centrale de 16" de diamètre
PNEUMATIQUES : 5,50 x 16
PERFORMANCES : vitesse maximum 125 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1937 / 1941
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1304 exemplaires dont 179 coupés



C'est en 1898 que la firme d'Eisenach, alors troisième constructeur allemand derrière Daimler et Benz a commencé la fabrication de la « voiture à moteur de Wartburg », sur le modèle français, en utilisant une licence Decauville.
Ses propres réalisations construites à partir de 1904 sont appelées Dixi, du latin « j'ai parlé ». Jusqu'en 1920 où la firme prit le nom de Dixi Werke A.G. En 1928 elle fût achetée par BMW qui mit un terme, provisoirement, à la production d'automobiles de classe moyenne pour développer la petite Dixi 3/15 PS conçue en 1922 par Austin et construite sous licence depuis 1927.
L'Allemagne, à cette époque, accusait un retard considérable quant à son parc automobile. Alors que l'industrie automobile était en plein essor de par le monde, la crise de l'industrie allemande était notoire. Tous les constructeurs rêvaient de mettre sur le marché des automobiles puissantes et abordables. BMW, spécialisée dans la fabrication de moteur d'avions se tourna dés 1923 vers la fabrication de motocyclettes, puis de voiturettes, et enfin, en 1933 sorti sa première six cylindres qui ne sera pas la dernière puisque, encore de nos jours, les moteurs BMW six cylindres en ligne sont considérés comme les meilleurs du monde.
Au salon de Berlin 1936, pour la première fois, BMW se permit d'empiéter sur le terrain de Mercedes en présentant la 326, petite berline moderne équipée du six-cylindres deux litres. Son esthétique et, son aérodynamique étudiée en soufflerie, furent repris après guerre par la firme Bristol. En cette même année 1936 BMW présenta la 328, une des voitures de grand sport les plus importantes de la production automobile mondiale du xxe siècle. Toujours équipée du six-cylindres en ligne de deux litres avec une culasse modifiée, la 328 était une voiture très moderne pour l'époque, compacte et légère, le prototype fit ses débuts en compétition dans la coupe de l'Eiffel au Nürbrurging en juin 1936.
Le pilote essayeur maison Ernest Henne, aussi bon sur deux que sur quatre roues, remporta la victoire dans sa catégorie, premier succès d'une longue série.
La 328 fut commercialisée dans sa version roadster mais c'était une voiture très chère, aussi, BMW présenta en 1937 un très joli cabriolet qui s'inscrivait entre la 326 et la 328 et qui fut nommé, bien sur, 327. Elle reprenait le châssis (raccourci) de la 326 et la mécanique de cette dernière, améliorée par l'emploi de deux carburateurs et d'un taux de compression plus élevé.
Sa ligne était du reste, superbe, long capot, phares intégrés, pare brise très aviation, arrière effilé. Elles étaient très souvent peintes en deux tons et son coté sportif était souligné par des roues à moyeux Rudge.
La 327 pouvait être livrée avec le moteur de la 328 et recevait alors l'appellation 327/28.

La voiture présentée, #87222, est un très bel exemple de ce modèle emblématique de la marque bavaroise. Peinte en deux tons, ailes et toit noirs, flancs jaunes, c'est une voiture en état « concours », fruit de deux années de restauration. Son essai nous a donné toute satisfaction, c'est une automobile prête à prendre la route, même sur longues distances.

Titre de circulation communautaire

100 / 120 000 €



This BMW 327 #87222 is a fine example of this famous prewar model. Finished in yellow and black this car is in concours condition after a two years restoration work. A recent test drive appeared very satisfying and showed that it is ready to be driven away on any distance.



10
BENTLEY
Coupé 4 litres par Mulliner - 1931

N° DE SÉRIE : VF 4018
MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal # VF 4009 à l'origine
ALÉSAGE-COURSE : 85 mm x 115 mm
CYLINDRÉE : 3915 cm3
DISTRIBUTION : soupapes d'admission en tête, soupapes d'échappement latérales
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HVG5
PUISSANCE MAXIMUM : 120 ch à 4 200 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : type F ou G (carter en électron) à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie, 4 entretoises tubulaires
CARROSSERIE : coupé deux portes par H.J Mulliner
SUSPENSION AVANT : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs à frictions Bentley and Draper
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi- elliptiques, amortisseurs hydrauliques
EMPATTEMENT : 11 pieds 2" soit 3 403 mm
VOIE AVANT : 1 422 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 422 mm
FREINS : à tambours sur les 4 roues
ROUES : 20" x 6,50", Rudge-Whitworth à fixation centrale
PNEUMATIQUES : 20 x 6,50
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1931
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 39 sur le châssis de 11 pieds 2" d'empattement, 11 sur le châssis de 11'4" d'empattement, soit 50 exemplaires dont il ne resterait que 11 voitures.



La grande dépression de 1929 toucha de plein fouet la firme Bentley qui n'avait à proposer à sa clientèle forcément fortunée que la fabuleuse 8-Litres.

Il fut décidé d'étudier et de construire dans les meilleurs délais une voiture relativement petite qui pourrait concurrencer la Rolls-Royce 20/25.

W.O Bentley ne concevait pas l'idée de tirer un trait sur la conception noble, mais onéreuse de ses fameux moteurs et ce fut l'ingénieur Ricardo qui fut chargé du nouveau groupe motopropulseur, un six cylindres de 4-Litres de cylindrée qui serait monté dans une version raccourcie du châssis de la 8-Litres. Faute de temps et de moyens d'étudier un châssis totalement nouveau, les freins et les suspensions de la 8-Litre furent aussi adoptés.

Le moteur 4-Litres développait la puissance honorable de 120 ch soit nettement plus que son homologue de chez Rolls. Les soupapes d'admission étaient en tête alors que celles d'échappement étaient latérales. Deux carburateurs SU assuraient l'alimentation du six cylindres en ligne.

Mais la voiture était lourde : c'était dû bien sûr à l'utilisation du châssis et des trains roulants de la 8-Litres. Bien que l'empattement eut été réduit à 11'2" ou 11'8" les deux longerons en acier faits pour supporter l'énorme moteur huit litres du chef-d'œuvre de W.O Bentley étaient bien trop solides et lourds pour un moteur de 120 ch.

La 4-Litres ne fut vendue qu'à une cinquantaine d'exemplaires (39 avec un empattement de 11'2" et 11 avec un empattement de 11'8") et ne réussit pas à redresser la Bentley Company qui fut achetée en juillet 1931 par Rolls-Royce.



La voiture présentée, # VF 4018, est un coupé dont la carrosserie est de H.J Mulliner. Elle se présente en très bonne condition originale de présentation et de fonctionnement. Sa conduite nous a donnée toute satisfaction et cette 4-Litres a obtenu le prix d'authenticité au Concours d'Elégance du « Palais Het Loo » en septembre 2006 devant le jury de la F.I.A. Le premier propriétaire de VF 4018 fut le grand amateur Phillip Carr et c'est sur une esquisse de ce dernier que H.J Mulliner dessina la carrosserie d'origine qui, fait rarissime sur une Vintage Bentley, habille toujours la voiture.

La voiture a été restaurée au début des années 90 et a parcouru une vingtaine de milliers de kilomètres depuis.

Ce véhicule est un émouvant témoignage, une des dernières véritables Bentley dont les exemplaires restants seraient rarissimes : on parle d'une douzaine.

Titre de circulation communautaire

180 / 200 000 €

This Bentley was fitted with a coupé body by Mulliner and it is in good condition throughout and works well. Driving this cas had been a pleasant experience and this 4-Litre was awarded in September 2006 the prize of authenticity at the concours d'élégance of the "Palais het Loo" by the FIA judging committee. The first owner was Phillip Carr who had sketched the shape of the body he wanted which was made by H.J. Mulliner. A true exception for a Vintage Bentley, the car kept its original body.



It had been restored in the early '90s and has clocked about 12 000 miles since.
This car is a touching testimony of these last genuine Bentleys of which a dozen or so are thought to be still existing.



11
*ALFA ROMEO
6C 1750 Turismo 3e Série Cabriolet James Young - 1930

N° DE SÉRIE : 0412275
MOTEUR : moteur n° 0412275, six cylindres en ligne, avant, longitudinal, monobloc en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 65 mm x 88 mm
CYLINDRÉE : 1752 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête, entraîné par arbre vertical et pignons coniques en position arrière
ALIMENTATION : un carburateur vertical
TAUX DE COMPRESSION : 5,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 46 ch à 4 400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
EMBRAYAGE : multidisque à sec
CHÂSSIS : à longerons et traverse en tôle d'acier emboutie, section en C
CARROSSERIE : cabriolet deux portes, quatre places par James Young
SUSPENSIONS : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs à friction
EMPATTEMENT : 3100mm
VOIE AVANT : 1380mm
VOIE ARRIÈRE : 1380mm
POIDS À SEC : 1250 kg avec deux roues de secours
FREINS : à tambours sur les quatre roues, commande mécanique
PNEUMATIQUES : 29 x 5.25
PERFORMANCES : vitesse maximum 110 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1929 / 1933
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 713 exemplaires 6C 1750 Turismo de 3ème série, toutes carrosseries confondues



Vittorio Jano fut sans conteste un des plus grands ingénieurs du XXe siècle, un de ceux, comme Ferdinand Porsche, qui ont marqué d'une profonde empreinte la conception et la fabrication d'automobiles d'exception.
Il avait 32 ans lorsqu'il franchit pour la première fois le portail de l'usine Alfa-Romeo de Portello. Après des études de technicien à l'Instituto Professionale Operaio de Corso San Maurizio de Turin, il entra comme dessinateur chez « Rapid » alors qu'il n'avait que 18 ans.
Il fut ensuite embauché chez Fiat dans le bureau d'études dirigé par Carlo Cavalli, il devint chef du bureau de dessin en 1921. Il faisait partie d'une petite équipe composée de Walter Becchia, Vincenzo Bertarione et Giulio Cesare Cappa, spécialisée dans l'étude de voitures de course.
Chez Alfa-Romeo, l'homme de confiance de Mr Romeo, Giorgio Rimini, confia à Enzo Ferrari la mission de recruter des hommes de valeur.
Après Buzzi, Ferrari réussit à s'attacher les services de Vittorio Jano qui se vit confier la direction technique des études de projet. Enzo Ferrari avait fait preuve d'un flair exceptionnel, puisqu'en moins de six mois, Jano étudia et construisit une biplace course équipée d'un moteur huit cylindres en ligne de 1987 cm3 et d'un compresseur. En 1925, la P2 donna le titre de Champion du Monde à la marque milanaise, au grand dam de Fiat qui avait très mal réagi au départ de Jano.
La gestation de la P2 avait été tenue secrète et l'apparition de la voiture à la course de 200 Miles de Cremone le 9 juin 1924 fut une surprise, d'autant plus que la P2 gagna la course à 98 miles à l'heure de moyenne, soit 155 hm/heure.
Les succès sportifs internationaux d'Alfa-Romeo étant assurés avec la P2, il fallut songer à satisfaire la clientèle. Jano et son équipe présentèrent en avril 1925, à la Foire de Milan puis aux Salons de l'Automobile de Paris et de Londres, la 6C 1500 équipée d'un magnifique petit moteur six cylindres à arbre à cames en tête, d'une étonnante modernité.
La voiture était bien née, et eut un succès immédiat. Une version à moteur double arbre à cames en tête fut construite à partir de 1928, appelée 1500 Sport, et enfin Super Sport lorsqu'elle fut dotée d'un compresseur.
Cette version, carrossée par Zagato, emporta le classement général de la deuxième édition des Mille Milles, pilotée par Campari-Ramponi. Six voitures, dites « Testa Fissa » avec des blocs borgnes pour éviter les ennuis de joint de culasse, furent construites en 1929. La légende dit que pour répondre au règlement des Mille Milles 1929 qui exigeait des moteurs à culasse détachable, des joints de culasse avaient été dessinés sur les blocs.
La cylindrée passa de 1500 à 1750 cm3 en 1929, et la voiture devint 6C 1750, construite entre 1929 et 1933 dans les versions Tourisme avec moteur simple arbre, Sport et Grand Tourisme avec moteur double-arbre et enfin Super Sport et Grand Sport avec un compresseur.
Les 6C 1500 et 1750 étaient livrées en châssis et de nombreux carrossiers, italiens pour la plupart tels Touring, Zagato, Castagna, Garavini, Stabilimenti Farina, Simonetti, Brianza réalisèrent des chefs d'œuvre, mais aussi le suisse Graber et l'anglais James Young, dont la voiture présentée ici est un bel exemple d'élégance et de classicisme.

Peinte en noire, capote noire, intérieur en cuir havane, c'est un cabriolet quatre places, vendu neuf en Angleterre, qui fut longtemps la propriété d'un collectionneur portugais. C'est une voiture entièrement d'origine, qui semble n'avoir jamais été restaurée, hormis un voile de peinture il y a déjà





plusieurs années. Elle est encore pourvue de ses phares et de son klaxon Bosch d'origine. Elle est en bon état de fonctionnement, et sa ligne classique due à l'un des plus grands carrossiers anglais de son époque s'accorde parfaitement à la noblesse de sa mécanique.

Titre de circulation extra-communautaire, à dédouaner

100 / 120 000 €

Finished in black with black soft top and brown leather interior, this 1750 is a four seat drophead coupé delivered new in England. It was for a long time the property of a Portuguese collector. This an original car which apparently had never been restored but for a respraying some years ago. The Bosch headlamps and horn are original. It is in good working order and its classic coachwork by James Young matches perfectly its noble chassis.



12
DELAGE
D6 – 75, cabriolet par Chapron - 1939

N° DE SÉRIE : 51842
MOTEUR : type 115-103, #833093, six cylindres en ligne, d'origine Delahaye
ALÉSAGE-COURSE : 81mm x 90,5 mm
CYLINDRÉE : 2 800 cm3
DISTRIBUTION : à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 3 carburateurs Solex simple corps inversés
PUISSANCE MAXIMUM : 80 ch
BOÎTE DE VITESSES : électromagnétique Cotal 20/25 à quatre rapports et inverseur manuel
CHÂSSIS : longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : cabriolet deux portes, quatre places par Chapron
SUSPENSIONS : ressort transversal à l'avant, à lames semi elliptiques à l'arrière
EMPATTEMENT : 3 150mm
VOIE AVANT : 1 460mm
VOIE ARRIÈRE : 1 460mm
FREINS : hydrauliques Bendix-Lockheed à tambours sur les quatre roues
ROUES : à rayons Robergel à boulons
PNEUMATIQUES : 5.50 x 17
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1939

L'ingénieur Louis Delâge, né à Cognac en 1874, fut un créateur original dont le caractère audacieux se révéla dans les modèles de compétition, bien qu'il fût passionné par les voitures luxueuses, confortables et rapides, caractéristiques de la marque
« Silencieuses et rapides », telles étaient présentées les Delage des années 30. En 1931, outre la D8 qui représentait le très haut de gamme de la marque, étaient offertes au catalogues les D6 et DS de



respectivement trois et deux litres et demi de cylindrée.
Dernier modèle de la marque (fusionnée avec Delahaye en 1935), la D6 – 75 à moteur six cylindres Delahaye n'a été produite qu'à très peu d'exemplaires. Elle est aujourd'hui, avec la D8 – 120, la Delage la plus appréciée des amateurs de la marque.

Selon Jean-Michel Cérède, le modèle présenté fut carrossé spécialement par Henri Chapron. Il fut notamment la propriété de M.G. de Dietrich qui l'habilla en le dotant de bananes de pare-chocs en bronze doré, toujours en place aujourd'hui.
Lors de sa restauration chez Alpierre à la fin des années 1980, l'état des cuirs était tel, qu'ils purent être conservés dans leur patine d'origine. Aujourd'hui encore, les cuirs sont dans un très bel état de conservation, tout comme la carrosserie, peinte en deux tons rouge Delage et ivoire. C'est bien évidemment un grand classique français d'avant-guerre, en très bon état de fonctionnement, très peu usée par les années.

Carte grise française

130 / 150 000 €







According to the expert Jean-Michel Cérède, this Delage was specially bodied by Henri Chapron. It belonged to M.G. de Dietrich who added bumper extensions made in golden bronze which are still present on the car today. When undergoing restoration in the late Eighties, the orignal leather interior was estimated good enough to be kept. The car is finished in two tones : ivory and Delage red. This great French classic is in very good working order.





Modèle similaire participant à la Carrera Panamericana, 1950.





13
ALFA ROMEO
6C 2500 Sport « Freccia d' Oro » - 1948

N° DE SÉRIE : 916218
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc en fonte et culasse en alliage léger, #926534
ALÉSAGE-COURSE : 72 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 2 443 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête, chambre de combustion hémisphérique, culasse détachable en alliage léger, deux soupapes par cylindre
ALIMENTATION : un carburateur double corps inversé
TAUX DE COMPRESSION : 7 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 90 ch à 4 800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A., commande au volant
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : à longerons et traverses et croisillon central en tôle d'acier caissonnés
CARROSSERIE : coupé 2 portes, 4/5 places en tôle d'acier, carrosserie usine soudée au châssis
SUSPENSIONS : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 3 000 mm
POIDS À SEC : 1 550 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : en tôle d'acier emboutie, ajourées, enjoliveurs en alliage léger
PNEUMATIQUES : 6.50 R 18
PERFORMANCES : vitesse maximum 155 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1947 / 1952
PRODUCTION : 680 exemplaires



Dans les années 1930, Alfa-Romeo construisait parmi les plus belles et les plus efficaces automobiles du monde, la firme milanaise disposant, grâce à Enzo Ferrari, des plus grands ingénieurs, dont le génial Vittorio Jano, puis Gioacchino Colombo. Les plus doués des carrossiers italiens, Zagato, Touring, Castagna, Farina habillaient les 6C 1750, la 8C 2300, puis les 6C 2300 et la 8C 2900. Ces voitures emportaient les plus prestigieux concours d'élégance et des lauriers en compétition, sur la route, sur piste, partout.
Seul Ferrari, après-guerre, peut nous donner une idée de ce qu'était Alfa-Romeo dans les dix années précédant le second conflit mondial.
C'est en 1939 que commença la production de la 6C 2500, déclinée en plusieurs versions allant de luxueuses berlines cinq places et limousines six/sept places à des modèles plus sportifs : berlinettes et cabriolets Touring, cabriolets Pinin Farina, ou même très sportifs comme les spiders et berlinettes Corsa de Touring, magnifiques, qui prirent les trois premières places dans la difficile course sur route Tobrouk-Tripoli, à plus de 141 km/h de moyenne.
Puis, ce fut la guerre, Milan fut terriblement bombardé, la première fois le 1er février 1943, puis le 20 octobre 1944 à trois reprises. La première vague détruisit Pirelli, la deuxième ce qui restait des usines Alfa-Romeo, la troisième pulvérisa, entre autres, Isotta-Fraschini. La guerre terminée, les trois quarts des usines Alfa-Romeo étaient détruites. Il fut décidé de tout reconstruire au même endroit. Au fur et à mesure que de nouveaux bâtiments s'élevaient, des machines-outils cachées un peu partout reprenaient du service.
Les Alfa-Romeo 6C 2500 n'étaient absolument pas dépassées, bien au contraire. Leur moteur six cylindres à double arbre à cames était une mécanique d'une grande noblesse et le châssis à quatre roues indépendantes, tout comme le freinage hérité de la course avec de gros tambours ailetés, étaient supérieurs à ce qui se faisait de mieux dans la concurrence. Mais si la technique du châssis séparé donna la possibilité aux carrossiers italiens de montrer leur savoir-faire, c'était une technique chère et sophistiquée qui demandait un soin extrême au montage. Les 6C 2500 symbolisent la fin de l'âge d'or d'Alfa-Romeo.
L'Alfa-Romeo 6C 2500 Sport « Freccia d'Oro » fut donc la première voiture construite et commercialisée par la grande marque milanaise après la Seconde Guerre mondiale. Les premiers exemplaires furent vendus à partir de 1947 et ce jusqu'en 1952. En six années, il n'en fut fabriqué que 680 exemplaires, soit un peu plus de 100 voitures par an. Il n'en resterait que 56 dans le monde.
Ces Alfa Freccia d'Oro se sont illustrées dans la première édition de la fameuse course « Carrera Panamericana » en 1950 avec Taruffi à la 4e place et Bonetto à la 8e.

La voiture présentée fut vendue à l'origine à Milan à l'Officine Meccaniche Fratelli Daldi et Matteucci, constructeurs entre autres des motocyclettes « DEMM ». Cette société existe toujours et fabrique des pignons de boîte de vitesses pour automobiles, des tracteurs mais aussi des transmissions complètes.
La voiture partit ensuite en Angleterre où elle était enregistrée en 1974. L'actuel propriétaire l'acheta récemment à son second propriétaire.
Elle est complète et d'origine. Sa carrosserie est en bon état, la peinture est patinée. L'intérieur a longtemps été protégé par des housses, les cuirs et les tissus paraissent d'origine.

Elle est équipée de roues de 18" avec enjoliveurs en aluminium poli, option d'époque.
Le moteur tourne bien, la pression d'huile à chaud est très bonne. La boîte de vitesses et l'embrayage fonctionnent correctement. Un service général, en particulier des freins, sera évidemment requis avant de prendre la route avec cette grande voiture qui se trouve dans la condition que nous aimons, bien que trop rare : dans son jus.

Titre de circulation communautaire

50 / 60 000 €

This car was delivered new in Milano to Officine Meccaniche Fratelli Daldi e Matteussi who built the DEMM motorcycles. (This company is still active in the automotive field)
It went then to England where it was registered in 1974 and where the present owner bought it from its second owner. The body is in good condition and the finish shows some patina. The interior was fitted with protective covers and the leatherwork seems to be the original one.
The engine is in good working order with a very good oil pressure even when hot. The clutch and the transmission work well. The brakes should be checked up before driving the car on the road.



© Christian Martin

14
CHRYSLER
Town & Country cabriolet - 1947

N° DE SÉRIE : #7407321
MOTEUR : 8 cylindres en V, avant, longitudinal d'origine Cadillac
ALÉSAGE-COURSE : 109,22 mm x 109,32 mm
CYLINDRÉE : 8193 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête et poussoirs hydrauliques, arbre à cames central
ALIMENTATION : un carburateur quadruple corps
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports + MA
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : cabriolet 5/6 places, structure en tôle d'acier et frêne, flancs plaqués en acajou
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : pont rigide
EMPATTEMENT : 3 086 mm
POIDS À SEC : 1 965 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1947
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 3136 cabriolets pour l'année 1947

Lorsqu'en 1939, Dodge songea à réaliser un « break-bois » pour sa future gamme 1940, la société confia le projet à la Boyertown Body Works, présidée alors par Paul Hafer. Soumettant ses dessins à la compagnie, celui-ci dira fort justement que « l'avant (de la voiture), tout acier, me faisait penser à la ville, et les parties bois, à la campagne ». C'est en effet l'appellation Town & Country qui figura sur les ébauches proposés, avant que Dodge ne rejette finalement le projet.


© Christian Martin

Néanmoins, le président de Chrysler, David A. Wallace, avait longuement étudié les illustrations du dessinateur et fut séduit par le projet d'un véhicule Station-Wagon à la fois élégant et utilitaire, et par l'appellation « Town & Country ».
Peu de temps après, l'équipe du bureau d'études de Chrysler proposait un premier prototype qui, reprenant la partie avant d'une Chrysler Windsor sans modifications, s'en distinguait néanmoins dans le traitement des portières et du hayon arrière, habillés d'un habile assemblage de lattes de frêne clair formant de larges rectangles dans lesquels étaient insérées de fines plaques d'acajou veiné. Le projet plut à l'ensemble des décideurs de la compagnie, et la mise en production fut quasi immédiate.
La voiture fut présentée en mars 1941, en deux versions, six et neuf places, et la gamme fut reconduite pour l'année suivante, avant que Chrysler ne stoppe sa production afin de consacrer ses moyens à l'effort de guerre.
Après le second conflit mondial, David Wallace décida de poursuivre le programme Town & Country. Au début de l'hiver 1946, deux modèles de la gamme Town & Country furent maintenus au catalogue : un cabriolet à moteur huit-cylindres en ligne de 135 ch et une berline quatre portes



© Christian Martin

animée par un six-cylindres. L'assemblage des parties en frêne et acajou réclamait un énorme travail manuel, exécutés par des ouvriers très qualifiés et spécialement embauchés. Il est à noter que sur les Town & Country des années 1946-1947-1948, le cadre de frêne clair participait à la rigidité de la voiture. Fin 1947, dans un souci d'économie, l'acajou fut remplacé par des panneaux de tôle peinte imitant parfaitement le bois naturel.
La Town & Country, surtout dans la version cabriolet, ciblait une clientèle raffinée. Bob Hope et Clark Gable notamment furent parmi les premiers propriétaires de cabriolets Town & Country.
L'année 1950 marqua la fin de la dynastie des Chrysler Woodies, victime de la politique de rationalisation de la marque.
La Chrysler Town & Country, et plus spécifiquement la version cabriolet, est donc une automobile hautement collectionnable, considérée comme l'une des automobiles les plus désirables de la production américaine d'après-guerre. Il en resterait seulement 194 exemplaires aujourd'hui.

La voiture présentée est un magnifique cabriolet Town & Country de 1947, entièrement restauré. Le châssis a été traité époxy, les pneus et les freins sont neufs. Le moteur et la boîte ne sont plus d'origine mais, anecdote amusante, proviennent d'une Cadillac de 1975 qui fut l'ambulance personnelle du Roi du Maroc. Le moteur est donc en parfait état de fonctionnement, puisque très peu utilisé, il fonctionne au sans-plomb, et apporte une plus grande vivacité à cette belle mais lourde automobile.
La capote électrique est en alpaga doublé, l'intérieur est en cuir imitant la peau d'alligator.
C'est réellement une magnifique automobile, en très bon état de fonctionnement et aux performances surprenantes.

Carte grise française

90 / 100 000 €


© Christian Martin

This 1947 Chrysler Town and Country Convertible had been completely restored. The tyres and the brakes are new. The engine and gearbox are not original as they had been replaced by units taken from a 1975 Cadillac. The engine is in perfect working order with little mileage and gives to this heavy car a more lively road behavior. The power soft top is in alpaca with a lining and the leather interior mimics the alligator hide. This superb car works well and offers a stunning performance.



15
BENTLEY
Mk VI cabriolet Park Ward - 1950

N° DE SÉRIE : B410LFV
MOTEUR : #B205F, six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 88,9 mm x 114,3 mm
CYLINDRÉE : 4257 cm3
DISTRIBUTION : soupapes d'admission en tête, soupapes d'échappement latérales, actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs horizontaux SU
TAUX DE COMPRESSION : 6,4 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : jamais révélée officiellement, estimée à 132 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A., 1ère non synchronisée
EMBRAYAGE : simple disque à sec de 25,4 cm de diamètre
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
CARROSSERIE : coupé quatre places en tôle d'acier, carrossé par Park Ward
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques à levier, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques réglables à levier
EMPATTEMENT : 3048 mm
POIDS À SEC : 1816 kg
FREINS : à tambours de 311 mm x 635 mm, assistance mécanique
ROUES : en voile d'acier de 16" de diamètre et 5" de large
PERFORMANCES : vitesse maximum près de 160 km/h, 0 à 100 km/h en 15 s

La survie de la firme Rolls Royce en tant que constructeur automobile après la seconde guerre mondiale passait par un volume de production plus élevé ainsi que par des économies de fabrication. C'est dans ce climat que fut présenté, en 1946, la Bentley Mk VI, première voiture du groupe Rolls Royce Bentley avec une carrosserie usine, berline quatre portes cinq places tout acier de (selon les critères de la marque) relativement modestes dimensions.
Le moteur était nouveau, avec une culasse en F (soupapes d'admission en tête et d'échappement latérales). Il avait été essayé préalablement sur quatre châssis MK V. La construction de ces moteurs avait été simplifiée par rapport à la production d'avant-guerre et leur puissance était de 132 ch pour un régime raisonnable de 4000 tr/mn. La version 4,1/2L de ce moteur fut introduite sur le marché en mai 1951.

Sur les quatre mille Bentley Mk VI, huit cent vingt reçurent des carrosseries spéciales qui n'avaient pas toutes l'élégance des 3180 carrosseries " usine ".
L'équivalent de la Bentley Mk VI chez Rolls Royce : la Silver Dawn, fut construit de 1949 à 1955 en 760 exemplaires. C'était presque la même voiture, à la calandre près, et, détail important, son moteur n'était équipé que d'un seul carburateur contre deux à la Mk VI dont les performances, de ce fait, étaient légèrement supérieures.

La Bentley Mk VI proposée, #B410LFV, est un élégant coupé quatre places de 1950 carrossé par Park Ward. Si le châssis fut délivré en novembre 1949, la voiture ne fut vendue à son premier propriétaire suisse qu'en février 1950, après avoir reçu sa carrosserie. Peinte en deux tons brun et crème, intérieur en cuir beige d'origine en très bon état, elle totalise un peu plus de 17 000 km au compteur et se présente en bon état de fonctionnement. Il est à noter que la voiture est équipée d'une climatisation montée dans les années 70.
Titre de circulation extracommunautaire, dédouané

40 / 60 000 €

This nice Bentley MKVI Park Ward Coupe is finished in two tones, brown and cream with beige leather interior in very nice original condition. It shows a little bit more than 17 000 km (10 000 miles) on the clock and is in good working order. The car is fitted with a not original air conditioning system.





16
CITROËN
DS 19 Cabriolet usine - 1964

N° DE SÉRIE : 4.272.094
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 78 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 1911 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : un carburateur Solex double corps
PUISSANCE MAXIMUM : 83 ch à 4 500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : semi automatique, à 4 rapports + MA (servo-commande hydraulique)
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 4 places
SUSPENSIONS : roues indépendantes, vérins hydropneumatiques, barres antiroulis
EMPATTEMENT : 3 125 mm
VOIE AVANT : 1 500 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 300 mm
FREINS : hydrauliques à disques à l'avant et tambours à l'arrière, avec servofrein
ROUES : en tôle d'acier emboutie
PNEUMATIQUES : 185x 400 à l'avant, 155x400 à l'arrière
PEFORMANCES : vitesse maximum : 160 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1960/1971 pour le cabriolet

Le Salon de l'Automobile en octobre 1956 suscita un engouement considérable dû au lancement de la Citroën DS 19, voiture dont on avait beaucoup parlé, mais que personne n'avait encore vue.
A part son bas-moteur que l'on avait déjà vu sur les derniers modèles de Traction 11CV, tout était résolument nouveau, et moderne, sur la DS : suspensions hydropneumatiques avec correcteur d'assiette sur les quatre roues (ce système avait été essayé, mais à l'arrière seulement, sur les derniers modèles de 15-Six), assistance hydraulique généralisée sur les freins, la direction, la boîte de vitesses et l'embrayage. Les freins étaient à disques à l'avant, une première sur une voiture de grande série, l'esthétique était moderne et due au styliste Flaminio Bertoni qui avait aussi particulièrement soigné l'habitacle avec son tableau de bord futuriste et son volant à une branche.
Depuis 1922, tous les modèles de la marque eurent leur version découvrable, et la DS ne dérogea pas à la règle. Le cabriolet DS fut présenté au Salon 1960, il était fabriqué par Chapron à partir d'un dessin d'usine. Ces cabriolets « usine » furent construits jusqu'à l'été 1971.

La voiture présentée est un cabriolet usine, modèle export de 1964, date à laquelle la voiture fut livrée neuve en Californie. Elle fut achetée il y a une trentaine d'années par son propriétaire actuel qui la fit repeindre à l'époque dans une couleur compatible avec le soleil de l'ouest des Etats-Unis. C'est une voiture dans son bon jus, saine et fonctionnant bien mais pour laquelle il faudra prévoir quelques travaux cosmétiques.

Titre de circulation extra-communautaire, dédouané

55 / 65 000 €

This DS 19 Convertible is an export version factory model built by Henri Chapron and delivered new in 1964 in California. Its present owner bought it 30 years ago and had it resprayed. This sound car works well but needs some cosmetic works.





17
AUSTIN-HEALEY
BN1 100/4 - 1954

N° DE SÉRIE : 1B214591M
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 2660 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU H4 de 1"
PUISSANCE MAXIMUM : 90 cv à 4 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 3 rapports + overdrive sur 2ème et 3ème rapports
CHÂSSIS : 2 longerons caissonnés, double traverse à l'avant, renfort cruciforme, châssis et caisse assemblés par Jensen
CARROSSERIE : roadster 2 places
SUSPENSIONS : indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière
EMPATTEMENT : 2 286 mm
POIDS À SEC : 979 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues de 11" x 1" à l'avant et à l'arrière
PNEUMATIQUES : 5,90 x 15
PÉRIODE DE PRODUCTION : mai 1953 / Juillet 1956

Le concept de Donald Healey auquel on doit la BN1 était d'utiliser une mécanique de série éprouvée, en l'occurrence le quatre cylindres de l'Austin A 90, d'une cylindrée suffisante pour que les performances de la nouvelle voiture soient bien meilleures que celles des MG.
La BN1 partait à la conquête du marché américain avec un avantage certain et, dès la première année, la BN1 sortait de l'usine de Longbridge à raison de 100 exemplaires par semaine.

La voiture présentée qui appartient au même propriétaire depuis 2003 était connue de celui-ci depuis bien longtemps. Elle avait appartenu à un ami de son père qui entretenait scrupuleusement sa BN1. La plus grosse opération fut un changement de boîte de vitesses par le dernier propriétaire, un changement de pont, de la batterie et de l'alternateur. Comme 80% de ces voitures, celle-ci a été livrée neuve aux Etats-Unis. C'est une jolie voiture, mécaniquement et cosmétiquement, dans un bel état d'origine.

Carte grise française

20 / 25 000 €



18
ALFA ROMEO
750D Giulietta Spider - 1957

N° DE SÉRIE : 149501772
MOTEUR : #AR131567040, quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 1 290 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : un carburateur
PUISSANCE MAXIMUM : 65 ch à 6 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : spider deux portes deux places
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière
EMPATTEMENT : 2 200 mm
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1955-1962

En 1954, Alfa-Romeo présenta au public une très jolie voiture : la Giulietta Sprint. C'était une voiture plutôt petite, pratique et vive qui renouvela complètement l'image traditionnelle de la marque milanaise.

La voiture présentée est un Spider Giulietta de la première génération à châssis court. La carrosserie est très saine, la capote est neuve et les sièges sont en vinyle mais d'un modèle postérieur. Les feux arrière ont été remplacés par ceux du modèle suivant, modification réversible. Elle est équipée d'un moteur de type 1315 pourvu d'une pompe à essence mécanique située à l'avant de la culasse. La mécanique fonctionne bien. C'est une voiture agile et performante, avant-gardiste à l'époque et éligible aux Mille Milles.

Titre de circulation communautaire.

28 / 30 000 €





19
CHEVROLET
Corvette Roadster "Blue Flame" - 1954

N° DE CHÂSSIS : E54S002617
MOTEUR : #0501218F54Y0, 6 cylindres en ligne " Blue Flame ", bloc et culasse en fonte, monté à l'avant.
ALÉSAGE-COURSE : 90,42 mm x 100,58 mm
CYLINDRÉE : 3 860 cm3
ALIMENTATION : 3 carburateurs Carter simple corps horizontaux
DISTRIBUTION : 2 soupapes en tête par cylindre, actionnées par tiges et culbuteurs
TRANSMISSION : boîte de vitesses automatique à 2 rapports + M.A.
SUSPENSION AVANT : indépendante, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu arrière rigide, ressorts à lames, amortisseurs télescopiques
CHÂSSIS : à caisson en acier soudé en X
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
PNEUMATIQUES : Firestone De Luxe Champion 670 X 15 à flancs blancs
CARROSSERIE : Roadster 2 portes, 2 places en résine et fibre de verre

En juin 1953, la première Corvette sortit des chaînes de Flint dans le Michigan. Les modèles 54 sortirent d'une usine préparée spécialement à St Louis dans le Missouri. 3 640 automobiles furent construites en 1954. Les Corvette 53 et 54 sont donc les plus rares et les plus désirables.

Motorisé par l'inusable six cylindres " Blue Flame " à trois carburateurs Carter, le modèle présenté, dans sa couleur d'origine « Sportsmen Red », témoigne de la très grande qualité à laquelle était arrivé Chevrolet dans la réalisation des carrosseries en matière plastique. L'intérieur en vinyle rouge ainsi que les moquettes sont en bon état. La capote est en toile beige, seule combinaison de couleur alors disponible au catalogue 1954.



Elle est équipée de ses vitres latérales amovibles ainsi que de leurs pochettes de rangements, d'un autoradio « grandes ondes » optionnel d'origine et d'un extincteur. Le propriétaire actuel l'acquit il y a une dizaine d'années à la suite d'importants travaux de restauration avec 600 miles au compteur. Aujourd'hui le compteur indique 1279 miles et cette désirable automobile qui a fait l'objet d'une révision mécanique au mois de janvier 2007, se trouve dans un très bel état de conservation.

Carte Grise de Collection

30 / 40 000 €

This 1954 Corvette finished in its original Sportsman Red tone is fitted with the six-cylinder three carb Chevrolet Blue Flame engine giving 150/155 bhp. The red vinyl interior and the carpets are in good condition. The soft top is beige which was the only option available at the time. This car has its side screens and their covers, an original long waves radio and a fire extinguisher. The present owner bought it about 10 years ago after an important restoration work with 600 miles on the clock. It dispays now 1279 miles. The car had been checked over in January 2007 and is now in an exccellent condition throughout.



20
MERCEDES BENZ
170 S Cabriolet W 136 IV - 1952

N° DE SÉRIE : 13604306723
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal, type M136
ALÉSAGE-COURSE : 75 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 1767 cm3
ALIMENTATION : un carburateur Solex 32 PBIC
PUISSANCE MAXIMUM : 52cv à 4 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : tubulaire en X, à section ovale
CARROSSERIE : cabriolet deux portes, 4/5 places
SUSPENSIONS : ressort semi-elliptique transversal à l'avant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière
EMPATTEMENT : 2 845mm
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1949/1951
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 830 exemplaires

Avec la 170S, Mercedes-Benz se repositionna après la fin de la Seconde Guerre mondiale sur le marché des automobiles haut de gamme. C'était la première Mercedes d'après-guerre qui pouvait faire rêver. La 170S fut présentée pour la première fois au public, avec la 170D, à la Foire technique de Hanovre en mai 1949. Elle symbolisait les espoirs de la marque, bien que l'on ne pût parler de nouveau modèle puisque basée, techniquement et visuellement, sur la W153 d'avant-guerre. Comme Alfa-Romeo avec les 6C 2500, et pour revenir plus vite sur le marché, la firme prestigieuse redémarra sa production avec des modèles d'avant-guerre à châssis séparés quelque peu modernisés. Comparée à la 170V de la fin des années 30, la 170S était équipée d'un moteur plus puissant, d'un essieu avant amélioré, et d'une carrosserie plus spacieuse. En plus de la berline, Mercedes-Benz offrait un cabriolet A, deux portes, deux places et



un cabriolet B à quatre-cinq places. A cette époque, le cabriolet A était considéré comme une luxueuse voiture haut de gamme. La construction des deux types de cabriolet W 136, A ou B, cessa en novembre 1951 (année modèle 1952).

La voiture présentée a fait l'objet d'une profonde restauration, et se présente aujourd'hui en très bel état de présentation et de fonctionnement. Il suffit de soulever le capot pour se rendre compte du travail effectué. De couleur bordeaux, intérieur en cuir havane de toute beauté, c'est un très bel exemple de ce désirable cabriolet 4 places.

Titre de circulation communautaire

50 / 70 000 €

This Mercedes had been fully restored and shows now in a very good condition throughout. A mere glance at the engine bay is enough to acknowledge the work done on this car. Finished in bordeaux red with a somptuous tan leather interior, it is a superb example of this much sought after two door four or five passenger cabriolet B.



21
FORD
Thunderbird - 1955

N° DE SÉRIE : P5FH224862
MOTEUR : huit cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 95,25 mm x 85,82 mm
CYLINDRÉE : 4785 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 3 carburateurs Ford sur pipe d'admission spéciale Offenhauser
PUISSANCE MAXIMUM : 198 ch à 4 400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : boîte mécanique à trois rapports et overdrive + M.A.
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide et ressorts à lames semi-elliptiques
FREINS : hydrauliques à tambours, avec servo frein

Pour l'année modèle 1955, ce n'est que fin 1954 que la Ford Thunderbird fut commercialisée pour contrer la Chevrolet Corvette. Venant sur le marché un peu plus tard, la T-Bird n'adopta pas la même philosophie, elle ressemblait à une voiture de sport mais n'en était pas vraiment une. Son côté sportif avait été gommé au profit d'un plus grand luxe.
La voiture présentée est une T Bird de 1955, la plus recherchée et la plus désirable. De couleur rouge, ses sièges sont recouverts de cuir rouge et blanc et elle possède son hard top blanc à hublot ainsi que sa capote noire. Elle est équipée d'un kit Continental, de l'overdrive, de son autoradio d'origine ainsi que d'un système Hifi télécommandable et astucieusement dissimulé. Elle a fait l'objet d'une restauration complète sans compromis au début des années 90 chez l'excellent carrossier Lecoq. Le châssis a été entièrement décapé puis retraité, la caisse mise à nu, le moteur, la boîte de vitesse et l'ensemble de la mécanique refaits ainsi que l'ensemble de la sellerie et du tableau de bord. Notons



également que cet exemplaire fonctionnant à l'essence sans plomb, est muni d'un coupe circuit électrique, que l'ensemble du système de freinage ainsi que les carburateurs ont été changé en novembre 2004 et que la boîte de vitesse à fait l'objet d'un échange standard en 2005.
Un très important dossier de restauration et d'entretien, comprenant les photos et une impressionnante quantité de factures dépassant les 150 000 euros sera remis à l'acquéreur. Il est rare de trouver en Europe un exemplaire aussi bien soigné et amoureusement entretenu par son propriétaire depuis plus de 18 années.

Carte grise française

30 / 40 000 €

This 1955 T-bird finished in red with red and white leather seats is sold with its white hard top and a black soft top. It is also fitted with the Continental kit, an overdrive and its original radio set. It had been totally restored in the early '90s at Lecoq's from the bare metal (chassis and body). Engine and transmission were rebuilt as were the mechanical parts, the upholstery and the fascia. A complete restoration file will be given to the buyer.



22
MERCEDES-BENZ
190 SL - 1962

N° DE SÉRIE : 121 040 10 020221
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, placé à l'avant, longitudinal (M 121)
ALÉSAGE-COURSE : 85 mm X 83,6 mm
CYLINDRÉE : 1 897 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : deux carburateurs Solex
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 105 ch à 5 700 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : demi-arbres oscillants
EMPATTEMENT : 2 400 mm
FREINS : hydrauliques, à tambours
PERFORMANCES : 171 km/h
PRODUCTION : 25 881 exemplaires entre mai 1955 et février 1963

Grâce à de nombreux points communs avec les modèles 180 et 190, Mercedes-Benz réussit la gageure de commercialiser, à partir de mai 1955, une voiture de sport qui coûtait moins de la moitié du prix de la 300 SL. C'était une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que par la performance. Très bien construite, comme toujours chez Mercedes, c'est une voiture qui permet un usage quotidien et dont nombre d'exemplaires ont accompli un kilométrage impressionnant. La voiture était proposée en trois versions : " roadster ", cabriolet avec une finition assez sommaire, " coupé " plus luxueux et avec un hard-top et " Tourensports-wagen ", destiné à une utilisation sport-routière, allégée, avec des portes échancrées dépourvues



de vitres et un saute-vent en lieu et place du pare-brise. Il fut construit sept ou huit exemplaires de cette dernière version.

L'exemplaire proposé est un splendide cabriolet noir, intérieur rouge, équipé d'une radio d'époque et d'un beau volant blanc. Il a bénéficié d'une restauration complète depuis le châssis et nous a démontré son très bon état de fonctionnement.

Titre de circulation communautaire

45 / 55 000 €

This beautiful example is finished in black with red interior, white steering wheel and original radio receiver. It had been thoroughly restored from the chassis and a recent test drive had showed its excellent working order.



23
MERCEDES BENZ
220 A Cabriolet W 187 - 1952

N° DE SÉRIE : 1870120428552
MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, type M180
ALÉSAGE-COURSE : 80 mm x 72.8 mm
CYLINDRÉE : 2195 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : un carburateur double corps Solex 30 PAAJ
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : tubulaire en X, à section ovale
CARROSSERIE : cabriolet deux portes, deux places
EMPATTEMENT : 2 845mm
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
ROUES : en tôle d'acier à voile plein, de 15" de diamètre
PNEUMATIQUES : 6.40 x 15
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1951/1955
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1278 exemplaires

Au premier Salon International de l'Automobile de Francfort, en avril 1951, Daimler-Benz dévoila avec fierté les modèles 220 et 300, tous deux équipés de moteurs six cylindres en ligne avec arbre à cames en tête. A l'exception de son moteur moderne de 2,2 litres et 80 ch, le modèle 220 était basé sur la 170S, elle-même descendant en droite ligne de la 170 V ou W136 d'avant-guerre. Comme la 170 S, la 220, dont la production démarra durant l'été 1951, était offerte en trois carrosseries : berline, cabriolet A et cabriolet B. Ces deux dernières versions découvrables se positionnaient sur le marché des voitures sportives remplaçant les mêmes versions de la 170 S dont la fabrication s'arrêta en novembre 1951. La 220 était aussi disponible en châssis. En octobre 1952, huit furent carrossées en ambulance par Lueg à Bochum et entre



octobre 1952 et juillet 1954 plus de 30 châssis 220 furent carrossés spécialement en voiture-radio pour la police par Binz à Lorch. En novembre 1953, le pare-brise plat du cabriolet A fut remplacé par une glace légèrement incurvée. La production du coupé et du cabriolet A continuèrent leur carrière respectivement jusqu'en juillet et août 1955.
La voiture présentée, un élégant cabriolet A deux places, a été intégralement restaurée depuis le châssis, et se présente aujourd'hui en parfait état, tant mécanique que cosmétique. Peinte classiquement en gris, intérieur en cuir gris, c'est une voiture élégante, dont le fonctionnement nous a donné toute satisfaction.

Carte grise française

80 / 100 000 €

This car is a rare two passenger cabriolet A which had been fully restored from the bare chassis and shows now in perfect condition both mechanically and cosmetically. Wearing a classic grey finish with interior in grey leather, this is an elegant and much sought after cabriolet in perfect working order.



24
PORSCHE
356 SC Cabriolet – 1964

N° DE SÉRIE : 161070
MOTEUR : n° 821427, type 616/16, quatre cylindres à plat, opposés, en position centrale arrière, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 82,5 mm x 74 mm
CYLINDRÉE : 1 582 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête, actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs Solex double-corps
TAUX DE COMPRESSION : 9,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 95 ch à 5 800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à quatre rapports et M.A., type 741c
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : cabriolet deux places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, barres de torsion, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, barres de torsion, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
EMPATTEMENT : 2 100 mm
VOIE AVANT : 1 306 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 272 mm
POIDS À SEC : 935 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues de marque ATE
ROUES : en voile d'acier ajouré, de 15" de diamètre
PNEUMATIQUES : Kléber 185/70 HR 15
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 76 302 Porsche 356 tous modèles confondus en 17 années de production dont 3 165 cabriolets 1600 SC.



Les Porsche 356 de type C furent construites à partir de 1963 et se distinguent très peu extérieurement de la dernière version de la 356 B. Seules de nouvelles jantes à couronne centrale plus petite dénotent la présence de freins à disques sur les quatre roues. Ces freins sont fabriqués par ATE sous licence Dunlop.
La tenue de route est améliorée par une barre antiroulis de diamètre augmenté.
Les modèles C sont équipés à l'origine d'amortisseurs de type Boge, alors que les SC ont des amortisseurs réglables Koni. Le boîtier de direction et la colonne ne sont plus reliés par un joint à flector Havely mais par un cardan.
Les moteurs 1600, 1600S et S90 ne sont plus construits et remplacés par les 1600C (75 ch) et SC (95 ch). La forme du piston, les canaux d'admission et d'échappement sont redessinés ainsi que l'aération du bloc moteur. L'embrayage Fichtel und Sachs est remplacé par un Haüssermann et les bagues de synchro de la boîte de vitesse sont renforcées.
Enfin il n'existe plus de roadster de la série C mais un cabriolet SC construit pendant trois années de 1963 à 1965 en 3 165 exemplaires.
La voiture proposée est un cabriolet 1600 SC de 1964 en superbe état de



présentation. Sa carrosserie est noire, référence 6404, capote noire, intérieur en cuir rouge d'origine de toute beauté. Elle est équipée de sa radio Blaupunkt d'origine, d'un beau volant trois branches Les Leston à jante bois, ainsi que d'un « tripmeter » Retrotrip II de marque Brantz. Elle a notamment participé au célèbre Rallye des Princesses en 2003 et 2004. C'est une très belle automobile, sans doute la plus utilisable et la plus aboutie des 356.

Carte grise française.

70 / 85 000 €

This 1964 Porsche 1600 SC Cabriolet is absolutely superb and is finished in black with black soft top and the original red leather interior is a pure beauty. It is still equipped with the original Blaupunkt radio receiver, a wooden rimmed Les Leston steering wheel and a tripmeter Retrotrip II by Brantz. This car participated successfully in the famous "Rallye des Princesses" in 2003 and 2004.





25
PORSCHE
356 B Carrera 2 - 1963

N° DE SÉRIE : #122 210
MOTEUR : type 587/1, 4 cylindres à plat, opposés, en porte à faux arrière # 97 149
ALÉSAGE-COURSE : 92 mm x 74 mm
CYLINDRÉE : 1966 cm3
DISTRIBUTION : Double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : 2 carburateurs Solex 40 P-II-4
TAUX DE COMPRESSION : 9,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 130 cv à 6200 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + MA, 741/8A, #59595
EMBRAYAGE : simple disque à sec de marque Hausserman, de type A-12
CHÂSSIS : coque autoporteuse
SUSPENSIONS : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 2100 mm
POIDS À SEC : 850 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues

Quand la Carrera fit ses débuts au Salon de Francfort en Septembre 1955 (1500 GS), elle était équipée du moteur 547/1, presque identique à celui du 1500 RS spider, qui produisait 100 cv DIN avec deux carburateurs 40 PII et un taux de compression de 8,7 à 1 porté à 9 à 1 en 1957. Ces moteurs étaient à carter sec, le réservoir d'huile étant placé dans l'aile arrière gauche. Un compte-tours gradué jusqu'à 8 000 tr/mn et un compteur de vitesses gradué jusqu'à 250 Km/heure équipaient la voiture, ainsi que des interrupteurs au tableau de bord qui permettaient de contrôler si le moteur marchait bien sur ses deux bougies par cylindre. Le moteur double arbre (par rangée de cylindre) était disponible sur les trois types de carrosseries et pesait 45 kg de plus que le moteur à culbuteurs.



La distribution du poids sur l'avant et sur l'arrière était de 41% et 59%. Il était conseillé de tenir ce moteur entre 2 500 et 6 500 tr/mn, mais il prenait 7 500 tr/mn facilement. On distinguait une Carrera d'un modèle normal par l'inscription dorée à l'arrière et sur les ailes avant des 356 A, au double échappement sous le pare-choc arrière, et à la grille protégeant le réservoir d'huile dans l'aile arrière gauche. En 1956, certains clients se plaignaient que la voiture était trop spartiate pour une voiture de route, et pas assez légère pour une voiture de course. Aussi, en Mai 1957, la chaîne des Carrera fut divisée en modèle Deluxe et GT. Ces dernières disponibles seulement en coupé ou speedster avec des sièges baquets, des fenêtres en perspex, des pare-chocs plus légers, un volant Nardi à jantes en bois et sur le speedster, des freins avant plus puissants. Un GT speedster pouvait être obtenu sur commande spéciale. Son équipement comprenait des carburateurs Weber, un réservoir de 80 litres. Son moteur développait 110 cv DIN à 6 400 tr/mn. Trois rapports de pont étaient disponibles (4.428, 4.85 et 5.167 : 1). En Septembre 1957, la carrosserie T-2 devint standard sur tous les modèles, à part l'échappement à travers les butoirs de pare-chocs que la Carrera ne possédait pas. Un hard-top devint disponible sur la Carrera Deluxe. Les Carrera 1958 avaient des portes en aluminium. Le moteur était alors du type 692/2 avec des



coussinets et non plus des roulements à rouleaux, et un alésage de 87,5 mm donnant avec la course de 66 mm une cylindrée totale de 1 587 cm3. Le moteur de la version Deluxe avait un taux de compression de 9,5 à 1 pour 9,8 à 1 pour la version GT qui était équipée de soupapes creuses refroidies au sodium. L'abandon de l'embiellage sur roulements exigeait une pression d'huile plus importante, ce qui entraîna une modification de la pompe à huile. Deux radiateurs d'huile furent montés.
Les premiers 20 moteurs Carrera 1958 étaient du type 692/0 avec des roulements à rouleaux, 1 500 cm3 et 110 cv à 6 400 tr/mn. Les quatorze moteurs suivants de type 692/1 n'avaient plus d'embiellages montés sur roulements mais toujours 110 cv à 6 400 tr/mn. Les moteurs 692/2 avaient 1 600 cm3, mais seulement 105 cv à 6 500 tr/mn.
En 1959, naissait la 356 A / 1600 GS Carrera avec le moteur 692/2. Elle pesait 945 kg. La production de la 356 A Carrera avec le moteur 692/2 fut de 45 en 1958, de 47 en 1959 et de 2 en 1960. En 1960, Porsche par l'intermédiaire de Carlo Abarth, fit construire par Zagato quelques Carrera « lightweight ». Ces voitures appelées Abarth Carrera GTL obtinrent de nombreux succès aussi bien sur les circuits qu'en rallye.
Cette même année, une série de 40 carrosseries T-5 fut construire par Reutter pour la Carrera dont seul le coupé GT sortit de l'usine. Ces voitures furent équipées du moteur 692/3 en 1960 et du 692/3A en 1961.
La série 692/3 était alimentée par des Weber 40DCM2. L'équipement électrique était en 12 volts. La puissance de ces moteurs était de 115 cv DIN (145 SAE) à 6500 tr/mn. Sur le 692/3A, les paliers principaux passaient de 55 à 60 mm. De nouvelles bielles plus solides étaient montées.
Au Salon de Francfort 1961, apparut le dernier modèle de 356 Carrera. Elle fut vendue à partir d'Avril 1962 sous le nom de Carrera 2, telle que celle présentée à la vente. Le moteur avait une cylindrée de 1966 cm3 et produisait 130 cv DIN. C'était non seulement la Porsche la plus rapide à ce jour, mais aussi la plus délicate à conduire avec son important rapport de poids à l'arrière.
C'était aussi la première Porsche de route à posséder des freins à disques.
La Carrera 2 gagna des courses mais son existence fut brève. Ce fut chez Porsche la fin de cette époque bénie (comme chez Ferrari avec les berlinettes de compétition) ou l'on pouvait partir en vacances avec sa voiture de course.

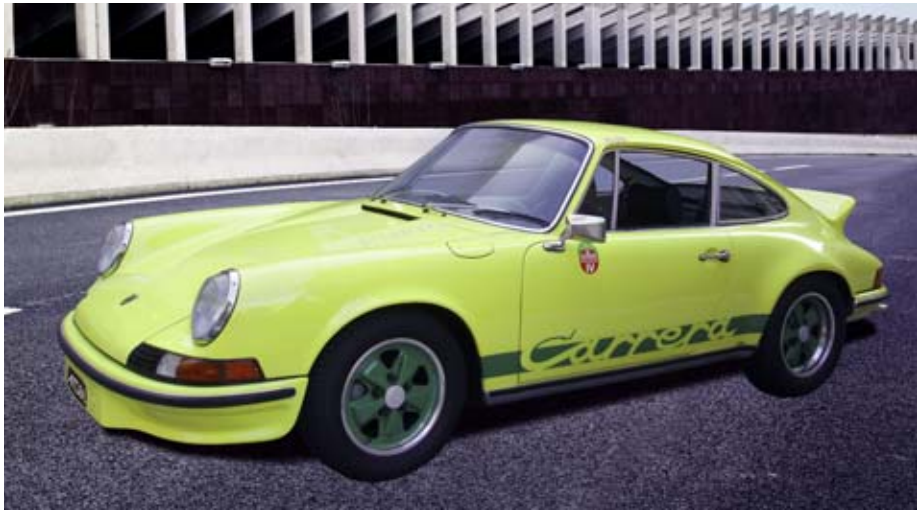


La voiture présentée est une Porsche 356 Carrera 2 de novembre 1962, vendue neuve en Californie en 1963. Sa fiche d'usine nous apprend qu'elle fut commandée dans une livrée noire 6213B, et équipée de jantes chromées, d'une radio Becker Grand-Prix et d'un volant Nardi, toujours en place aujourd'hui. Elle est encore équipée de son radiateur d'huile en serpentin caractéristique.
C'est une voiture en très bon état de marche, elle n'a jamais couru, et de présentation, son propriétaire n'ayant pas hésité à nous amener son véhicule par la route depuis le sud de la France.

Carte grise française

150 / 180 000 €

This beautiful 1962 Porsche 356 Carrera 2 was sold brand new in California in 1963. Its factory sheet details that it was ordered with chromed rims, Becker Grand-Prix radio and Nardi steering-wheel, still there today. It comes with its caracteristical and original oil cooler.
The car is in very good working order, never raced, its owner didn't hesitate to come from the south of France to Paris driving the car.



26
PORSCHE
911 Carrera RS 2,7 litres - 1973

N° DE SÉRIE : 9113600179
MOTEUR : type 911/83, #6630116, six cylindres à plat, opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
ALÉSAGE-COURSE : 90 mm x 70,4 mm
CYLINDRÉE : 2 687 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection Bosch K.Jetronic, mécanique
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 6 300 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A. de type 915/08
EMBRAYAGE : monodisque à sec de 225 mm de ø
CHÂSSIS : coque autoporteuse
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes avec leviers transversaux et barres de torsion longitudinales et jambes élastiques, stabilisateur transversal
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes avec jambes inclinées et barres de torsion transversales, éléments creux en caoutchouc et amortisseurs télescopiques, stabilisateur transversal
EMPATTEMENT : 2 271 mm
POIDS À SEC : 900 kg
FREINS : hydrauliques, à disques ventilés sur les 4 roues
ROUES : spécifiques en alliage léger à cinq branches
PNEUMATIQUES : 205/50 VR 15 à l'avant et 225/50 VR 15 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h, km départ arrêté en 25,4 s
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1973
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1590 exemplaires.



L'année 1973 fut une année historique pour Porsche. Une nouvelle 911 portait à nouveau un nom prestigieux et connut d'emblée un grand succès auprès de la clientèle sportive : ce fut la Carrera RS. RS pour « Renn-Sport », Carrera en souvenir de la « Carrera Americana » dans laquelle s'illustrèrent les Porsche de Huschke Von Hanstein avec Kling, Hermann et Juhan.
La combinaison de la puissance (210 ch DIN) et d'une caisse légère donna à la Carrera RS 73 des performances que les 911 atmosphériques durent attendre seize ans pour les égaler.
Ce n'en était pas moins une voiture à double usage : elle permettait de faire la course le dimanche et ses courses la semaine.
En dépit de son équipement sommaire, afin de réduire le poids au maximum, la Carrera RS connut également un gros succès commercial, et au lieu des cinq cents unités prévues pour homologuer la voiture en Groupe 4, l'usine finit par en construire plus de mille et obtint l'homologation en Groupe 3.
À l'exception de ses cylindres de 90 mm d'alésage et des pistons correspondants, le moteur 911/83 de la Carrera RS était identique au moteur 911/53 de la 911 S 2.4. Le moteur de la Carrera RS pouvait tourner jusqu'à 7 300 tr/mn sans dommage et il était plus souple que



celui de la 911 S. Le capot arrière était pourvu d'un becquet en queue de canard qui ne supprimait pas complètement la portance mais la diminuait de 100kg à la vitesse maximum.

La voiture présentée est une Porsche 911 2,7L RS sortie des usines Porsche en décembre 1972. Du type « Touring », version un peu plus confortable que la spartiate « Lightweight », peinte en jaune, bandes vertes, elle est équipée de sièges Recaro et de vitres électriques teintées, des options d'époque. Son propriétaire actuel, bien connu du milieu des courses historiques, l'a équipé d'un pont autobloquant à 40% et d'un double tripmaster en vue d'une participation au Monte Carlo Historique, rallye auquel elle prit part avec **Gérard Larousse** au volant, copiloté comme à l'époque par Jean-Claude Perramond.

Carte grise française.

150 / 165 000 €

This Porsche 911 2.7 RS was delivered new in December 1972. A "Touring" version which offers more comfort than the "Lightweight" it is finished in yellow with green side stripes. Its equipment comprises two Recaro seats and tinted electric windows which is a period option. Its present owner added a limited-slip (40%) differential and a twin tripmaster in view of participating in the historic Monte Carlo Rally in which it was driven by Gérard Larrousse with his period navigator Jean-Claude Perramond.





27
FIAT
Abarth 124 Rallye Groupe IV « usine »
1973

N° DE SÉRIE : #62332
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc fonte, culasse en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 79, 2 mm
CYLINDRÉE : 1 756 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée
TAUX DE COMPRESSION : 10.4 à 1
ALIMENTATION : deux carburateurs double corps inversés Weber 44 IDF
PUISSANCE MAXIMUM : 168 ch à 7200 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : coupé hard-top 2 portes, 2 places en tôle d'acier, capots et hard-top en plastique, portes en aluminium
EMPATTEMENT : 2 280 mm
VOIE AVANT : 1 413 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 400 mm
POIDS À SEC : 970 kg
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, leviers triangulés, bras de réaction, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles inversés inférieurs, bras de poussée, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice
FREINS : hydrauliques à disques de 227 mm sur les quatre roues
ROUES : en alliage léger, 6 J 13 à l'avant, 8 J 13 à l'arrière









Le 31 mars 1949, avec l'assistance financière d'Armando Scagliarini, Carlo (son véritable prénom était Karl) Abarth, un émigrant autrichien de 41 ans, fonda Abarth and C., société pour la construction de voitures et d'accessoires pour voitures de course. Il avait travaillé auparavant chez Piero Dusio sur les Cisitalia 204 de course
Etablie à Bologne avec une implantation à Turin, la petite firme exista jusqu'au 15 octobre 1971, date à laquelle elle entra dans le giron de Fiat. Elle avait eu le temps de se bâtir une solide réputation de constructeur et de préparateur d'automobiles de compétition.
Peu de temps après la vente d'Abarth à Fiat Auto, l'atelier Fiat-Rally quitta les locaux de la Fiat pour s'installer dans l'usine Abarth située corso Marche à Turin.
En 1972, on confia à l'équipe Fiat-Rally la préparation de la nouvelle 124 Spider de 1600 cm3. Les résultats furent plus que satisfaisants, la nouvelle voiture remportant dix des dix-huit courses de la saison 1972 ainsi que cinq secondes places, et s'adjugeant le Titre du Championnat Européen et la prestigieuse Mitropa Cup.
A l'occasion d'une conférence de presse tenue au siège d'Abarth le 1er novembre 1972, le nouvel administrateur délégué, l'ingénieur Giovanni Sguazzini, annonça la mise en production de la nouvelle Fiat Abarth 124 Rally, plus puissante grâce à son moteur de 1800 cm3 issu des nouvelles berlines 132, destinée à participer notamment au Championnat du Monde des Rallyes en catégorie Groupe 4. La voiture était équipée de capots en polyester, de portes en aluminium, de passages de roues élargis, d'un hard-top fixe avec lunette en plastique, d'un arceau de sécurité et diverses modifications destinées à améliorer le refroidissement et la conduite.

Si les Fiat Abarth 124 n'étaient pas les plus puissantes, elles étaient saluées pour leur robustesse et leur relative simplicité. En 1973, à la lutte avec les très performantes Alpine, Fiat termina à la seconde place du Championnat du Monde, Aaltonen terminant 2e à l'Acropole, Warmbold 1er en Pologne et Verini 2e au San Remo.
En 1974, la Squadra Rally engage sept 124 modifiées dans le Championnat du Monde et s'adjuge les trois premières places du TAP, premier rallye de la saison. En Finlande, Alen termine 3ème derrière les intouchables Ford Escort de Mikkola et Makinen. Mais l'arrivée de l'incroyable Lancia Stratos à la mi-saison relègue les 124 au second plan, et Fiat échoue encore au Championnat, derrière la cousine Lancia.
Dès la première épreuve en 1975, au Monte-Carlo, Fiat réalise un beau tir groupé en plaçant Mikkola, Alen et Bacchelli, derrière l'invincible Stratos de Munari. Mais les luttes intestines ne plaisent pas aux dirigeants qui, peu à peu, éloignent la 124 des rallyes au profit de la Stratos.

Les Fiat Abarth 124 sont de véritables machines de compétition, qui n'ont pas à rougir de la comparaison avec des modèles plus prestigieux. La voiture présentée en est un bel exemple.
Véritable voiture d'usine, d'abord immatriculée TO H 26822, elle participa en 1973 plusieurs épreuves du Championnat du Monde des rallyes avec entre autre Verini qui disputa le RAC à son volant.
Après le Monte-Carlo 1976, Fiat retira ses voitures du Championnat et vendit certains de ses véhicules à des écuries ou à des pilotes privés. C'est le cas de notre Fiat, qui fut vendue au pilote Luigino Bellan. Immatriculée IM 129203, elle disputa de nombreuses courses du Championnat Italien entre 1976 et 1978 et participa notamment au San Remo.. En février 1979, Bellan se sépara de sa voiture et la vendit au pilote monégasque Christophe Spiliotis-Saquet qui l'immatricula sous le numéro MC 4948. Avec cette voiture, il disputa plusieurs fois le rallye de Monte-Carlo, épreuve du Championnat du Monde, mais aussi le rallye d'Antibes, épreuve du Championnat d'Europe, où il brillera souvent, ayant même droit une année aux honneurs du magazine Echappement qui souligna « l'excellent résultat de Spiliotis avec sa vieillissante 124 »... Spiliotis vendit la 124 en 1992 à son propriétaire actuel qui, en vue de sa participation à de nombreux rallyes historiques, entreprit sa restauration. La voiture fut donc entièrement démontée, la caisse traitée contre la rouille, les trains refaits à l'époxy, les freins révisés et équipés de durites aviation. Le moteur fut réalésé à deux litres de cylindrée et équipé de grosses soupapes. La voiture est équipée d'une boîte de vitesses courte à crabots Colotti et d'un pont court. Réglée haute, elle bénéficie aujourd'hui de tous les renforts et des suspensions nécessaires à une utilisation sur terre. A son volant, son propriétaire participa notamment à la Coupe des Alpes, au Tour de France, au San Remo, au rallye des Cevennes et trois fois au Monte-Carlo Historique.
C'est une très belle voiture de compétition, véritable voiture d'usine, à l'historique limpide, bien préparée, prête pour le prochain Monte-Carlo Historique.

Titre de circulation communautaire
Véhicule de compétition
Papiers FIVA

75 / 90 000 €

This Fiat Abarth 124 is an ex factory car which was entered in various rounds of the 1973 World Championship driven among others by Verini at the RAC Rally.
After the 1976 Monte Carlo Rally Fiat sold some of their cars to private teams and drivers. This is the case of our Fiat which was bought by Luigino Bellan. Under the reg. number IM 129203 it was driven in various rounds of the Italian Championship between 1976 and 1978. In February 1979 Bellan sold the car to Christophe Spiliotis-Saquet of Monaco. Registered MC 4948 it was entered in several Monte Carlos and even in the Rallye d'Antibes with good results. Spiliotis sold the car in 1992 to the present owner who started to restore it in view of participating in some historic events. The car was thus totally dismantled, rust-proofed, the axles renewed and coated with an epoxy paint, the brakes overhauled. The engine was rebored to two litres, fitted with big valves and a short ratio crash gearbox by Colotti and a short final ratio were mounted. With a high ground clearance, the car had been strengthened and stiffened and the suspensions are tuned to be driven on earth tracks. This is a fine competition car and a true factory car ready to be entered in the historic Monte Carlo Rally.







28
LANCIA
Stratos GR IV - 1974

N° DE SÉRIE : 829 ARO 1919
MOTEUR : six cylindres en V à 65° en position centrale arrière, transversal, monobloc en fonte, culasses en alliage léger de type 829 A
ALÉSAGE-COURSE : 92,5 mm x 60 mm
CYLINDRÉE : 2 418 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : trois carburateurs double-corps Weber 40 IDF
PUISSANCE MAXIMUM : 270 ch à 7400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A.
CHÂSSIS : structure unitaire en acier, panneaux en fibre de verre et résine
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, quadrilatères transversaux avec bras oscillants, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, combinés ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
POIDS À SEC : 888 kg
FREINS : hydrauliques à disques Lockheed ventilés sur les quatre roues
PNEUMATIQUES : Michelin, 23/62-15 à l'arrière, 18/60-15 à l'avant

Nuccio Bertone exposa sa première Stratos au Salon de Turin de 1970. Marcello Gandini, alors jeune et en plein période ascendante de sa créativité, fut chargé du projet, non seulement du dessin, mais aussi de l'ingénierie du châssis. Il en résultât un coupé deux places réalisé sans aucun compromis. Cette première Stratos était équipée d'un moteur Fulvia 1600 HF. Il imagina un châssis très moderne avec une partie centrale large et basse, monocoque en acier avec de solides extensions à l'avant et à l'arrière, motorisé par le V6 Ferrari monté sur les Dino.
Appelée Lancia Stratos HF, la voiture fit sa première apparition au Salon de Turin 1971.



Elle avait gardé le court empattement du prototype de l'année précédente, mais elle était un peu plus haute et logeable. On mesure l'inquiétude de Lancia quant à la fourniture du V6 Ferrari à la parution de brochures décrivant la motorisation de la Stratos avec un deux-litres Fiat 132, ou en 1973 avec un groupe motopropulseur de Lancia Beta.
Heureusement, Ferrari ne faillit pas et toutes les Stratos furent construites autour du Dino V6. Un second prototype fut construit, plus proche des voitures de série dont la livraison ne commença qu'en 1974, avec retard. Ugo Gobatto soutint le projet, dont le responsable était Gianni Tonti, du département course avec Sergio Camuffo, et des consultants extérieurs renforcèrent la petite équipe. Gianpaolo Dallara, proche de Marcello Gandini avec lequel il avait travaillé sur la Lamborghini Miura, se concentra sur le châssis et les suspensions, tandis que Claudio Maglioli apporta son expérience d'essayeur.
Michael Parkes, ex pilote de haut niveau pour Ferrari suivit le développement de la voiture. On se demande encore par quel miracle il arrivait à faire rentrer son mètre quatre vingt dix dans la petite Stratos.
En plus des deux prototypes, Lancia devait construire 500 Stratos HF dans un délai de 12 mois afin qu'elle puisse être homologuée en Groupe 4.
Dès 1972, Bertone commença à construire des coques. Il en construisit



en fait 500, plus les panneaux nécessaires en fibre de verre et résine. Les moteurs et trains roulants étaient aussi disponibles. Sur ces bases et y compris, d'après l'usine, 147 voitures assemblées complètement par Bertone, l'homologation en Groupe 4 intervint le 1er octobre 1974.
L'assemblage des voitures autres que celles montées chez le carrossier prit plus de temps et beaucoup de Stratos ne furent terminées qu'après l'obtention de l'homologation. La question est toujours posée de savoir si 500 voitures ont bien été construites.
Les derniers exemplaires ne furent vendus qu'en 1978. Beaucoup de coques, de trains roulants et de panneaux de carrosserie furent utilisés par le service course de Lancia, afin de reconstruire les nombreuses voitures accidentées en course, si bien que le nombre de voitures effectivement terminées et vendues est resté dans le domaine de la spéculation.
Les Stratos n'ont pas été internationalement homologuées comme voitures de route, ainsi elles ne furent jamais vendues officiellement aux Etats-Unis. Pourtant, la presse fut unanime à saluer ses qualités routières qui lui permettaient de battre n'importe quelle concurrente sur une route sinueuse. Elle devint dès sa sortie un icône classique hors du temps.
Ce fut une nouvelle fois au Tour de Corse que la Lancia Stratos fit ses débuts en course.
Sandro Munari et Mario Manucci furent engagés par l'usine avec une version 230 ch du 2,4-litres Dino.
La voiture dût abandonner, ainsi qu'un peu plus tard lors du rallye de la Costa del Sol, alors que Munari occupait la première place.
Lancia s'engagea fermement en 1973 dans le Championnat d'Europe des Rallyes, souvent avec la Fulvia HF, mais aussi avec la Stratos dans les rallyes où les voitures non homologuées étaient admises.
La première victoire d'une Stratos fut obtenue au Rallye Firestone, les 6, 7 et 8 avril 1973, avec Munari/Manucci.
Associé à Andruet le 13 mai, Munari termina 2ème de la Targa Florio et, de nouveau avec Manucci, il enleva le Tour de France, du 14 au 22 septembre 1973, démontrant les qualités de la voiture, aussi bien sur piste que sur route. Entre 1974 et 1982, la Lancia Stratos s'adjugea un nombre impressionnant de victoires, dont la liste est trop longue pour être rappelée ici. Elle partagea le titre de Championne du Monde des Rallyes en 1974 avec la Fulvia. Elle fut Championne du Monde des Rallyes en 1975 avec l'équipage Darniche/Mahé. Elle fut 4ème du Championnat du Monde des Rallyes en 1977, et Championne d'Europe la même année (Darniche/Mahé), puis l'année suivante.
La voiture présentée fait partie d'une petite série de voitures préparées par Claudio Maglioli, préparateur agréé par l'usine à l'époque.
Elle sortit des ateliers fin 1974 dans une livrée blanche, immatriculée en France. Elle courut notamment en Italie, avec Bonfiglio au volant, mais aussi aux Etats-Unis et en France. Elle fut entièrement restaurée au début des années 1990 chez Giuliani et n'a depuis parcouru que 2000 km environ, participant notamment à deux rallyes. C'est une automobile très performante, ayant bénéficié tout récemment d'une révision chez Nogaro Technologies. Elle est aujourd'hui équipée d'une rampe de phares sur le capot.

Carte grise française

180 / 200 000 €

This Stratos was part of a small batch of cars race-tuned by Claudio Maglioli, a factory-approved tuner. It was delivered in late 1974 finished in white and was registered in France before being raced mainly in Italy where it was driven by Bonfiglio, but also in France and in the U.S.A. Thoroughly restored in early '90s by Giuliani it has since clocked 2 000 kms only participating in two rallies.
This is a high performing car which had been recently checked by Nogaro Technologies and fitted with a set of headlamps on the bonnet.



29
C.D. PANHARD
Prototype Le Mans - 1964

N° DE SÉRIE : châssis n°1
MOTEUR (configuration actuelle) : bicylindre à plat opposé Panhard (flat twin), avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 92 mm x 75 mm
CYLINDRÉE : 998 c cm3
TAUX DE COMPRESSION : 8.9 à 1
DISTRIBUTION : soupapes en tête, actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs double corps Zénith 38 NDIX
PUISSANCE MAXIMUM : 78cv à 6 750 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique ZF à 5 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : poutre centrale
CARROSSERIE : coupé profilé en stratifié et fibre de verre
SUSPENSIONS : roues indépendantes, leviers triangulés, amortisseurs télescopiques réglables, ressorts hélicoïdaux
EMPATTEMENT : 2 270 mm
VOIE AVANT : 1 150 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 150 mm
POIDS À SEC : 560 kg
FREINS : A.T.E, hydrauliques à disques à l'avant, tambours à l'arrière
ROUES : jantes d'origine DKW de 13" de diamètre
PNEUMATIQUES : Michelin 155x13 XAS FF
PERFORMANCES : 220 à 230 km/h sur l'ancienne ligne droite des Hunaudières
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1964
NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 2 pour l'édition 1964 des 24 Heures du Mans

Polytechnicien, ingénieur général des Ponts et Chaussées et diplômé de l'Ecole Supérieure d'électricité, Charles Deutsch avait commencé dès 1936 à travailler sur des automobiles de compétition, appelé par son ami René Bonnet. De leur coopération, qui s'acheva en 1961, naquit la marque DB, qui s'illustra dans toutes les compétitions de l'époque, des Mille Milles aux 12 Heures de Sebring, en passant par les 24 Heures du Mans ou le Grand Prix de Reims.
Mais au début des années 60, la dérive technique et technologique voulue par René Bonnet devenait incompatible avec l'extrême rigueur de Deutsch, qui, en bon ingénieur, ne pouvait se satisfaire des bricolages issus des ateliers de Champigny.
Le divorce consommé, il était maintenant grand temps pour Deutsch de créer son propre bureau d'études, ce qu'il fit peu de temps après en fondant la Société d'Etudes et de Réalisations Automobiles - Charles Deutsch, la SERA-CD, sise à Puteaux.
Libéré de toute contrainte, et fort de ses bonnes relations avec l'usine Panhard, il s'attela à la réalisation d'un prototype destiné à participer aux prochaines 24 Heures du Mans 1962.
Assisté d'une équipe réduite, mais efficace, avec notamment les aérodynamiciens Romani et Hubert, travaillant nuit et jour, il présenta au départ de la course mancelle, sous le numéro de course 53, un coach profilé mû par un bicylindre Panhard de 701 cm3 développant 56 ch, mais capable d'atteindre 200km/heure dans la ligne droite des Hunaudières. Pilotée par Bertaut et Guilhaudin, cette voiture s'adjugea la première place à l'indice de performance, devant une DB ...
Pour 1963, Deutsch n'obtint pas le soutien de Panhard, le lancement de la nouvelle 24 étant privilégiée par l'usine. L'équipe se remit néanmoins au travail et proposa pour la nouvelle édition des 24 Heures une CD profilée mue par un moteur DKW de 700 cm3. Hélas, le pilote André Guilhaudin, titulaire du premier relais, sorti de la piste un peu avant

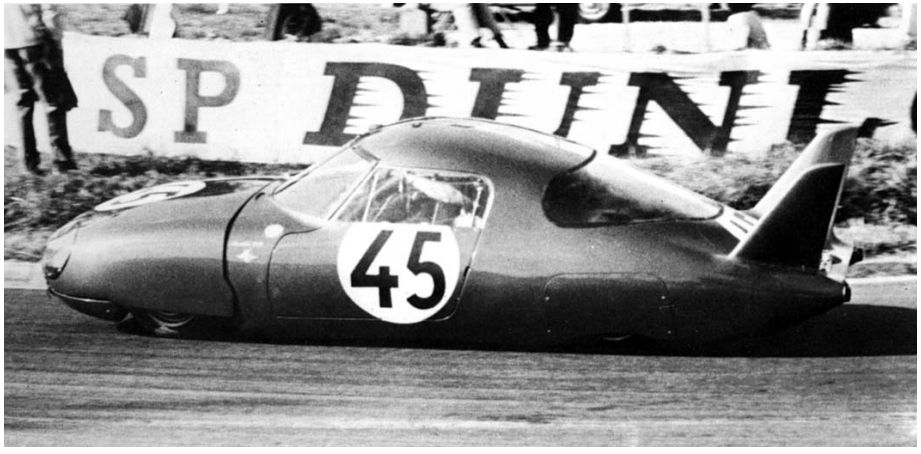


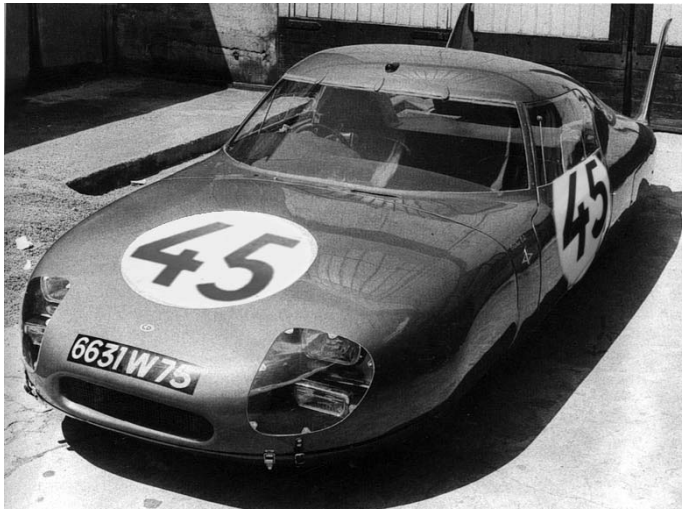
Arnage, par la faute d'une flaque d'essence, et ce avant même d'avoir pu boucler le premier tour...
En 1964, la collaboration reprit entre Deutsch et Panhard. Deutsch s'était attelé à fournir un châssis toujours à poutre centrale, et habillé cette fois d'une carrosserie très profilée, caractérisée par des roues entièrement couvertes, d'imposantes dérives installées à l'arrière de la voiture, et un fond caréné qui remontait vers l'arrière, créant un effet venturi qui stabilisait la voiture à haute vitesse. Pour cette édition des 24 Heures du Mans, le règlement changea, interdisant la participation des automobiles de moins de 1000 cm3. Mais la petite équipe contourna, fort légalement, le règlement en dotant le petit bicylindre de 851 cm3 d'un compresseur SFERMA, appelé pudiquement surpresseur, qui, grâce au coefficient d'équivalence de 1,4 alloué aux moteurs suralimentés, offrait dorénavant une cylindrée de 1 191 cm3.
Lors des premières heures de la course, les deux automobiles, engagées sous les numéros 44 et 45, surprirent les spectateurs et la concurrence par leur aspect et surtout par leurs performances, capables d'atteindre plus de 220 km/heure dans la ligne droite des Hunaudières, et passant les célèbres virages de Maison Blanche, aujourd'hui disparus, à la même vitesse que les Ford et Ferrari nettement plus puissantes.
Malheureusement, les voitures ne purent terminer l'épreuve, la 44 de Bertaut-Guilhaudin abandonnant à la 8ème heure sur casse moteur, et la 45 de Lelong-Verrier terminant sa course cinq heures plus tard sur problème de transmission.

C'est précisément la CD-Panhard n°45 des 24 Heures du Mans 1964 que nous sommes fiers aujourd'hui de présenter à la vente.
Emouvant témoignage de l'inventivité et de la créativité des petits constructeurs et préparateurs français des années 50 et 60, elle se présente aujourd'hui dans un parfait état de marche et de présentation.
Propriété jusque dans les années 80 de la SERA-CD, elle aurait



notamment servi à l'usine Michelin au développement des premiers pneus « slicks », elle passa ensuite dans les mains de deux collectionneurs successifs, avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition sous le marteau de Maître Hervé Poulain en 1990.
Entre 2001 et 2002, dans le but d'engager la voiture dans différentes épreuves historiques, il confie la restauration de la carrosserie aux ateliers EPAF, à Romorantin, l'émérite pilote de Monomil et spécialiste des mécaniques Panhard Alain Gawski se chargeant quant à lui de revoir entièrement le châssis et la mécanique, le moteur en place aujourd'hui étant un 998cm3, sans compresseur, développant 78cv.
Peu de temps après la fin de la restauration, elle est engagée par son propriétaire aux 2 Tours d'Horloge à Magny-Cours, épreuve qu'elle termine après 24 heures de course, se classant 20ème sur 28 participants. Elle participe ensuite à diverses compétitions, notamment les 6 Heures de Dijon en 2004, où elle termine 21ème sur 33 inscrits et 1ère à l'indice. C'est bien évidemment une automobile éligible au Mans Classic, où sa présence aux trois dernières éditions fut saluée et remarquée.
La voiture est aujourd'hui dans un très bel état de présentation, prête à courir et à rouler, puisqu'elle est immatriculée. On notera parmi ses équipements un extincteur à commande intérieure et extérieure, deux



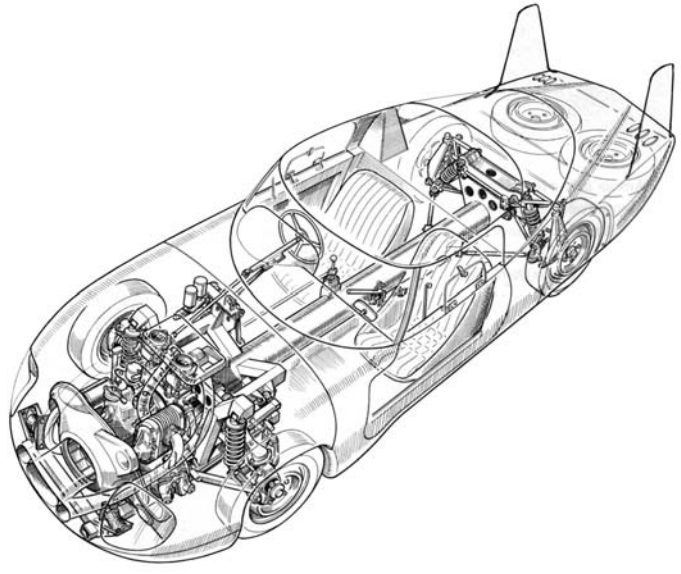


harnais 6 points, un arceau de sécurité, un échappement inox réglable, ainsi qu'une ventilation chaud-froid installée en 2006, bien utile pour les relais de nuit.
Elle sera en outre livrée à son nouveau propriétaire avec un important lot de pièces neuves et de rechange (moules de pare-brise et glaces latérales, roues, réservoir inox, amortisseurs d'origine, etc.), une liste étant disponible sur demande, ainsi qu'un moteur de course de 850cm3.

Carte grise française
Fiche FIA

150 / 200 000 €

We are proud to offer for sale the genuine car n°45 which was raced at the 1964 Le Mans race.
A moving reminder of the creativity and ingenuity of the small French car makers and tuners of the '50s and '60s this car shows itself to day in perfect condition throughout.
The property of the SERA-CD company till the '80s it would have been used by Michelin to test their first slick tyres before passing to the hands of two collectors to be auctioned by Me Poulain in 1990 and sold to his present owner.
Betwwen 2001 and 2002 in view of entering historic events he entrusted the restoration of the body to the EPAF workshops at Romorantin. Meanwhile the famed Panhard racing driver and tuner Alain Gawski checked the chassis and the mechanical parts. The engine is now a 998cc unit giving 78 bhp unsupercharged.
Some time after the restoration had been completed, his owner raced it in the 2 Tours d'Horloge (2x 12 hours) on the Magny-Cours circuit where it finished 20th out of 28 starters. It was then entered in various events mainly the 6 Hours of Dijon in 2004 finishing 21st out of 33 starters and first at the Index of Performance classification. This CD is obviously eligible for the Le Mans Classic meeting in which it was successfully entered in the last three events.
It is to day in a very good condition, ready to race and to be driven on the road as it is duly registered. It is fitted with some special racing equipments such a fire extinguisher, two six point safety belts, a roll bar, a stainless steel exhaust system and a ventilation/heating system.
Moreover it will be delivered to its new owner with an important stock of new and spare parts (windscreen and side glasses moulds, wheels, stainless tank, original shocks, etc - list available on request) and with a 850cc racing engine.



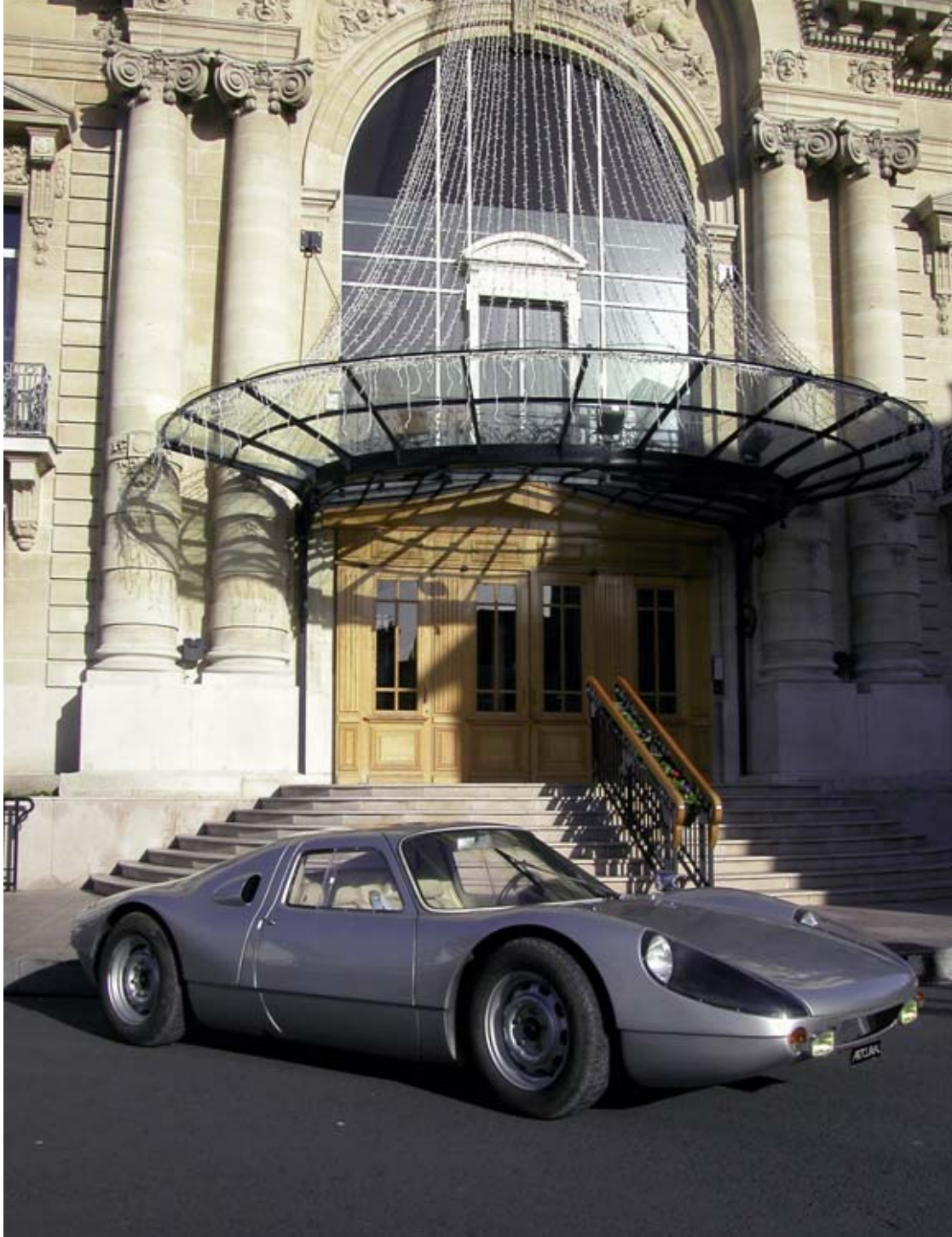


30
PORSCHE
904 GTS - 1964

N° DE SÉRIE : #904061
MOTEUR (configuration d'origine) : #99045, quatre cylindres à plat, opposés, en position centrale arrière, longitudinal.
ALÉSAGE-COURSE : 92 mm x 74 mm
CYLINDRÉE : 1 966 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames par rangée de cylindres, actionnés par arbres et pignons
ALIMENTATION : deux carburateurs double corps Weber 46 IDM
TAUX DE COMPRESSION : 9.8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 155 ch à 6400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : #904061-904/0, mécanique à 5 rapports + MA
EMBRAYAGE : monodisque à sec Hausserman A/12
CHÂSSIS : à caissons en tôle d'acier soudée
CARROSSERIE : berlinette 2 portes, 2 places par Heinkel, en résine et fibre de verre
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Koni, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles inférieurs, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Koni, barre antiroulis
EMPATTEMENT : 2 300 mm
FREINS : hydrauliques à disques
ROUES : en tôle d'acier emboutie, ajourée, de 15" de diamètre, fixation par 5 boulons
PNEUMATIQUES : 5.50 / 6.00 x 15
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1963 / 1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 120 exemplaires, dont 10 équipés du six-cylindres de la 911 type 901/20 et six du huit cylindres 908



La Porsche 904 fut programmée pour remplacer la série des spyders à quatre cylindres double arbre 550, 550A, 1500RS, 718RSK 58, 718 RSK 59, RSK 60, RSK 1700, RS 60/61, 1605 Le Mans, RS 60/61 1700. Franz Tomala, directeur technique de Porsche à l'époque, fut chargé du projet avant d'être remplacé à la fin de 1964 par Ferdinand Piech.
La 904 n'avait plus rien de commun avec la série des spyders, à part le moteur quatre cylindres double arbre.
Pourtant, la voiture avait été initialement prévue pour être équipée du six cylindres à plat de la 901/911 dans une version compétition. Mais ce moteur ne fut pas prêt à temps pour la saison 1964 et Tomala décida de faire reprendre du service au moteur quatre cylindres de Fuhrmann, premier moteur compétition de Porsche, dont la conception remontait au début des années cinquante. Sur les spyders 550 de 1500 cm3, il développait 110 ch à 7500 tr/mn. Sur la 904 GTS routière, il développait, pour une cylindrée de deux litres, 155 ch à 6400 tr/mn, et même 180 ch à 7000 tr/mn sur les versions compétitions.
L'ingénieur Dr Ernst Fuhrmann, avec une toute petite équipe, dont deux très bons mécaniciens, Trostmann et Stortz, furent chargés du projet 547, le moteur quatre arbres qui fut testé au banc pour la première fois en 1953.



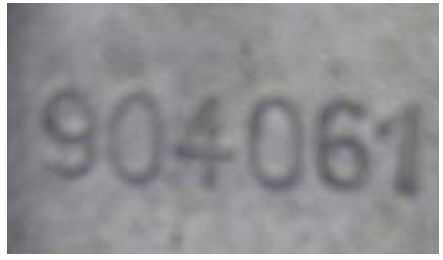
C'était un moteur très sophistiqué, avec un vilebrequin monté sur rouleaux, construit par Hirth.
Le refroidissement par air, une tradition Porsche, ne « coûtait » que 8.8 ch à 7300 tr/mn, ce qui était très peu. Un système de refroidissement à eau avec radiateur et pompe, eut coûté une vingtaine de chevaux.
Les soupapes d'admission étaient inclinées à 39°, celles d'échappement à 40°. Elles étaient deux par cylindres et de grand diamètre. L'allumage était double pour assurer une bonne répartition de la combustion avec un alésage important.
Un ouvrier qualifié assemblait un moteur en 120 heures, le calage de la distribution prenait 8 heures, parfois le double si les tolérances n'étaient pas parfaitement respectées.
Des Porsches de compétition, la 904 fut la seule à utiliser un châssis à longerons et traverses caissonnées en tôle d'acier soudée. Ce choix découlait de la décision d'en construire un relativement grand nombre, plus de cent, et que ce type de construction reviendrait moins cher qu'un châssis tubulaire. Mais ce châssis était moins rigide en torsion qu'un châssis multitubulaire. Aussi, pour le renforcer, il fut décidé de e rendre solidaire, en collant et boulonnant la carrosserie en polyester sur le dit châssis.
Les sièges fixes contribuaient à la rigidité de l'ensemble mais de ce fait, ils n'étaient pas réglables. Ce furent donc le pédalier et la colonne de direction qui furent rendus ajustables.
La Commission Sportive Internationale exigeait une production minimale de cent exemplaires pour l'homologation en Grand Tourisme. La production de la 904 débuta fin 1963, et les amateurs furent assez nombreux, obligeant Porsche à en construire vingt de plus, dont certaines restèrent la propriété de l'usine et servirent à tester d'autres moteurs six et huit cylindres.
La voiture pouvait être homologuée sur route, comme c'est le cas de la voiture présentée.
C'était, comme les Ferrari 250 GT Compétition et la 250 GTO, une voiture qui permettait à son propriétaire de se rendre sur un circuit sans avoir à recourir à une remorque ou un camion. Certaines voitures furent notamment équipées d'un chauffage Webasto à essence.
Le manuel d'instruction recommandait : « en période hivernale, si la voiture est utilisée en ville, l'huile moteur doit être changée tous les 2500 km »…
Les performances routières de la 904 furent démontrées par une 2nde place au Rallye de Monte-Carlo 1965.
Les trois premiers prototypes furent équipés du moteur 587/2 de la Carrera Abarth qui développait 160 ch. Le moteur 587/3 n'était pas encore disponible, il devait développer 180 ch à 7200 tr/mn, puis 185 ch grâce à de plus grandes soupapes et à un diagramme de distribution plus croisé.
En 1964, Cunningham et Underwood terminèrent 1er en catégorie Deux Litres aux 12 Heures de Sebring. Enfin homologuées en GT, elles prirent les deux premières places à la Targa Florio la même année.

La voiture présentée, #904061, est décrite dans le livre de Jürgen Barth dédié à la Porsche 904. C'est une voiture magnifique, livrée neuve à un concessionnaire Porsche de Francfort qui la céda à son premier propriétaire au Portugal. Celui-ci avait demandé à l'usine un intérieur spécial en cuir beige, des tapis spécifiques et un système d'échappement routier.
La voiture était alors peinte en rouge.
En 1980, elle devint la propriété du regretté Raymond Touroul, fin connaisseur et bon pilote. Elle avait alors 13 000 km. A la fin des années 1990, la voiture fut acquise par son actuel propriétaire qui la fit restaurer par le spécialiste Porsche Benoît Couturier. La voiture fut peinte en gris argent, intérieur toujours en cuir beige. Depuis, elle a participé à deux Tour Auto. Après un incident moteur, elle fut équipée d'un moteur Porsche 2 litres neuf, six cylindres à double allumage, carter en Electron.









Son moteur quatre arbres complet, nécessitant une réfection, sera livré avec la voiture.
C'est une voiture fantastique, éligible pour nombres d'épreuves historiques passionnantes.

Carte grise française
Papiers FIA

480 / 520 000 €

This Porsche 904 #904061 is described in Jürgen Barth's book dedicated to the 904. This is a superb car which was delivered new in Frankfort to a Porsche dealer who sold it to its first owner in Portugal. The customer had ordered a special upholstery in beige leather with special carpets and a road legal exhaust system. The car was finished in red.
In 1980 it became the property of the late Raymond Touroul, an experimented rally driver and a connoisseur of fine cars. It displayed 8 000 miles on the clock. In the late '90s, the cas was bought by its present owner who had it restored by the Porsche expert Benoît Couturier. The car was resprayed in silver grey with a beige interior. It then participated in two Tours de France. After some engine trouble, it had been fitted with a new six-cylinder twin ignition 906 type Porsche engine. Its original four cylinder four ohc engine which needs to be overhauled is sold with the car. This truly fantastic and rare automobile is eligible in many historic events.







31
PORSCHE
906 Carrera 6 - 1966

N° DE SÉRIE : #906-115
MOTEUR : type 901/20, #906-110, 6 cylindres à plat, opposés (Flat six), arrière, longitudinal, bloc et culasses en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 88 mm x 66 mm
CYLINDRÉE : 1991 cm3
DISTRIBUTION : 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 2 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : 2 carburateurs triple corps inversés
ALLUMAGE : distributeur Marelli, double allumage
LUBRIFICATION : à carter sec
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 8 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : type 906 à 5 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : tubulaire en treillis de tube de faible section ronde
CARROSSERIE : en matière plastique
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, bras oscillants, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques à double effet, stabilisateur
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, bras transversaux, jambes de force longitudinale, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux, stabilisateur
EMPATTEMENT : 2 300 mm
POIDS À SEC : 580 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les 4 roues, double circuit ATE
ROUES : compétition en alliage léger de 15" de diamètre, 15" x 7" à l'avant, 15" x 9" à l'arrière
PNEUMATIQUES : 5.50 L 15 à l'avant, 5.50 M 15 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 280 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1966

La Porsche 906, ou Carrera 6, apparut pour la première fois dans le paddock de Daytona en 1966. Contrairement aux précédentes Porsche de compétition d'usine, elle n'était ni argent, ni blanche mais peinte en bleu soutenu.
Avec ses 98 cm de hauteur et son allure résolument moderne la nouvelle Porsche de compétition se classa 6ème et les 59 autres voitures engagées parurent obsolètes.
En 1966, les stars des 24 Heures de Daytona étaient les Ford Mk II de 7 litres de cylindrée et les Ferrari 365 P2/3 soit des voitures de plus du double de cylindrée que la 906 017 conduite par Hans Herrmann et Herbert Linge qui prouva dès sa première sortie sa compétitivité. L'impact de cette apparition fut énorme.
Le nouvel homme fort chez Porsche était depuis peu Ferdinand Piëch, responsable des études et de la supervision des voitures de compétition, dont l'engagement des voitures en courses, et du choix des pilotes.
Huschke Von Haustein restait théoriquement à la tête du service compétition et des relations publiques mais la nouvelle génération construite par Piëch, âgé seulement de 28 ans, prenait progressivement les rênes de la recherche et du développement.
L'empreinte de Piëch avait déjà marqué différents projets chez Porsche, en particulier la préparation de la version 6 cylindres de la 904. Le moteur de la Carrera 6 était dérivé de celui de la 911 pour des raisons de poids. Le carter du moteur 901/20 (désignation interne) était en électron (aluminium pour celui de la 911), l'embiellage, la distribution et les cylindres présentent des différences. La carburation est assurée par deux carburateurs triple corps inversés et l'allumage par un distributeur Magneti-Marelli. Le graissage est bien sûr à carter sec avec une bâche à huile de 14 litres. Le volant moteur est plus léger de celui d'une 911 de série (3,5 kg au lieu de 6 kg). Les bielles ne sont plus en acier mais en titanium et ne pèsent que 400 g. Les pistons étaient des Mahle forgés en aluminium. Les chemises étaient en aluminium chromé dur avec des

petits trous pour favoriser le graissage. Les culasses étaient en aluminium avec des conduits et des chambres de combustion retravaillées à la main et comportant un deuxième trou de bougie.
Les soupapes de grand diamètre étaient creuses et refroidies au sodium et les arbres à cames fabriqués en fonte durcie nitrurée.
Un moteur de compétition 901/20 pesait 54 kg de moins qu'un moteur 911 de série. La boîte de vitesses de type 906 comportait 5 rapports logés avec le différentiel dans un carter/tunnel en électron, six jeux d'engrenages différemment étagés étaient disponibles.
Le châssis tubulaire en tubes d'acier de faible section ronde est une caractéristique de la 906. Les suspensions sont à roues indépendantes et comprennent des bras oscillants, des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs à double effet. Un stabilisateur limite l'inclinaison de la voiture. Les porte-fusées sont reliés aux bras transversaux supérieurs et inférieurs par des rotules réglables.
La carrosserie est très originale, on dirait qu'elle avait été sculptée extérieurement pour le vent et intérieurement pour les réglementations techniques de la Fédération.
La voiture fut dotée de portes « papillon » sans lesquelles il serait encore plus difficile de s'asseoir au volant. Au printemps 1966 les premières voitures furent livrées aux clients et l'usine se concentra sur le développement des voitures d'usine.
Afin de construire 50 exemplaires de la 906 à temps pour homologuer la nouvelle voiture pour la saison 1966, Porsche décida de sous-traiter la manufacture des châssis en treillis tubulaire à la « Karosseriewerk Weinsberg ».
La voiture présentée #906115, une Porsche Carrera 6 a été envoyée le 9 mars 1966 par l'usine Porsche à son premier propriétaire, Mr Ermano Spazzapan, en Italie. La voiture était blanche et équipée de pneumatiques Dunlop racing. Le moteur portait le n°906-113 et la transmission 906110-906/1.
La voiture fut engagée dans sa première épreuve du Championnat du Monde des Marques le 8 mai 1966 à la Targa Florio avec le n° de course 156, pilotée par Ignazio Capuano et Ferdinando Latteri. Elle termina 8ème au classement général et 4ème de sa classe (jusqu'à 2 litres).
Il existe une photographie de #906 115 dans le livre de Paul Morgan « Porsche in Motorsport » par Peter Morgan, page 72, montrant la voiture. On peut voir que le carénage de phare à l'avant droit est très légèrement endommagé et que ce carénage porte toujours la même trace de nos jours.
Le 10 juillet 1966 #906 115 participe à « Trento Bondone » avec Ignazio Capuano au volant qui termine 5ème au scratch et 2ème des moins de 2 litres. Cette célèbre course de côte comptait pour le Championnat d'Europe de la Montagne. Le 25 avril 1967, la voiture participait aux 1000 km de Monza avec Luigi Taramazzo et Guilio Bona au volant, numéro de course 46. Elle finissait 10ème au général et 2ème de sa classe.
Un peu plus tard, le 14 mai, la voiture participait à sa deuxième Targa Florio avec toujours Luigi Taramazzo et Guilio Bona et le numéro de course 118. Elle ne termina pas, arrêtée par une casse mécanique (transmission).
En juin 1967 Luigi Taramazzo gagna le classement général de la célèbre course de côte « Bolzano-Mendola » et le 16 juillet de la même année Guilio Bona termina 9ème , 4ème des moins de deux litres, de la non moins célèbre « Cesano-Sestrières », course de côte comptant pour le championnat d'Europe de la Montagne. Une semaine plus tard #906 115 était engagée au Mugello dans le Trophée Frescobaldi, toujours pilotée par Taramazzo et Bona mais ne termina pas (panne électrique).
Le 6 août 1967 la Porsche fut engagée par Taramazzo dans la « Coppa Citta di Enna », numéro de course 66, elle termina 6ème au général et 2ème des moins de 2 litres.
A la fin de la saison 1967 la voiture fut vendue à l'écurie Bonomelli et fut repeinte en rouge/bande bleue après une révision complète.
Elle participa le 5 mai 1968 à sa troisième Targa Florio, dans ses nouvelles couleurs et pilotée par Enzo Buzzetti et Secondo Ridolfi, numéro de course 134. L'équipage termina 21ème au général et 3ème de sa classe.



Le 1er juillet 1968 #906115 participa aux 1000 km du Nürburgring avec Ennio Bonomelli et Cesare Guzzi, numéro de course 97, mais n'obtint pas de résultats significatifs. La voiture resta la propriété de Mr Bonomelli pendant 9 autres années pendant lesquelles elle participa à de nombreuses compétitions sans qu'elle fut accidentée sévèrement, aussi, quand elle fut vendue en 1977, sa carrosserie et son châssis étaient toujours originaux, ainsi que la mécanique. Elle fut achetée en 1977 par un gentleman driver allemand, Mr Bernd Becker qui la fit réviser et restaurer par Rolf Götz à Waldenbruch avant de participer à une course sur le Nürburgring la même année.
De 1977 à 1985, Mr Becker garda mais n'utilisa pas sa Carrera 6 pour des raisons personnelles, quand il décida de la remettre sur la piste, il s'aperçut que le carter était endommagé. Il le fit remplacer ainsi que les pistons, basculeurs, les bielles, les arbres à cames, etc.
La voiture participa alors de nombreuses courses historiques, on peut citer Donington, Spa Francorchamps, le Nürburgring, Monza, etc. La plupart du temps conduite par Mr Rolf Trier et Mr Becker lui-même.
En août 2001, pilotée par Rolf Lambesky, la 906 participa à l'Oldtimer Grand Prix sur le Nürburgring. C'est alors que son avant dernier propriétaire l'acheta directement à Mr Becker et fit repeindre 906 115 dans sa livrée d'origine, blanche, telle qu'elle fut livrée par Porsche en 1966. On s'aperçut alors que la carrosserie était bien celle d'origine et, fait exceptionnel, n'avait pas souffert de ses 35 années de service dont 24 pour Mr Becker.
La voiture fut testée à Spa Francorchamps en octobre 2001 et son moteur prouva sa bonne santé. Elle fut vendue peu de temps après sous le marteau de Maître Poulain et n'a que très peu roulé depuis, tout en étant maintenue en parfait état de fonctionnement.

La voiture est prête à courir. Elle est livrée avec ses documents, FIA, ses propres carénages de phare, échappements, son double allumage Magnetti Marelli, sa carrosserie originale, ses sièges et son compte tour d'origine, ses fermetures de toit d'origine, ses suspensions, feux arrière, compartiment à bagages, son radiateur d'huile de boîte d'origine, ses petits béquets montés en 1967 pour les courses sur piste et les culasses,



pistons, chemises, bielles et vilebrequins tels qu'ils doivent être.
La voiture n'a donc eu que quatre propriétaires depuis 1966 et Jürgen Barth atteste que 906 115 est la plus originale des Porsche Carrera 6, avec le meilleur palmarès des voitures client existantes.

Carte grise française

550 / 600 000 €

This Porsche Carrera 6 #906115 was delivered new on March 9, 1966, to its first owner in Italy with the engine #906-113 and the transmission #906-110-906/1. It was finished in white.
Entered in the 1966 Targa Florio (race number 156) it finished 8th overall and 4th in class. It was then raced in many events : the 1966 Trento-Bondone hill climb, the 1967 Monza 1000 Kms race and the Targa Florio, the Bolzano-Mendola and Cesano-Sestrières hill climbs, the Trofeo Frescobaldi, the Coppa Citta di Enna.
After the 1967 season it was sold the Bonomelli team and resprayed in red with a blue stripe after a complete overhauling.
It was raced in the 1968 Targa Florio and the Nürburgring 1000 Kms. The car was kept by Ennio Bonomelli during nine years participating in many races in which it never crashed badly so it kept its original chassis and body as well as its original engine and transmission until 1977 when it was bought by Mr Bernd Becker who had it overhauled before driving it at the Nürburgring. From 1977 the car was not raced until 1985 when its owner had the engine casing, pistons, con-rods, camshafts etc replaced. It participated in various historic events in Europe. In 2001 it was bought by its penultimate owner who had it resprayed in its original white livery, the body proving to be the original one and in good condition. In october 2001 a test drive at Spa proved also its good working condition and not long after it was sold by Me Poulain at an auction. Duly maintained and serviced it has since clocked a very little mileage.
This 906 is now ready to be raced. It is sold with its FIA papers, original headlights fairings, and many other original parts such as the body, the seats, the rev counter, the suspension parts, the rear lights, the luggage bay, the oil cooler etc and the heads, the pistons, the cylinders sleeves, the con-rods, the crankshaft as they should be.
It had four owners only since 1966 and Jürgen Barth certifies that it is the most original privately-owned Carrera 6 with the best racing record in existence.

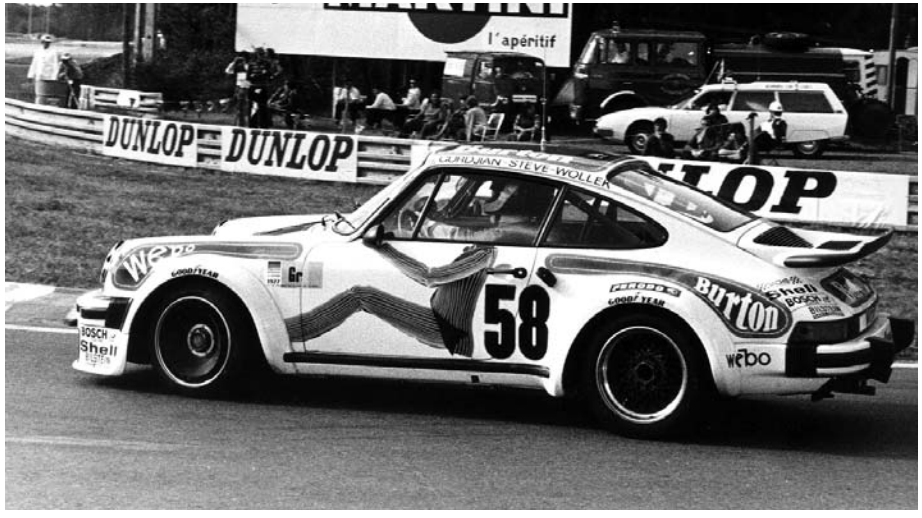


32
PORSCHE
Turbo RSR 934 - 1976
Ex Bob Wollek
Vainqueur des 24 Heures du Mans 1977 en catégorie Groupe IV, 7ème au général

N° DE SÉRIE : #006 00022 (n° Kremer), originellement #930 670 0166
MOTEUR : type Porsche 930/73, six cylindres à plat, opposés, en porte-à-faux arrière
ALÉSAGE-COURSE : 95mm x 70,4 mm
CYLINDRÉE : 2993cm3
TAUX DE COMPRESSION : 6.5 à 1
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres.
ALIMENTATION : injection Bosch K-Jetronic, un turbocompresseur KKK, échangeur air/eau
PRESSION DE SURALIMENTATION : 1,7 bar
PUISSANCE MAXIMALE : 485cv à 7000tr/mn (540cv en 1977)
EMBRAYAGE : monodisque à sec
BOÎTE DE VITESSES : Porsche 930/25 à 4 rapports + MA
CHÂSSIS : monocoque
SUSPENSIONS : indépendante, amortisseurs Bilstein à gaz coaxiaux, ressorts hélicoïdaux
FREINS : à disques ventilés sur les quatre roues, d'origine Porsche 917
EMPATTEMENT : 2271mm
VOIE AVANT : 1481mm
VOIE ARRIÈRE : 1496mm
POIDS : 1120 kg
PERFORMANCES : vitesse maximum : + de 300 km/heure
NOMBRE DE VÉHICULES PRODUITS : 31 Turbo RSR 934 pour l'année 1976.



Le dimanche 4 février 1973, arriva ce qui pouvait passer pour un non-évenement : une Porsche remportait les 24 Heures de Daytona pour la quatrième fois.
Mais cette victoire se différenciait des précédentes car la voiture victorieuse n'était ni une 917, ni une 908 ou une 907, mais une Porsche 911, descendante, certes évoluée, de la Volkswagen Coccinelle.
La valeureuse 911 Carrera RSR de Gregg/Haywood battait les prototypes 3L Matra, Lola et Mirage. Elle aurait dû être homologuée en Groupe 4 Special Grand Tourisme, car la RS avait été construite à plus de 500 exemplaires, mais l'homologation ne fut obtenue que le 1er mars, et la Carrera courut Daytona dans la catégorie Prototype, au plus haut niveau.
La nouvelle voiture était un simple dérivé compétition de la Carrera RS et produite à seulement 49 exemplaires. C'était une voiture allégée, élargie à l'arrière, et profondément améliorée au niveau du freinage, largement inspiré de celui qui équipait les 917. Le moteur de la RSR, grâce à certaines modifications et à un taux de compression de 10,3 à 1, développait 300ch à 8000 tr/mn, pour une cylindrée de 2806cm3.
En 1974, la cylindrée des RS et RSR passa à 2992,5cm3, et le moteur type 917/75 monté sur la RSR développait une puissance de 330cv à 8000 tr/mn. Mais au seuil de la saison, les ingénieurs de Zuffenhausen se



trouvèrent devant une alternative : soit investir massivement dans le développement de prototypes, capables de rivaliser avec les concurrentes françaises et italiennes de plus de 500cv, soit se concentrer sur la nouvelle catégorie « Voitures de production » qui devait apparaître en 1975. C'est cette solution qui fut adoptée.
Porsche avait déjà une certaine expérience des moteurs turbocompressés, notamment avec l'éphémère 917 Turbo, et les ingénieurs installèrent un moteur 6 cylindres type 911 à turbocompresseur dans la caisse d'une Carrera RSR 3.0 Litres, très semblable au modèle de série, mais pourvue d'un aileron arrière de plus grande dimension.
Lancée par Porsche en 1976, la RSR Turbo, type 934, descendante de ce premier prototype, était la version Groupe IV de la récente 930 Turbo, apparue au Salon de Paris en octobre 1974. Afin d'obtenir son homologation en Groupe IV, l'usine Porsche devait produire au minimum 400 exemplaires de la 930 de série durant deux années consécutives, ce qu'elle fit facilement.
Ainsi apparut la 934 qui, bien qu'équipée du même aileron « queue de baleine » de la 930 (réglementation oblige) et offrant une grande similitude avec cette dernière, s'en distinguait néanmoins par des ailes élargies au moyen de bordures en matière plastique rivetées à la carrosserie, un tablier avant largement ouvert destiné à alimenter les radiateurs d'eau refroidissant le turbo, et d'huile, et à refroidir les freins. La voiture était aussi plus équilibrée, les réservoirs d'huile et d'essence de 120 litres, la batterie et les extincteurs se trouvant maintenant sous le capot avant, renforcé par des croisillons afin d'augmenter la résistance à la torsion.
L'équipement de l'habitacle était simplifié et allégé, les suspensions modifiées pour être adaptées au poids de la voiture, et le freinage amélioré par l'emploi de freins de 917 à disques ventilés et perforés et pinces nervurés en aluminium.
Le moteur reprenait des éléments du moteur Turbo de série, tels que le carter, le vilebrequin, les bielles, cylindres et culasses, et les ingénieurs chargés du développement de la voiture ne modifièrent que légèrement ces éléments, afin de respecter la réglementation en vigueur.
Pour améliorer le refroidissement du moteur, équipé d'une injection Bosch K-Jetronic et d'un turbocompresseur, dont l'air aspiré était refroidi par eau, ils eurent recours à une turbine placée horizontalement, et déjà utilisée



précédemment sur d'autres modèles de compétition de la marque.
La boîte de vitesses à 4 rapports différait peu du modèle de série mais se vit adjoindre un radiateur d'huile logé dans le becquet arrière.
31 Turbo RSR 934 furent produites en 1976, vendues au prix de 97 000 DM, soit un peu moins de 45 000 dollars. La 934 se révéla la grande dominatrice des championnats auxquels elle participa, notamment le très sélectif Championnat des voitures de Grand Tourisme Européen, et remporta la catégorie Groupe IV aux 24 Heures du Mans en 1977, 1979 et 1980, prenant même la 4ème place au général en 1979.
La voiture présentée est une Porsche importante, tant dans l'histoire de la marque que par l'aura de son pilote Bob Wollek.
9ème 934 à être sortie des ateliers de Zuffenhausen, sous le n° de série 930 670 0166 et le n° de production 106.4445, dans une livrée « Vaillant Green », elle fut engagée par l'écurie Kremer en 1976 et 1977, avec notamment Bob Wollek à son volant. Elle termina quasiment toujours sur le podium sur l'ensemble des courses du Championnat National allemand en 1976, ainsi que, et plus remarquable encore, à la 1ère place en Groupe IV et 7ème au général des 24 Heures du Mans 1977, avec Wollek associé à « Steve » et à Philippe Gurdjian qui préside aujourd'hui avec bonheur le complexe hôtelier/circuit/aéroport du Paul Ricard pour le compte de Bernie Ecclestone.

Pour la course, la voiture reçut une livrée originale à la gloire de son sponsor, la ligne de vêtement « so british » Burton : les portières était décorées d'un profil de gentleman en costume de ville s'adaptant à la tête casquée du pilote. Cette idée était due à Philippe Gurdjian, considéré déjà à l'époque comme un remarquable communicant.
Il est à noter que dans la même période, la voiture reçut une coque neuve avec le numéro Kremer #006 00022, numéro de châssis sous lequel elle fut enregistrée lors de sa participation aux 24 Heures du Mans (cf. John Starkey, « From R to GT3R, The Racing Porsches 911 & 930 », page 670).
Dans la seconde partie de la saison 1977, elle fut louée par l'écurie à différents pilotes privés tel Louis Krages, plus connu sous le pseudonyme « John Winter », qui conquit à son volant deux secondes places et trois troisièmes places du Championnat National allemand.
Revendue en 1978 au pilote Fritz Englehardt, dit « Harry Hirsch », celui-ci utilisa la voiture dans le Championnat National allemand jusqu'en 1980, avant de la revendre à un amateur belge la même année.







Palmarès de #930 670 0166 / #006 00022 en 1976 et 1977 :

1976 : Championnat National allemand / Championnat des voitures GT Européen :

Date	Course	Pilote(s)	N°de course	Résultat
11 avril	Hockenheim	Wollek	938	1er
2 mai	Nurburgring	Wollek	6	3ème
23 mai	Mainz-Finthen	Wollek	9	1er
7 juin	Zeltweg (Chp. GT)	Wollek		2ème
20 juin	Hockenheim	Wollek	5	2ème
27 juin	Norisring	Wollek	6	1er
25 juillet	Diepholz	Wollek	1	Abandon
1er août	Nurburgring	Wollek		Abandon
29 août	Hockenheim	Wollek	103	2ème
4 sept.	Dijon	Joest/Barth/Wollek		8ème
12 sept.	Nurburgring	Wollek	5	3ème
19 sept.	Imola (Chp. GT)	Wollek	9	1er
26 sept.	Preis Von Hessen	Wollek	4	1er
10 octobre	Nurburgring	Wollek		1er
31 octobre	Hock. (Chp. GT)	Wollek	6	4ème

Bien que n'ayant pas participé à toutes les épreuves, Bob Wollek termine 4ème du championnat Européen des véhicules de Grand Tourisme avec 45 points.

Le véhicule fut testé au début de l'année 1977 par Bernd Renneisen pour le magazine allemand « Rallye & Racing ».

1977: Championnat National allemand :

17 avril	Hockenheim	Wollek	491	1er
8 mai	Kassel-Calden	Renneisen	75	Abandon
22 mai	Mainz-Finthen	Haehnlein	70	Abandon
11/12 juin	24 H du Mans	Wollek/«Steve»/Gurdjian	58	1er Gp IV/ 7ème général
24 juillet	Diepholz	Krages		2ème
7 août	Mainz-Finthen	Krages		2ème
21 août	Kassel-Calden	Krages	123	2ème
18 sept.	Ulm-Mengen	Krages		3ème
2 octobre	Nurburgring	Schaefer	71	9ème
16 octobre	Zolder	Krages		3ème
6 novembre	Hockenheim	Krages		3ème

La voiture se présente aujourd'hui dans sa livrée des 24 Heures du Mans 1977, où elle conquit brillamment la première place en catégorie Groupe IV et la septième au classement général, après avoir parcouru 298 tours, soit plus de 4000 Kms, à la moyenne de 169,419 km/heure, à 44 tours des vainqueurs Ickx/Barth/Haywood sur Porsche 936.
Elle fut entièrement révisée chez Kremer (moteur, boîte, embrayage refaits à neuf) en juin 2006 pour plus de 14 000 Euros de frais, après une longue inactivité. La voiture n'a pas couru depuis. Une révision des trains roulants s'avère nécessaire avant de l'engager dans une course historique où elle brillera de nouveau.
C'est une voiture importante, au palmarès impressionnant, éligible bien évidemment dans les plus grandes courses historiques, notamment au Mans Classique, terre de ses exploits il y a trente ans. C'est l'occasion de rendre hommage au regretté Bob Wollek, et en prélude à la vente de la voiture, sera projeté un film de France 3 Alsace consacré à ce pilote parmi les plus renommés des coureurs d'endurance.

Véhicule de compétition.

340 / 380 000 €

Kremer Racing

L'écurie Kremer Racing, fondée en 1962 par Erwin et Manfred Kremer, se spécialisa dès sa création dans la maintenance de Porsche. Rapidement, les deux frères s'orientèrent vers la préparation de véhicules destinés à la compétition, et notamment des 911. On peut noter qu'Erwin Kremer remporta les 24 Heures de Spa en 1968 sur Porsche 911, associé à Willi Khauzen et Helmut Kelleners. La carrière au Mans de l'écurie Kremer commença le 14 juin 1970 lorsqu' Erwin Kremer et Nicolas Koob terminèrent les 24 heures sur une Porsche 911, se classant 7ème au général et 1er de leur classe . Dès lors, le destin de Kremer fut étroitement lié à la course mancelle. Erwin pilota au Mans les 5 années suivantes, sur Porsche 911S et RSR, avant de se concentrer uniquement au développement de son écurie. En 1979, c'est la consécration, puisque la 935 Groupe V « privée » engagée par l'écurie Kremer et pilotée par B.Whittington/D.Whittington/Ludwig remporte les 24 Heures du Mans, devant les prototypes, et notamment les 936 d'usine.
Aujourd'hui, l'écurie Kremer détient toujours le record de participation au Mans avec 31 départs sur la piste mancelle.
La vente de cette Porsche 934 est aussi l'occasion de rendre hommage à ce grand homme du sport automobile que fût Erwin Kremer, décédé prématurément le 5 octobre dernier à l'âge de 67 ans.





The car for sale is an important Porsche, a significant part of the marque's history but additionally due to the famous driver who raced it.
The ninth Type 934 produced at the Zuffenhausen plant with the serial number 930 670 0166 and the production number 106.4445 it was in 1976 and 1977 wearing its « Vaillant Green » livery by the Kremer Racing Team and driven mainly by Bob Wollek. This car finished almost always in the first three in the 1976 German Championship races and what is more remarkable first in the Group 4 class and 7th overall in the 1977 24 Heures du Mans race driven by Wollek, « Steve » and Philippe Gurdjian, the latter now manages the hotel-circuit-airplace center at the Paul-Ricard site for Bernie Ecclestone. For the Le Mans race, the car was finished in a special livery showing off its sponsor's colours, the "so British" Burton line of clothes. The doors were decorated with a figure of a gentleman in costume-and-tie whose head was the driver's one wearing his helmet. It was a "cartoon" idea of Philippe Gurdjian, who was always an efficient PR man. It is recorded that the car was prepared with a new body shell bearing the Kremer number 006 00022. This is the number under which it was entered for Le Mans (see John Starkey's "From R to GT3R The racing Porsches 911 & 930", page 670).
In the second half of the 1977 season it was rented by the team to different private drivers like Louis Krages who raced under the pseudonym of "John Winter " and who won two second and three third placings in the German Championship.
Bought in 1978 by the racing driver Fritz Englehardt alias "Harry Hirsh" the car was entered in the German Championship until 1980 then sold to a Belgian amateur in the same year.
Racing record of 930 670 0166/006 00022. Please refer to the French text.
The car appears to day in its 1977 Le Mans guise where it won the first place in the Group 4 class and the 7th overall after having completed 298 laps (4 000 km +) at the average of 169, 416 kph finishing 44 laps behind the winners Icks/Barth/Haywood on a Porsche 936.
In June 2006, after a long storage period it had been restored at Kremer's (engine, transmission and clutch being rebuilt as new) at an expense of 14 000 euro. The car has not been raced since. Before being driven in historic events the front and rear axles should be checked.
This is an important car with an impressive racing record and it is of course fully eligible for historic racing events, specifically the Le Mans Classic at the place of its racing feats 30 years ago. This is also an opportunity to pay a tribute to the late Bob Wollek and prior to the auction a film made by France 3 Alsace TV channel recording his career will be showed.



33
SAUBER
SHS C6 Groupe C - 1982

N° DE SÉRIE : #02
MOTEUR : six cylindres en ligne d'origine BMW M1, central arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 93,4 mm x 84 mm
CYLINDRÉE : 3 453 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch
PUISSANCE MAXIMUM : 475 ch à 6 500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : Hewland, mécanique à cinq rapports + M.A.
CHÂSSIS : monocoque, kevlar-composite, construction en nid d'abeille
SUSPENSIONS : combinés ressorts / amortisseurs réglables
EMPATTEMENT : 2700 mm
FREINS : APE, hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues
ROUES : BBS, en alliage léger à serrage central de 16" de diamètre
PNEUMATIQUES : Avon

Peter Sauber débuta sa carrière de pilote en Suisse en 1967 et construisit ses propres voitures dès 1969. Sa première voiture était une vieille Brabham dont il reprit les suspensions et la mécanique, les adaptant à un châssis de sa fabrication. La C1 était née, C étant la première lettre du prénom de sa femme Christine. Ensuite vinrent les C2, C3, C4 et la C5 avec laquelle Herbert Müller gagna une course de l'Interseries en 1976. En 1980, Hans Joachim Stuck et Nelson Piquet remportèrent les 1000 km du Nürburgring sur une BMW M1 préparée par Sauber.
1982, première apparition de la C6 à Monza pour la toute nouvelle catégorie Groupe C où elle fit forte impression avec son aileron imposant en queue de baleine et sa décoration cinétique. La carrosserie était réalisée par Seger & Hoffman avec des composants d'avant-garde de type

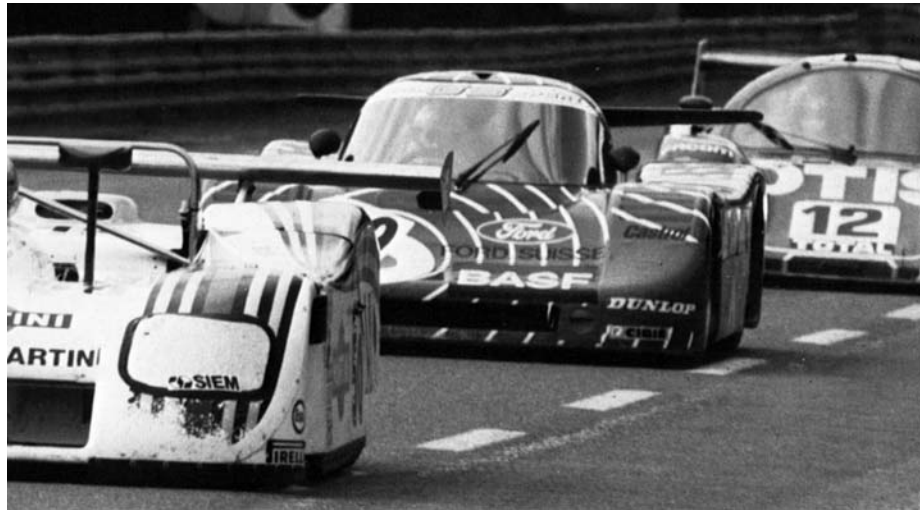




kevlar et nid d'abeille. Grâce à son aérodynamique étudiée, la voiture était presque à effet de sol.
Ayant remarqué des problèmes de vibrations lors des essais des 24 Heures du Mans, l'équipe Sauber modifia la rigidité du châssis derrière le siège du pilote, afin de faire jouer un rôle structurel au moteur. Ce remède de dernière heure apporté au châssis # 02 par Thompson en Angleterre ne fut pas suffisant et les deux véhicules engagés abandonnèrent.
En 1983, utilisant un moteur BMW sur le type C7 et bénéficiant de l'expérience de l'année précédente, la firme terminait 10e du classement général au milieu des Porsche.
En 1985 commença le partenariat avec Mercedes. Ainsi, lors des 24 Heures du Mans 1989, Sauber-Mercedes réalisa le doublé, l'équipage Mass-Reuter-Dickens terminant devant Baldi-Acheson-Brancatelli. Dès lors, Sauber pouvait envisager son entrée en F1, ce qu'il fit dès 1991.
Le véhicule présenté, type C6 de 1982, a changé de motorisation durant sa carrière, troquant son V8 Cosworth DFL pour le six-cylindres en ligne monté sur les BMW M1 disputant le Championnat Procar. La voiture a participé quatre fois aux 24 Heures du Mans.
Elle est aujourd'hui en bon état de présentation et de fonctionnement. Bien évidemment, il conviendrait d'effectuer une révision avant d'en prendre le volant lors d'une prochaine course en Groupe C Historique.

Véhicule de compétition

250 / 280 000 €







This 1982 C6 Sauber had its original engine a V8 Cosworth replaced during its racing career by a six-cylinder in-line BMW M1 used in the Procar Championship cars. It was raced in four Le Mans 24 Hours.
It appears today in good condition both cosmetically and mechanically but a complete check up is recommended before any participation in an historic Group C race.

Palmarès de la Sauber SHSC6 #02

Année	Course	Pilotes	Moteur	N° course	Résultat
1982	1000km de Monza	Stuck/Heyer	Ford Cosworth DFL	#6	abandon au 21e tour (essais: 3e temps)
1982	6H de Silverstone	Stuck/Heyer	Ford Cosworth DFL	#20	abandon au 147e tour (essais: 6e temps)
1982	24H du Mans	Stuck/Schlesser/Quester	BMW M1	#20	abandon au 76ème tour (essais : 7e temps)
1985 (C2)	24H du Mans	Bassaler/Lacaud/Tapy	BMW M1	#95	6ème de sa catégorie 23ème au général
1987	24H du Mans	Yvon/Bourjade/Hervalet	BMW M1	#108	abandon au 257e tour (essais : 45e temps)
1988	24H du Mans	Yvon/Pochauvin/Bassaler	BMW M1#132	abandon	au 53e tour (essais : 49e temps)



34
PEUGEOT
905 - 1991

N° DE SÉRIE : EV 1.5
MOTEUR : 10 cylindres en V à 80°, en position centrale arrière, longitudinal, bloc cylindre en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 91mm x 53.8mm
CYLINDRÉE : 3 499 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres entraînés par une cascade de pignons, 4 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection électronique Magneti-Marelli
LUBRIFICATION : à carter sec
PUISSANCE MAXIMUM : 650 ch à 11 000 tr/mn en version Le Mans
BOÎTE DE VITESSES : longitudinale, mécanique à 6 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : tri disque carbone
CHÂSSIS : coque en carbone, fabrication Dassault
SUSPENSIONS : roues indépendantes, triangulée, avec biellettes et basculeurs, amortisseurs Bilstein
EMPATTEMENT : 2 800 mm
VOIE AVANT : 1 630 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 550 mm
POIDS À SEC : 780 kg en version Le Mans
FREINS : hydrauliques à disques en carbone, étriers à 4 pistons
ROUES : de marque Speedline en alliage léger, fixation centrale, 17" à l'avant, 18" à l'arrière
PNEUMATIQUES : Michelin, 32x63-17 à l'avant, 34x70-18 à l'arrière

Peugeot Talbot Sport fut créé en 1983. Jean Todt, déjà connu par la firme pour ses qualités d'organisateur, en devint naturellement le patron et recruta une équipe gagnante, tout d'abord avec la 205 T16 qui fut Championne du Monde des rallyes en Groupe B, et ensuite avec les 205 puis 405 Turbo 16 de rallye-raid, lorsque le Groupe B disparut pour des raisons de sécurité.

Ces voitures étaient imbattables, que ce soit au Paris-Dakar ou bien dans une course de côte aussi atypique que celle de Pike's Peak aux Etats-Unis, où Vatanen dama le pion aux professionnels américains et aux voitures préparées spécifiquement pour cette course.

Ne pouvant se contenter de ces activités victorieuses qui devenaient répétitives, Jean Todt songea d'abord à la création d'un Championnat du Monde des rallyes-raids, mais le projet n'aboutit pas.

Peugeot décida alors de construire un moteur de course de 3.5 litres de cylindrée, à admission atmosphérique, répondant à la nouvelle réglementation de la FIA, tant pour les Sport-Prototypes que pour la Formule 1.

Jean Boillot, alors Président d'Automobiles Peugeot, et Jacques Calvet décidèrent de s'orienter tout d'abord vers la catégorie des Sport-Protos dans laquelle, pensaient-ils, un grand constructeur pouvait s'exprimer.

La décision de construire la 905 fut prise en 1989. Peugeot Talbot Sport quitta les ateliers de Boulogne-Billancourt pour Vélizy en juillet 1990 alors que la première 905 tournait déjà. La gestation de la voiture fut donc extrêmement rapide.

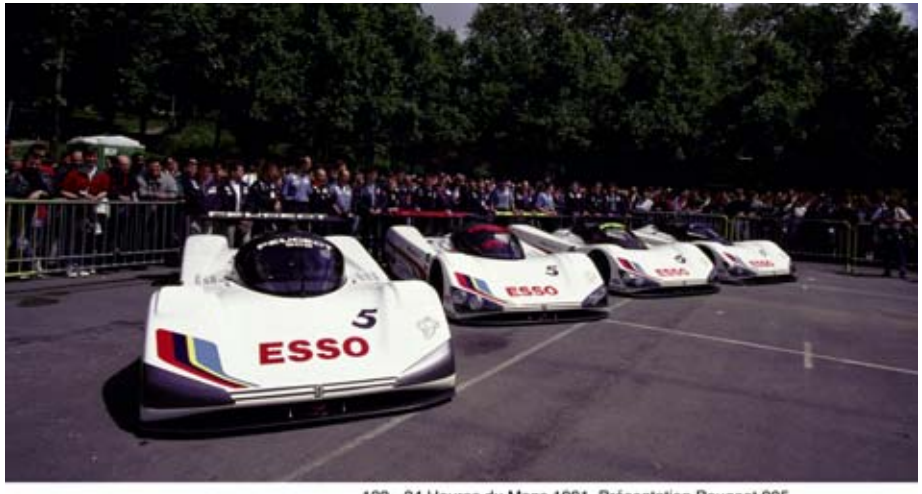
Jean Todt s'était appuyé sur une petite équipe aguerrie par l'aventure des 205 et 405 T16.

Il y avait André de Cortanze et Jean-Pierre Boudy, Jean-Claude Vaucard et Guy Audoux.

Parmi les techniciens et les mécaniciens, nous citerons Marcel Vieublé qui venait de Matra-Sport, Carlos dos Barros, ancien de Talbot, l'ex mécanicien-chef d'Alain Prost, Fernand Lidoven, mais aussi Broussard, Montbertrand et bien d'autres, dont Robert Choulet, un aérodynamicien venant de chez CD, puis Matra et Ligier.

Jean Todt réussit à s'assurer des partenaires techniques de premier plan dont Dassault, IBM, Esso et Michelin.

Il choisit ensuite de coopter un ingénieur, Tim Wright, transfuge de chez Mc Laren chez qui il était chargé des essais et du développement, et qui avait côtoyé les plus grands pilotes dont Alain Prost, Ayrton Senna, Niki Lauda, Keke Rosberg et Gerhard Berger. Enfin, il chargea Jean-Pierre Jabouille de la mission de pilote-essayeur.



129 - 24 Heures du Mans 1991. Présentation Peugeot 905.

Jean-Pierre Jabouille fit faire ses premiers tours de roue à la 905 à Montlhéry le 20 juin 1990.

Deux premières voitures Peugeot 905 furent engagées dans les deux dernières épreuves du Championnat du Monde de Sport-Prototypes fin 1990. Ce furent les EV 1.1 et EV 1.2 (EV pour évolution, 1 désignant la première évolution, le deuxième chiffre 1, 2, etc. pour le numéro d'ordre de fabrication des châssis).

Les pilotes étaient Jean-Pierre Jabouille et Keke Rosberg. Après un abandon à Montréal pour cause de panne d'alimentation d'essence, la 905 EV 1.2 se classa 13e à Mexico. Peugeot Talbot Sport avait réussi à obtenir de la Fédération une autorisation spéciale de participation aux deux dernières courses sans avoir couru l'intégralité du Championnat.

Les choses sérieuses commencèrent en 1991. L'intersaison fut rude pour la firme française. Toute l'équipe était galvanisée par Jean Todt et cherchait à développer la voiture en tenant compte des enseignements de Montréal et Mexico. Le chef de projet André de Cortanze, l'aérodynamicien Robert Choulet et l'homme des moteurs Jean-Pierre Boudy réussirent à sortir à mi-saison une évolution dite 1.Bis qui fut engagée en course au Nürburgring. Il fut attribué à Jean-Pierre Jabouille un rôle plus administratif, aussi Keke Rosberg fut rejoint par deux jeunes pilotes de F1, Philippe Alliot et Yannick Dalmas.

Peugeot Talbot Sport réalisa un coup spectaculaire en engageant le Champion du Monde sortant Mauro Baldi.

Les voitures étaient assez exigeantes physiquement pour leurs pilotes, aussi Peugeot s'orienta vers une direction assistée.

Les Peugeot ne firent pas le déplacement à Daytona les 2 et 3 février 1991, ni à Sebring le 16 mars.

Par contre deux voitures, EV 1.4 et EV 1.3 étaient présentes à Suzuka le 14 avril.

EV 1.3 ne prit pas le départ et EV 1.4, pilotée par Keke Rosberg/Yannick Dalmas/Mauro Baldi et Philippe Alliot avec le numéro de course 6 cassa son moteur.

A Monza, le 5 mai, les mêmes pilotes terminèrent en 8ème position avec le numéro de course 5 et la voiture que nous présentons EV 1.5.

A Silverstone, le 19 mai, notre voiture ne termina pas, sur casse moteur alors que EV 1.4 terminait en 6e position.

Aux 24 Heures du Mans, les 22 et 23 juin, EV 1.5 cassa sa boîte de vitesses au 68e tour et EV 1.4 son moteur au 22e tour.

Au Nürburgring, EV 1.5 avait fait l'objet d'une sérieuse évolution et fut présentée comme EV 1 bis (EV 1.5). Elle fut accidentée au 8e tour. La deuxième version de la Peugeot 905, appelée EV 1 bis, consiste en une première évolution du moteur V10 appelé « A2 » qui apparut aux essais du Nürburgring. 16 kg avaient été gagné sur le poids du moteur, principalement sur la fonderie. Du point de vue aérodynamique, l'implantation d'un grand aileron à l'avant avait nécessité le déplacement des entrées d'air et des radiateurs. L'aération des freins se faisait à partir de bouches d'air situées dans les ailes.

La 905 disposait d'un double aileron à l'arrière et la géométrie des suspensions évoluait. Toutes les voitures bénéficièrent de coques neuves fabriquées chez Dassault et qui contribuèrent au gain de poids.

A Magny-Cours, le 15 septembre, les deux voitures Peugeot 905 Evo 1 bis (EV1.5), que nous présentons aujourd'hui, et Evo 1 bis (EV 1.4) terminèrent dans cet ordre aux 1ère et 2ème place avec Yannick Dalmas/ Keke Rosberg et Philippe Alliot/ Mauro Baldi, avec les numéros de course 6 et 5.

Le 6 octobre à Mexico, ce fut un nouveau doublé dans le même ordre pour les deux voitures et les mêmes équipages.

A la dernière épreuve de la saison, à Autopolis le 27 octobre 1991, Mauro Baldi/Philippe Alliot sur EV 1.3 terminèrent en 4ème position.

La saison se terminait pour Peugeot Talbot Sport par une 3e place au Championnat du Monde des Marques, derrière Jaguar et Porsche, et par une 3e place au Championnat des pilots de Sport-Prototypes pour Philippe Alliot.

En 1992, Peugeot Talbot Sport remplaça Keke Rosberg par Derek Warwick.

L'équipe Française fit de nouveau l'impasse sur Daytona et Sebring et engagea deux voitures à Monza le 26 avril, les châssis EV 1.2 et EV 1.6. Aucune ne termina.

A Silverstone, le 10 mai 1992, Derek Warwick et Yannick Dalmas sur EV 1 bis (EV 1.2) gagnèrent la course alors que Mauro Baldi et Philippe Alliot cassèrent leur moteur.



133 - 24 Heures du Mans 1991. Rosberg/ Dalmas/ Raphanel. Peugeot 905. Abandon

Aux 24 Heures du Mans, les 21 et 22 juin, Peugeot Talbot Sport amena six voitures : EV 1.7, EV 1.3, EV 1.2, EV 1.5, EV 1.4 et EV 1.6.
Yannick Dalmas et Derek Warwick gagnèrent les 24 Heures sur EV 1.7, Philippe Alliot et Mauro Baldi terminèrent sur le podium avec EV 1.3.
Il est à noter que la voiture présentée, EV 1.5, signa le meilleur temps en qualification avec le numéro de course 2, pilotée par Philippe Alliot en 3'21"209.
Les 905 EV 1.6 et EV 1.7 signèrent un nouveau doublé à Donington le 19 juillet 1992, pilotées par Mauro Baldi/Philippe Alliot et Derek Warwick/Yannick Dalmas.
Le 30 août à Suzuka, Warwick et Dalmas sur EV 1.7 enlevèrent la course, Alliot et Baldi sur EV 1.6 complétant le podium.
Les 905 écrasèrent les Toyota à Magny-Cours le 18 octobre pour la deuxième course de la saison.
EV 1.6, avec Baldi et Alliot terminèrent devant EV 1.4 pilotée par Christophe Bouchut et Eric Hélary.
Peugeot termina largement en tête du Championnat du Monde des Marques devant Toyota et Yannick Dalmas étant sacré meilleur pilote devant Derek Warwick.
En 1993, les Peugeot 905 ne se présentèrent qu'aux 24 Heures du Mans et réalisèrent un triplé historique avec EV 1.2, EV 1.7, EV 1.1, pilotées par Eric Hélary/Christophe Bouchut, Thierry Boutsen/Yannick Dalmas et Philippe Alliot/Mauro Baldi.
Tous ces pilotes portèrent Jean Todt en triomphe pour ce qui était sa dernière course avec Peugeot Talbot Sport. Dix jours plus tard, il entrait chez Ferrari.
Nous sommes très heureux, et honorés, de la confiance que Peugeot, grand et historique constructeur français, nous témoigne en nous confiant cette précieuse part de son patrimoine, considérant que le sort le meilleur pour cette machine n'est pas de sommeiller parmi ses s?urs dans son Musée, mais de lui donner la chance de courir entre des mains privées.
Les deux gagnantes du Mans 92 et 93, soit EV 1.7 et EV 1.2, resteront bien évidemment dans la collection Peugeot, tout comme les prototypes EV.2.1 et EV.2.2 qui n'ont jamais couru. Il est à noter que l'une de ces voitures, appelées « SuperCopter », lors d'essais privés à Magny-Cours faisait des temps qui l'auraient placée en milieu de grille du Grand-Prix de Formule 1 de cette année là.

La voiture présentée, EV 1.5, restaurée par l'équipe de Peugeot Talbot Sport à Vélizy en 2005/2006, terminée à l'été 2006, a été essayée en démonstration au Mans Classic, pilotée par Eric Hélary sur trois tours.
La voiture se présente donc prête à prendre la piste, en configuration EV 1 bis du Championnat 1992. Elle porte le n°1 et les noms des pilotes Derek Warwick et Yannick Dalmas.
La Peugeot 905 EV 1.5 est une voiture très importante. Elle a tout : la provenance, l'état, la beauté, son architecture, son extrême rareté et son palmarès puisqu'elle a gagné deux épreuves du Championnat du Monde des Marques et qu'elle fit partie de l'équipe Peugeot Talbot Sport, Championne du Monde en 1992.
C'est une occasion unique d'acquérir un joyau de la construction automobile française.

Véhicule de compétition

Consulter l'expert

This Peugeot #EV 1.5 had been restored by the Peugeot Talbot Sport staff at Vélizy in 2005/2006 and tested in a demonstration run with Eric Helary at the wheel at the Le Mans Classic 2006.
It is ready to be raced in its EV 1 bis guise as it was in the 1992 World Championship. It displays the racing number 1 and the names of its drivers, Derek Warwick and Yannick Dalmas. This Peugeot 905 1.5 is a very important car with an excellent pedigree, a superb condition throughout, its sophisticated design and its pure beauty besides an extreme rarity and a prestigious racing record with two first places in the World Championship for Marques.





35
W.R.
Prototype LMP 675 - 2003

N° DE SÉRIE : LM001 2003
MOTEUR : quatre cylindres en ligne d'origine Peugeot 405MI16, type XU9J4, en alliage léger, central arrière, longitudinal, culasse spécial WR
ALÉSAGE-COURSE : 84 mm x 90.2 mm
CYLINDRÉE : 1 999,47 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête
ALIMENTATION : injection Magneti-Marelli, bride de 43mm et pression absolue de suralimentation 2,5 bar
SURALIMENTATION : turbo Garrett M33
PUISSANCE MAXIMUM : 430 ch à 6000 tr/mn
COUPLE : 55 mkg à 5 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique Hewland DGB à cinq rapports, longitudinale, grille en H
EMBRAYAGE : AP Racing, tridisque à sec
CHÂSSIS : monocoque biplace en panneaux de carbone et nid d'abeille aluminiume
CARROSSERIE : monobloc en fibre de carbone/kevlare
SUSPENSIONS : roues indépendantes, doubles triangles superposés en 15CDV6 à tirants, combinés ressorts-amortisseurs réglables, porte-moyeux en aluminium
EMPATTEMENT : 2 550 mm
VOIE AVANT : 1 685mm
VOIE ARRIÈRE : 1 625mm
POIDS À SEC : 706 kg
FREINS : disque Carbone Industrie de 355mm, plaquettes en carbone, étriers Brembo à quatre pistons
ROUES : OZ Racing, 18x11 à l'avant, 18x13 à l'arrière
PNEUMATIQUES : Michelin, 27/65/18 à l'avant, 31/71/18 à l'arrière
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 4 exemplaires



En 1990, Gérard Welter habitué des 24 Heures du Mans depuis 1976 , aidé par Vincent Soulignac directeur chez PSA, créé WR (Welter Racing). L'équipe technique est composée de passionnés d'automobiles de course, qui pendant leur temps libre, mettent à profit leurs compétences professionnelles pour créer des voitures performantes à des prix de revient raisonnables. L'activité sportive est orientée principalement vers les voitures de Sport-prototype et plus particulièrement les courses d'endurance.
En 1995, les WR viennent au Mans avec un châssis largement inspiré par celui de la coupe 905 spyder. Adaptée à l'endurance, cette voiture exploitant au mieux le règlement LMP2 et rappelant en réduction les défuntes Can-Am de la dernière génération, est en fait construite autour d'un châssis en panneaux d'aluminium et nid d'abeille aluminium, habillé d'une peau en kevlar-carbone. Avec une aérodynamique très soignée leur permettant d'atteindre une grande vitesse de pointe - une habitude Welter qui détient toujours le record de vitesse en course sur la ligne droite des Hunaudières à 405 km/h obtenu en 1988, avec Roger Dorchy au volant-, les WR sont aussi très agiles puisque légères et suffisamment puissantes. Elles réaliseront les 1er et 2nd temps des essais qualificatifs et mèneront une partie des 24 heures du Mans en 1995



Le modèle en vente est équipé d'un quatre cylindres suralimenté de seulement 1 999 cm3 issu des moteurs utilisés sur les Peugeot 405 de rallye-raid couplé à une boîte Hewland DGB. Il développe 430 ch à 6 000 tr/mn, malgré une bride de 43 mm. Avec des pneumatiques Michelin, il n'en faut pas plus pour rendre l'ensemble extrêmement compétitif.
La WR LMP 675 « type 2001 » a été construite en 2 exemplaires. La voiture présentée correspond au premier châssis. Le second exemplaire, après avoir été équipé du 4 cylindres turbo, reçut le moteur rotatif Mazda et, après une participation à Sebring et au Mans en 2002, celui-ci courait toujours aux Etats-Unis en 2004

La voiture présentée a été entièrement révisée depuis sa dernière course des 1000 kilomètres du Mans en 2003. Elle se trouve en configuration du Mans 2003 et est prête à prendre la piste. Notons en effet que cette auto est admissible au « Challenge Le Mans » qui se dispute au Japon. Elle peut également figurer dans différentes catégories de courses de côte et peut bien sûr être utilisée dans des écoles de pilotage.

Palmarès du châssis LM001 2003

2001	24 H du Mans	Terada/Daoudi/De Fournoux	2nd cat. LMP675 / 19e gen.
2002	12 H de Sebring	Daoudi/De Fournoux/A-J Smith	abandon (casse moteur)
	24 H du Mans	Daoudi/De Fournoux/Bouvet	2nd cat. LMP675 / 20e gen.
2003	24 H du Mans	Porta/Terada/Pickering	2nd cat. LMP675 (non classée distance insuff.)
	1000 km du Mans	Terada/Balandras/Porta	3e cat. LMP675 / 15e gen.

Il est à noter que lors des 24 Heures du Mans 2002, la voiture était en tête de sa catégorie jusque dans le dernier tour de course, avant qu'une crevaison ne la prive de la victoire à quelques hectomètres de l'arrivée…
Véhicule de compétition



150 / 180 000 €

This WR prototype had been thoroughly checked since its last run, the 2003 Le Mans 1000 Km race. The car is in its 2003 Le Mans configuration and ready to race. It should be noted that it is eligible at the "Challenge Le Mans" in Japan. It can be entered in various hill climb races and be used by driving schools. It has to be reminded that in the 2002 Le Mans event this car was first in class until the last lap when it suffered a puncture with just some hectometers to go.



36
FERRARI
365 GTB/4 DAYTONA - 1970

N° DE SÉRIE : #13 373
MOTEUR : tipo 251, 12 cylindres en V à 60°, avant, longitudinal, bloc, culasses et carter en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 81 mm x 71 mm
CYLINDRÉE : 4 390 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : 6 carburateurs Weber double corps 40 DCN 20
TAUX DE COMPRESSION : 8,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 352 ch à 7500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec Borg & Beck
CHÂSSIS : tubulaire en acier, tubes principaux de section ovale dans la tradition Ferrari
CARROSSERIE : berlinette , deux portes, deux places en tôle d'acier, ouvrants en aluminium dessinés par Pininfarina, construite chez Scaglietti
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
EMPATTEMENT : 2 400 mm
POIDS À SEC : 1 635 kg avec huile et eau
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues de 287 mm de diamètre
ROUES : en alliage léger
PNEUMATIQUES : 215 / 70 VR 15 sur les 4 roues
PERFORMANCES : vitesse maximum 278 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1968 / 1973
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1288 berlinettes 365 GTB/4



En 1965, avec une course inchangée, mais un alésage passant à 81 mm, les moteurs Ferrari simple arbre à cames en tête devenaient des 365. Dans la voiture de course 365 P, ces moteurs étaient censés développer 380 ch à 7 300 tr/mn et dans la version routière, telle que le cabriolet 365 California, ils étaient donnés pour 320 ch à 6 600 tr/mn. En 1967 ce même 4,4 litres était monté sur la GT 2+2. C'est à cette époque, dans les années 1966-1967, que Ferrari commença à considérer la 275 GTB/4 comme un modèle intermédiaire auquel il faudrait sans tarder trouver une descendance. Il fut donné à Pininfarina la mission d'étudier et de dessiner une nouvelle berlinette utilisant comme base le châssis de la 330 GTC. L'aspect général devint évident dès les premières esquisses bien que le traitement original de la face avant, développé sur les voitures de production, n'apparaisse que plus tard. Dans le cahier des charges de la nouvelle voiture, on tenait compte du marché américain, très important pour Ferrari, dont on savait qu'au 1er Janvier 1968 de nouvelles réglementations très sévères entreraient en vigueur concernant les émissions de gaz toxiques pour l'environnement. Cela amena Ferrari à expérimenter un moteur très intéressant, le tipo 243, basé sur le 330 douze cylindres en V d'origine Colombo et appelé Testa Piatta, avec trois soupapes par cylindre et double arbre à cames en tête. Des angles de



soupapes, très aigus, résultait une position très rapprochée des arbres à cames par rangée de cylindres. Ce moteur fut monté sur ce qui fut le prototype de la nouvelle voiture # 10 287 ; le second prototype # 11 001 utilisait un moteur de 275 GTB/4 (tipo 226). Le moteur de la 275 GTB/4 avait été créé en coiffant un moteur existant bloc court, V 12 de 3,3 litres, par des culasses à double arbre à cames en tête et en le dotant d'un graissage à carter sec. Les ingénieurs de Ferrari suivirent la même recette en utilisant une base de 4 390 cm3 bloc long tel que monté sur les 365 GTB 2+2, 365 GTC et 365 GTS. Le moteur de série de 365 GTB/4 donné par Ferrari pour 352 ch à 7 500 tr/mn, était capable d'entraîner la nouvelle berlinette à près de 280 km/heure.
L'empattement fétiche de 2 400 mm avait été conservé une fois encore, les suspensions étaient à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière et Ferrari avait abandonné récemment les disques Girling pour un système ATE comprenant quatre disques ventilés, deux maîtres-cylindres et deux circuits hydrauliques séparés. La boîte de vitesses, extrêmement robuste, mais un peu dure quand la voiture est froide, est montée à l'arrière contre le différentiel (système transaxle). L'embrayage, monté contre le volant moteur, est relié à la boîte par un arbre de transmission passant dans un tube comme sur la 275 GTB/4. La nouvelle face avant, avec ses phares recouverts d'une large bande de plastique transparent, ne sera pas agréée pour les Etats-Unis. La 365 GTB/4 fut présentée en première mondiale au Salon de Paris 1968 et fut immédiatement surnommée Daytona en souvenir des trois premières places obtenues par la marque aux 24 Heures de Daytona 1967. Les clients américains de Ferrari ne reçurent leurs premières Daytona qu'en 1971 avec un avant modifié, phares relevables (pop-off), et après avoir prouvé que la nouvelle berlinette répondait en tous points aux normes de sécurité et de pollution de plus en plus sévères aux USA. Le célèbre mensuel Road and Track publia un essai de la voiture dans son numéro d'octobre 1970 qui se terminait par cette phrase : « La Daytona, la meilleure voiture de sport au monde, ou la meilleure GT, faites votre choix, elle est les deux à la fois. »

La voiture présentée est une Ferrari 365 GTB/4 Daytona de la première génération, identifiable à ses phares recouverts d'une bande de plexiglas.



Elle est rouge, intérieur en cuir crème. Son échappement est neuf, elle a récemment bénéficié d'une importante révision (plus de 20 000 dollars de factures). C'est une voiture en bon état fonctionnement.

Titre de circulation extra-communautaire, dédouané

190 / 220 000 €

This Ferrari 365 GTB/4 Daytona is a first series car with the headlights enclosed behind a Perspex panel. It is finished in red with beige leather interior. The exhaust system is new and the car had been recently overhauled for a total expense amounting to 20 000 dollars. It is in good working order.



37
FERRARI
F40 - 1989

N° DE SÉRIE : ZFFGJ34B000080786
MOTEUR : type F120B, #18648, huit cylindres en V à 90°, central arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 69,5 mm
CYLINDRÉE : 2936 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, entraînés par courroies crantées, quatre soupapes par cylindres
ALIMENTATION : injection électronique Weber-Marelli, deux turbos IHI, allumage électronique sans distributeur
TAUX DE COMPRESSION : 7,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 478 ch à 7000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A., bloc moteur
EMBRAYAGE : double disque à sec
DIFFÉRENTIEL : à glissement limité
CHÂSSIS : structure tubulaire en acier renforcée de panneaux en matériaux composites
CARROSSERIE : berlinette deux portes, deux places en Kevlar
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques coaxiaux Koni, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques coaxiaux Koni, barre antiroulis
EMPATTEMENT : 2 450 mm
POIDS À SEC : 1 100 kg
FREINS : hydrauliques à disques ventilés
ROUES : en alliage léger
PNEUMATIQUES : Pirelli P0, 245-40 ZR 17 à l'avant et 335-35 ZR 17 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 324 km/h
PRODUCTION : plus de 1300 exemplaires.

En 1947, la première Ferrari participait à sa première compétition, le Grand Prix de Piacenza. Pilotée par Franco Cortese, elle dut abandonner alors qu'elle était en tête. Cette petite voiture, la 125 S, avait déjà un moteur à 12 cylindres dessiné par Gioacchino Colombo malgré sa cylindrée modeste de 1 496 cm3. Le succès ne se fit pas attendre longtemps et le 25 mai suivant Ferrari gagnait le Grand Prix de Rome. En 1987, quarante ans plus tard, les victoires en course se comptaient par milliers et aucune autre marque ne pouvait se prévaloir d'une image sportive et d'un palmarès équivalent. Entre-temps, Ferrari s'était mis à construire des voitures de route prestigieuses et sportives qui étaient au début des émanations directes des voitures de course. Puis au fil du temps, à mesure que les voitures de course devenaient de plus en plus sophistiquées, les voitures destinées à la clientèle s'en éloignaient insensiblement jusqu'à n'avoir plus que le nombre de cylindres en commun, ce qui n'est même plus le cas aujourd'hui. Aussi c'est avec une certaine surprise que les aficionados de la marque accueillirent la production en petite série d'une voiture de course pour la route : la 288 GTO qui fut présentée en privé deux jours avant l'ouverture officielle du salon de Genève le 28 février 1984. La petite berlinette, très puissante, plus de 400 ch, et rapide, plus de 300 km/h, n'aurait du être construite qu'à 200 exemplaires, plus 20 réservées à l'élaboration des prototypes du groupe B après homologation des modèles clients. En fait, plus de 270 voitures seraient construites.

Un peu plus de trois ans après, le 21 juillet 1987, la F40 fut présentée à quelques quatre-vingt journalistes triés sur le volet en présence d'Enzo Ferrari lui-même, de Giovanni Battista Ruzelli, directeur général de Ferrari, de l'ingénieur Materassi, chef de projet et de Fioravanti, directeur du Centre d'Étude et de Recherche de Pininfarina. La F40 relevait d'un concept plus radical que celui de la 288 GTO. Alors que celle-ci, n'ayant que très peu de pièces communes avec la 308, lui ressemblait quand même, la F40 se rapprochait encore plus de la voiture de course routière idéale en adoptant une mécanique d'une puissance spécifique hors du commun, des suspensions d'une incroyable efficacité et un châssis léger et rigide grâce aux apports de matériaux composites qui sont aussi utilisés pour les capots, les portières et le toit de la voiture.



Le moteur délivre 478 ch à 7000 tr/mn et l'énorme couple de 58,8 m/kg dès 4 000 tr/mn. La boîte de vitesse à cinq rapports peut être, sur demande, une version course à crabots. La garde au sol de la voiture qui peut être modifiée comprend trois positions : haute, normale et pour grande vitesse. À partir de 120 km/h et ce, automatiquement grâce à une petite pompe hydraulique actionnée par un palpeur tachymétrique branché sur le compteur de vitesse, la garde au sol diminue, le relèvement se faisant par commande manuelle.

La carrosserie, malgré les écopes et les prises d'air aérodynamiques pour les douze radiateurs de refroidissement (moteur, turbos, transmissions) et les très larges pneumatiques, est dotée d'un Cx de 0,34, alors que les coefficients de portance sont presque nuls (0,04 à l'avant et 0,15 à l'arrière). Les performances sont époustouflantes, 324 km/h en vitesse maximum et kilomètre départ arrêté en 21 s, soit une vitesse de 270 km/h au passage de la borne ! La voiture devait être construite à 400 exemplaires. On connaît la suite et l'engouement pas toujours très pur d'acheteurs qui n'étaient pas tous des ferraristes convaincus, mais aussi des investisseurs, des spéculateurs qui firent monter le nombre de voitures construites en même temps que leur cours. On sait maintenant que la voiture a été construite en à peu près le même nombre d'exemplaires que la Daytona et que, comme cette dernière, la F40 (pour 40 ans de Ferrari) marquera son époque comme l'ont fait toutes les Ferrari de haut de gamme.

Que dire de la voiture présentée, sinon qu'elle n'a parcouru que 21 780 km depuis sa sortie d'usine, et a été entièrement révisée à 21 108km. Les courroies de distribution, le réservoir d'essence et les quatre pneus ont été remplacés. C'est une première main, livrée avec son carnet d'entretien et ses outils. Elle est prête à donner bien des frissons de plaisir à son prochain propriétaire. Merci à Ferrari d'oser de telles automobiles.

Carte grise française

230 / 250 000 €

What can be said of this car but the fact that it has clocked 21 780 km (13 600 miles) only after its first delivery and that it has been thoroughly checked up at 21 108 km (13 200 miles)? The timing belts, the tank and the four tyres have been replaced. This a genuine one-owner car complete with its owners' manual and tools and ready to fully satisfy its next owner.



38
PORSCHE
911 2,7L Carrera - 1974

N° DE SÉRIE : 9114600026
MOTEUR : type 911/83 #6640059, six cylindres à plat, opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
POIDS À SEC : 1 075 kgs
PNEUMATIQUES : Michelin Pilot compétition, 205/50ZR15 à l'avant, 225/50ZR15 à l'arrière
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1974
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1036 exemplaires.

L'automne 1973 voit l'apparition de la série « G » de la 911, soit la septième génération de 911 depuis sa présentation en 1963.
Tout en haut de la gamme 1974 trône la toujours très performante Carrera, qui perd dans le même temps son appellation « RS ». Extérieurement, elle se distingue du modèle de l'année précédente par ses pare-chocs avant et arrière en aluminium plus imposants. Mécaniquement rien ne change, elle garde l'injection mécanique du modèle 1973 alors que les 2,7L et 2,7S de la même année se voient équipées du système K-Jetronic.

La voiture présentée appartient à un grand amateur de Porsche bien connu de la maison. Classiquement peinte en « Blanc Grand Prix », couleur caractéristique des Carrera, bandes « Carrera » bleues, c'est une voiture dans un excellent état de présentation et de fonctionnement. Le moteur et la boite de vitesses ont été entièrement refaits en mai 2005 par les excellents établissements Terriou situés à Crosne. Elle n'a parcouru depuis qu'un peu moins de 1000 km, une révision ayant été effectuée en septembre 2006 après 500km. L'échappement inox et les freins sont neufs, les étriers sont en aluminium. C'est une automobile légèrement préparée pour la piste, avec un intérieur allégé complet neuf (moquette légère, baquets Recaro Replica en vinyle et velours, contre-portes



allégées), un arceau six points de marque Heigo, deux harnais Sparco, un volant Momo tulipé. On notera également la présence d'une barre anti-rapprochement dans le compartiment avant.
C'est une voiture belle et performante, descendante directe de la mythique Carrera RS de 1973, optimisée selon les désirs de son propriétaire.

Carte grise française

40 / 60 000 €

Finished in classic "Grand Prix White" typical of the Carrera models with blue side "Carrera stripes" this 911 2.7 Carrera belonging to a well-known Porsche enthusiast is in excellent working order. The engine and the transmission had been rebuilt in May 2005 and the car has clocked since 1 000 km only with a check-up at 500 km. It has a new stainless steel exhaust system and new brakes with alloy calipers. It is lightly tuned for racing with a lightened interior (light carpet, Recaro bucket seats and inside door panels), a six point roll-cage by Heigo, two Sparco safety harnesses, a Momo steering wheel and a transverse impact strut is fitted in the front bay.



39
PORSCHE
911 2,7 litres Carrera - 1975

N° DE SÉRIE : 9115600397
MOTEUR : type 911/83 #6650079, six cylindres à plat, opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
POIDS À SEC : 1 075 kgs
ROUES : Fuchs, en alliage léger de 7" à l'avant, 8" à l'arrière
PNEUMATIQUES : 205/50x15 à l'avant, 225/50x15 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h,
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1975
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 518 exemplaires.

Porsche présenta les 911 modèles 1975 avec des modifications mineures cherchant à améliorer le confort auparavant spartiate de ces voitures sportives.
On peut citer un système de chauffage amélioré, des lave-phares et un alternateur plus puissant.

La voiture présentée est une Porsche 2,7 litres Carrera de 1975 de toute beauté qui totalise 61 597km au compteur. Entièrement d'origine, peinte en noir souligné par les classiques bandes « Carrera » grises, son moteur vient d'être refait à neuf et équipé de pistons haute compression chez le spécialiste Christophe Terriou. L'échappement est neuf, elle est équipée de sièges en cuir noir à l'avant et en vinyle à l'arrière, d'un autoradio, de vitres électriques et d'un aileron arrière « queue de canard » rappelant sa mythique aînée de 1973.
C'est une automobile réellement désirable de part sa rareté, seulement 518 exemplaires produits en 1975, et de par son état d'origine.

Titre de circulation communautaire.

40 / 50 000 €



This 1975 Porsche Carrera 2.7 Litre displays 61 597 km on the clock. Completely original, it is finsihed in black with the classical Carrera stripes in grey. Its engine had just been rebuilt as new and fitted with high compression pistons. It has a new exhaust system. The front seats are covered in black leather (vinyl at the rear). The car is fitted with a radio, electric powered door glasses and a rear "duck tail " wing reminiscent of the mythical 1973 RS model. It is a highly commendable automobile both for its rarity (518 examples built) and its original condition.

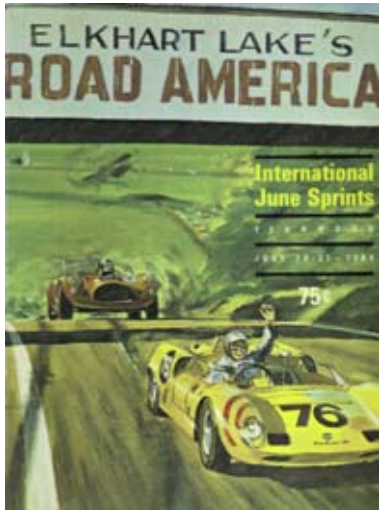


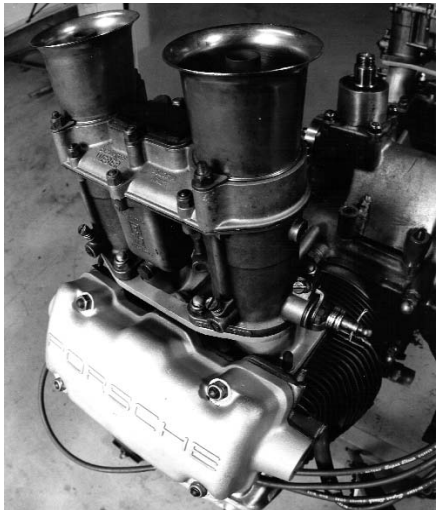
40
ELVA-PORSCHE
MK VII A, barquette sport - 1964

N° DE SÉRIE : 70 P / 045
MOTEUR : 4 cylindres à plat, opposés, central arrière, longitudinal, d'origine Porsche
ALÉSAGE-COURSE : 90,8 mm x 66 mm
CYLINDRÉE : 1 708 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : 2 carburateurs double corps Weber 46 IDM
TAUX DE COMPRESSION : 9,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 180 ch à 7 800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : multitubulaire avec un plancher en duralumin contribuant à la rigidité
CARROSSERIE : barquette sport en résine de fibre de verre
SUSPENSIONS : roues indépendantes, triangles superposés, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux, barres antiroulis
FREINS : hydrauliques à tambours Lockheed, dans les roues à l'avant, in-board à l'arrière
ROUES : en fonte d'aluminium de 15" de diamètre, à fixation centrale
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : probablement 17 exemplaires

La petite firme Elva, amusante contraction de l'expression française « Elle va », était spécialisée dans la construction de petites barquettes de sport biplaces motorisées à la demande du client et suivant ses moyens financiers.
Le modèle le plus connu de la marque fut l'Elva « Courier », construite de 1958 à 1961 à plus de 400 exemplaires.

En 1957, on vit des pilotes connus, tels Archie Scott-Brown, s'illustrer au volant d'Elva. En 1958, la firme produisit la MK III développée depuis la voiture de Scott-Brown avec un châssis multitubulaire. Certaines MK III étaient motorisées par des Coventry-Climax.
En 1959, Elva commercialisa la MK IV, dotée de quatre roues indépendantes. Deux exemplaires de cette voiture s'adjugèrent les deux premières places à Sebring dans la catégorie 1100 cm3.
Elva construisit ensuite des Formules Junior motorisées par DKW ou BMC. LA compagnie fut en cessation de paiement en 1961. L'importateur américain qui avait commandé de nombreuses « Courier » et Formules Junior ne les avait pas payées.
Mais la fabrication d'automobiles de courses put reprendre rapidement, la firme s'appelant dorénavant « Elva Cars ». Elle conçut et produisit en un temps record la MK VI, petite barquette de sport bi-place exceptionnellement basse et légère.
La nouvelle voiture fit ses débuts à Brands Hatch, pilotée par Chris Ashmore qui termina second derrière la Ferrari TR de Graham Hill. L'année 1962 fut fructueuse, avec de nombreuses victoires de classe, en particulier au Nürburgring.
En 1963, Nichols négocia pour Elva la livraison de moteurs BMW deux litres. Quelques voitures furent aussi équipées de moteurs Porsche quatre arbres.
Les Elva 1964, appelées MK VII, connurent leurs heures de gloire, en particulier avec Tony Lanfranchi qui, avec son Elva BMW d'usine, signa quatre victoires, trois secondes places et deux troisièmes places.
Herbert Müller, avec une Elva Porsche, termina cette même année en seconde position du Championnat d'Europe de la Montagne.
La plupart des Elva vendues aux Etats-Unis étaient équipées du fameux moteur Porsche du Dr Ernst Fuhrmann. C'était un moteur noble et sophistiqué, avec deux arbres à cames par rangée de cylindres, et un vilebrequin monté sur rouleaux construit par Hirth. Ces moteurs équipèrent toute une série de Porsche, de la 550 à la Porsche F2 et F1, en passant par la RS 61 dont la motorisation se retrouve sur l'Elva Porsche que nous présentons.





Elle fut vendue neuve le 22 mai 1964 par l'importateur aux Etats-Unis Carl Haas au pilote Charlie Hayes dans le Maryland.
Hayes pilota sa voiture et termina 1er de sa catégorie à Augusta, Laguna Seca et Watkins Glen où il ne fut battu que par les puissantes Chaparral d'usine de Jim Hall et Roger Penske.
Il termina 3e en fin de saison du 1964 United States Road Racing Championship.
La voiture fut vendue en 1965 à Pierre Phillips qui courut avec, principalement sur la côte ouest.
Elle passa ensuite dans les mains de Chris Stewart en 1967. En mars 1968, elle fut cédée, par l'intermédiaire de East West Motors, à un certain Mr Menke qui l'équipa d'un moteur Wankel après que le quatre cylindres Porsche eut rendu l'âme.
En mai 1979, Menke vendit la barquette sans moteur à Mr Wellington, de Rennsport Werke, qui la céda à Warren Eade. Celui-ci la réequipa avec un moteur Porsche de 1700 cm3, un quatre arbres, comme son moteur d'origine.
La voiture fut achetée en 1985 par Stan Siegel qui la fit restaurer complètement et dans les règles de l'art.
Cette restauration fut terminée en 1986. L'Elva passa alors entre les mains de Richard Becherer, Mark Leonard et Reg Howell avant de venir en Angleterre chez son avant-dernier propriétaire.
La voiture se présente en très bon état cosmétique et mécanique, équipée du très beau moteur Porsche qui, à lui seul, vaut 100 000 €. C'est une très jolie barquette, éligible dans nombre de compétitions historiques et réellement compétitive. Elle est vendue avec un dossier très complet.

Véhicule de compétition.

180 / 200 000 €

This Elva Porsche was delivered new on May 22, 1964, to Charlie Hayes in the Maryland (US) who finished 3rd in the 1964 United States Road Racing Championship. It was sold in 1965 to Pierre Phillips then to Chris



Stewart in 1967. In March 1968 it passed in the hands of a Mr Menke who had a Wankel engine fitted after the Porsche engine broke. In May 1979 Menke sold the car without engine to Mr Wellington who sold it again to Warren Eade. The latter fitted a 1700cc Porsche engine with four OHC as the original engine. The car was bought in 1985 by Stan Siegel who had it restored according to rule. This restoration work was completed in 1986 and the car was bought successively by Richard Becherer, Mark Leonard and Reg Howell before coming back to England to its penultimate owner.
It shows a very good condition both mechanically and cosmetically with the superb Porsche engine which is worth 100 000_ alone. This nice barchetta is eligible in many historic events and is sold with a complete restoration file.



41
MARCADIER
Barquette - 1970/1971

N° DE SÉRIE : #36
MOTEUR : #807-114, quatre cylindres en ligne, central arrière, d'origine Renault-Gordini
ALÉSAGE-COURSE : 77 mm x 84 mm
CYLINDRÉE : 1565 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en têtes actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs double corps Weber 45 DCOE
TAUX DE COMPRESSION : 10.25 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : estimée à 150 ch
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports +MA d'origine Renault
CHÂSSIS : tubulaire brasé
CARROSSERIE : barquette deux places en polyester
SUSPENSIONS : triangulées, amortisseurs télescopiques, barres antiroulis, joints Uniball
EMPATTEMENT : 2 140 mm
VOIE AVANT : 1 410 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 440 mm
POIDS À SEC : 450 kg selon constructeur
FREINS : Girling, à disques de 260 mm sur les quatre roues, à commande hydraulique
ROUES : en alliage léger, 13"x 8" à l'avant, 13" x 10" à l'arrière
PNEUMATIQUES : 16/53-13 à l'avant, 23/57-13 à l'arrière

André Marcadier fit la connaissance de Marcel Fournier, carrossier à Lyon, et ils fondèrent en association la marque « Fournier-Marcadier ». Les deux amis présentèrent fin 1963 ce qui allait devenir la première voiture de sport française en kit.
En 1970, Marcel Fournier quitta la construction automobile et André Marcadier continua à produire une gamme qui s'étoffa la même année par la présentation d'une barquette biplace, réservée à la course et qui reprenait le soubassement du coupé Barzoï.
Cette automobile, à la ligne inspirée des voitures américaines de Can-Am, d'où son nom, fut la première d'une lignée de barquettes qui firent les beaux jours des pilotes amateurs qui disposaient d'une vraie voiture de course au budget réduit. Ainsi, on trouvait au Championnat de France de la montagne en 1975 deux Marcadier animées par un moteur Renault 8 Gordini 1300 aux 4e et 5e places en compagnie de Formules 2 et de Prototypes à moteur 2 litres !

La voiture présentée est l'une de ces rapides et agiles barquettes ayant écumé les circuits et les courses de côtes dans les années 70.
Fabriquée à l'origine, comme ses sœurs, à partir des soubassements d'une berlinette Barzoï, cette barquette Can-Am fut restaurée par Jean-Paul Paoli à la fin des années 80 qui lui adjoignit la carrosserie d'une barquette des premières séries. Cette modification fut homologuée grâce à l'intervention personnelle d'André Marcadier.
Enregistrée par la FIA en catégorie SR4, période G, c'est une automobile éligible au challenge « VdeV », au Grand Prix de Pau et à diverses courses historiques. Elle a notamment participé dernièrement à la course des Remparts d'Angoulême et à la rencontre Sport et Collection du Vigeant. Elle est en très bon état de fonctionnement, le président du club des automobiles Marcadier ayant souligné que cette auto était « unique, à l'histoire originale, rare et efficace ».

Véhicule de compétition
Fiche FIA

23 / 30 000 €



42
DINO
246 GT - 1971

N° DE SÉRIE : 02110
MOTEUR : 6 cylindres en V à 65°, central arrière, transversalement
CYLINDRÉE : 2418 cm3
ALÉSAGE-COURSE : 92,5 mm X 60 mm
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : 3 carburateurs inversés double corps Weber
PUISSANCE MAXIMUM : 175 ch à 7 000 tr/mn
CHÂSSIS : en tubes d'acier soudés, tubes principaux de section ovale
CARROSSERIE : berlinette en tôle d'acier réalisée par Scaglietti
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à 5 rapports + M.A.
SUSPENSIONS : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
PERFORMANCES : vitesse maximum 235 km/h, km départ arrêté en 27 sec.
PRODUCTION : 2 609 exemplaires de 1967 à 1974.

Au Salon de Paris, en octobre 1965, on pouvait admirer sur le stand Pininfarina une superbe étude de style appelée Dino 206 S spéciale, motorisée avec un deux-litres six cylindres en V à 65°, oeuvre de l'ingénieur Rocchi pour Ferrari. Un an plus tard, au Salon de Turin, apparut un prototype, roulant cette fois, qui portait le nom de Dino Berlinetta GT. Encore un an plus tard, toujours au Salon de Turin, la voiture de production fut enfin présentée, retenant le moteur V6 dans sa version deux litres, mais monté pour la série transversalement derrière les sièges, ce qui permettait sous une deuxième trappe de positionner un petit coffre à bagages.
Les châssis Ferrari recevaient un moteur presque entièrement construit chez Fiat et chez Scaglietti une carrosserie signée Pininfarina. Les voitures terminées s'appelaient Dino et on ne trouvait nulle part sur les voitures le petit cheval noir sur fond jaune. Presque toutes les Dino 206, une centaine, furent vendues en Europe. Extérieurement, elles se distinguent de la 246 par leur goulotte de remplissage en carburant de type compétition et elles sont toutes équipées de roues à fixation centrale. Annoncée pour le début de l'année 1969, les Dino 246 n'entrèrent en production qu'à la fin de l'année. Le passage à une cylindrée de 2,4 litres n'amène pas beaucoup plus de puissance, mais une plus grande souplesse et un régime de rotation du moteur plus raisonnable, donc une plus grande fiabilité. Les roues à fixation centrale furent remplacées en 1970 par des jantes fixées par cinq boulons. En 1972, la GTS à toit amovible fut présentée et obtint un franc succès.



La voiture présentée est une 246 GT, française d'origine, vendue neuve chez Pozzi. Totalisant 24 000km au compteur, 124 000 km d'après le vendeur, c'est une voiture ayant fait l'objet de nombreux soins par son actuel propriétaire qui la possède en deuxième main depuis 25 ans. Le moteur a été refait en 1997 (soupapes au sodium remplacées par des soupapes pleines), la boîte et l'embrayage en 2003, l'allumage Dinoplex a été remplacé, le tout par MRM à Bois d'Arcy. La peinture est neuve, les joints de carrosserie récents, les sièges ont été refaits et recouverts de cuir noir. Les pneus sont quasiment neufs. C'est une voiture au fonctionnement satisfaisant (pression d'huile de 30 psi à chaud et de 60 en charge), elle ne chauffe pas, mais il faudra prévoir un remplacement des amortisseurs et des silentblocs de trains roulants. Elle sera livrée avec des photos de la restauration.

Carte grise française

75 / 85 000 €



43
PORSCHE
930 Turbo 3.3L « Flat Nose » - 1986

N° DE SÉRIE : WPOZZZ93ZGS000397
MOTEUR : flat-six en alliage léger en porte-à-faux arrière
ALÉSAGE-COURSE : 97 mm x 74,4 mm
CYLINDRÉE : 3299 cm3
TAUX DE COMPRESSION : 7 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 300 ch à 5500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
ALIMENTATION : injection Bosch K. Jetronic, suralimentation par turbo KKK, échangeur air/air
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
SUSPENSION AVANT : indépendante Mc Pherson, triangulée, barre de torsion longitudinale, barre anti-roulis
SUSPENSION ARRIÈRE : bras oblique, barre de torsion transversale, barre anti-roulis
EMPATTEMENT : 2 272 mm
POIDS À SEC : 1 335 kg
FREINS : disques ventilés sur les 4 roues, étriers 4 pistons
ROUES : Fuchs, de 16" de diamètre
PNEUMATIQUES : GoodYear 225/45 VR 16 à l'avant, 245/55 VR 16 à l'arrière

Parallèlement à la production de la Turbo « normale », Porsche, au travers de son département « Commandes spéciales », proposait depuis 1981 une 930 Turbo « Flat Nose » ou « Slant Nose », à la carrosserie modifiée et très inspirée des 935 « Moby Dick » de 1978. Cette version, qui correspondait à l'option M505 (pour les Etats-Unis) ou M506 (pour le reste du monde) au catalogue du constructeur, comprenait une carrosserie modifiée au niveau du capot et des ailes, avec des phares escamotables, un bouclier avant plus « aéré », ainsi que de nouvelles prises d'air au niveau des ailes arrières.
Les 930 pourvues de l'option M506, comme c'est le cas de la voiture



présentée, sont des automobiles extrêmement rares aujourd'hui, puisque produites en moyenne à 40 exemplaires par an entre 1981 et 1989,
L'exemplaire proposé, d'origine européenne et datant de 1986, est blanc, intérieur en cuir carmin. Totalisant 166 500 km, suivi et entretenu depuis l'origine, les carnets sont à jour, il est équipé de la climatisation, d'un autoradio CD, des sièges électriques et d'un utile toit ouvrant. C'est un très bel exemplaire, dans un état de présentation et de fonctionnement étonnant malgré ses 20 ans.

Titre de circulation communautaire

30 / 35 000 €

The Porsche 930 with the 506 "flat nose" option like this car is a rare model the production of which averaging only 40 examples per year between 1981 and 1989. This Porsche delivered in Europe as new in 1986 is finished in white with red interior. It shows 166 000 km (about 100 000 miles) on the clock and has been carefully maintained since new. Air conditioned and fitted with a radio -CD player, electric seats and a sun roof, it is in very good working order.





44
CITROËN
SM coach - 1974
Ex Robert OPRON
Ex Famille PEUGEOT

N° DE SÉRIE : 00SC3494
MOTEUR : Maserati, 6 cylindres en V à 90°
ALÉSAGE-COURSE : 87 mm x 75 mm
CYLINDRÉE : 2670 cm3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection électronique Bosch
PUISSANCE MAX. : 188 ch à 6 250 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : coupé 2+2 places
SUSPENSIONS : hydropneumatique, 4 roues indépendantes
EMPATTEMENT : 2 950 mm
VOIE AVANT : 1 530 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 330 mm
POIDS À SEC : 1 450 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les 4 roues avec assistance
ROUES : en tôle d'acier, de 15" de diamètre, enjoliveurs chromés
PNEUMATIQUES : Michelin XWX 205/70 VR 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 228 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1970/1975

En 1969, plus exactement le 7 octobre 1969, on fêta chez Citroën la sortie de la millionième DS. En mars 1970, au Salon de Genève, un coupé luxueux et sportif comme il n'en existait plus dans la production française, fut présenté à un public étonné par les multiples innovations techniques du modèle, dont la direction à rappel assisté, et par la motorisation, fruit des accords Citroën-Maserati de 1968.
La livraison de la SM commença à partir du Salon 1970.
En 1972, la SM reçu, en option, de nouvelles jantes Michelin en résine renforcée, pesant 4,2 kg au lieu de 9,4 kg pour les précédentes, en tôle.
Au Salon, en octobre de la même année, un système d'injection Bosch électronique vint remplacer les carburateurs qui continuèrent néanmoins à équiper les SM à transmission automatique Borg Warner, disponibles sur les modèles 1974 dont la cylindrée avait été portée à 3 litres.
La production de ce type s'arrêta fin 1974 et celle de la SM en août 1975,



après 12 920 exemplaires construits, victime du premier choc pétrolier et des nouvelles réglementations concernant les limitations de vitesse.
La voiture présentée, outre son parfait état de présentation, est intéressante de par son historique. Elle fut notamment la propriété de Robert Opron, responsable du style Citroën de 1964 à 1975 et créateur de la SM. Aujourd'hui propriété de l'un des membres de la famille Peugeot, c'est une très belle automobile, peinte en gris argent, intérieur en cuir noir d'origine en parfait état. Totalisant 76 230 km, elle est équipée de la climatisation, d'un poste autoradio d'origine avec lecteur 8 pistes LESACAR séparé, de sa roue de secours, de ses outils et d'un coupe-batterie. La voiture fonctionne parfaitement, elle ne chauffe pas, le système hydraulique fonctionne comme au premier jour. Un important dossier de factures sera fourni avec la voiture prouvant son excellent entretien.

Carte grise française.

15 / 20 000 €



45
MORGAN
Plus 4 - 1956

N° DE SÉRIE : 3557
MOTEUR : quatre cylindres en ligne d'origine Triumph TR2 #TS 12624ME
ALÉSAGE-COURSE : 83mm x 92mm
CYLINDRÉE : 1991 cm3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs SU H6
PUISSANCE MAXIMUM : 90 ch à 4 600 tr/mn
BOITE DE VITESSES : mécanique Moss à quatre rapports + MA
CARROSSERIE : roadster deux portes, deux places
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière

La firme Morgan était connue, entre les deux guerres, pour ses « trois-roues » à moteurs de motocyclettes JAP bi-cylindres, placés en porte-à-faux avant. Ce n'est qu'en 1936 que Peter Morgan construisit sa première 4/4 : 4 cylindres, 4 roues, extraordinaire première pour la marque. Depuis cette date, les Morgan ne semblent pas avoir changé et sont devenues des voitures en dehors de toute mode.
C'est un tour de force dans la production automobile qui permet à la marque de remplir encore aujourd'hui ses carnets de commande sans se soucier de modernisme, même si l'apparition récente de l'Aero 8 a quelque peu rajeuni l'image de la marque.

La voiture présentée est une Morgan +4 de 1956, bénéficiant donc des modifications esthétiques apportées à ce modèle en 1954, avec les phares intégrés dans les ailes et le radiateur bombé. C'est un roadster équipé du robuste moteur Triumph TR2 développant 90 ch. La voiture a fait l'objet en 2003 d'une importante restauration (plus de 23 000 Euros de factures), confiée aux établissements Lecoq, et a bénéficié d'une grosse révision de la mécanique chez Morgan en juillet 2005.

Carte grise française

30 / 40 000 €

This 1956 Morgan +4 shows the front part modification introduced in 1954 with the faired-in headlamps and the curved radiator grille. This roadster is fitted with the strong and reliable Triumph TR2 engine giving 90 bhp. In 2003 the car underwent an important restoration work (for a total invoice of 23 000 euro) made by Lecoq of Paris followed by a mechanical overhaul at the Morgan factory in July 2005. Finished in blue with black top and a superb brown leather upholstery, it is now in an almost perfect condition throughout.



46
CITROËN
2CV Sahara - 1962

N° DE SÉRIE : AZ44 n°300
MOTEUR : deux moteurs bicylindres à plat, opposés, longitudinaux, l'un en porte-à-faux avant #05400061, l'autre en porte-à-faux arrière #0540008
CYLINDRÉE : 425 cm3 x 2
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames central
ALIMENTATION : un carburateur Solex 26 CBIN, tout terrain par moteur
PUISSANCE MAXIMUM : 14 ch à 4 500 tr/mn par moteur
CHÂSSIS : plate-forme porteuse en tôle d'acier renforcée
SUSPENSIONS : roues indépendantes, bras oscillants, pots de suspension longitudinaux interactifs, batteurs à inertie, amortisseurs à friction
EMPATTEMENT : 2 405 mm
POIDS EN ORDRE DE MARCHE : 735 kg
FREINS : hydrauliques à tambours à l'avant et à l'arrière
PNEUMATIQUES : Michelin Pilote 135 x 380
PÉRIODE DE PRODUCTION : décembre 1960 à mars 1967
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 694

La 2CV « Sahara » fut présentée à la presse au printemps 1958 à Ermenonville, en présence de nombreux représentants d'entreprises de travaux publics, puis Citroën procéda encore à de nombreux essais avant de la faire figurer sur le stand de la marque au Salon d'octobre 1959. En fait, il fut imaginé en 1954 d'adjoindre un deuxième moteur à la 2CV. En particulier, un ancien ingénieur aéronautique, M. Bonnafous, avait établi un programme correspondant aux besoins de son entreprise de travaux publics, remplaçant les Jeeps achetées aux surplus, par un véhicule polyvalent capable de se déplacer sur les chantiers, les terrains sableux, les routes, et qui fût facilement réparable.
La rustique 2CV se vit adjoindre un deuxième moteur dans le coffre arrière. Ainsi équipée, la 2CV 4 x 4 ou « Sahara » était capable de gravir des pentes à 45% avec quatre passagers à bord. C'est une voiture amusante, et qui mérite le qualificatif « de collection », car très rare de nos jours, mais il faut se méfier des imitations, beaucoup de bricoleurs ayant suivi la même recette que l'usine.
La voiture présentée, classiquement peinte en gris, a fait l'objet d'une restauration poussée. Encore équipée des ses moteurs d'origine, ce qui est suffisamment rare pour être souligné, elle présente un très bel état de présentation et de fonctionnement. Son essai dans des conditions difficiles nous a donné toute satisfaction.

Titre de circulation communautaire

28 / 34 000 €



47
JULES
Prototype 6x4 - 1984

MOTEUR (configuration d'origine) : 8 cylindres en V, d'origine Chevrolet, en position centrale arrière
CYLINDRÉE : 5 800 cm3
PUISSANCE MAXIMUM : 360 ch à 4 400 tr/mn
TRANSMISSION : quatre roues motrices, dont deux débrayables
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + MA, d'origine Porsche
CARROSSERIE : monocoque en Kevlar, structure semi-autoporteuse
CHÂSSIS : treillis multitubulaire
SUSPENSIONS : six roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux
EMPATTEMENT : 2 250 mm
VOIES AVANT/ARRIÈRE : 1 750 mm
POIDS À SEC : 1 400 kg
RÉSERVOIRS : deux réservoirs de 156 litres de capacité chacun
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les six roues
PNEUMATIQUES : BF Goodrich, 9.50 x 15

Dans l'idée de participer au terrible rallye Paris-Pékin, Thierry de Montcorgé eut l'idée de créer un véhicule « tout-terrain » à six roues, capable de transporter assez de pièces détachées, beaucoup de carburant et de ravitaillement, et qui puisse être autonome en « s'auto-dépannant » en cas de problème. La plupart des éléments devaient donc être interchangeables entre eux, tels les moyeux, les roulements et autres pièces. Le but final de l'opération était bien entendu de rejoindre l'arrivée du rallye. Il fallait donc créer un véhicule conçu avec une surface et une portance importantes, afin d'éviter l'enfoncement dans le sable. D'où l'idée de 6 roues équipées de freins à disques permettant de ralentir les 1500 kg du prototype lancé à pleine vitesse.

Après une première ébauche élaborée sur une simple planche à dessins, une première maquette en plâtre fut réalisée, le tout retravaillé par un célèbre dessinateur japonais. Après 18 mois de travail acharné, et l'appui total d'un sponsor dynamique, Dior-Hennessy, Thierry de Montcorgé put enfin créer le monstre qui hantait ses nuits depuis 1978, travaillant seul sur ce projet. Il fut baptisé « Jules », rappelant le nom du parfum créé par Alain Delon. Il en résultât un impressionnant 6x4 de 360 ch, dont seul le pont arrière n'était pas moteur. Il aidait simplement à supporter la charge, et pouvait servir d'élément de rechange le cas échéant.
La suspension était à 6 roues indépendantes et les réservoirs à carburant étaient situés dans les flancs de l'auto afin d'équilibrer les masses.
Ne pouvant participer au Paris-Pékin, Thierry de Montcorgé se présenta au volant de son prototype au départ du Paris-Alger-Dakar 1984. Hélas, la voiture ne put finir la course suite à un problème d'assistance.
L'équipage ralliera néanmoins l'arrivée par les pistes parallèles. Son apparition fut l'une des grandes animations de la course. Après le rallye, le véhicule fut vendu à un collectionneur du sud de la France, sans moteur ni boîte de vitesses, afin d'être exposé dans un musée.
En 1999, un autre pilote de rallye-raid fit l'acquisition de ce formidable véhicule et installa une boîte et un moteur deux litres d'origine Renault afin de pouvoir déplacer la voiture. Pour fêter les 20 ans de sa participation au Paris-Dakar, la « Jules » fut exposée lors du salon de Val d'Isère, intriguant bon nombre de passants et de passionnés.

La voiture est aujourd'hui conforme à sa présentation en 1984, hormis le moteur et la boîte de vitesses, d'origine Renault. Il est à noter que le moteur n'est utilisé que pour déplacer la voiture. Dans l'optique de participer à un prochain rallye-raid historique, il conviendrait de le remotoriser. Néanmoins, sa mécanique est aux mains d'un amateur connu de la maison et serait à vendre. C'est un véhicule en bon état de présentation.

Véhicule de compétition

40 / 50 000 €

INDEX

A

ALFA ROMEO 1750 6C Turismo convertible James Young	19301	1
ALFA ROMEO 6C 2500 Sport « Freccia d'Oro »	1948	13
ALFA ROMEO 750 D Giulietta Spider	1957	18
AUSTIN HEALEY BN1 100/4	1954	17

B

BENTLEY 4 Litres - coupé Mulliner	1931	10
BENTLEY Mk VI Cabriolet Park Ward	1950	15
BMW 327 Cabriolet	1940	9

C

CHEVROLET Corvette Roadster "Blue Flame"	1954	19
CD Panhard prototype Le Mans	1964	29
CHRYSLER Cabriolet TOWN & COUNTRY	1947	14
CITROEN 11 BLTraction ex Camus	1955	1
CITROEN 2 CV SAHARA	1962	46
CITROËN SM coach	1974	44
CITROEN DS 19 cabriolet usine	1964	16
CORD 810 « Coffin Nose », berline	1936	5

D

DE DION BOUTON BO- Torpédo	1909	2
DELAGE D6 -75 Cabriolet par Chapron	1939	12
DINO 246 GT	1971	42

E

ELVA PORSCHE MK VII, barquette sport	1964	40

F

FERRARI 365 GTB/4 Daytona	1970	36
FERRARI F 40	1989	37
FIAT Abarth 124 Rallye Groupe IV factory	1973	27
FORD ThunderBird	1955	21

J

JULES Prototype 6x4	1984	47

L

LANCIA Stratos GR 4	1974	28

M

MARCADIER Barquette	1970/1971	41
MERCEDES-BENZ 170S Cabriolet W 136 IV	1952	20
MERCEDES-BENZ 190 SL	1962	22
MERCEDES-BENZ 220 A Cabriolet W 187	1952	23
MERCEDES-BENZ 320 B Cabriolet W 142	1937	8
MORGAN plus 4	1956	45

P

PANHARD X76 berline Dynamic	1936	6
PEUGEOT 402 L Coach découvrable	1937	4
PEUGEOT 905	1991	34
PORSCHE 904 GTS	1964	30
PORSCHE 906 Carrera 6	1966	31
PORSCHE 911 Carrera RS 2,7Litres	1973	26
PORSCHE 911 2,7L Carrera	1974	38
PORSCHE 911 2,7L Carrera	1975	39
PORSCHE 356 SC cabriolet	1964	24
PORSCHE 356 B Carrera 2	1963	25
PORSCHE 930 "Flat Nose"	1986	43
PORSCHE Turbo RSR 934 ex Bob Wolleck	1976	32

R

ROLLS ROYCE 20/25 HP Sedanca coupé Gurney Nutting	19347	

S

SINGER Le Mans roadster	1936	3
SAUBER SCH C6 groupe C	1982	33

W

W.R. prototype LMP 675	2003	35

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

CALENDRIER DES VENTES AUTOMOBILES 2007

LUXE, SPORT ET COLLECTION

Lundi 16 avril à 20 h.

Expositions : samedi 14, dimanche 15 et lundi 16 avril.

PALAIS DES CONGRÉS - PARIS

CASQUE DE PILOTE DE F1

DANS LE CADRE DU GRAND PRIX DE MONACO

Mardi 25 mai.

MONACO, Hôtel Fairmont à 20 h.

VENTE DE PRESTIGE

Lundi 18 juin à 20 h.

Expositions : vendredi 15, samedi 16, dimanche 17 et lundi 18 juin.

PALAIS DES CONGRÉS - PARIS

VÉHICULES HIPPOMOBILES

DANS LE CADRE DES VENTES DE YEARLING D'ARQANA

Du vendredi 17 au lundi 20 août.

DEAUVILLE.

DANS LE CADRE DE LA « FÊTE DE L'AUTOMOBILE »

ET EN ASSOCIATION AVEC L'ACO

Vendredi 28 et samedi 29 septembre.

MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE LA SARTHE - LE MANS.

MUSÉE DE LA BELLE ÉPOQUE AUTOMOBILES

COLLECTION DUBEC

Dimanche 14 octobre.

CHÂTEAU DE BETTEVILLE - PONT L'ÉVÊQUE.

LUXE, SPORT ET COLLECTION

Lundi 19 novembre à 20 h.

PALAIS DES CONGRÉS - PARIS

La librairie **Artcurial** présentera
le livre d'Hervé Poulain
« Mes Pop Cars »

sur notre stand F28 à **Rétromobile**

L'auteur signera son ouvrage
à l'occasion des trois nocturnes du salon

Pour inclure des véhicules dans une de nos prochaines ventes, veuillez nous contacter :
If you wish to discuss the sale of your property, please contact :

Expert
Marc Souvrain 33 (0) 1 42 99 16 37
Fax 33 (0) 1 42 99 16 39
Port. 33 (0) 6 07 09 09 07
rarecars@club-internet.fr

Consultant
Frédéric Stoesser 33 (0) 1 42 99 16 38
Fax 33 (0) 1 42 99 16 39
Port. 33 (0) 6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

Département automobiles de la maison de vente
Spécialiste
Wilfrid Prost 33 (0) 1 42 99 16 32
Fax 33 (0) 1 42 99 20 21
Port. 33 (0) 6 62 02 97 60
wleroyprost@artcurial.com

Administration - Communication
Karine Boulanger 33 (0) 1 42 99 16 31
Port. 33 (0) 6 80 50 50 00
kboulanger@artcurial.com

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

LUXE, SPORT ET COLLECTION

Lundi 16 avril 2007

VENTE EN PRÉPARATION

Pour inclure une automobile dans cette vente, veuillez contacter notre spécialiste
If you wish to consign your classic car in this sale, please contact our specialist

Clôture du catalogue le 15 mars 2007

Expert : Marc Souvrain, tél. : + 33 (0) 6 07 09 09 07, rarecars@club-internet.fr
Spécialiste : Wilfrid Prost, tél. : +33 (0) 6 62 02 97 60, wleroyprost@artcurial.com

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Musée de la Belle Epoque de l'Automobile - Château de Betteville

Collection Dubec

Dimanche 14 Octobre 2007

80 automobiles de collection • 20 motocyclettes de collection • véhicules hippomobiles
Automobilia, pièces et accessoires divers



Experts :

Jean Michel Cérède
Tél : 00 33 1 42 36 59 21
Mob : 00 33 6 14 39 47 27
Fax : 00 33 1 42 21 14 23
jmcerede@wanadoo.fr

Stéphane Bonoron
Mob : 00 33 6 12 36 19 15
stebono@wanadoo.fr

Spécialiste :

Wilfrid Prost
Tél : 00 33 1 42 99 16 32
Mob : 00 33 6 62 02 97 60
Fax : 00 33 1 42 99 20 21
wleroyprost@artcurial.com

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN



PROCHAINES VENTES

ART DÉCO

Hôtel Dassault - 7, Rond-Point des Champs-Elysées - 75008 PARIS

INTÉRIEURS DU XX^{E} SIÈCLE

Mardi 27 mars 2007 - Clôture du catalogue : le 16 février 2007

ART DÉCO PRESTIGE

Mardi 12 juin 2007 - Clôture du catalogue : le 28 avril 2007

JEAN ROYÈRE, Paire de fauteuils modèle « OURS POLAIRE ». Tissu d'origine de laine vert anis et piétement à talons cylindriques en chêne. H.70 - Larg. 90 - Prof. 85 cm

VENTES EN PRÉPARATION

Pour inclure une œuvre dans cette vente veuillez contacter notre spécialiste.
If you wish to consign your property in this sale, please contact our specialist.

Expert : Félix Marcilhac, Tél. : +33 (0)1 43 26 47 36
Sabrina Dolla, spécialiste junior, Tél. : +33 (0)1 42 99 16 40, sdolla@artcurial.com

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

ORDRE D'ACHAT
ABSENTEE BID FORM

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Lundi 19 février 2007 à 20h

Palais des Congrès
2, place de la Porte Maillot - 75017 Paris

❑ **Ordre d'achat /** ***Absentee Bid***
❑ **Ligne téléphonique /** ***Telephone Bid***

Téléphone / *phone*

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :
Required bank reference:

Carte de crédit Visa / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiration date*

Nom/*Name*	
prénom/ *first name*	
Adresse *Adress*	
Téléphone *Phone*	Bureau / *Office*
	Domicile / *Home*
Fax	

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

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Lot n°	Description du lot / *Lot Description*	Limite en **EUROS** *Maximum* ***EUROS*** *price*
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.
To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

A renvoyer / ***Please mail to*** **: Artcurial Briest-Poulain-Le Fur-F.Tajan**
7, Rond-Point des Champs-Elysées - 75008 Paris.
Fax : 33 (1) 42 99 20 21
Fax : 33 (1) 40 68 21 24 ***pendant l'exposition / during exhibition***

Date :

Signature obligatoire :
Required signature:

ARTCURIAL
BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité **Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan** agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.
Les rapports entre **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 - Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. **Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan** se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par **Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan** sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert.
L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.
Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie.
Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondissements légaux.

2 - La vente

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'**Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.
Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan.**

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
A toutes fins utiles, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** aura acceptés.
Si **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.
Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint.
En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.
Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) **Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan** dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis.
Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots.
En cas de contestation **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.
Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.
L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.
En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

3 - L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

1) Lots en provenance de la CEE :

• **De 1 à 150 000 euros :** 19,5 % + TVA au taux en vigueur (pour les livres, TVA = 1,07 % du prix d'adjudication), (pour les autres catégories, TVA = 3,82 % du prix d'adjudication).

• **Au-delà de 150 000 euros :** 12 % + TVA au taux en vigueur (pour les livres, TVA = 0,66 % du prix d'adjudication), (pour les autres catégories, TVA = 2,35 % du prix d'adjudication).

2) Lots en provenance hors CEE : **(indiqués par un ❍)**
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication, 19,6 % pour les bijoux).

3) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.
Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.
Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.
L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, **jusqu'à 7 600 euros frais et taxes compris** pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.
- par chèque ou virement bancaire.
- par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 2,40 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.
Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.
Toute personne s'étant fait enregistrer auprès d'**Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** serait avérée insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
Dans l'intervalle **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport.
A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dûs par l'adjudicataire défaillant.
En outre, **Artcurial-Briest-LeFur-Poulain-F.Tajan** se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

e) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

f) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4 - Les incidents de la vente

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

c) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan.**

5 - Préemption de l'État français

L'Etat français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.
L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

6 - Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.
En outre **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** dispose d'une dérogation légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.
Toute reproduction du catalogue de **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.
La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

7 - Biens soumis à une législation particulière : automobiles de collection

Les conditions suivantes s'appliquent aux ventes d'automobiles de collection.
Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :
• **Au-delà de 100 000 euros** : 10 % + TVA au taux en vigueur (soit 1,96 % du prix d'adjudication).
• **De 1 à 100 000 euros** : 16 % + TVA au taux en vigueur (soit 3,13 % du prix d'adjudication).

a) - Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

b) - Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

c) - Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

d) - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en b), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

e) - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

f) - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 5,5 % en sus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

g) - Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

h) - L'enlèvement des véhicules devra impérativement être réalisé le lendemain de la vente au plus tard. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

8 - Indépendance des dispositions

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

9 - Compétences législative et juridictionnelle.

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat.
Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

Neuflize OBC
ABN AMRO

Tous les lots d'une valeur supérieure à 10 000 euros de ce catalogue ont été contrôlés par le ART LOSS REGISTER Ldt. Londres.

ARTCURIAL

BRIEST - LE FUR - POULAIN - F.TAJAN

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.
In such capacity **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications given at the time of the sale, which will be recorded in the official sale record.

1 - Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation.
The absence of statements **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect.
Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates.
Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever.
The estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding.

2 - The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** before the sale, so as to have their personal identity data recorded.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.
Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises.
However, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan will bear no liability / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone.
For variety of purposes, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** which have been deemed acceptable.
Should **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.
The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent.
The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue.

f) **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.
In case of challenge or dispute, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.
The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.
No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.
In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

3 - The performance of the sale

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

1) Lots from the EEC:

• **From 1 to 150 000 euros:** 19,5% + current VAT (for books, VAT = 1,07% of the hammer price; for other categories, VAT = 3,82% of the hammer price).
• **Over 150 000 euros:** 12% + current VAT (for books, VAT = 0,66% of the hammer price; for other categories, VAT = 2,35% of the hammer price).

2) Lots from outside the EEC : **(indentified by an ❍)**
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 19,6% for jewelry).

The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC.
An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.
The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export licence is required.
The purchaser will be authorized to pay by the following means :
- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, **up to 7 600 euros, costs and taxes included,** for foreign citizen on presentation of their identity papers.
- By cheque or bank transfer.
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 2,40% additional commission corresponding to cashing costs will be collected)".

b) **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given.
Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.
Any person having been recorded by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

c) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase.
The buyer will have no recourse against **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan,** in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** would prove unsufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes.

In the meantime **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport.
Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within a month from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.
In addition, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

e) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

4 - The incidents of the sale

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** will be able to use video technology.
Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

c) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** as guidance.
Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** will not be liable for errors of conversion.

5 - Pre-emption of the French state

The French state in entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force.
The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.
Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6 - Intellectual Property Right - Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan.**
Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan** benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of **Artcurial-Briest-Le Fur-Poulain-F.Tajan's** catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work.
The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7 - Items falling within the scope of specific rules: classic cars

For classic car auctions - including both classic cars and ordinary cars - special additional conditions apply, as stated hereafter.
In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:
• Over 100 000 euros: 10% + current VAT (i.e.1,96% of the hammer price).
• From 1 to 100 000 euros: 16% + current VAT (i.e. 3,13% of the hammer price).

a) - Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

b) - The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

c) - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

d) - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under b), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

e) - The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

f) - The vehicles preceded by an asterisk (*) have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 5.5% in addition to the hammer price, for which buyers from outside the EEC will be able to be reimbursed on presentation of export documentation within a time limit of one month after the sale, failing which it will not be possible to obtain reimbursement of such VAT.

g) - The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

h) - The removal of vehicles must absolutely take place on the day after the auction sale, at the latest. Beyond this time limit, they will bestored at the costs and risks of their owner.

8 - Severability

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

9 - Law and Jurisdiction

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively.
Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

Neuflize OBC

All lots over 10 000 euros in this catalogue have been controlled by ART LOSS REGISTER Ltd. London.

STIPA L'@rt d'imprimer 01 48 18 20 50

CALENDRIER DES VENTES 1ER SEMESTRE 2007 À L'HÔTEL DASSAULT

HÔTEL DASSAULT
7 ROND-POINT DES CHAMPS ELYSÉES
75008 PARIS

ARTS DU XXE SIÈCLE

- ART MODERNE
  Mardi 13 février, 11h et 14h15
  Exposition : du vendredi 9 au lundi 12 février
- ART CONTEMPORAIN
  Mercredi 14 février, 11h et 14h15
  Exposition : du vendredi 9 au lundi 12 février
- PHOTOGRAPHIE
  Mardi 20 février, 14h15
  Exposition : du vendredi 16 au lundi 19 février
- ART MODERNE I / EN SOIRÉE
  Lundi 2 avril, 20h30
  Exposition : du vendredi 30 mars au lundi 2 avril
- ART ITALIEN / EN SOIRÉE
  Lundi 2 avril, 20h30
  Exposition : du vendredi 30 mars au lundi 2 avril
- ART MODERNE II
  Mardi 3 avril, 14h15
  Exposition : du vendredi 30 mars au lundi 2 avril
- ART CONTEMPORAIN 1 / EN SOIRÉE
  Mardi 3 avril, 20h30
  Exposition : du vendredi 30 mars au lundi 2 avril
- ART CONTEMPORAIN 2
  Mercredi 4 avril, 14h15
  Exposition : du vendredi 30 mars au lundi 2 avril
- ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS
  Lundi 16 avril, 14h15
  Exposition : du vendredi 13 au dimanche 15 avril
- PHOTOGRAPHIE
  Mardi 15 mai, 14h15 et 20h30
  Exposition : du vendredi 11 au lundi 14 mai
- ART MODERNE
  Lundi 4 juin, 14h15
  Exposition : du vendredi 1er au dimanche 3 juin
- ART CONTEMPORAIN
  Mardi 5 juin, 14h15
  Exposition : du vendredi 1er au dimanche 3 juin
- ART CHINOIS DU XXE
  Mardi 5 juin, 17h
  Exposition : du vendredi 1er juin au dimanche 3 juin
- ART TRIBAL
  Mercredi 6 juin, 16h
  Exposition : du vendredi 1er juin au lundi 4 juin
- ART MODERNE & CONTEMPORAIN
  Mardi 31 juillet 18h,
  Hôtel Hermitage, MONACO
  Exposition : du samedi 28 au lundi 30 juillet

ARTS DÉCORATIFS DU XXE

- INTÉRIEURS DU XXE
  Art déco - Design
  Mardi 27 mars, 14h30 et 20h
  Exposition : du vendredi 23 au lundi 26 mars
- AL DENTE ! / EN SOIRÉE
  Design, Art et Art de vivre à l'italienne
  Lundi 25 juin, 20h
  Exposition : du vendredi 22 au lundi 25 juin
- DESIGN / EN SOIRÉE
  Mardi 26 juin, 20h
  Exposition : du vendredi 22 au lundi 25 juin
- ART DÉCO / EN SOIRÉE
  Mardi 12 juin, 20h
  Exposition : du vendredi 8 au lundi 11 juin

BEAUX-ARTS

- MOBILIER & OBJETS D'ART
  Appartenant à André Metrot,
  collection de m. B., Geneve et à divers
  Mardi 20 mars, 14h15
  Exposition : du vendredi 16 au lundi 19 mars
- ARMES & SOUVENIRS HISTORIQUES
  Mardi 17 avril, 14h15
  Exposition : du vendredi 13 au lundi 16 avril
- ARTS D'ASIE
  Mercredi 18 avril, 14h15
  Exposition : du vendredi 13 au lundi 16 avril
- CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES
  & HAUTE ÉPOQUE
  Mercredi 16 mai, 14h15
  Exposition : du vendredi 11 au lundi 14 mai
- OBJETS D'ART
  & BEL AMEUBLEMENT
  DES XVIIIE & XIXE SIÈCLES
  Mardi 19 juin, 14h15
  Exposition : du samedi 16 au lundi 18 juin
- DESSINS & TABLEAUX ANCIENS
  & DU XIXE SIÈCLE
  Mardi 19 juin, 14h15
  Exposition : du samedi 16 au lundi 18 juin

BIJOUX ET MONTRES

- BIJOUX
  Mardi 20 mars, 18h
  Exposition : du vendredi 16 au lundi 19 mars
- MONTRES
  dont collection de montres Hermès
  Mardi 15 mai, 19h
  Exposition : du vendredi 11 au lundi 14 mai
- IMPORTANTS BIJOUX
  Lundi 30 juillet, 15h et 19h, Hôtel Hermitage, MONACO
  Exposition : du samedi 28 au lundi 30 juillet
- BIJOUX
  Mardi 31 juillet, 11h, Hôtel Hermitage, MONACO
  Exposition : du samedi 28 au lundi 30 juillet

LIVRES

- BANDES DESSINÉES
  Vente Enki Bilal et divers
  Samedi 24 mars, 11h et 14h15
  Exposition : du mercredi 21 au vendredi 23 mars
- LIVRES PRÉCIEUX & RARES
  Archives TH. Koenig
  et bibliothèque d'un collectionneur
  Mercredi 2 mai, 14h15
  Exposition : du vendredi 27 au lundi 30 avril
- LIVRES & DOCUMENTATION
  Mardi 5 juin, 11h et 14h15
  Exposition : du vendredi 1er au lundi 4 juin

AUTOMOBILES

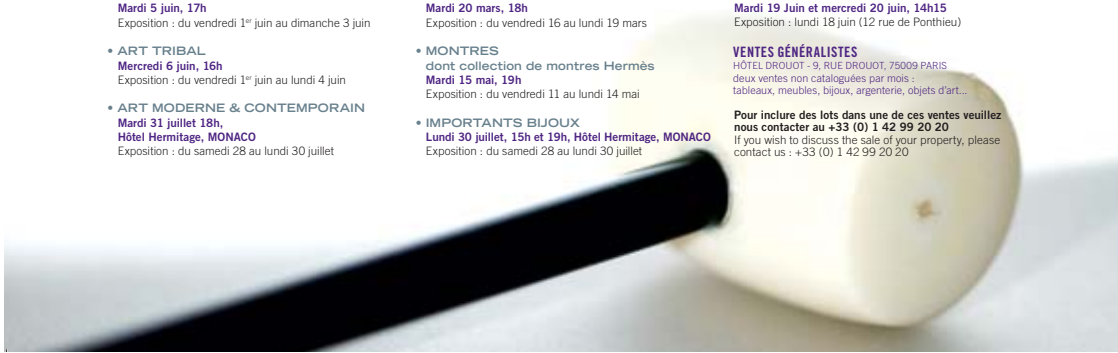
- AUTOMOBILES DE COLLECTION / EN SOIRÉE
  Lundi 19 février, 20h, Palais des Congrès
  Exposition : du samedi 17 au lundi 19 février
- LUXE, SPORT & COLLECTION
  Lundi 16 avril, 20h, Palais des Congrès
  Exposition : du samedi 14 au lundi 16 avril
- CASQUES DE PILOTES DE FORMULE 1,
  au profit de la Fondation Ayrton SENNA
  Vendredi 25 mai 2007, Hôtel Fairmont MONACO,
- AUTOMOBILES DE COLLECTION / EN SOIRÉE
  Lundi 18 juin, 20h, Palais des Congrès
  Exposition : du vendredi 15 au lundi 18 juin
- VOITURES HYPOMOBILES
  Collection du Musée de Pont l'Evêque
  Août 2007, DEAUVILLE
  Dans le cadre des ventes de chevaux organisées par Arqana.

VINS ET ALCOOLS

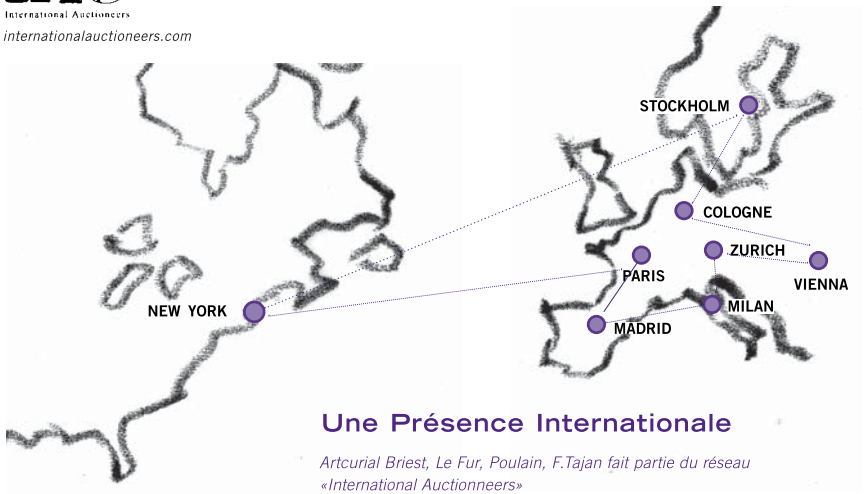
- GRANDS VINS & ALCOOLS
  Jeudi 25 et vendredi 26 janvier, 14h15
  Exposition : mercredi 24 janvier (12 rue de Ponthieu)
- GRANDS VINS & ALCOOLS
  Lundi 26 et mardi 27 mars, 14h15
  Exposition : vendredi 23 mars (12 rue de Ponthieu)
- GRANDS VINS & ALCOOLS
  Mardi 19 Juin et mercredi 20 juin, 14h15
  Exposition : lundi 18 juin (12 rue de Ponthieu)

VENTES GÉNÉRALISTES
HÔTEL DROUOT - 9, RUE DROUOT, 75009 PARIS
deux ventes non cataloguées par mois :
tableaux, meubles, bijoux, argenterie, objets d'art...

Pour inclure des lots dans une de ces ventes veuillez nous contacter au +33 (0) 1 42 99 20 20
If you wish to discuss the sale of your property, please contact us : +33 (0) 1 42 99 20 20



HAG
International Auctioneers
internationalauctioneers.com



Une Présence Internationale

Artcurial Briest, Le Fur, Poulain, F.Tajan fait partie du réseau «International Auctionneers»
- *8 maisons de ventes affiliées*
- *Accès à 350 000 clients dans le monde entier*
- *200 spécialistes dans 35 domaines*

LISTE DES MEMBRES CORRESPONDANTS

ARTCURIAL BRIEST, LE FUR, POULAIN, F.TAJAN
Paris
Hadrien de Montferrand
Tel : +33 (1) 42 99 20 42
Fax : +33 (1) 42 99 20 21
hdemontferrand@artcurial.com
www.artcurial.com

BUKOWSKIS
Stockholm
Goran Berggren
Tel : +46 (8) 614 08 00
Fax : +46 (8) 611 46 74
info@bukowskis.se
www.bukowskis.se

DOROTHEUM
Vienne
Michaela Strebl
Tel : +43 (1) 515 60-229
Fax : +43 (1) 515 60-379
e-mail : client.services@dorotheum.at
www.dorotheum.com

PORRO & CO
Milan
Alessandro Porro
Tel : +39 02 72 094 708
Fax : +39 02 86 24 40
a.porro@porroartconsulting.it
www.porroartconsulting.com

GMAI AUCTENTIA
Madrid
Carmen Munoz
Tel : +34 (91) 535 76 80
Fax : +34 (91) 535 76 81
carmen.munoz@auctentia.com
www.gmai-auctentia.com

GALERIE KOLLER
Zurich
Ursula Hochuli
Tel : +41 (1) 445 63-31
Fax : +41 (1) 273 19-66
hochuli@galeriekoller.ch
www.galeriekoller.ch

LEMPERTZ
Cologne
Edgar Abs
Tel : +49 (221) 92 57 29-30
Fax : +49 (221) 92 57 29-6
info@lempertz.com
www.lempertz.com

SWANN
New York
Caroline Birenbaum
Tel : +1 (212) 254-4710
Fax : +1 (212) 979-1017
swann@swanngalleries.com
www.swanngalleries.com



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES
7, Rond-Point des Champs-Élysées, 75008 Paris
33 (0) 1 42 99 20 20, contact@artcurial.com
www.artcurial.com
SAS au capital de 106 680 €
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Rémy Le Fur
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

Secrétariat général :
Alexandra Fonthieure
33 (0) 1 42 99 20 28, afonthieure@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Direction
Nicolas Orlowski

Direction comptable et administrative
Josephine Dubois
33 (0) 1 42 99 16 26, jdubois@artcurial.com

Gestion
Élisabeth Fénéon
33 (0) 1 42 99 20 27, efeneon@artcurial.com

Comptabilité générale
Marion Bégat
33 (0) 1 42 99 16 36, mbegat@artcurial.com
Virginie Boisseau
33 (0) 1 42 99 20 29, vboisseau@artcurial.com

Comptabilité des ventes
Sandrine Abdelli
33 (0) 1 42 99 20 06, sabdelli@artcurial.com
Nicole Frèrejean
33 (0) 1 42 99 20 45, nfrerejean@artcurial.com
Jacqueline Appriou
33 (0) 1 42 99 20 44, jappriou@artcurial.com

Gestion des stocks
Matthieu Fournier
33 (0) 1 42 99 20 26, mfournier@artcurial.com

Direction du marketing
Hadrien de Montferrand
33 (0) 1 42 99 20 42, hdemontferrand@artcurial.com

Abonnements catalogues
Géraldine de Mortemart
33 (0) 1 42 99 20 43, gdemortemart@artcurial.com

Communication
Armelle Maquin
33 (0) 1 43 14 05 69, armelle.maquin@wanadoo.fr
agence 14 septembre
Bénédicte Colpin
33 (0) 1 55 28 38 28

Relations publiques
Anne de Vilallonga
33 (0) 1 42 99 16 47, adevilallonga@artcurial.com

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, Rémy Le Fur, Hervé Poulain, François Tajan, Isabelle Boudot de La Motte, Stéphane Aubert.

AFFILIÉ À

«International Auctioneers»

IAG

REPRÉSENTATION À MONACO

Vanessa Knaebel,
Galerie Pastor-Gismondi
11, avenue Princesse Grace. 98000 Monaco
Tél. : 377 93 25 27 14, vknaebel@artcurial.com

MAISON DE VENTE ASSOCIÉE

ARTCURIAL
TOULOUSE - JACQUES RIVET

Jacques Rivet, Président, commissaire priseur
contact : Valérie Vedovato
8, rue Fermat. 31 000 Toulouse
Tél. : 33 (0) 5 62 88 65 66, j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général
Nicolas Orlowski
Vice Président
Francis Briest
Membres du conseil
Nicole Dassault, Michel Pastor, Francis Briest, Nicolas Orlowski, Hervé Poulain, Daniel Janicot

HÔTEL DASSAULT

Comité culturel et membres d'honneur :
Pierre Assouline, Laurent Dassault, Francis Briest, Léonard Gianadda, Hervé Poulain, Daniel Janicot, Yves Rouart, Nathalie Zaquin-Boulakia

DÉPARTEMENTS D'ART

ART MODERNE

Violaine de La Brosse-Ferrand
spécialiste, 33 (0) 1 42 99 20 32
vdelabrosseferrand@artcurial.com
Bruno Jaubert, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 35, bjaubert@artcurial.com
Nadine Nieszawer, consultant pour les œuvres de l'École de Paris, 1905-1939
contact : Marie Sanna, Tatiana Ruiz Sanz
33 (0) 1 42 99 20 33/34
msanna@artcurial.com
truizsanz@artcurial.com

ART CONTEMPORAIN

Martin Guesnet, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 31
mguesnet@artcurial.com
Hugues Sébilleau, Arnaud Oliveux
spécialistes
33 (0) 1 42 99 16 35/28
hsebilleau@artcurial.com
aoliveux@artcurial.com
contact : Florence Latieule
33 (0) 1 42 99 20 38, flatieule@artcurial.com

Gioia Sardagna Ferrari
spécialiste Italie, 33 (0) 1 42 99 20 36
gsardagnaferrari@artcurial.com

Pia Copper
spécialiste Chine, 33 (0) 1 42 99 20 11
pcopper@artcurial.com

Constance Boscher
Recherches et Authentification, 33 (0) 1 42 99 20 37
cboscher@artcurial.com

PHOTOGRAPHIE

Grégory Leroy, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 15, gleroy@artcurial.com
contact : Alexandra Cozon
acozon@artcurial.com, 33 (0) 1 42 99 20 48

ART TRIBAL

Bernard de Grunne, expert
contact : Florence Latieule
33 (0) 1 42 99 20 38, flatieule@artcurial.com

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS

Isabelle Milsztein, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 25, imilsztein@artcurial.com
contact : Lucas Hureau
lhureau@artcurial.com, 33 (0) 1 42 99 20 25

LIVRES XIXE ET XXE SIÈCLE, MANUSCRITS, DOCUMENTATION ET LIVRES ANCIENS

Olivier Devers
33 (0) 1 42 99 16 20
odevers@artcurial.com
contact : Benoît Puttemans
bputtemans@artcurial.com
33 (0) 1 42 99 16 49

BIJOUX

Stephen Giles, directeur international
Thierry Stetten, expert
contact : Julie Valade, spécialiste
33 (0) 1 42 99 16 41, jvalade@artcurial.com

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Robert Montagut, expert
33 (0) 1 42 99 20 12, rmontagut@artcurial.com
contact : Isabelle Boudot de La Motte
33 (0) 1 42 99 20 12
iboudotdelamotte@artcurial.com

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIIIE ET XIXE SIÈCLE

Cabinet Lefuel et de L'Épée
experts
contact : Marie-Hélène Corre
Sophie Peyrache
33 (0) 1 42 99 20 13/41
mhcorre@artcurial.com
speyrache@artcurial.com

TABLEAUX ANCIENS

Gérard Auguier,
Éric Turquin, experts
contact : Marie-Hélène Corre
Sophie Peyrache
33 (0) 1 42 99 20 13/41
mhcorre@artcurial.com
speyrache@artcurial.com

TABLEAUX ORIENTALISTES

contact : Cyril Pigot
33 (0) 1 42 99 16 56
cpigot@artcurial.com

ARMES ET SOUVENIRS HISTORIQUES

Bernard Bruel, expert
contact : Benoît Puttemans
bputtemans@artcurial.com
33 (0) 1 42 99 16 49

ART DÉCO

Félix Marcilhac, expert
33 (0) 1 42 99 20 20
contact : Sabrina Dolla, spécialiste junior
33 (0) 1 42 99 16 40 - sdolla@artcurial.com

DESIGN

Fabien Naudan, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 19
fnaudan@artcurial.com
contact : Alexandra Cozon
acozon@artcurial.com
33 (0) 1 42 99 20 48

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Marc Souvrain, expert
Fred Stoesser,consultant
rarecars@club-internet.fr
33 (0) 1 42 99 16 37/38
Wilfrid Leroy Prost, spécialiste junior
33 (0) 1 42 99 16 32, wleroyprost@artcurial.com
contact : Karine Boulanger
33 (0) 1 42 99 16 31, kboulanger@artcurial.com

AUTOMOBILIA

Gérard Prévot, expert
33 (0) 6 75 37 54 59, torpedo@tele2.fr
contact : Karine Boulanger
33 (0) 1 42 99 16 31, kboulanger@artcurial.com

VINS ET ALCOOLS

Laurie Matheson
Luc Dabadie, experts
33 (0) 1 42 99 16 33/34, vins@artcurial.com
contact : Cyril Pigot
33 (0) 1 42 99 16 56, cpigot@artcurial.com

BANDES DESSINÉES

Eric Leroy, expert
33 (0) 1 42 99 20 17, eleroy@artcurial.com
contact : Lucas Hureau
lhureau@artcurial.com, 33 (0) 1 42 99 20 17

VENTES GÉNÉRALISTES

Isabelle Boudot de La Motte, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 12
iboudotdelamotte@artcurial.com
contact : Juliette Billot
33 (0) 1 42 99 20 16, jbillot@artcurial.com

DÉPARTEMENT INVENTAIRE

Stéphane Aubert, spécialiste
33 (0) 1 42 99 20 14, saubert@artcurial.com
Jean Chevallier, Consultant

HISTORIENNES DE L'ART

Marie-Caroline Sainsaulieu
mcsainsaulieu@noos.fr
Lydia Montanari
33 (0) 1 42 99 20 39
lmontanari@artcurial.com