



AP
AUDEMARS PIGUET
Le maître de l'horlogerie depuis 1875

JULES AUDEMARS
CHRONOGRAPHE

BOUTIQUE AUDEMARS PIGUET, 380 RUE ST-HONORÉ, 75001 PARIS, FRANCE, TÉL. 01 40 20 45 45 - www.audemarspiguet.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

AUTOMOBILES DE COLLECTION

DIMANCHE 14 FÉVRIER 2010 PARIS

01717

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN



AUTOMOBILES DE COLLECTION

PARIS - PALAIS DES CONGRÈS
DIMANCHE 14 FÉVRIER 2010 - 20H

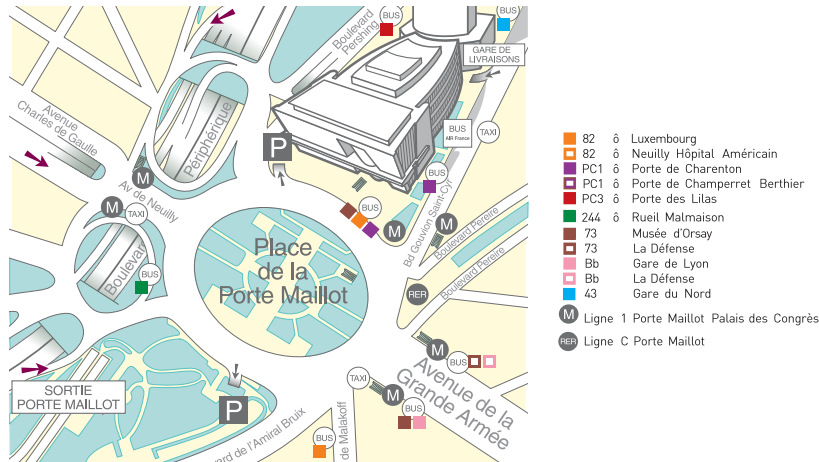


AUTOMOBILES DE COLLECTION

PARIS - PALAIS DES CONGRÈS
AMPHITHÉÂTRE BORDEAUX

DIMANCHE 14 FÉVRIER 2010 À 20H

Le Marquis Alfonso de PORTAGO



ADRESSE / ADDRESS

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

A PIED / PEDESTRIAN ACCESS

- Métro : ligne 1,
station Porte Maillot-Palais des Congrès
- Bus : Lignes PC 1, PC 3, 82, 73, 43, 244
- RER : ligne C, Station Neuilly - Porte Maillot - Palais des Congrès

- Métro : ligne 1,
Porte Maillot-Palais des Congrès station
- Bus : lignes PC 1, PC 3, 82, 73, 43, 244
- RER : ligne C, Neuilly - Porte Maillot - Palais des Congrès station

EN VOITURE / BY CAR

- Depuis les autoroutes A1, A4, A6, A10, A15 :
Prendre direction Paris, accès par le périphérique Ouest, sortie Porte des Ternes.
- Depuis A3, A13, A14 :
Prendre direction Paris, accès par le périphérique Sud, sortie Porte Maillot.

Parking souterrain de près de 1500 places donnant accès directement au Palais des Congrès.

- From A1, A4, A6, A10, A15 :
Take Paris direction, access via western section of the ring road, exit Porte des Ternes.
- From A3, A13, A14 :
Take Paris direction, access via southern section of the ring road, exit Porte Maillot.

Underground parking of about 1500 places direct access to the Palais des Congrès.



Depuis l'Aéroport Roissy Charles De Gaulle :
From Roissy Charles de Gaulle Airport:

33 min : les cars Air France (ligne verte)
25 min en voiture / 25 min by car

Depuis l'Aéroport d'Orly :
From Orly Airport :

55 min : les cars Air France (ligne rouge) + 73
25 min en voiture / 25 min by car

PARIS - PALAIS DES CONGRÈS AMPHITHÉÂTRE BORDEAUX 2, Place de la Porte Maillot, 75017 Paris

Contact pendant l'exposition :
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 56
Fax : +33 (0) 1 42 99 16 39

COMMISSAIRE PRISEUR :
Hervé Poulain

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

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

Augustin Sabatié-Garat
Tél. : +39 33 57 19 43 56
agarat@hotmail.com

SPECIALISTE :
Wilfrid Prost
Tél. : +33 (0) 1 42 99 16 32 / +33 (0) 6 62 02 97 60
wleeroyprost@artcurial.com

COMPTABILITÉ DES VENTES :
Marion Carteirac
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 44 / Fax : +33 (0) 1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES :
Vendredi 12 février 10h - 19h
Samedi 13 février 10h - 19h
Dimanche 14 février 10h - 19h

VENTE :
Dimanche 14 février à 20h

CATALOGUE VISIBLE SUR INTERNET
www.artcurial.com

VENTE N° 01717



ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

DÉPARTEMENT AUTOMOBILES DE COLLECTION

Direction : Hervé Poulain

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

Romain Clertan, administration et communication

+33 (0) 1 42 99 20 56 +33 (0) 6 89 56 17 56
rclertan@artcurial.com

AUTOMOBILIA



1
Automobiles Wolseley “W ailé”
Sur socle en bois.
Hauteur : 4 cm
50 / 70 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

2
“Homme à la flèche”
Signé Darel, France: 1925. Bronze argenté. Exclusivité Garage Mondan Wilson, 14 rue Galvani à Paris, agent Talbot et Bugatti. Sur socle en bois.
Hauteur : 18 cm
700 / 900 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

3
“Triomphe”
Signé F. Bazin. Bronze argenté. Adopté par les automobiles Isotta-Fraschini.
Hauteur : 17 cm
300 / 500 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

4
“Isa”
Signé Le Verrier
France : 1925. Métal composé argenté. Sur socle en bois.
Hauteur : 16 cm
150 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

5
“Chef indien”
Signé Mady. France 1930 Bronze argenté. Socle en marbre (légèrement ébréché).
Référence Legrand n° 424.
Hauteur : 12,5 cm
600 / 700 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



6
RISCHMANN Icare
Signé. Autrichien. Circa 1930.
Rare.
2 000 / 3 000 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

7
Automobiles Delahaye : “Les qualités de la race”
Création de P. Guerre, France 1926. Estampillé S.I.S. Lamelles d'aluminium.
Sur socle en bois.
Hauteur : 20 cm
500 / 700 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

8
“Mercure”
Manque le caducée dans la main gauche. Métal chromé. Sur socle en bois.
Hauteur : 21 cm
150 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

9
“Lion Peugeot”
Signé M. Marx. En bronze argenté. Sur socle en marbre.
Hauteur : 14 cm
700 / 900 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



10
“Policeman Robert”
Signé J. Hassall. B.N. Tête en porcelaine. Sur socle en bois.
Hauteur : 12 cm
500 / 700 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

11
“Le kid”
Signé J. VERSHNEIDER. Numéroté 132 et marqué “Le Kid”.
Modèle luxe à corps en bronze doré et tête en ivoire. Sur socle en bois.
Hauteur : 16 cm
1 500 / 2 000 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

12
“Serpent”
Signé Bofill et estampillé MAM.
France : 1910. En bronze argenté. Sur socle en bois.
Hauteur : 11 cm
1 / 1 500 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

13
“Bouledogue à la chaîne”
Estampillé CC et numéroté 682. Premier prix du concours de l'Auto de 1923. Bronze nickelé. Sur socle en bois.
Hauteur : 12 cm
300 / 400 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

14
Bronze doré figurant une femme nue aux bras ailés
Bronze doré. Sur socle en bois.
Hauteur : 15 cm
300 / 400 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



15
L. LANGLOIS
Gazelle en bronze. Sur socle en bois.
Hauteur : 10 cm
300 / 400 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

16
“Jeanne d'Arc au bouclier”
Signé Real del Sarte. Daté: 1916. Bronze argenté. Sur socle en bois.
Hauteur: 18 cm
700 / 900 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



17
E. MARDINI
Maserati en course
Bronze.
Signé à la base.
Longueur : 28 cm
2 500 / 3 000 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

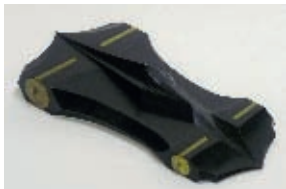
18
Encrier en régule représentant une voiture de course d'avant 14
(Repatiné). On joint :
40 CV Renault. Bronze. Manque le passager.
100 / 150 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



19
Emmanuel ZURINI (né en 1942)
Bronze doré sur socle en marbre. Signé, daté '1984' et numéroté 6/8.
Longueur : 35 cm
1 000 / 2 000 €



20
Emmanuel ZURINI (né en 1942)
Bolide, étude de style aérodynamique. Bronze doré signé, daté '1990' et numéroté 4/8. Sur socle en marbre.
Longueur : 26 cm
600 / 800 €



21
Emmanuel ZURINI (né en 1942)
Formule 1. Étude de style. Bronze à patine noire, signé, daté '1978', numéroté 5/8.
Longueur : 30 cm
500 / 1 000 €



22
Emmanuel ZURINI (né en 1942)
Formule 1 stylisée en carbone. Datée '2006' et numérotée IV. Sur socle en aluminium riveté.
Longueur : 53 cm
1 000 / 2 000 €



23
BUGATTI
Lot de 11 photographies originales d'époque représentant la Bugatti 251 pilotée par Maurice Trintignant pendant des essais en présence de Roland Bugatti.
100 / 150 €



24
BUGATTI
Lot de 5 photographies originales d'époque dont certaines représentant la famille Bugatti.
100 / 150 €

25
BUGATTI
Lot de 3 photographies originales d'époque d'une Baby Bugatti avec à son bord Roland Bugatti (dimensions: 150 x 155 mm, 130 x 180 mm, 15 x 63 mm) avec une lettre tapuscrite d'Ettore Bugatti à propos de la Baby Bugatti (non datée, signature tapuscrite), un manuel d'utilisation de Baby Bugatti.
100 / 150 €

26
Lot de 3 planches publicitaires en noir et blanc pour la Bugatti 57
Encadrements modernes en aluminium.
200 / 300 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

27
J.P. SCHIFFER
Bugatti Type 251
Aquarelle signée et datée 69 en bas à droite. 30,5 x 22 cm
Porte au dos une étiquette "Offert par le CETI "Louis Marshall, Molsheim 1967".
200 / 300 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



28
Maquette de la Venturi 500 LM
Echelle : 1/5°. Modèle engagé aux : 24 Heure du Mans 1994, équipage: Witmeur/Tropenat/Neugarten. En bois peint. Légers accidents.
Longueur : 83 cm - Largeur : 43 cm - Hauteur : 23 cm
400 / 600 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



29
Maquette PORSCHE 911 GT1 1998
Maquette usine échelle : 1/5 - Matériau : Plastiline
Modèle engagé aux : 24 Heures du Mans 1996 - N° de châssis : 002
Classement : 1° de la catégorie GT1. Pilotes : Bob Wollek - Hans J. Stuck - Thierry. Boutsen
Dimensions : Longueur : 94 cm
1 000 / 1 500 €



30
Maquette Citroën Xsara WRC version 2003 pilotée par Sébastien Loeb.
Longueur : 40 cm
Provenance : Commande de l'usine.
150 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

31
Michel LECOMTE (1935)
Jacques Laffitte
Lithographie en couleurs, justifiée et signée en bas à droite. 40 x 35 cm
On joint : Maquette de la Peugeot Oxia en métal chromé.
Longueur : 15 cm
Trophée Jaguar sur socle en marbre. Longueur : 20 cm
80 / 120 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



32
Porsche 911 Carrera RS
Brochure originale pour la Porsche 911 Carrera RS, texte en anglais, en couleurs.
200 / 300 €

33
Porsche 917
Brochure originale provenant de l'usine pour le prototype Porsche 917. Texte en Allemand/Anglais/Français. L'une des cinquante imprimées. Rare.
500 / 700 €



34
Volant en bois Nardi.
Diamètre : 42 cm
200 / 300 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

35
Maquette sonore d'un moteur de Peugeot F1 en métal.
Sur présentoir en plastique. Longueur : 10 cm
100 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

36
3 calendriers Mercedes 1998, 2000, 2003.
(On joint un calendrier Porsche).
40 / 60 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

37
Lot de 5 manuels Bentley in-4 Schedule of spare parts reliés.
Reliure à la bradel en simili maroquin bleu.
On joint un manuel de Silver Wraith.
200 / 300 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE

38
MICHELIN
Un gonfleur en état d'origine. Hauteur : 87 cm
800 / 1 200 €





39
Adrian MUTCH
Alfa Roméo RL
Gouache sur papier. Signé et daté '90' en haut à gauche.
32 x 22,5 cm
150 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



40
Adrian MUTCH
Jean-Pierre Beltoise au volant de sa Matra à Monaco
Gouache sur papier. Signé et daté 1990 en bas à droite.
32 x 22,5 cm
150 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



41
Chauffeur, dessin de mode devant son Landaulet. Circa 1910.
Crayon et lavis.
22,5 x 16 cm
100 / 150 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



42
A. MEURICE (XX^e siècle)
d'après René Vincent, circa 1930
Femme au volant
Aquarelle, signée en bas à gauche. 30 x 26 cm
100 / 200 €
OFFERT SANS PRIX DE RÉSERVE



43
Geo HAM (1900-1972)
Femme aux lévriers lors d'un Concours d'élégance
Aquarelle sur papier.
31 x 22 cm
500 / 1 000 €



44
A. LOURY
Le Marquis De Dion et son chauffeur Zélélé devant le moulin de Longchamps.
Huile sur toile. Encadré. Signé en bas à droite. Enfoncement et manques.
175 x 120 cm
1 500 / 2 500 €

Tous les lots sont illustrés et peuvent être consultés sur artcurial.com



50
MERCEDES-BENZ
190 SL - 1962
N° DE SÉRIE : 1210401005353
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, placé à l'avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 85 mm x 83,6 mm
CYLINDRÉE : 1 897 cm3
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : deux carburateurs Weber 40 DCOE
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 105 cv à 5 700 tr/mn
TRANSMISSION : aux roues arrière
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : coque autoporteuse
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : demi-arbres oscillants, ressorts hélicoïdaux
EMPATTEMENT : 2 400 mm
POIDS À SEC : 1180 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues



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 réellement 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-rouitière, allégée, avec des portes échanrées 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.

La voiture présentée de couleur noir laquée à fait l'objet de nombreux travaux de restauration. Elle est équipée d'une belle sellerie refaite en cuir beige, ainsi que de moquettes assorties récente. La capote noir en alpaga est également en excellent état. Elle possède toujours son autoradio d'origine et sa montre de bord Kienzle.

Carte grise française.

38 / 48 000 €



51
DAIMLER
CONQUEST ROADSTER - 1954

N° DE SÉRIE : DJ 254 # 90466
MOTEUR : # 72970 six cylindres en ligne en fonte, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 2432 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en têtes et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU
PUISSANCE MAXIMUM : 100ch DIN à 4400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : présélective à coupleur hydraulique, épicycloïdale à quatre rapports + M.A. d'origine Daimler
CHÂSSIS : à longerons allégés en tôle d'acier ajourés, à 21 points de lubrification par pompe utilisant l'huile moteur
CARROSSERIE : # 543-00021 roadster 2 places en aluminium
PERFORMANCES : vitesse maximum 165 km/h
PRODUCTION : 65 exemplaires entre octobre 1953 et juillet 1955

La Daimler Motor Syndicate fut fondée par F.R. Simms en 1893 pour l'exploitation en Angleterre des brevets de l'Allemand Godfried Daimler, la production d'automobiles commença en 1896 avec l'importation des moteurs Daimler d'Allemagne. Daimler fut le plus ancien constructeur d'automobiles dans la Royaume Uni. Les Daimler furent adoptées par la famille royale comme voitures d'apparat, donnant naissance à une longue tradition de fidélité à cette marque, maintenue par George V, Édouard VIII et George VI. La huit-cylindres DE 36 s'est vendue aux diplomates, aux souverains d'Arabie, d'Afghanistan et de Thaïlande, ainsi qu'à la reine de Hollande, au prince de Monaco et à l'empereur d'Éthiopie qui trouvait les Rolls vulgaires. Une tentative de renouveau vit le jour au salon de Londres 1953 avec la « Conquest » qui se vit déclinée en berline, coupé, cabriolet et roadster. Le nom de Conquest viendrait du prix annoncé à l'époque, 1066 livres, en référence à Guillaume le conquérant et la bataille d'Hastings qui eu lieu en 1066.



Cependant, une clientèle très haut de gamme existait et la très exclusive Daimler Conquest. Roadster se vit arrachée par les grands de ce monde. Son style néoclassique évoquait les carrosseries aux lignes tendues et voluptueusement basses des roadsters d'avant guerre et conférait à cette superbe automobile une grande majesté. Elle s'illustra honorablement au rallye de Monte Carlo ainsi qu'à l'International Touring Car Race à Silverstone aux mains de Reg Parnell et de Georges Abecassis où elle remporta la première place.

La voiture présentée est très saine, la mécanique fonctionne bien elle est équipée d'une colonne de direction réglable en profondeur, d'une longue portée, d'un anti-brouillard et d'un feu de recul Lucas. L'intérieur a été refait en vinyl rouge à passepoils blanc comme à l'origine. La capote est neuve ainsi que les vitres latérales amovibles. Des amortisseurs Spax réglables, un coupe batterie et un ventilateur électrique Kenlowe ont été montés.Cette voiture, introuvable en France dans cet état nous fait comprendre le petit faible de la famille royale d'Angleterre pour Daimler.

Titre de circulation communautaire.

25 / 40 000 €



52
MERCEDES-BENZ
170 V Cabriolet – W 136 - 1936

N° DE SÉRIE : 133405
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal type M vilebrequin tourillonnant sur trois paliers
ALÉSAGE-COURSE : 73,5 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 1 697 cm³
DISTRIBUTION : soupapes latérales actionnées depuis un arbre à cames latéral
ALIMENTATION : 1 carburateur Solex
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : gros tubes de section ovale, cruciforme
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 2 places
EMPATTEMENT : 2845 mm
VOIE AVANT : 1320 mm
VOIE ARRIÈRE : 1310 mm
POIDS À SEC : poids du châssis nu : 700 kg
FREINS : hydrauliques, à tambours sur les quatre roues
ROUES : en voile d'acier 3,25 D x 16
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1936 / 1942
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 71973 tous types de carrosseries confondues.

La Mercedes 170 V (W 136) qui fut construite de 1936 à 1942 devint la voiture la plus produite par Mercedes-Benz dans la fin des années 30, elle était équipée d'un robuste moteur 4 cylindres de 1,7 litres de cylindrée, pratiquement inusable. Elle était construite en neuf types de carrosserie dont les prix variaient de 2850 RM à 5980 RM pour le modèle A. Le type 170 V fut aussi le point de départ de la production d'après guerre à partir de 1946 et du renouveau de la marque. Le cabriolet 2 places est la version la plus recherché sur base 170 V, et la version 1936 est la plus rare avec ses particularités uniques comme la mascotte spécifique, ces amortisseurs à friction ou encore son radiateur à bouchon interne décalé.

La voiture présentée est donc l'un de ces rarissimes cabriolets de la première année de production. Son propriétaire actuel, grand spécialiste des Mercedes, nous indique que cette voiture fut tout d'abord propriété de la Wehrmacht à Paris pendant la seconde guerre mondiale. Prise aux allemands à la fin de la guerre, on la retrouve dans l'est de la France. Cette Mercedes devient par la suite la propriété de Jean Michel Cérède qui la cède au propriétaire actuel il y a environ 15 ans. C'est alors qu'elle fut entièrement restaurée depuis le châssis déposé, micro billé et électro-zingué. Elle a également été modifiée pour fonctionner en 12 volts. Cette 170 a participé à deux nombreuses manifestation, dont le défilé du centenaire automobile sur les Champs Elysées et l'exposition sur le stand Mercedes commémorant le centenaire de la marque au salon Rétromobile en 2001.

Carte grise française

80 / 90 000 €



53
PACKARD
Roadster Individual Custom 8^e Série - 1931

N° DE SÉRIE : 189233
MOTEUR : # 189277, 8 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte, vilebrequin tourillonant sur 9 paliers.
ALÉSAGE-COURSE : 88,9 mm x 127 mm
CYLINDRÉE : 384 cu soit 5715,8 cm ³
DISTRIBUTION : soupapes latérales
ALIMENTATION : 1 carburateur Detroit
PUISSANCE MAXIMUM : 120 ch à 3 200 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : manuelle à 4 rapports + MA
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
SUSPENSION : essieux rigides, ressorts à lames semi-elliptiques
CARROSSERIE : roadster 2 portes, 2 places + 2 places dans le spider.
EMPATTEMENT : 3568,7 mm
FREINS : à tambours sur les 4 roues, commande par tringles.
ROUES : à rayon acier, moyeux boulonnés
PNEUMATIQUES : 19 x 7
PÉRIODE DE PRODUCTION : voiture introduite en 1930
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 2035

Ce fut le 6 octobre 1899 que la première Packard fut terminée par les deux frères du même nom, dans le petit atelier à Warren, Ohio. Ils fabriquaient jusqu'à cette date des lampes à incandescence. Quatre exemplaires de ce premier modèle dit A furent produits en 1899 suivi par le modèle B en 1900 qui fut construit à 49 exemplaires. Elles étaient équipées d'un monocylindre 4 temps de 7 hp. La société s'appelait Ohio Automobile Company et ce n'est qu'en octobre 1902 qu'elle prit le nom de Packard Motor Company.



Un an plus tard Packard s'installait à Detroit et devenait une des plus prestigieuses marques de construction automobile des Etats-Unis. La production et la multiplicité des modèles, entre le début du siècle et 1931, année de la voiture présentée serait trop longues à décrire mais on peut dire que sa caractéristique principale était une recherche constante de qualité. Déjà en 1912 les voitures haut de gamme étaient équipées d'un moteur 6 cylindres en ligne de 74 ch réels d'une grande douceur de fonctionnement. C'est en 1924 que le moteur huit cylindres en ligne et des freins à tambour sur les quatre roues furent introduits sur le modèle haut de gamme Single Eight, la Single Six étant toujours construite. Le nouveau modèle était réalisé sur des châssis d'empattement plus long que celui de la six-cylindres. Les 10 pouces (25 cm) gagnés se retrouvaient à l'avant de la voiture, devant l'habitacle, et de ce fait la longueur du capot donnait aux carrosseries une élégance certaine. En particulier les 'runabout' avec leurs sièges recouverts de cuir, leur 'rumble seat' et la trappe pour les club de golf en travers affichaient la bonne santé financière de leurs heureux propriétaires. Leur mécanique développait 85 ch à 3000 tr/min.



La deuxième série de ces huit-cylindres fut produite de 1925 à 1926 : les voitures, toujours, construites sur deux longueurs de châssis (136 et 142 pouces) s'appelaient plus simplement 'Eight'. Ces voitures étaient agiles, malgré leur poids, et capables de rouler à 80 mph, soit 128 km/h. Les freins avaient adopté le système Bendix. La troisième série apparut en 1927 avec quelques modifications moteur : piston en aluminium, chambres de combustion améliorées dites 'turbo head' et une cylindrée plus importante due à un alésage augmenté. La puissance passait à 109 ch à 3 200 tr/min. La lubrification du moteur était améliorée. Le catalogue Packard offrait 20 dessins de carrosserie différents par Rollston, Holbrook, Dietrich, Le Baron, Judkins, Derham, Murphy ou encore Fleetwood. Il y eut une 5^e série pour les six-cylindres puis Packard ne construisit plus à partir de 1929 que des huit-cylindres, la 6^e série, avec des moteurs développant 90, 105 ou 130 ch et trois longueurs de châssis. Avec ce dernier moteur monté sur le châssis le plus court, le speedster revendiquait une vitesse maximum de 100 mph soit 160 km/h. 70 speedsters seulement furent construits dont un seul exemplaire serait connu aujourd'hui.

En 1930, la 7^e série de la Eight fut présentée dont un speedster disponible avec deux types de motorisation développant 125 ou 145 ch selon le taux de compression. La 8^e série de 1931 était construite en Standard Eight (826, 833) Individual Custom Eight (833), Deluxe Eight (840, 845) ou Individual Custom Eight (840) comme la voiture présentée qui fut vendue neuve par Ray Anderson le 1^{er} octobre 1931. Après une belle carrière et une restauration dans les règles de l'art aux Etats-Unis elle franchit l'Atlantique pour être présentée au Palais des Congrès le 14 décembre 1992. Un grand collectionneur français malheureusement aujourd'hui disparu en fit l'acquisition et la francisa tout en maintenant cette belle voiture à un très haut niveau de présentation et de fonctionnement. La voiture n'ayant pas été utilisée depuis quelques années, une révision s'impose.

Carte grise française.

110 / 140 000 €



After a great career and a fine restoration made in the U.S., this car was sent over to France to be sold at an auction at the Palais des Congrès on December 14, 1992. A great French collector bought the Packard and registered it in France while preserving its immaculate condition and excellent running order. The car which had not been driven for some years needs some checking prior being put on the road again.

French Title.



54
AUBURN
Type 105 - 1930 (d'après la carte grise)

N° DE SÉRIE : #5578
MOTEUR : huit cylindres en ligne avant, longitudinal, de marque Lycoming #MD352389 sur plaque rapportée
CYLINDRÉE : 4401 cm³
DISTRIBUTION : soupapes latérales, culasse en L
TAUX DE COMPRESSION : 6 à 1
ALIMENTATION : un carburateur
PUISSANCE MAXIMUM : 98 ch
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à trois rapports + MA
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier embouti et ajouré
CARROSSERIE : 2 portes, 2 places + 2 places dans le spyder
SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques
EMPATTEMENT : 127"
FREINS : à tambours sur les 4 roues, commande mécanique
ROUES : à rayons et fixation centrale

Charles Eckhart travaille un temps pour les frères Studebaker à South Bend puis partit s'établir à Auburn en 1874 sous le nom de Eckhart Carriage company. Il laissa l'affaire à son fils Franck et Morris en 1893. En 1900, ils construisirent la première Auburn monocylindre, vedette de l'Auburn Automobile Company. Ils n'en vendirent pas beaucoup mais les 2 frères persévérèrent en améliorant leur production, des runabout à transmission par chaîne. En 1905 apparut un moteur bi-cylindre puis un 4 cylindres en 1909 et un 6 cylindres en 1912. En 1919 la firme fut vendue à un groupe d'hommes d'affaires de Chicago dont William Wrigley Junior qui avait fait fortune avec le chewing gum. La première voiture de la nouvelle équipe fut la "Beauty six" présentée en 1919.



En 1924, Auburn produisait six voitures par jour soit plus que la demande. Des centaines de voitures invendues étaient visibles sur le parking de l'usine lorsque le flamboyant Evret Zobban Cord visita Auburn. Cord avait fait fortune et perdu celle-ci trois fois dans différentes affaires sur la côte ouest, le tout avant d'avoir 20 ans. Il avait 100.000 \$ qui lui brûlaient les poches quand il devint, en 1924 Directeur Général d'Auburn avec un salaire modeste mais un avenir doré s'il parvenait à sauver la compagnie. Il commença par placer quelques pièces nickelées sur les voitures invendues et les fit repeindre à son goût ; les Auburn recommencèrent alors à se vendre. En 1925, Cord et son ingénieur en chef, James Crawford, décidèrent de passer au 8 cylindres en adoptant le moteur Lycoming, firme connue pour ses moteurs d'avion. Les premières 8 cylindres Auburn, la 8-63 et la 8-88 avaient des carrosseries si bien réussies qu'elles perdurèrent jusqu'en 1930. En trois ans, les ventes doublèrent et en 1926 Cord devenait président d'Auburn. En 1927, Cord enmena 3 Auburn à Atlantic City où elle battirent tous les



records de vitesse de 5 miles à 5.000 miles pour voiture de série. En 1928, une version plus puissante (115 cv) fut présentée pour concurrencer la Stutz Black Hawk. A Daytona, cette même année, Wade Morton conduisit une Auburn 8-115 speedster à 108,46 mph sur un mile mesuré. Et de nouveau à Atlantic City une Auburn roula pendant 2033 miles mesuré en 24h avant de battre un record à la célèbre course de cote de Pikes Peak. Une Auburn 8-115 speedster s'achetait pour le prix extraordinairement bas de 2000 \$. En 1929, Auburn Automobile company se portant bien, Cord recommença à bâtir son empire. Il acheta Lycoming, Aushed Engine company, lexington Moto Car company, Central manufacturing, Limousine Body et enfin Duesenberg. 1929 fut une grande année pour Erret Lobban Cord qui lança le fabuleux modèle J. Duesenberg et la Cord L29. Mais le marché s'écroula, ce fut la grande dépression. Auburn résista bien, Business week disait que l'Auburn était "plus de voiture pour son prix" qu'il était possible. Cord proposa une Auburn avec un moteur V12 qui fut certainement la douze cylindres la moins cher jamais construite cependant que la 8 cylindres fut doté d'un compresseur et d'une vitesse de pointe garantie de 100 mph (160 km/h). 500 Speedster furent construits et vendus 2245 \$. Sur chacun d'eux, Auburn perdait de l'argent. On vit peu de nouveaux modèles en 1936 et pas de voitures du tout en 1937 et sous le coup d'examen des comptes de ses sociétés par l'administration, Auburn, Cord et Duesenberg disparurent. La voiture présentée est un Cabriolet Auburn 8-105 de 1930 d'après sa carte grise. Elle nous provient d'une collection bien connue pour la qualité de des voitures qui la composent. Elle n'avait pas été utilisée depuis quelques années mais une remise en route avec une révision par l'excellent Yvan Mahé a été effectuée. La voiture avait été restaurée aux Etats-Unis avant de venir dans la collection. Cette restauration était de qualité et la voiture est toujours splendide, peinte en jaune paille, ailes noires, capote noire, couleur que l'on retrouve sur les sièges et dans le spyder. Les roues fils sont peintes en rouge foncé



et les phares dont un gros phare orientable à la portée des passagers, la trappe permettant de ranger des clubs de golf transversalement, le très beau volant et la qualité de l'ensemble... Comme à l'époque c'est "beaucoup de voiture" pour une estimation somme toute modeste.

Carte grise française.

100 / 120 000 €





55
ROLLS ROYCE Phantom V
Park Ward - 1960

N° DE CHÂSSIS : #5 AT96
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 104,1 mm x 91,4 mm
CYLINDRÉE : 6230 cm³
DISTRIBUTION : Soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames central.
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU horizontaux
TAUX DE COMPRESSION : 8.0 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : jamais officiellement révélée mais estimée à 200 ch à 4 000 tr/min.
BOÎTE DE VITESSES : RR General Motors automatique à 4 rapports + MA
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en X en tôle d'acier emboutie.
CARROSSERIE : limousine avec séparation par Park Ward
SUSPENSIONS AVANT : à roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, triangles superposés, amortisseurs hydrauliques à levier, barre antiroulis.
SUSPENSIONS ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques à levier, réglables.
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues, servofrein mécanique
ROUES : en tôle d'acier de 6" x 15"
PNEUMATIQUES : 8,90 x 15
EMPATTEMENT : 3 683 mm
VOIE AVANT : 1 546 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 626 mm
POIDS : environ 2540 kg
VITESSE MAXIMUM : 162 km/h, 400 m départ arrêté en 19 secondes.
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1959 à 1968, dernier châssis produit en février 1968 et livré en juin 1968.
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 793
DEUX CARROSSERIES SPÉCIALES DITES "HIGH ROOF" HABILLÈRENT DEUX VOITURES DESTINÉES À S.M. LA REINE ELIZABETH (#5AS33 et #5AT34).



La Rolls-Royce Phantom V fut présentée à l'automne 1959. La surprise n'était pas la motorisation avec le V8 de plus de 6 litres de cylindrée mais venait du nom de la voiture qui n'a rien à voir avec la Phantom IV ni avec les précédentes Phantom d'avant guerre.

Le châssis développé par l'équipe de Havry Gryll était très proche de celui de la Cloud II mais avec un empattement encore plus respectable.

La Phantom partageait avec la Cloud II sa motorisation et la boîte de vitesse.

La Cloud II tirait plus long que la Phantom dont la destination était de traverser les villes dans un grand silence et en toute dignité.

La carrosserie la pus désirable était la Limousine Park Ward dont la fluidité des lignes ne faisait pas apparaître la voiture aussi importante qu'elle ne l'était en réalité, la Phantom était et reste très bien proportionnée.

Neuf "Landaulet" furent construites (dont une pour la Reine Mère) sur ce châssis qui fut habillé par Park Ward, James Young et dans une moindre mesure H.J Mulliner. C'était la voiture la plus belle d'Angleterre. La Limousine Park Ward fut construite, a peu près inchangée pendant 25 ans (Phantom V et VI). Hooper avait proposé son interprétation de la Phantom V à Earls Court fin 1959 mais il cessa ses activités peu après.

Le designer Osmond Rivers fit un projet pour un client américain, la carrosserie fut construite par Chapron. Au printemps 1968, la Phantom V fut remplacée par la VI, légèrement modifiée.



La voiture présentée #5AT96 est une berline 4 portes avec séparation chauffeur. Le compartiment arrière est traité avec un luxe inouï : face aux passagers on trouve un coffre en marqueterie portant les armes de la République du Nigeria. A gauche de ce coffre on trouve la cave à porto et à droite la cave à whisky. Les armoiries du Nigeria se retrouvent sur les portières.

Nous avons la confirmation par Bernard King et Barbara Westlake que notre Phantom V a été livrée neuve à la République du Nigeria en 1960 pour être mise à la disposition du Premier Ministre Alhaji Sir Aboubakar Tatawa Balewa.

Apparemment c'était un homme d'une grande détermination qui prit une part importante dans les conférences sur le Commonwealth. Il connut une fin tragique lors d'un coup d'état en 1966.

La voiture est en France depuis 1994. Elle affiche maintenant 29.000 miles au compteur. Elle est peinte en bleu nuit, les cuirs sont beiges et magnifiques, elle est équipée de la climatisation et d'un régulateur de vitesse. Elle est en excellent état de présentation et de fonctionnement et son essai nous a donné particulièrement satisfaction.



Carte grise française.

70 / 90 000 €

This car #5AT96 is a four door saloon with division. The rear compartment had been designed and fitted at an exceptional level of luxury. A central cabinet with inlaid woodwork facing the passengers bears the arms of the Republic of Nigeria. On the left is a port cabinet, on the right a whisky cabinet. The arms of Nigeria are also painted on the doors.

Thanks to Bernard King and Barbara Westlake, we know that the car was delivered new to the Republic of Nigeria in 1960 to be used by the Prime Minister Alhaji Sir Aboubakar Tatawa Balewa.

The Phantom V which is in France since 1994 shows 29 000 miles on the clock. It is finished in dark blue with superb beige leather upholstery, and fitted with A/C and a cruise control system. It is in superb condition throughout and in excellent running order. A recent road test had been absolutely satisfactory.

French title.





56
LAVIE
Spider - 1904

N° DE SÉRIE : # 002
MOTEUR : Delahaye Titan n° 2035 de 1904, à deux cylindres verticaux à l'avant
ALÉSAGE-COURSE : 91,5 mm x 110 mm
CYLINDRÉE : 1 445 cm ³
ALLUMAGE : par magnéto
LUBRIFICATION : type goutte à goutte
DISTRIBUTION : soupapes bilatérales commandées
ALIMENTATION : 1 carburateur en bronze Claudel
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 3 rapports
TRANSMISSION : Pont arrière rigide Grégoire
EMBRAYAGE : à cône
CHÂSSIS : longerons et traverses en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : Spider avec siège escamotable arrière de mécanicien
FREINS : mécanique à câbles sur les roues arrière

A. Lavie était un constructeur - mécanicien dont le garage était établi 118, avenue de Choisy dans le 13^e arrondissement de Paris au début du XX^e siècle. Spécialisé dans la réparation et la transformation d'automobiles, il semblerait qu'il ait fabriqué au moins deux voitures portant son nom. Une pour son usage personnel et la seconde pour son frère qui était conseiller général de Pressigny le Pins dans le Loiret. Cette dernière qui est l'unique survivante répertoriée fut ensuite la propriété d'un instituteur de La Selve sur le Bied. Vendue par la suite à monsieur Philippe Coffre, ingénieur à Fontainebleau et immatriculée alors 565 PZ 77, elle fit l'objet d'un prêt au musée automobile du Mans, qui l'exposa pendant dix ans entre le 25 mai 1968 et le 14 septembre 1978. Son propriétaire actuel l'acquiert le 15 septembre 1978 lors d'une vente aux enchères dans l'enceinte du château de Fontainebleau. De nombreux travaux mécaniques furent entrepris tout au long de ces 32 années de passion, afin de pouvoir librement sillonner la France entière et l'Europe.



Dans un souci permanent de conserver son parfum d'authenticité, son propriétaire bien connu du monde des collectionneurs d'avant guerre, l'a constamment entretenue et soignée. Elle possède toujours sa sellerie d'origine (seules les assises ont été refaites il y a bien longtemps), ses nombreux accessoires en laiton, phares à acétylène, lanternes, klaxon, sirène, montre de bord Mappin & Webb..., ainsi que de nombreux outils. Dans les derniers travaux d'entretien son propriétaire nous indique notamment : la refabrication du vilebrequin, de la magnéto (+ une deuxième de secours), des disques d'embrayage, le changement des roulements de roues, des garnitures de freins, des pneumatiques, des bandages de roues et la révision de la montre de bord. Voilà une rare occasion de pouvoir acquérir un ancêtre unique au monde, dont l'état et l'histoire sont sans reproche et qui a été source de plus de trente années de bonheur pour son propriétaire !

Carte grise française.
Fiche FIVA

35 / 55 000 €



Liste non exhaustive des Rallyes et manifestations effectués par l'actuel propriétaire :

- Les Grand Prix de Lorient de 1978 à 1987
- Les 3 heures de Contres 1979
- Commune libre de Montmartre 1979
- Concours d'élégance de La Baule 1980, 1986 à 1995 et 2009
- Grand Prix de Saint Cloud 1985-1986
- Rallye De Dion 1987
- Paris-Rouen 1988
- Tour de Corse 1991
- Tour de la Sarthe 1989, 1991, 2002
- Bordeaux-Agen-Bordeaux 1996
- Coupe Gordon-Bennett 1995
- Bruxelles-Spa 1998
- Barcelone-Sitges 2001
- Les sans culasses 1985, 2005, 2008
- Rallye des Princes 1997 à 1999, 2004, 2005
- Les mille étangs 2007, 2008, 2009
- Alexandrie Italie 2002

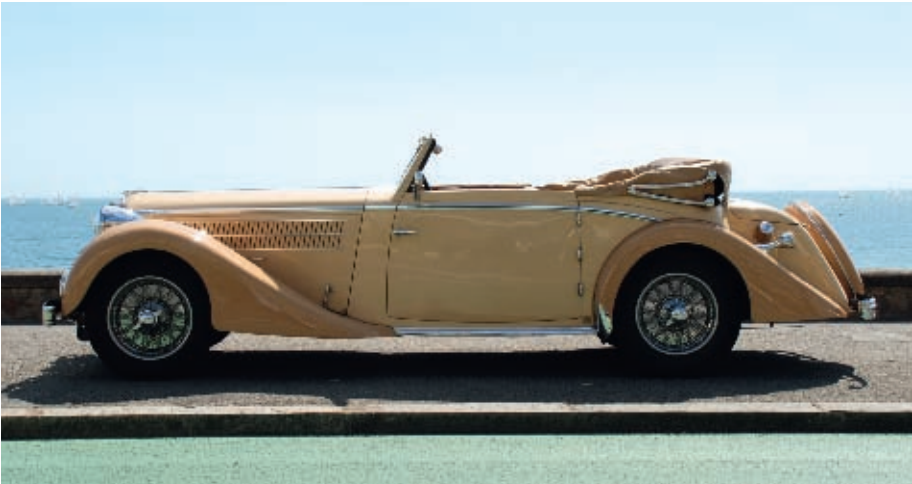


Bibliographie :
Les marques d'automobiles françaises, Ph. Charbonneaux, ed Sedec
L'automobiliste n° 51 p. 53 hiver 1978, Ed. Maeght

This car, the only surviving Lavie, had been built in Paris by A. Lavie in the early 1900s. A garage owner he repaired and improved cars and it seems that he built at least two cars under his name, one for him and one for his brother. He chose the two-cylinder Delahaye engine. At one time this Lavie still in its original condition was exhibited at the Le Mans Museum from 1968 to 1978. Its present owner, a well known collector, bought it at an auction in Fontainebleau on September 15, 1978. In order to participate in numerous events held in France and in Europe during the last 32 years, the car had been always carefully maintained and repaired while keeping its authenticity and originality. It still has its original upholstery (only the cushions had been refurbished) and ancillaries (lamps, horn, clock, tools, etc). Recently the crankshaft, the magneto (a spare one will be supplied), the wheel bearings, the brake shoes, the tyres and the clock had been overhauled. This is a rare opportunity to acquire a truly original Edwardian runabout in the hands of only one owner for the last 32 years.

French and FIVA papers





57
DELAHAYE
135 MS cabriolet Chapron - 1939

N° DE SÉRIE : 60155
MOTEUR : N° 103 488 84, type 12S 103, 6 cylindres en ligne placé à l'avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 84 mm x 107 mm
CYLINDRÉE : 3 557 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames latéral
ALIMENTATION : 3 carburateurs verticaux Solex inversés
TAUX DE COMPRESSION : 8,4 à 1
PUISSANCE MAXIMALE : 130 ch à 4 200 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : Cotal électromagnétique
DIRECTION : boîtier à vis et écrou réglé, volant à droite
CHÂSSIS : surbaissé à longerons "Bloc tube" et traverses en tôle d'acier emboutie soudées à une plate-forme centrale
CARROSSERIE : cabriolet 4 places par Chapron n° 62
EMPATTEMENT : 2 950 mm
VOIE AVANT : 1 380 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 485 mm
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressort à lames transversal, bras transversaux et obliques, amortisseurs Houdaille
SUSPENSION ARRIÈRE : pont rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs à leviers Houdaille
POIDS DU CHÂSSIS NU : 935 kg
FREINS : auto-serreurs à câbles sur les 4 roues, tambours de 357,5 mm de diamètre
VITESSE MAXIMUM : 160 km/h



En 1933, Delahaye présente au Salon de Paris la nouvelle série dite "Super luxe" qui désigne en fait deux types de voitures : le type 134 à quatre cylindres et le type 138 à six cylindres. La direction technique de la marque est toujours assurée par Amédée Varlet mais celui-ci ayant dépassé les soixante-dix ans prend de plus en plus de recul et c'est Jean François qui dirige le bureau d'étude du département voitures de tourisme. Le moteur 103 six cylindres et le châssis 138 à roues avant indépendantes sont développés et utilisés aussi bien pour les voitures de tourisme, de sport et de compétition pure. En 1934, au Salon de Paris, la marque présente le 138 Sport semi-surbaisé et en 1935 le nouveau type 135 surbaissé qui, s'il hérite du type 138 Sport la suspension avant à roues indépendantes, innove en ce qui concerne la conception du châssis qui fait dorénavant partie d'un ensemble homogène et n'est plus seulement le support de la mécanique. Il s'agit d'un caisson central s'intégrant à des longerons de profil évolutif de plus en plus minces à leurs extrémités. Ce caisson est fermé latéralement par les longerons eux-mêmes, de type Bloc tube (en U fermé par une tôle soudée) et transversalement par des traverses en tôle emboutie formant, avec le plancher nervuré et le tunnel de transmission, un ensemble soudé électriquement. Le surbaissement général est complété par l'utilisation de ressorts arrière longs et plats et d'un ressort transversal à l'avant de faible flèche.





Le prototype, châssis n° 44456 est aussi désigné par l'usine 135 M. Son empattement est de 2 950 mm et les nouvelles 18 CV type 135 Sport normal et Coupe des Alpes utilisent le même châssis.

Delahaye propose à la clientèle à partir du Salon de Paris 1935 deux familles de 135. La première à moteur 18 CV 3,2 litres : le type 135 Sport normal à un carburateur et 95 ch réels ; les type 135 Coupe des Alpes à trois carburateurs et 110 ch réels ;

la deuxième à moteur 3,5 litres (20 CV) : le 135 N (Normal) à un carburateur et 110 ch, le type 135 Compétition à trois carburateurs et 120 ch et le type 135 Spécial à châssis raccourci et allégé.

Tout se présente donc bien pour Delahaye à l'orée de 1936 avec une participation à succès dans le Rallye de Monte Carlo et des débouchés à l'exportation, en particulier sur le difficile marché anglais pour lequel le Comte Heyden est concessionnaire de la marque.

Au Salon d'octobre 1936, à Paris, les séries 135 ne sont guère améliorées sinon par le montage des nouveaux carburateurs Solex et le montage de la boîte Cotal en option.

De splendides carrosseries attirent la presse et le public de connaisseurs sur les stands de Figoni, Guilloiré, Saoutchik, mais le stand Delahaye présente surtout des modèles de série dont le cabriolet quatre places Chapron qui va devenir la spécialité du grand carrossier lequel vient d'augmenter sa capacité de production.

En 1937, Joseph Paul et Poudroux enlèvent le Paris-Nice Automobile devant Bugatti, Delage et Talbot. Au Salon, Chapron expose un cabriolet hors série en exécution grand luxe.

L'année 1938, dans un contexte international pour le moins tendu, apporte à Delahaye un surcroît d'activité dans le domaine des véhicules militaires, ce qui n'empêche pas qu'au Salon de Paris 1938, le dernier avant la guerre, mais personne ne s'en doute, fleurissent les superbes carrosseries des modèles haut de gamme.

La gamme 135, année modèle 39, est améliorée sur le plan du châssis recevant un double tablier pare-feu rigidifiant l'ensemble et intégrant dans sa partie supérieure les batteries.

Les châssis destinés à recevoir des carrosseries ouvertes bénéficient de renforts en U soudés, à l'avant. Le moteur hérite un bloc-cylindres plus large, 160 mm au plan de joint de culasse au lieu de 155 mm.

Les nouvelles séries 3,5 litres (20 CV) reçoivent le suffixe M (modifié). Elles reçoivent deux types de moteur, le 135 M Compétition à culasse en fonte et le type 135 M Spécial ou MS à culasse en alliage léger, taux de compression 8,4 à 1, arbre à cames spécial et trois carburateurs verticaux. La puissance passe alors à 130 ch à 4 200 tr/mn.



A noter qu'il s'agit de la seule version livrée d'origine avec des roues Rudge à fixation centrale.

Ces châssis font le bonheur de la carrosserie française, alors à son apogée. Chapron excelle particulièrement dans l'exercice du cabriolet 4 places avec capote à trois positions : fermée, Mylord et ouverte, caractérisée par une suprématie d'élégance et dont la voiture présentée ici est l'un des plus beaux exemples.

La voiture présentée est un magnifique exemple de la maîtrise de Chapron sur le châssis 135 MS, en particulier dans sa version la plus recherchée, le cabriolet quatre places. Cette Delahaye appartient au même collectionneur depuis près de dix ans. Il l'acquiert auprès de Monsieur Lasson qui la détenait depuis 1996. Elle fit dans ces années l'objet d'une restauration complète de haut niveau comme en atteste l'état actuel de l'ensemble du véhicule. Près de 20 000 euros ont été dépensés entre 2001 et 2009 afin de refaire le radiateur, la boîte de vitesses Cotal, l'embrayage, le moteur, les roues à rayons en inox... (il est à noter que quatre pneumatiques à flancs blancs neufs ont été montés). Son propriétaire nous indique que la mécanique est en rodage, mais un essai prolongé à fait honneur à sa réputation de fiabilité, d'endurance et de performance. C'est une automobile très soignée et entretenue pour prendre la route à chaque instant et quelle que soit la distance à parcourir. Elle a participé à un grand nombre de rallye dont les 48 heures de Troyes, les Alpes Retro, le Mont Ventoux... bref une automobile comme nous les aimons, en perpétuel mouvement. Cet archétype de l'âge d'or de l'automobile française, est le résultat d'une parfaite alchimie entre les talents de Delahaye et ceux de Chapron, exercés sur la plus désirable version et dans sa carrosserie la plus élégante. Elle a en particulier eu l'honneur d'être reproduite (planche XVIII) dans l'incontournable ouvrage de référence : "Delahaye le grand livre" par Dorizon, Peigney et Dauliac.

Carte grise Française.

140 / 200 000 €

Nous tenons tout particulièrement à remercier Jean-Pierre Dauliac pour sa précieuse mémoire ainsi que Jean Paul Tissot responsable des archives du club Delahaye pour nous avoir confirmé l'authenticité de ce Chapron connu de longue date par le club malgré l'absence de 60155 dans les registres du carrossier.

Bibliographie :

Delahaye le grand livre (Dorizon, Peigney Dauliac) pl XVIII, Ed. EPA



This 1939 Delahaye 135 MS DHC is a superb example of the Chapron's mastery and style as applied on the 135 MS chassis particularly on its best and most sought after variant, the four seat cabriolet or DHC. This Delahaye belongs for more than 10 years to the present owner who bought it from M. Lasson who owned it from 1996. It had been the subject of a high level restoration process as proven by its present throughout condition. About 20 000 euros had been spent between 2001 and 2009 for the overhauling of the radiator, the Cotal gearbox, the clutch, the engine and the wire wheels (stainless steel) on which four new whitewall tyres had been fitted. We were advised by the owner that the mechanical parts have to be run in but a long road test has ascertained the car's reputation for good performance, endurance and reliability. This car has always been well tuned and maintained to be ready to be driven everywhere on any distance. It had been entered in numerous rallies and among them the 48 Hours of Troyes, Alpes Rétro, the Mont Ventoux, etc. In short it's a car as we like them absolutely driveable and always ready to go. This archetypal French sports car of the golden age results of the perfect blending of the Delahaye engineering excellence and the Chapron styling at its best exerted on the most desirable and handsome version of the 135. (This car is pictured in the reference book "Delahaye le grand livre " Plate XVIII bottom).





58
DELAGE DE
Torpédo - 1921

N° DE SÉRIE : # 8608
MOTEUR : 4 cylindres en ligne longitudinal avant, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 72 x 130 mm
CYLINDRÉE : 2116 cm³
DISTRIBUTION : soupapes latérales par chaîne
ALIMENTATION : 1 carburateur Zenith horizontal
PUISSANCE MAXIMUM : 32 ch à 2 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : manuelle à 4 rapports + MA
EMBRAYAGE : multidisque, métal et garnitures Raybestos
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : Torpédo 4 places
EMPATTEMENT : 2 980 mm
FREINS : mécaniques à tambour sur les 4 roues actionnés par câbles et palonnier

Louis Delage naquit à Cognac en 1874 et sortit ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers d'Angers. Il commença sa carrière automobile chez Peugeot d'où il démissionna en 1905 pour s'installer à son compte, rue Cavé à Levallois. Avant 1914 ses automobiles connurent un brillant succès en course, notamment au Grand Prix de France 1913 avec le pilote Bablot. Après la guerre, Delage s'intéressa à nouveau aux voitures légères et aux petites cylindrées entre 1500 et 2000 cm³. En effet, après les six-cylindres 17 CV, les responsables des bureaux d'étude sont persuadés que l'avenir prospère de la société tient au lancement d'un modèle plus économique, une 11 CV. Cette voiture présentée dans le numéro d'octobre 1921 d'Omnia, est la DE, voiture légère, rapide et dotée d'un freinage efficace sur les quatre roues qui lui permit deux exploits sportifs : Paris-Madrid soit 1380 km en 20 h 30 minutes et le Tour de France soit 4 400 km en cinq jours, pilotée par Pierre Delage.

La voiture présentée appartient au même collectionneur depuis plus de vingt ans. Elle se présente en très bel état général. La sellerie en cuir noir et les boiseries ont été soigneusement refaites ainsi que la capote. C'est un exemplaire soigné, bien fini et toujours régulièrement entretenu qui



permet sans effort à son propriétaire de parcourir des périples interminables : de Pornichet à Val d'Isère en passant par le col de l'Iseran, de Reims à Antibes... une Delage faite pour prendre la route au pied levé !

Carte grise française.

25 / 40 000 €

This 1921 Delage DE tourer had only one owner for the last twenty years and shows a very good overall condition. The leather upholstery, the woodwork of the body frame and the hood (soft top) had been carefully refurbished or rebuilt. This is a well maintained and looked after car which can be driven effortless on any distance, from the Atlantic coast to the Alps, from Reims to Antibes. A rare opportunity to buy a reliable Delage ready to start on the button.

French papers.



59
JAGUAR
MK II 3,8L - 1962 Ex Jean Renoir

N° DE SÉRIE : P220603 BW
MOTEUR : 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc en fonte, culasse en alliage
ALÉSAGE-COURSE : 87 mm x 106 mm
CYLINDRÉE : 3781 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD6
TAUX DE COMPRESSION : 8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 220 ch à 5500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : automatique Borg Warner à 3 rapports
CHÂSSIS : Coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : berline, 4 portes, 4 places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux , amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, barre Panhard, amortisseurs télescopiques
POIDS À SEC : 1525 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les 4 roues
ROUES : à rayons chromées
PERFORMANCES : vitesse maximum 200 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : octobre 1959 / septembre 1967
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 14,951 Mk II 3,8L, conduite à gauche

Depuis le début des années cinquante, un "milieu de gamme" est à l'étude chez Jaguar : ce sera la berline 2,4 litres. Chez Jaguar, on hésita entre le moteur 2 litres, 4 cylindres, qui faillit équiper la XK 100 jamais produite et le 6 cylindres 2,4 litres avec un vilebrequin redessiné qui dérivait du 3,4 litres. C'est cette solution qui fut choisie. Malheureusement, la puissance de 112 ch ne satisfaisait pas la clientèle outre Atlantique. D'autant plus que le poids de la voiture faisait apparaître sa sous-motorisation d'une façon trop évidente. L'abandon du châssis pour une coque autoporteuse n'avait pas apporté les résultats escomptés, aussi le 16 février 1957, quatre jours après le dramatique incendie qui détruisit des centaines de voitures Mk VIII, type D et XKSS, sortait de l'usine la première Mk I 3,4 litres qui mérita enfin l'appellation "Sport Saloon". Guère plus lourde que la 2,4 l, la 3,4 l avait près de 100 chevaux de mieux et croisait à plus de 190 km/h. La voiture bénéficiait aussi d'un nouvel embrayage, d'un nouveau différentiel



Salisbury, d'un radiateur plus grand, de nouveaux ressorts à l'avant et d'un échappement double. Ces berlines sportives s'illustreront au rallye des Alpes, au rallye de Monte-Carlo, au Tour de France Automobile, au Liège-Rome-Liège et même au Tour de Corse. Les freins à tambours de la 2,4 litres un peu justes, seront remplacés en novembre 1957 par des disques Dunlop. Comme l'a écrit Bernard Viart dans son excellent livre Jaguar, berline et tradition : "L'existence de la 3,4 litres Mk I sera brève, un peu plus de deux ans, mais son aura se propagera comme par magie dans des proportions totalement disproportionnées par rapport à son tirage et à sa durée". Mais jaguar fera encore mieux et réussira à perfectionner la dernière des authentiques "Sport-Saloon". En octobre 1959, la Mk II sera présentée avec une gamme de motorisation allant de 2,4 à la nouvelle 3,8 litres. La calandre est nouvelle. Le pare-brise, la lunette arrière et les glaces latérales sont beaucoup plus grands que sur la Mk I et contribuent, avec des encadrements de vitres latérales plus fins, à améliorer grandement la visibilité et la luminosité de cette grande classique. Le moteur 3,8 litres n'est pas seulement plus puissant, mais sa rondeur et son couple font de cette cylindrée la motorisation préférée des amateurs. C'est dans cette configuration que cette sportive déguisée en berline de luxe écuma les courses et les rallyes du monde entier et dominera sans partage sa catégories en particulier au Tour de France : 1959 (MK I 1^{re}), 1960 (1^{re} et 2^e), 1961 (quadruple), 1962 (quadruple) et 1963 (1^{re} et 2^e).

La voiture présentée est une mark II dans sa meilleure cylindrée 3,8 litres. Elle fut vendue neuve à Beverly Hills en 1962 au célèbre cinéaste Jean Renoir. Elle est restée depuis en Californie, et a toujours été entretenue et maintenue roulante pas sa famille comme nous le confirme son fils Alain Renoir. De couleur gris souris avec un intérieur d'origine en cuir gris, cette jaguar nous a été décrite comme très saine de carrosserie, ce qui est fréquent avec le climat Californien. Elle est équipée de la boîte de vitesses automatique Borg Warner, des vitres teintées et d'une appréciable direction assistée. Livrée avec une attestation d'Alain Renoir jointe au dossier contenant des factures d'entretien et le manuel d'utilisation.

Titre de circulation extra communautaire dédouané.

19 / 25 000 €



60
A.C. ACECA Coupé - 1957

N° DE SÉRIE : AEX 569
MOTEUR TYPE : AC, six cylindres en ligne, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 1 991 cm³
ALÉSAGE-COURSE : 65 mm x 100 mm
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 3 carburateurs S.U.
TAUX DE COMPRESSION : 8 à 1
PUISSEANCE MAXIMUM : 90 ch à 4 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique de type Moss à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : coupé 2 portes 2 places
SUSPENSIONS : à roues indépendantes, ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques.
EMPATTEMENT : 2 286 mm
VOIE AVANT : 1 066 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 066 mm
POIDS À SEC : 828 kg
FREINS : Hydrauliques à tambours sur les 4 roues
ROUES : à rayon et fixation centrale de 16"
PNEUMATIQUES : 6.50 x 16
PERFORMANCES : vitesse maximale 150 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1953/1963
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 150

En 1902, un boucher londonien nommé John Portwine et un jeune ingénieur qui s'appelaient John Weller s'associèrent pour construire une automobile de tourisme, à quatre cylindres de 20 ch. Cette voiture fut exposée au Salon de Londres 1903 à Crystal Palace. En 1904, ils lancèrent un projet plus modeste, un triporteur à roue arrière motrice, avec un petit moteur monocylindre. Le conducteur était perché sur la roue arrière, à l'avant se trouvait une sorte de coffre à marchandise qui fut remplacé en 1907 par un siège passager. L'engin portait le nom de "Sociable".

La compagnie créée par les deux associés fut nommée Auto Carrier jusqu'en novembre 1922, date à laquelle elle devient simplement A.C Cars Limited, lors du départ de Portwine et Weller, délogés par Selwyn Francis Edge. Ce dernier était devenu directeur d'Auto Carrier en février 1921, amené par les deux amis dont l'ambitieux programme sportif avait causé la ruine et qui cherchaient des capitaux.

Weller laissait à la compagnie ses chefs-d'œuvre : un moteur quatre cylindres de 1500 cm³ de cylindrée avec un arbre à cames en tête et seize soupapes et un six-cylindres de 2 000 cm³ de cylindrée qui développait 40 ch en 1919 et dont la carrière dura jusqu'en 1962 (!) développant alors la puissance de 105 ch.

De 1919 à 1925, les AC se couvrirent de gloire tant en tentatives de record qu'en compétition à Brookland, courses de côtes, sprints, etc... La 1500 battit ainsi le record de l'heure (plus de 160 km dans l'heure). Dans la classe 1500, les AC battirent à cette époque 21 records et 19 en classe 2000 cm³.

Encore une fois, toute cette activité sportive coûtait cher et AC fut mise en liquidation pendant la crise de 1929. La société fut reprise par William Hurlock Junior et son frère Charles. Les deux hommes étaient plus intéressés par le commerce de pièces détachées que par la construction d'automobiles.

Ils avaient acheté AC surtout pour faire de l'usine de Thames Diton un important dépôt.

Les deux frères continuaient cependant à assurer le service et les pièces détachées pour les AC vendues précédemment et lorsque la clientèle, fidèle de la marque, se fit pressante pour changer de voitures, ils décidèrent, au début des années trente, qu'AC recommencerait à

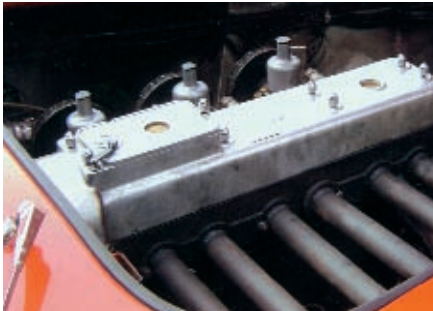


construire des automobiles à temps pour le Salon de Londres 1933. Le moteur des nouvelles AC était bien sûr le six cylindres maison de John Weller. Les autres parties de la voitures étaient sous traitées, y compris le châssis. Elliot et Bishop fournissaient le boîtier de direction, ENV puis Moss les boîtes de vitesses. Les carrosseries étaient faites à l'usine ou chez des fournisseurs extérieurs, mais les dessins répondaient au cahier des charges de la compagnie. Elles étaient peintes dans les ateliers de High Street dans les meilleurs standards de qualité.

AC put ainsi traverser la crise du début des années trente car elle ne se dispersait pas : il n'y avait qu'un seul moteur, un seul châssis qui fut simplement raccourci sur les voitures dédiées à la compétition tel que le modèle 16/80 de 1935.

Cela permettait aussi une plus grande souplesse, tout était négociable : les rapports de pont, l'instrumentation, le degré de préparation du moteur, le type de carrosserie et bien entendu les sièges, le choix des cuirs, des tissus et des couleurs. Ainsi, il n'y a pas deux AC de l'époque semblables. Le moteur six cylindres de Weller était un chef d'œuvre de simplicité. Il était facile à produire, son système de lubrification était très efficace et, bien que sa puissance et son régime de rotation ne firent qu'augmenter au fil du temps, sa robustesse n'en souffrit pas et sa longévité fut exceptionnelle.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la petite firme construisit des deux-litres en "Saloon" et "Drop head Coupé" et le "Buckland tourer" deux litres et, enfin, l'AC Ace Bristol qui fut un grand succès et reste une des plus importantes automobiles de sport anglaises de cette période.



This AC Aceca is a rare AC engine left hand drive six-cylinder. The body is finished in red with beautiful red leather upholstery and carpets and central locking wire wheels finished in silver grey. The whole exhaust system is made of stainless steel and this car is fitted with new tyres, new wheel bearings, joints and battery and the starter had been refurbished like the clutch and brake master cylinders. The car comes complete with its original toolbox and a comprehensive file of invoices.

EC title

L'AC moteur AC n'était pas en reste et la voiture présentée en est un parfait exemple, surtout avec sa direction à gauche très rare. C'est une six-cylindres moteur AC, carrosserie rouge, très beaux cuirs rouges dans l'habitacle, roues fils peintes en gris argent, fixation centrale, moquette rouge foncé. La voiture fut vendue neuve en août 1956 au Canada par le garage "Scarboro Beach". Elle était peinte en "black pearl", l'habitacle rouge foncé.

L'échappement complet est en inox, les pneumatiques sont neufs, les roulements de roue, les croisillons, la batterie sont neufs, le démarreur a été reconditionné ainsi que les maîtres cylindres de freins et d'embrayage. La boîte à outils d'origine est présente ainsi qu'un dossier de factures.

Titre de circulation européen.

55 / 65 000 €



61

AVIONS VOISIN

C25 Aérodyne - 1935

N° DE SÉRIE : #50014
MOTEUR : # six cylindres en ligne, avant, longitudinal, de type Knight
ALÉSAGE-COURSE : 76 mm x 110 mm
CYLINDRÉE : 2994 cm³
ALIMENTATION : deux carburateurs Zénith / Stromberg
DISTRIBUTION : système Voisin de type Knight, chemises fourreaux concentriques coulissantes commandées par biellettes et arbre à excentriques
PUISSANCE MAXIMUM : 90 ch à 3 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSE : mécanique à deux rapports et deux vitesses électromagnétiques commandées par overdrive Voisin-Cotal sous le volant
CHÂSSIS : en tôle d'acier emboutie avec caisson arrière formant boîte à batterie et boîte à outils
CARROSSERIE : Voisin, en aluminium, 4 portes, 4 places sur plancher étanche, profilage continu permettant l'utilisation d'un toit ouvrant rigide et coulissant, sans verrous, système Voisin
SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE : essieux rigides, ressorts semi-elliptiques avec glissière longitudinaux, jumelles spéciales système Voisin. Amortisseurs télé réglables
FREINS : à tambours sur les quatre roues, commande mécanique avec servofrein à dépression Voisin de type Dewandre
EMPATTEMENT : 3 284 mm
VOIE AVANT ET ARRIÈRE : 1 360 mm
POIDS DU CHÂSSIS NU : 1 200 kg
POIDS DE LA VOITURE CARROSSÉE : 1 600 kg
ROUES : fils, à fixation centrale de type Rudge
PERFORMANCES : vitesse maximum 135 km/h
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 28 châssis C25 entre 1934 et 1937 dont 7 Aérodynes dont il resterait 5 exemplaires





Né le 5 février 1880, Gabriel Voisin était le premier fils de George Voisin, fondateur à Belleville-sur-Saône. Après de courtes études à l'Ecole des Beaux-Arts de Lyon, il fut engagé comme dessinateur chez un architecte parisien en 1898 avant de rejoindre, en 1903, Ernest Archdéacon, l'un des pionniers et mécènes de l'aéronautique alors balbutiante.

Passionné par les essais d'aéroplanes, il s'associa avec Louis Blériot en 1906 et établit la première entreprise aéronautique française, sise à Boulogne-Billancourt.

Rejoint par son frère Charles de deux ans son cadet en 1907, et associé au pilote Henri Farman, il remporta le prix Deutsch de la Meurthe Archdéacon en janvier 1908, prix récompensant le premier kilomètre effectué en vol en circuit fermé.

En 1914, et malgré le décès de Charles survenu deux ans plus tôt dans un accident de voiture, Gabriel Voisin présenta au Ministère de la Guerre le premier avion entièrement métallique.

Construit à près de 8 000 exemplaires, puis cédé sous licence à l'Angleterre, l'Italie et la Russie, il fit la fortune du jeune industriel qui se consacra, à partir de 1918, à la production d'automobiles, marché qu'il considérait, à juste titre, comme très prometteur.

En juin 1919, il présenta son premier modèle, l'Avions Voisin M1, "la nouvelle voiture de luxe française" mue par un quatre cylindres type Knight sans soupapes qui connut un succès très rapide.

Celle-ci fut remplacée en 1920 par la C1, et la gamme vit l'apparition d'une C3 à vocation sportive et d'une C4 en entrée de gamme. Voisin étudia même une C2 mue par un douze cylindres mais le projet, ruineux, n'aboutit pas.

À partir de 1926, les voitures produites chez Gabriel Voisin reçurent des carrosseries dessinées à l'usine, plus proches des aspirations de l'industriel français.

C'est ainsi que fut présentée, huit ans plus tard, au Salon de Paris 1934, alors que l'entreprise était financièrement à bout de souffle, une 17 CV à carrosserie aérodynamique peinte en rouge et blanc baptisée "Aérodyne" et dessinée par l'architecte Noël Noël, véritable révolution consacrant le style fonctionnel cher à Gabriel Voisin, ami des architectes d'avant-garde que furent Le Corbusier, Mallet-Stevens ou Pingusson, eux-mêmes fervents "supporters" de la marque. Rappelons que pour les "fonctionnalistes" français et les tenants de l'école allemande du Bauhaus, tout objet dessiné avec les seuls critères d'obtenir une fonction maximale était forcément beau, de la fourchette à l'automobile...



Comme le souligne Pascal Courteault dans l'excellent ouvrage "Automobiles Voisin 1919 - 1958", l'Aérodynne était la réponse de Voisin aux souhaits des amateurs de voitures sportives désirant "le confort d'une berline et le plaisir d'une décapotable".

Révolution dans la forme, avec des ailes carénées, un coffre arrière intégré à la ligne "streamline" alors très en vogue, mais aussi révolution technique, avec son toit ouvrant à hublots dont l'ouverture était commandée par un moteur à dépression situé dans le coffre, avec prise sur le collecteur d'admission. Toit ouvert, le pare-brise, simplement vissé, semblait flotter.

Le tableau de bord très complet accueillait le réglage des amortisseurs et une boîte de vitesses entièrement électrique actionnée par des "cornes" situées sous le volant était même disponible en option.

L'aménagement intérieur de l'Aérodynne témoignait du souci fonctionnaliste de Gabriel Voisin, tel le dossier de la banquette arrière rabattable, du jamais vu en 1935, et libérant un important espace pour les bagages. Il faudra attendre les années soixante pour retrouver cette architecture sur les automobiles de série française.

Différente, étonnante, voire dérangeante pour certains observateurs de l'époque, l'Aérodynne connaîtra une carrière éphémère, puisque remplacée dès l'automne 1935 par un nouvel modèle plus conventionnel, la "Clairière", intégrant une glace de custode verticale "cassant" la ligne fastback de sa devancière, et ne disposant plus d'un toit mobile sur les seules places avant.

Vendue 88 000 francs à l'époque, l'achat d'une Aérodynne représentait une véritable petite fortune, à comparer aux 70 000 francs demandés chez Bugatti pour l'achat d'une 57 Galibier ou encore aux 22 000 francs nécessaires à l'acquisition de la toute récente berline Citroën Traction 11 légère...

Si l'on sait que seulement 28 châssis C25 furent produits entre 1934 et 1937, on estime que seulement sept Aérodynne furent construites. Les exemplaires survivants doivent aujourd'hui se compter sur les doigts d'une main.

Croiser une Avions Voisin sur les routes en 1935 n'était donc pas chose courante, et rares sont ceux ayant eu la chance d'observer une Aérodynne "en liberté"...

Nous mesurons donc le privilège qui nous est offert aujourd'hui de proposer à la vente l'un de ces rarissimes exemplaires de Voisin Aérodynne, d'autant plus désirable que présentée dans un bel état d'origine.

Rappelons qu'en 2006, la marque Voisin fit l'objet d'une rétrospective lors du Concours d'Élégance de Pebble Beach. C'est dire l'importance historique de ces voitures.

La voiture présentée est une Avion Voisin C25 dite Aérodynne de par sa carrosserie. Elle porte le numéro de châssis 50014.

Elle fut achetée par le grand-père de l'actuel propriétaire le 30 juillet 1952 à Édouard Vaillant Automobiles à Levallois. C'était une 2^e ou 3^e main.

Entre sa sortie d'usine et 1952 elle avait appartenu au comte Michel de Beauregard à Paris où elle était immatriculée 8063 RQ7.

Elle est restée depuis 1952 dans la même famille qui sut la conserver dans son état exceptionnel d'origine tant intérieur qu'extérieur et en parfait état de marche.

Il faut leur rendre hommage de ne pas avoir succombé à la tentation d'une restauration qui l'aurait dénaturée.

Elle a cependant été bien suivie en mécanique, son moteur a été refait et son fonctionnement est doux, onctueux et silencieux, qualités essentielles pour Gabriel Voisin.

C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que nous présentons cette année, une Avions Voisin Aérodynne qui n'aurait été construite qu'à 7 exemplaires dont 5 seraient toujours en vie.

Carte grise française.

ESTIMATION : CONSULTER L'EXPERT



This Avions Voisin chassis #50014 is a Model C25 fitted with the famous Aérodynne body. It had been bought by the grand-father of the current owner on July 30, 1952, at the garage Edouard Vaillant Automobiles in Levallois. It was then a second or third hand car.

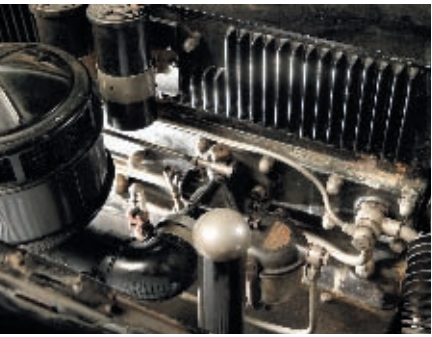
Between its delivery by the factory and 1952 it had been the property of the Count Michel de Beauregard and registered 8063 RQ7 in Paris.

It had been kept since 1952 by the same family who maintained it in its outstanding overall condition and in perfect working order, resisting the temptation of a restoration which should have spoiled its originality and its authenticity. But this car had been well looked after as for the mechanical condition. Its engine which had been rebuilt works smoothly and quietly, offering the premium qualities of a genuine Voisin.

We are very pleased to offer this rare and original Avions Voisin Aérodynne.

French papers

Estimation : Refer the Expert



Reproductions de la couverture et de ce lot :
© Bernard Canonne



62
BUGATTI
Type 57 C Atalante - 1937

N° DE CHÂSSIS : 57756
MOTEUR : 8 cylindres en ligne, placé à l'avant, longitudinal, vilebrequin tourillonnant sur six paliers lisses
ALÉSAGE-COURSE : 72 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 3257 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête entraîné par une cascade de pignons, 2 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : 1 carburateur Zenith Stromberg
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à 4 rapports + M. A. (3 ^e et 4 ^e silencieuses)
CARROSSERIE : Coupé 2 portes 2 places en aluminium
CHÂSSIS : à longerons, en acier
SUSPENSIONS : essieu rigide à l'avant et à l'arrière
EMPATTEMENT : 3 300 mm
POIDS : 950 kg (châssis nu)
FREINS : à câbles, à tambours sur les 4 roues
ROUES : à rayons à fixation centrale
PNEUMATIQUES : 18 x 5,50
PRODUCTION : environ 650 exemplaires de 57 entre 1934 et 1939



En 1934, les ventes des modèles 46 et 49, que nous qualifierions aujourd'hui de grand tourisme, fléchissaient chez Bugatti. Aussi, au salon de Paris, la 57 fut accueillie avec soulagement et enthousiasme. En préparation depuis 1932, la nouvelle voiture devait beaucoup à Jean Bugatti bien que certaines solutions qui lui tenaient à cœur ne fussent pas adoptées par le patron, comme les roues avant indépendantes. En revanche, le moteur était tout à fait moderne, Jean ayant réussi à imposer la distribution par double arbre à cames en tête dès 1930, sur la type 50 de route et la 51 compétition. La technique du double arbre à cames en tête n'était pas une nouveauté dans les années trente. Aux Etats-Unis, Miller et Duesenberg étaient des adeptes brillants de ce type de distribution. La course nord-américaine la plus célèbre était, comme maintenant, les 500 miles d'Indianapolis et les Miller s'y couvraient de gloire, en particulier avec le modèle 1500. Le pilote Georges Stewart, alias Léon Duray, qui débarqua en Europe en 1929 avec deux Miller 91 à traction avant battit le record du kilomètre lancé classe F à 222 km/h, puis le record du tour à Monza en septembre, mais cassa pendant la course. La vitesse de pointe des Miller impressionna Ettore et Jean Bugatti qui échangèrent les Miller de Duray contre trois Bugatti 43. Les moteurs 1500 des Miller furent passés au banc à Molsheim et donnèrent plus de 200 ch. Bugatti s'inspira donc de la forme de la culasse des Miller et adopta la distribution par double arbre à cames en tête, mais garda le



compresseur classique Roots, plus adapté aux courses sur circuit que le compresseur centrifuge des Miller qui faisait merveille à Indianapolis. Bien vite la 35 B reçut ce type de moteur plus moderne et devint ainsi la type 51. Le nouveau bloc-cylindre était d'une seule pièce, avec de nouvelles tubulures d'admission. L'entraînement des arbres à cames ne nécessitait qu'une adaptation ingénieuse de celui du type 35 avec des pignons à taille droite, les cames agissant sur les queues de soupapes par l'intermédiaire de coupelles inversées comme sur les Miller. Le diagramme de distribution était très directement inspiré de celui des Miller. Les résultats étaient là. Les meilleurs moteurs 35 B donnaient 150 ch pour 2300 cm³. La puissance de la 51 passait à 185 ch dans cette même cylindrée et plus de 175 ch en 2 litres. Le moteur double arbre de la 57 n'était pas son seul atout. Elle reçut de fort belles carrosseries dessinées par Joseph Walter et Jean Bugatti. Gangloff fut le carrossier le plus sollicité, en particulier pour les cabriolets Stévio. Deux tiers des châssis 57 reçurent des carrosseries usine: la berline deux portes quatre places, appelée Ventoux, la berline quatre portes quatre places, appelée Galibier, le coupé deux portes deux places, appelé Atalante.

L'ATALANTE DE MEDRANO

Approchez Mesdames et Messieurs, Venez découvrir un des plus beaux exemples du Génie mécanique du sorcier Ettore Bugatti. En représentation unique sur la scène du Palais des Congrès, admirez la favorite du fameux Jérôme Médrano "Sa Bugatti Type 57 C Atalante." Nom magique, évocateur de sportivité et d'élégance, elle est révélée au public au Printemps de 1935 et en son ultime version à compresseur, est habillée d'une légère robe en aluminium. Puissance et performances font d'elle un rare et très convoité animal mécanique. Pour ses premiers numéros sur la scène automobile, elle gagne les concours d'élégance au Bois de Boulogne et, dotée par de courageux conducteurs, s'illustre dans des prestigieuses rallyes. Aujourd'hui encore le dessin de ses courbes donne le vertige, et le regard porté sur elle par les vrais amateurs reste celui de la vertigineuse.



Le coupé Atalante de J. Médrano que nous présentons est construit en 1938 sur le plus moderne des châssis de l'Usine : Le Type 57C. Le grand directeur de cirque, désire la plus aboutie des réalisations de Molsheim. Ainsi, J. Médrano commande à l'Usine, en août 1938, un châssis du Type 57C à freins hydrauliques, et se procure une caisse en aluminium d'Atalante, provenant d'un châssis de 1937 car l'atelier de la carrosserie Bugatti a décidé de ne plus construire de coupés Atalante. La carrosserie de notre Atalante est réalisée par l'atelier de Molsheim, et terminée le 11 juin 1937. Elle vient habiller le châssis numéro 57554 destiné à Marcel WAGNER, propriétaire d'une filature à Sélestat, en Alsace. La caisse est de couleur bleue marine unie, intérieur en cuir havane. Ces coloris seront conservés sur l'auto jusqu'aux années cinquante. Le véhicule est immatriculé le 15 juin 1937 au nom de M Wagner, sous le numéro 7917 NV 3. Juste avant la livraison au client, cette caisse, qui est peut être la première réalisée en aluminium sur châssis Type 57, est immortalisée à l'Usine, dans le parc de la villa Bugatti. Un profil de la voiture est publié dans le Catalogue de 1937.



L'heureux premier propriétaire de ce coupé Atalante, ne va l'utiliser qu'une seule année, revendant le véhicule à Paris au premier jour de l'été 1938. Le 21 juin 1938, l'Atalante 57554 est immatriculée dans le département de la Seine sous le numéro 2930 RL 8.

Elle est alors sans doute reprise par le garage dirigé par Roger TEILLAC, Avenue de Suffren.

A la même période, Jérôme Médrano désire se procurer un coupé 2 places Bugatti type 57, mais l'Atelier de carrosserie de Molsheim est sur le point d'arrêter la fabrication des Atalante.

Par l'intermédiaire d'un dénommé BERTRAND, Médrano commande un châssis à compresseur 57756/moteur 53C. Le grand directeur de cirque avait connu R. Teillac quand celui-ci était encore chef d'atelier au garage de Gaborit, 57 Avenue Bugeaud. Médrano était ami avec Jean Chiappe, l'ancien Préfet de Police qui habitait au 51 de l'avenue. Médrano avait acheté à Gaborit sa première Bugatti : un Type 35B de course avec lequel il va s'illustrer dans quelques courses de côtes vers 1932.

Roger Teillac avait l'auto en entretien et l'amenait en remorque sur les lieux des épreuves.

Tout naturellement, c'est à ce dernier que s'adressa J. Médrano quand il chercha une Bugatti de tourisme en 1938.

Or R. Teillac vient de rentrer l'Atalante ex Wagner. Il dépose la caisse. La voiture 57554 va rester longtemps en châssis Avenue de Suffren. Il figure encore dans le stock Teillac inscrit "Chassis 57554 Roger 18/6/1939".



A la livraison du châssis Type 57C, la caisse Atalante, ex 57554, est montée sur le nouveau châssis 57756 équipé de freins hydrauliques. Il est possible qu'une boîte Cotal fut installée dès l'origine. J. Médrano nous a confirmé avoir utilisé le véhicule dans cette configuration. Fait assez extraordinaire pour être rapporté, la plaque d'immatriculation 2930 RL 8 passa du châssis 57554 au châssis 57756.

Ce numéro d'immatriculation figure en effet sur le document de Police strasbourgeois lors de la revente de 57554 par Wagner en 1938... et sur le document de Police concernant 57756, lors de sa réimmatriculation à Paris en 1951 dans le nouveau système 75.

Il est établi que Roger Teillac utilise l'Atalante 57554 pour son usage personnel avant démontage pour Médrano. Un cliché de l'été 1938 montre 57554 dans sa configuration d'origine, avec la plaque 2930 RL 8, lors d'une sortie effectué par Teillac en compagnie de l'épouse de son client R. Morin.

Nous pouvons situer la dépose de la caisse à l'automne 1938.

Le châssis 57756 a donc été commandé pour recevoir la caisse de 57554. Il ne portera jamais d'autre carrosserie.

Une Vie de Cirque.

Ainsi la voiture présentée aujourd'hui sur la scène du palais des Congrès est bien 57756 telle que voulue par Jérôme Médrano.

Celui-ci va apporter quelques modifications à la carrosserie : "J'ai fait installer les phares carénés et les antibrouillard Bosch dans les bouts d'ailes. Les deux photos la montrent devant l'atelier de Bugatti à Levallois. La voiture était bleue d'origine. Elle a été revendue par moi telle que sur les photos".





L'Atalante 57756 de J. Médrano chez Bugatti à Levallois. Le bouchon de radiateur à ouverture rapide sera sur l'auto jusqu'en 1960.

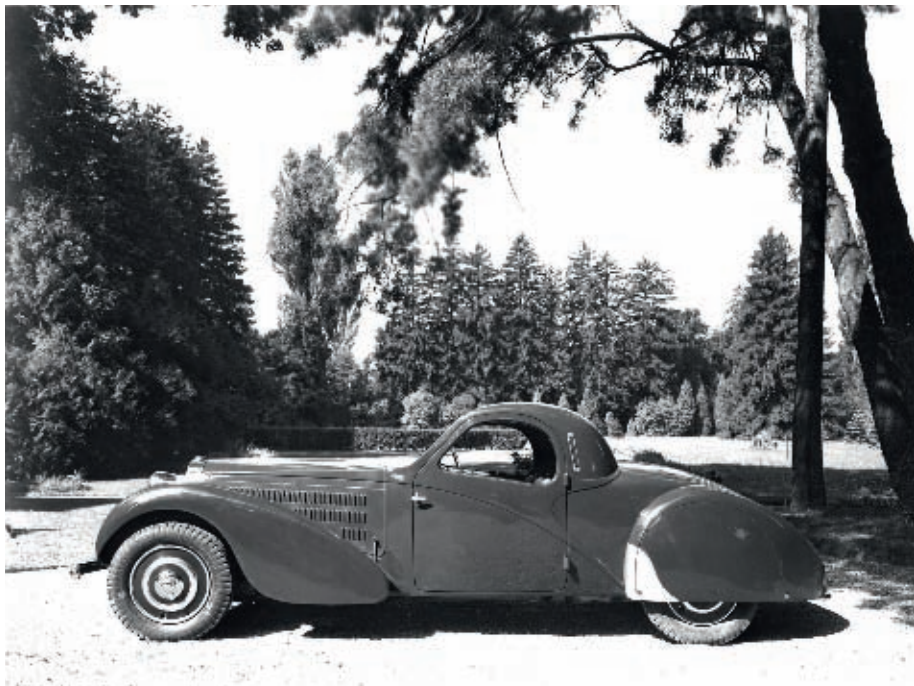
Nous pouvons aussi remarquer le bouchon de radiateur à ouverture rapide du modèle de course. Sa présence anachronique sur une Atalante a une histoire. Médrano l'évoque dans ses souvenirs parus dans un ouvrage intitulé "Une vie de Cirque" aux éditions Arthaud. 1983. J'ai toujours eu la passion des voitures. C'est peut être une passion onéreuse mais elle est sans conteste bien préférable à certaines autres. J'étais un amoureux des Bugatti. J'en eus plusieurs et pris part à plusieurs rallyes et à des petites courses en province.

Un soir, qui vois-je à l'entracte dans le cirque ? Le patron, le "père" Bugatti en personne, coiffé de son traditionnel melon marron. Il rôdait près du rideau rouge de l'entrée de la piste, à l'endroit où se trouvait un râtelier auquel étaient accrochées les chambrières pour les chevaux et semblait les admirer en connaisseur. J'allai immédiatement vers lui et me fis connaître. Il me dit alors : "Je suis heureux de vous rencontrer. Je sais que vous me faites l'honneur et le plaisir de courir sur mes voitures. Eh bien, si vous êtes un mordu des voitures, moi je suis un amateur de chevaux et je collectionne tout ce qui se rapporte au cheval, mais il me manque des chambrières et des longues cravaches que vos dresseurs utilisent en piste." A partir de ce jour, nous nous revîmes fréquemment et vous devez bien penser que je lui offris un assortiment de chambrières pour sa collection. En échange, il me fit cadeau pour mes deux voitures

de quatre bouchons à ouverture rapide à ressort qu'il avait inventés. Ils étaient numérotés et il y en avait extrêmement peu en circulation ; c'était un cadeau royal. Ils se vendaient à l'époque 500 francs pièce, ce qui était très cher, mais c'était une petite merveille d'usinage. La guerre nous sépara et je ne le revis plus. J'eus encore la joie de faire la connaissance de son fils Jean qui avait dessiné le modèle de la voiture, une 57c, que j'emmenai avec moi plus tard aux Etats-Unis."

En effet lorsque débute le conflit mondial, J. Médrano s'engage dans la Navy. Il est officier dans l'Armée américaine, et participe à des activités de résistance. En 1940 le cirque est réquisitionné par les allemands qui installent leur propre troupe. Après la guerre, Médrano quitte la France pour les Etats-Unis. Il y restera cinq ans, de 1946 à 1950. La Bugatti y circulait en plaques californiennes, mais elle était toujours officiellement enregistrée à la préfecture de Paris. "Mon directeur s'est chargé de la vente de la voiture que je venais de ramener des USA."

Dans la revue "L'Action Automobile et Touristique" de juillet 1950 paraît l'annonce suivante : "Bugatti atalante57c. bte Cotal parf. ét. et bateau 6 pl... Médrano, 72 ter, r des Martyrs. Tru. 09.73." Le beau coupé, conservé plus de treize ans par le grand homme de cirque, va trouver un nouveau propriétaire en août 1951.



La 57554 Atalante Bleu nuit, Parc de la Ville Bugatti

La voiture est officiellement immatriculée sous le numéro 233 AP 75, le 2 août 1951 au nom des Ets Jean-Louis BAEHLER, 6 rue Georges Prade, Paris 14^e.

Deux ans plus tard, le 23 septembre 1953, le véhicule est cédé à Georges SOULAS, industriel à Paris, 21 rue Alain Chartier. Cet homme, de forte corpulence, cigare à la main, est imprimeur rue Bonaparte. Il ne passe pas pour être très soigneux de sa personne, ni de ses voitures.

Le bon Comte de Soulas met sa voiture en entretien chez Henri Novo, ancien mécanicien du Garage Teillac. Une bielle passe bientôt à travers le carter. La voiture n'a pas 80 000 km.

A l'automne 1956, l'Atalante est acheté chez Novo, au garage PROUST, rue Jean Racine, à Montrouge, pour 70.000 anciens frs par un jeune étudiant ingénieur de vingt ans : Jean-Paul MONCEAU. Un bloc moteur est trouvé auprès d'un bugattiste suédois, Peter Taube, pour 20.000 AF. Le carter supérieur est changé, mais l'inférieur est conservé. La réparation est effectuée chez Novo en Mars 1957. La voiture était encore équipée de son compresseur et de la boîte Cotal qui furent déposés et conservés par H. Novo. Ce dernier fournit une pipe d'admission pour carburateur vertical et une boîte de vitesse mécanique. La facture des pistons neufs s'élève à 40.000 AF. Le père de J-P Monceau paye la note.

J-P Monceau, dont la famille exploite une carrosserie à Clamecy depuis le début du siècle, se charge lui-même des travaux de peinture. Il remonte le moteur dans l'auto à Clamecy.

La sellerie doit être refaite. Le Coupé est ainsi repeint en "Bleu Océano Nox" de chez Astral, et la découpe de la flèche rouge est référencée "La lettre Ecarlate". La voiture est officiellement enregistrée au nom de J-P Monceau le 30 janvier 1958 sous le numéro 174 BR 58. En 1961, J-P Monceau part à l'armée, son frère vend l'auto pendant cette absence. Novo se charge de trouver un nouveau client. Il la cède à un amateur belge pour la somme de 6.500 NF, à l'été 1961.

Dans les années 70, l'Atalante revient en France par l'intermédiaire du négociant Claude RENEL. La voiture provient de la collection du belge Georges MARQUET, propriétaire d'hôtels à Bruxelles. Il semble que la 57c soit acquise auprès de ce collectionneur en même temps qu'un Type 35 à compresseur. Les deux Bugatti vont rejoindre une célèbre collection de France Comté.

Lors de son passage en Belgique, le moteur 53C fut échangé pour celui, numéro 20 C, provenant d'un cabriolet Stelvio, chassis 57606, vendu neuf en Belgique, en 1937, au pilote Georges Bouriano.



La 57554 Atalante à l'usine avant livraison à Wagner, au fond l'Atlantic de Jean Bugatti.

Après quelques travaux la voiture participe au rallye du centenaire Bugatti en Alsace en 1981.

Au décès du propriétaire, le véhicule est conservé par la famille.

Actuellement la voiture n'est plus équipée d'un compresseur, mais elle a conservé depuis l'origine le tableau de bord typique du modèle 57C avec les deux grands cadrans entourant quatre petits. L'intégration des phares n'est plus du style particulier voulu par J Médrano, leur position est classique du modèle 57 de 1938-1939.

Alors que seule la flèche était de couleur rouge à l'époque de J-P Monceau, aujourd'hui les flancs sont d'un rouge soutenu. Le beau coupé Type 57C présenté à la vente est bien l'Atalante de Médrano. Le châssis 57756 porte toujours la caisse pour laquelle il fut commandé, un an après la fabrication de cette carrosserie née sur le châssis 57554.

Géronimo Médrano naît à Madrid en 1849. Jeune étudiant en médecine, il partage la detresse des enfants malades qu'il soigne à l'hôpital. Ayant déjà la vocation de clown, il décide d'abandonner la carrière médicale pour suivre un cirque itinérant en 1872.

Bon gymnaste et acrobate confirmé, il s'initie à la musique pour devenir un artiste complet.

Il intègre bientôt le cirque Fernando à Paris, en 1874. Il y devient le clown "Boum Boum".

A partir de 1889, il voyage beaucoup pour revenir à Paris en 1897. Il reprend alors la direction du cirque Fernando, en mauvaise situation financière.

Situé au 63 Boulevard Rochechouard à l'angle de la Rue des Martyrs, l'édifice prend le nom de "Cirque Médrano". La propriété des locaux et du terrain reste à la famille Saint.

Médrano devient le cirque des clowns. Il impose un nouveau style, celui des clowneries latines, populaires et légères. Parmi les plus connus :

Le clown Grock est engagé en 1904. Le trio Fratellini y débute en 1915. Footit et Chocolat, Porto, Pipo, Rhum et Achille Zavatta, vont s'y succéder.

Au décès de G. Médrano en 1912, sa veuve assure la continuité avec l'aide d'un administrateur.

La relève, Jérôme Médrano (1907-1998).

En 1928, Jérôme Médrano, le fils du fondateur, est majeur. Il décide d'interrompre ses études pour reprendre le flambeau.

La réouverture officielle du cirque pour la nouvelle saison sous sa direction, a lieu le 7 septembre 1928.



Madame Morin devant l'Atalante de Roger Teillac, été 1938.

Pendant plus de dix ans le jeune directeur va sillonner les routes d'Europe et prospecter aux Etats-Unis pour dénicher de nouveaux talents et des numéros de renoms dignes de son cirque.

"Les tournées de prospections, quatre à cinq fois par an, organisées selon les renseignements que j'obtenais sur le marché artistique européen, étaient devenues immédiatement de véritables rallyes automobiles". Il fallait être ponctuels aux rendez-vous afin d'assister à tous les numéros intéressants, et choisir les meilleurs.

Disposer d'une rapide Bugatti a pu faciliter bien des contrats.

Jérôme Médrano est un rallyman confirmé. Il a terminé second du Paris-Nice 1931 au volant de son faux-cabriolet Duesenberg J carrossé par Fernandez et Darrin.

L'Entracte 1940-1950.

La période de la guerre et l'occupation du cirque par une troupe allemande, puis l'engagement dans les forces américaines et la tentation de la fortune outre atlantique ont éloigné J. Médrano de son cirque pendant dix ans.

La fin de l'Aventure.

Il revient en France en 1950 et dirige à nouveau le cirque, bientôt secondé par sa nouvelle épouse Violette Schmidt, une jeune acrobate.

Le 7 janvier 1963, le bail n'est pas reconduit par la famille Bouglione qui a racheté les locaux depuis 1943. La troupe de Médrano est expulsée. Le cirque après plusieurs années de mauvaises recettes, est transformé en taverne bavaroise. En 1973 l'édifice, sur le point d'être classé, est rasé et lui succède un immeuble résidentiel baptisé "le Bouglione". Plus rien ne rappelle aujourd'hui la présence du cirque Médrano pendant près d'un siècle à cet endroit.



Nino FERRER devant les Deux Magots, boulevard St Germain dans les années soixante.

63 FIAT 508 S Balilla Sport "Coppa d'Oro" - 1937 Ex "Nino Ferrer"

N° DE SÉRIE : #12138 d'après la carte grise
MOTEUR : # 012947 type 108 CS, 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 65 mm x 75 mm
CYLINDRÉE : 995 cm ³
DISTRIBUTION : soupapes en tête
ALIMENTATION : un carburateur Deutshe & Vergaster similaire à un Solex 32PBIC
PUISSANCE MAXIMUM : 36 ch à 4400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
SUSPENSIONS : essieux rigides, amortisseurs hydrauliques à levier
EMPATTEMENT : 2300 mm
PNEUMATIQUES : 4,50 x 17
POIDS : 600 kg à sec
PERFORMANCES : 110 km/h



Son fils Pierre au volant de la Balilla, 1975



Le restaurateur devant la Balilla en remorque



Fiat fut fondé en 1899 par Giovanni Agnelli, le comte Carlo Biscaretti et Emanuele di Bicherasio. La firme de la famille Agnelli n'est pas seulement devenue une fabrique d'automobiles, mais un colosse industriel construisant des avions et leurs moteurs, des roulements à billes, des boggies de wagons et de locomotives, des robots, etc.... Et c'est, bien sûr, le maître absolu de l'Automobile Italienne, Fiat possédant Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Autobianchi et bien d'autres usines.

C'est le 12 avril 1932 qu'eut lieu la présentation de la Fiat 508 Balilla au salon de Milan. Elle résultait de la volonté du pouvoir de produire une petite automobile populaire et économique pouvant se décliner en différentes carrosseries : Torpédo, berline deux portes, cabriolet... Dès 1933 apparut une version sportive sport-spider dite 508S. L'évolution majeure du modèle se produisit l'année suivante avec l'adoption du moteur 108 CS équipé de soupapes en tête portant la puissance à 36 Cv à 4400 tr/mn.

La voiture présentée est un bel exemplaire de ces mythiques Balilla qui ont marqué les courses transalpines de la seconde moitié des années 30. Celle-ci fut peut-être construite en France chez Simca sous licence et habillée d'une carrosserie Sport-spider "ailes longues" biplace décalées. Elle fut achetée en 1959 par le célèbre chanteur "yéyé", Agostino Ferrari, alias Nino Ferrer, qui l'utilisa "à la plage comme à la ville" avant de la confier en 1975 à un restaurateur italien de ses amis de la région de



Milan. La restauration s'est étalée sur plusieurs années et elle est toujours restée dans cet atelier, soigneusement gardée et entretenue. La famille de Nino Ferrer vient de la rapatrier et de nous la confier. Sur la photo devant les "Deux Magots", les ailes étaient différentes mais elles reprirent leurs formes originelles pendant la restauration. Sur cette photo, on remarque que la roue arrière en tôle est la roue de secours, toujours présente dans son emplacement. L'habitacle, est un peu plus long, ce qui serait spécifique des modèles fabriqués en France ainsi que l'emplacement du bouchon de remplissage du réservoir d'essence qui est situé derrière la tête du pilote, accessible de l'extérieur. Elle est équipée de phares Cibié. La rénovation de la carrosserie fut confiée aux fameux établissements Fissore de Savigliano, la peinture chez Acquati de Lodi et la mécanique et le remontage général par E Tenconi de Milan. Ce dernier figure sur la photo noir et blanc, prise lors d'une pause déjeuner, alors que Nino, sa femme et un de ses fils, Pierre, assis fièrement au volant, remorquait la Balilla vers l'atelier de Tenconi.

Il s'agit d'une opportunité exceptionnelle d'acquérir une authentique rareté, éligible aux Mille miles, à la Targa Florio et à toutes les épreuves majeures historiques sur route ou sur circuit.

Carte grise française

70 / 90 000 €





64
ALFA ROMEO
Giulietta Sprint Veloce Zagato - 1957

N° DE SÉRIE : 1493-04045
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger, Alésage-course : 74 mm x 75 mm (à l'origine)
CYLINDRÉE : 1 290 cm³ (à l'origine)
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête commandé par chaîne double
ALIMENTATION : deux carburateurs double-corps Weber horizontaux
TAUX DE COMPRESSION : 9,1 à 1 (à l'origine)
PUISSANCE MAXIMUM : 90 ch à 6 500 tr/mn (à l'origine)
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : coupé deux portes deux places, en aluminium par Zagato
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antirouils
SUSPENSION ARRIÈRE : triangle supérieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2 380 mm
VOIE AVANT : 1 292 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 270 mm
POIDS À SEC : 820 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues, procédé Alfin
ROUES : en alliage léger de 15"
PNEUMATIQUES : 155 x 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 195 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1956-1957
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 18 exemplaires dont 4 à carrosserie double bulbe

L'Alfa RoméoGiulietta Sprint fut présentée au Salon de Turin en avril 1954. C'était un petit coupé de "Grand Tourisme" dont les lignes esquises étaient inspirées des dessins de Mario Boano et de Franco Scaglione. Bertone en construisit la carrosserie. La Sprint était motorisée par un compact tout en aluminium quatre cylindres en ligne de 1290 cm³ de cylindrée.



Ses principales caractéristiques reflétaient l'expérience d'Alfa Roméo depuis les grandes voitures de sport et de course dessinées par Vittorio Jano dans les années vingt et trente : double arbre à cames en tête attaquant directement des soupapes inclinées en V dans des chambres de combustion hémisphériques. C'était un concept de voiture de compétition adapté à une voiture routière. Bien qu'Alfa Roméo se soit officiellement retiré de la compétition en 1953, une petite mais importante minorité de ses clients étaient d'enthousiastes compétiteurs privés et les succès en course, alors comme maintenant, faisaient vendre des voitures. Les Giulietta Sprint participèrent à des compétitions en Italie dès la sortie de la voiture et leurs propriétaires qui se battaient contre des Porsche et des Lancia trouvaient chez Alfa Roméo l'aide et les pièces spéciales désirées. Il existait un département de développement dirigé par Orazio Satta. La puissance du moteur passait facilement de 65 à 90 cv. Aux 23^e Mille Miles, en avril 1956, le coupé Sprint Veloce de Sgorbati Zanelli fut premier dans sa catégorie et 11^e au classement général. Dans cette course, Carlo et Dore Leto Di Priolo sortirent de la route et abîmèrent sérieusement leur voiture. Plutôt que de s'adresser à l'usine, ils demandèrent à leur ami, Elio Zagato, de refaire la voiture. Une carrosserie plus légère et plus aérodynamique permit de gagner 110 kg comparativement à une SV de série. Combinée avec une préparation soignée du moteur, cela permettait à la SVZ d'atteindre 195 km/h. Le prototype fut engagé le 2 septembre 1956 à la Coppa Intereuropa de Monza et tourna 2 secondes au tour plus vite que toutes ses concurrentes. Après ce succès, avec Massimo Leto au volant de la première SVZ, dans sa première course, d'autres pilotes de Giulietta amenèrent leur voiture Via Giorgini pour la transformation.



Ce serait impossible maintenant, le prix serait astronomique, le temps des carrosseries spéciales à l'unité est passé. Ces petites voitures récoltèrent un nombre incroyable de grandes victoires dont je voudrais que l'on se souvienne ; en particulier les coupes des Alpes et Liège-Rome-Liège. Il y eut 3 séries de SVZ spécifiques par les années et leurs construction. La SVZ 1957 furent au nombre de 3 sur commande de pilotes privés. Une de ces voitures avait des pare chocs et les trois arboraient la caractéristique toit à double bulbe Zagato (la "Gobba en italien"). Seules 9 des 18 SVZ construites existent encore actuellement.

La voiture présentée #149-04045 fut construite à partir d'une Giulietta Sprint Veloce de 1957 d'après les travaux remarquables d'Adrian Smits en 2004. La voiture fut immatriculée pour la première fois en Suisse. Puis on retrouve 04045 en Italie avec le numéro d'immatriculation BE-125785 propriété de Filippo Piccolotti puis PZ99308 en 1976. Achetée par Antonio Ferrenti puis par Vittorio Esposito en juin 1983 puis Vincenzo Glingo. En août 1985 elle était à vendre par Tony Vico. En février 1999 pour 35.000 livres sterling et toujours à vendre en avril 2000 pour 41.000 livres. Oldtimer de Toffen offrait la voiture en 2001. Tony Vico céda enfin 04045 en 2001. La voiture partit pour le Portugal et non l'Espagne comme le pensait Adrian Smits. La voiture fut équipée pour la route avec un moteur Alfa-Roméo de 140 cv #AR00548 x 87422 et d'une boîte à 5 rapports. Pour participer à des compétitions FIA il faudrait rééquiper la voiture avec un 1290 cm3 Alfa Roméo dont un exemplaire sera livré avec la voiture. Le kilométrage actuel de la voiture avec son moteur 1750 et de 10 063 kms au compteur. L'actuel propriétaire acheta la voiture au Portugal en 2007.

Titre de circulation communautaire.
Fiche FIA

100 / 150 000 €



Une SVZ en course à Pau.





65
ALFA ROMEO
6C 2500 Super Sport Cabriolet Ghia
ex Marquis De Portago - 1947

N° DE CHÂSSIS : # 915592
MOTEUR : # 923702 six cylindres en ligne, placé à l'avant, longitudinal, vilebrequin tourillonant sur sept paliers, culasse en alliage léger, chambres de combustion hémisphériques.
ALÉSAGE-COURSE : 72 mm x 110 mm
CYLINDRÉE : 2 443 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête, angle des soupapes 90°
ALIMENTATION : trois carburateurs
TAUX DE COMPRESSION :
PUISSANCE MAXIMUM :
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : à longerons et traverses en acier
EMPATTEMENT : 3000 mm
VOIE AVANT : 1 460 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 480 mm
POIDS À SEC : 1 550 kg
CARROSSERIE : 2 portes, 2 places par Ghia
SUSPENSIONS AVANT : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.
SUSPENSIONS ARRIÈRE : roues indépendantes, barres de torsion longitudinales, amortisseurs télescopiques.
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : en tôle d'acier ajouré de 17
PNEUMATIQUES : Michelin 6,50 x 17
VITESSE MAXIMUM : 165 km/h



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 Gioachino Colombo. Les plus doués des carrossiers italiens, Zagato, Touring, Castagna, Ghia, Farina habillaient les 6C 1750, les 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 détruits. 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.

Six exemplaires de la voiture de course Alfetta 158, murés dans des caches secrètes de la campagne lombarde, réintégrèrent le service course. C'est dans cette atmosphère de folie et d'espoir que le nouveau président, l'ingénieur Pasquale Gallo, décida de reprendre une production limitée de voitures d'exception en utilisant le châssis de la 6C 2500 d'avant-guerre avec une nouvelle carrosserie. Alfa Romeo renaissait avec, en série, si l'on peut dire, la 6C 2500 Freccia d'oro et, en Grand Prix, l'Alfetta.

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.

Elles ne correspondaient plus au marché d'après-guerre. Ce fut, en Italie comme ailleurs, la fin de l'artisanat en faveur de la construction en série. Seuls Ferrari, Maserati et Lamborghini réussirent à trouver une clientèle sportive et esthète qui leur permit, pour un temps, de continuer à magnifier l'automobile d'exception.





La voiture présentée est une Alfa Romeo 2500 SS carrossée en cabriolet par Ghia fut livrée neuve à Alfonso Cabeza de Vaca, marchese de Portago. Le châssis roulant # 915 592 sortit de chez Alfa Romeo le 30 septembre 1947 et fut livré chez Ghia d'où il ressortit le 11 juin 1948 habillé en cabriolet. Elle était équipée du moteur 2500 SS #923.702, qu'elle a toujours. De Portago s'en servit pour ses voyages d'agrément jusqu'à sa mort à la Mille Miglia en 1957. La voiture fut ensuite vendue par ses proches à Monsieur Charpentier, excellent mécanicien à Loudun qui s'en servit pendant une quinzaine d'années jusqu'au moment où la consommation lui parut prohibitive. Il garda alors la belle Alfa Romeo dans sa remise mais ne manqua pas de la faire tourner régulièrement, sans la restaurer, elle n'en avait guère besoin. Partie aux Etats-Unis pour être exposée, elle nous revient dans son exceptionnel état d'origine. Un propriétaire emblématique, un deuxième propriétaire pendant un demi-siècle, il est quasiment impossible de nos jours de trouver une telle merveille.

Carte grise française

ESTIMATION : CONSULTER L'EXPERT

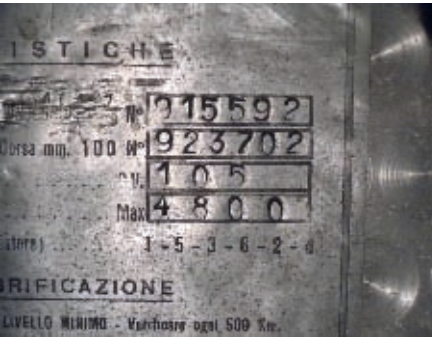
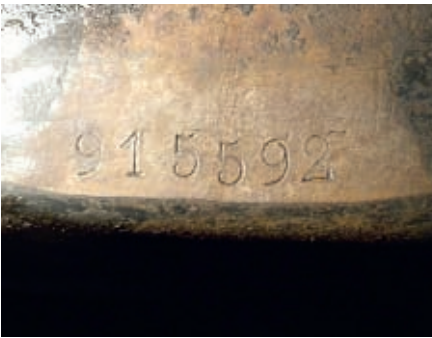


This Alfa Romeo 2500 SS with DHC body by Ghia was sold as new to Alfonso Cabeza de Vaca marchese de Portago. The rolling chassis #915 592 was delivered by the factory to Ghia on September 30, 1947 then delivered to its first owner on June 11, 1948. The original 2500 SS engine # 923 702 is still in the car. De Portago drove it for his pleasure trips until his death in the 1957 Mille Miglia. Then the car was sold by the family to Mr Charpentier a mechanic living in Loudun (France) who used it for about 15 years until he decided that its fuel economy was too bad. He kept the beautiful Alfa in his garage without restoring it (its condition was excellent) but had it regularly started and maintained. Gone to the U.S. to be exhibited, the car came back still in its extraordinary original condition. With a prestigious first owner and only a second one for 50 years, it is practically impossible now to find such a motoring jewel.

French title



"La règle qui s'applique aux pilotes professionnels est la même pour les amateurs à une certaine distance dans le temps et dans l'espace, les comparaisons sont toujours hasardeuses. En tout état de cause, il y a eu des gentlemen-pilotes de très grande classe. J'en prendrai pour exemple le regretté marquis de Portago. C'était un homme d'un courage physique extrême qui le menait d'une piste de bobsleigh à un circuit automobile, d'un parcours hippique à je ne sais quel autre terrain de sport où il y avait quelque chose à risquer. Il ne savait pas reculer devant les difficultés : après son accident de voiture en Angleterre, son engagement et son ambition augmentèrent encore. Dans l'ensemble, c'était un homme singulier, toujours suivi d'une réputation de play-boy international dont je ne sais à quel point elle était méritée, toujours considéré comme une espèce de clochard magnifique à cause de son aspect négligé, de son air peu soigné, la barbe mal rasée et les cheveux longs, l'éternel blouson de cuir et l'allure dégingandée. S'il ne fait aucun doute que ce grand et beau jeune homme faisait une forte impression sur les femmes, personnellement je conserve le souvenir de l'allure de seigneur qui se dégageait toujours de son aspect négligé tout à fait recherché. Excellent sur route, il avait demandé et obtenu de courir également sur monoplace. Son nom est tragiquement lié au malheur qui frappa les Mille Milles de 1957 ou il disparut tragiquement. Ce fut aussi la fin de cette course magnifique".
Enzo FERRARI





66
MASERATI
3500 GT coupé Touring - 1960

N° DE CHÂSSIS : Type 1012246
MOTEUR : #2246 six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger
ALÉSAGE-COURSE : 86 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 3 485 cm ³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête
ALIMENTATION : trois carburateurs double corps Weber 42 DCOE
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 220 ch à 5 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + MA de marque ZF type 54/17
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : tubulaire en acier
CARROSSERIE : coupé 2 + 2 en aluminium par Touring, procédé Superleggera
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi elliptiques, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2 600 mm
VOIE AVANT : 1 390 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 360 mm
POIDS À SEC : 1 420 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : bimétal de 16" de diamètre
PNEUMATIQUES : 6.50 x 16
PERFORMANCES : vitesse maximum 230 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1957/1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 2 225 ex, 212 Spider Vignale.
TOUS LES SPYDERS ONT DES NUMÉROS DE CHÂSSIS IMPAIR SAUF TROIS, LES COUPÉS AYANT DES NUMÉROS DE CHÂSSIS PAIR.



Construite de 1957 à 1964, on peut dire que la Maserati Tipo 101 3500 GT sauva la marque au trident financièrement. Les précédentes et extraordinaires A6G 2000 furent construites beaucoup trop confidentiellement pour que leur vente couvre les dépenses de plus en plus lourdes du département compétition. Malgré le Championnat du Monde 1957, enlevé par Maserati, la société se trouvait en bien mauvaise posture quand, enfin, pour la première fois, une Maserati de série fut un succès commercial. Le prototype, un coupé Touring, avait été présenté à Genève, le 2 mars 1957 et les commandes affluèrent à partir du Salon de Turin de la même année. Le moteur à six cylindres en ligne descendait en droite ligne des moteurs de course. Il conservait l'architecture et les cotes légèrement longue course de la très rare 350 S, barquette Sport des années 1955-1957 construite à trois exemplaires. Il en conservait aussi le double allumage et les douze bougies, ainsi que les trois carburateurs Weber double corps. Sur la 350 S, ce moteur développait 325 ch à 6000 tr/min. Sur la 3500 GT, il en délivrait encore 220 au régime raisonnable de 5500 tr/min, gage de fiabilité. La voiture, avec son rigide châssis tubulaire et ses suspensions classiques, tenait bien la route. Les freins à tambours des premiers modèles furent remplacés par des freins à disques en option, puis de série en 1960. Touring, Vignale, Allemano, Bertone, Frua, Moretti et Zagato se penchèrent sur la 3500 GT



et présentèrent des prototypes, mais on peut dire que l'ensemble de la production des coupés fut carrossé par Touring et que Vignale fut chargé de la version Spider. La voiture présentée, une Maserati 3500 GT dans sa version coupé #2246 est sortie des ateliers Touring en 1962. Elle était équipée de l'injection Lucas dont le manque de fiabilité a poussé son premier propriétaire à faire monter 3 carburateurs Weber double-corps 42 DCOE. #2246 est dans un état d'origine émouvant, les cuirs noirs sont probablement d'origine, l'habitacle est splendide et son compteur kilométrique n'affiche qu'un peu plus de 60.000 km. C'est une superbe voiture et ces Maserati GT des années 1960 ne peuvent que prendre une valeur bien méritée.

Titre de circulation extra communautaire, dédouanée

60 / 80 000 €

The car offered here is a Maserati 3500 GT with coupé body built in 1962 by Touring. It was fitted originally with the Lucas fuel injection system whose poor reliability incited its owner to have three twin choke Weber 42 DCOE carbs fitted instead.

#2246 presents itself in a fine original condition with a superb interior. The clocked mileage is just above 60 000 kms (about 38 000 miles). The value of these splendid Maserati GTs from the '60s can only climb to well deserved levels.

Extra EC documents / Customs cleaned





67
FACEL VEGA
HK II B - 1963

N° DE SÉRIE : type HK II B 141
N° DE COMMANDE : 2020
MOTEUR : huit cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, d'origine Chrysler, bloc et culasse en fonte, vilebrequin tourillonant sur cinq paliers
ALÉSAGE-COURSE : 107,96 mm x 85,72 mm
CYLINDRÉE : 6 286 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames central
ALIMENTATION : un carburateur quadruple corps
TAUX DE COMPRESSION : 10 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 360 ch à 5 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : automatique Borg Warner à trois rapports + M.A.
CHÂSSIS : cadre en tube d'acier de forte section et traverses
CARROSSERIE : coupé deux portes, quatre places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2 660 mm
VOIE AVANT : 1 420 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 420 mm
FREINS : hydrauliques à disques pleins Dunlop
ROUES : fils chromés à fixation centrale de 5 x 15
PNEUMATIQUES : 205/70 VR 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1961/1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 180 exemplaires



La passion de Jean Daninos pour les belles automobiles le poussa à présenter, avec l'aide de Pininfarina, un nouveau modèle de Bentley, sur base de Mk VI : la Cresta. Diffusée exclusivement par la Franco-Britannic, cette splendide voiture qui préfigurait la Bentley Continental de H.J. Mulliner ne fut construite qu'à dix-sept exemplaires. En 1951, sans l'aide de Pininfarina, Jean Daninos étudia et réalisa en un seul exemplaire, toujours sur base de Bentley 4,5 litres, un coupé splendide qui préfigurait le projet Vega. Après avoir vainement essayé de redonner une image "automobile" à la glorieuse firme Hispano-Suiza, Jean Daninos mit en chantier un prototype de coupé 2+2, se servant des relations nouées pendant la guerre avec les firmes d'outre-Atlantique. Jean Daninos conclut un accord avec Chrysler concernant la fourniture de la dernière génération de moteur V8 à soupapes en tête et culasses hémisphériques. En janvier 1953, Facel-Métallon se scindait en Métallon S.A. et Facel S.A. Facel serait en charge de construire la voiture dont le nom fut proposé par l'écrivain Pierre Daninos, frère de Jean. Parmi quelques noms d'astres célèbres, celui de Vega fut retenu. Le prototype fut présenté à la presse le jeudi 29 juillet 1954 et au Salon de Paris en octobre. La voiture était vendue 2 873 000 francs, soit 50% de plus qu'une Talbot Lago 4,5 litres Grand Sport ! C'était une voiture élégante. Le châssis était en tubes d'acier soudés, le moteur, choisi dans



la nouvelle gamme Chrysler, très puissant pour l'époque. La caisse en acier embouti et soudé recevait sept couches de peinture cellulosique, l'habitacle était tendu des plus beaux cuirs. La face avant, qui restera la caractéristique des Facel Vega, était ornée d'une calandre classique, verticale, parée de deux ouïes latérales et de quatre phares superposés deux à deux en bout d'aile dans un motif en acier inoxydable comme toutes les parties habituellement chromées sur une automobile de l'époque. La voiture fut constamment améliorée, le moteur devenant notamment de plus en plus puissant. La FV1 fut homologuée à partir de mars 1955 avec le moteur Chrysler De Soto Firelite de 4 768 cm³ et 190 ch remplaçant le Firedome des premiers modèles. La Facel II fut construite à partir de 1961 et ce jusqu'en 1964.

La voiture présentée est ivoire (à l'origine elle était argent), cuir et moquettes rouge foncé. Comme toujours chez Facel, le tableau de bord est superbe avec une instrumentation Jaeger très complète. Elle affiche 37 068 miles au compteur. Elle équipée d'une boîte automatique, de l'air conditionné, des vitres teintées.

Les roues fils à fixation centrale sont chromées et les pneumatiques sont à flancs blancs. Les freins ont été refaits récemment ainsi que le faisceau électrique, recâblé.

Les suspensions ont été refaites et accordées. La boîte de vitesse et le moteur ont été refaits par l'excellent et regretté Pierre de Siebenthal. La direction assistée a été refaite et la climatisation est revue.

Cette Facel fut vendue neuve aux Etats-Unis en novembre décembre 1963 à Mr Sandausky qui la céda ensuite à MR S.Wellins. Lorsqu'elle revint en France dans les années 80 elle fut la propriété de Monsieur Delafon puis Mr Saurige et devint ensuite la propriété du gendre du Général De Gaulle, Monsieur Alain de Boillieux. Nous la retrouvons en vente aux enchères ici-même il y a dix ans.

C'est une des plus belles voitures françaises d'après guerre, élégante, luxueuse et puissante. La Facel II n'a pas été remplacée. L'essai que nous avons pu effectuer récemment de cette Facel nous a particulièrement séduit. Nous n'avons pas noté de bruits de roulements, elle accélère et freine mieux que certaines voitures modernes.

Carte grise française.

120 / 150 000 €



The car offered here is finished in ivory with dark red leatherwork and carpets. Following Facel practice, the dashboard is superb with a comprehensive set of Jaeger instruments. The clock shows 37 068 miles. The central locking wire wheels are chrome plated and the tyres are of the whitewall type. The brakes and the electrical harness have been recently refurbished.

The suspensions have been overhauled as were the engine and the gearbox by the late Pierre de Siebenthal. The power steering and the air conditioned system have been also overhauled.

This Facel was sold first in the U.S. and after coming back to France it became the property of M. Alain de Boissieu, the general de Gaulle's son-in-law. It was then sold at an auction here ten years ago.

This is one of the most beautiful post war French cars offering at the same time sheer elegance, luxury and performance. A recent road test had been extremely pleasant and rewarding. We did not notice any alarming noises and the Facel is able to accelerate and to brake better than some modern cars.

The Facel II had no descendants.



68
A.C. BRISTOL
ACECA - 1958

N° DE SÉRIE : BEX 653
MOTEUR : #100D785, six cylindres en ligne, avant, longitudinal
CYLINDRÉE : 1 971 cm³
ALÉSAGE-COURSE : 66 mm x 96 mm
DISTRIBUTION : soupapes en tête, arbre à cames latéral
ALIMENTATION : trois carburateurs Solex
PUISSANCE MAXIMUM : 120 ch à 6000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
CARROSSERIE : coupé deux portes, deux places
CHÂSSIS : à longerons en acier avec traverses tubulaires
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant et à l'arrière
EMPATTEMENT : 2 286 mm
FREINS : à disques à l'avant, tambours à l'arrière
ROUES : à rayons, à serrage central
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1957/1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 169
POUR L'HISTORIQUE SE REPORTER AU LOT N° 60

La voiture présentée, #BEX 653, est un coupé Aceca dont le numéro de série nous indique qu'il est sorti des usines AC le 7 mars 1958, livré en conduite à gauche et équipé de l'excellent moteur Bristol 100D aux établissements Chardonnet.
Peinte en gris métal foncé, splendide intérieur en cuir rouge d'origine, moquettes rouges, c'est une voiture saine, au fonctionnement sans reproche, livrée avec son autoradio d'époque.

Carte grise française

80 / 100 000 €

This 1958 AC Aceca, chassis BEX653, is equipped with the excellent Bristol 100D engine.
It is painted in grey, with magnificent and original red leather interior. The car is in very nice condition, runs well, and will be delivered with its radio.

French registration





69
SIMCA 8 1100
Type : Bi-place Sport

MOTEUR : quatre cylindres en ligne avant, longitudinal, type 112 #0042
ALÉSAGE-COURSE : 68 x 75 mm
CYLINDRÉE : 1089 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs Solex 34 PBIC
PUISSANCE MAXIMUM : 42 ch à 4400 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + MA
CHÂSSIS : 2 longerons en C, entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : bi-place sport, ailes moto en aluminium
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, bras transversal
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide
POIDS À SEC : environ 650 kgs
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
ROUES : à rayons à fixation centrale de 13"
PNEUMATIQUES : 5.00 x 13"
PERFORMANCES : vitesse maximum 140 km/h
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1

La bi-place sport que nous présentons est une "speciale" construite sur une base de Simca 8, 1100 cc, elle est dérivée et construite sur licence Fiat. Nous sommes donc en présence d'un châssis en tôle emboutie de section en C, de suspensions de Simca 8 et d'un moteur 1100 alimenté par 2 carburateurs Solex. La carrosserie est récente et bien réalisée en tôle d'aluminium sur une structure du même métal. L'ensemble est donc d'une extrême légèreté et qui confère à cette voiture une vivacité qui ne laisserait pas supposer la puissance somme toute modeste du moteur 1100. La carrosserie de bi-place Sport, ailes moto est une réminiscence de ce qui se faisait à la fin des années 1940, chez Ferrari avec le Spider Corsa 166 et chez bien d'autres petits constructeurs italiens utilisant des mécaniques Fiat 1100 telle que Abarth avec la 1100 Sport de 1949, Alfa Roméo, Avale, Bandini, Benedetti, Benelli, Bertolini, Bottega, Branca, Camen, Carnevalli, CFM, Comirato, Del Bono, Ermini, Farcioli, Facetti, Panzani, Gilco, Giordano, Leone, Mariana, Barilla, Marzotto, Monaci, Motto, Mucera, Nardi, Osca, Paganelli, Pasqualetti, Pasqualin, Patriarca,



Petrini, Pettoli, Sighinolfi, Stanga, Stranguellini, Taraschi, Testadoro, Trinacria, Turolla, volpini et Gli Epigoni dell' asse... Ouf et j'ai dû en oublier, c'est le dire le foisonnement de géniaux petits constructeurs dans l'Italie d'après guerre. La voiture reconstruite par notre amateur est en parfait état de présentation. C'est un tôlier formeur de chez Augusta (constructeur des superbes hélicoptères italiens) qui est l'auteur de cette bi-place sport.

Véhicule de compétition

35 / 40 000 €



70
AUSTIN-HEALEY
100/6 - 1957 - Compétition Aluminium

N° DE SÉRIE : # BN4-O/44821
MOTEUR : # 90074, 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc en fonte, culasse en aluminium
ALÉSAGE-COURSE : 79,4mm x 88,9mm
CYLINDRÉE : 2639 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 3 carburateurs SU HD 8
PUISSANCE MAXIMUM : ch à tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A., overdrive sur 2 ^e et 3 ^e rapports
CHÂSSIS : longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie assemblé chez Jensen
CARROSSERIE : roadster 2 portes, 4 places en tôle d'aluminium
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1957
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 50 ex en aluminium



La voiture de la vente fut fabriquée le 8 juillet 1957, et livrée en Angleterre en noir et rouge "Reno", intérieur rouge et capote noire. Le vendeur nous dit qu'elle fait partie des 50 premières 100-6 fabriquées par l'usine à Longbridge toute en aluminium aux spécifications du règlement du championnat international des voitures de sport. Elle aurait couru jusqu'à la fin des années soixante et remise ensuite en Angleterre. Le garage Sportscar Services l'a trouvée et l'a restaurée en 1999 pour Brian Mertz. La voiture a été entièrement révisée en 2007 aux états-unis et le moteur re-préparé avec des pistons forgés, un volant moteur allégé spécifique Taylor, des collecteurs d'échappement sur mesure, accordé au moteur et un vilebrequin allégé. La boîte de vitesses, l'embrayage et l'overdrive ont été révisés ainsi que tous les périphériques. Les axes de suspensions ont été vérifiés testés. Les rares collecteurs d'admission en aluminium supportent de gros carburateurs SU HD8, également reconditionnés. Elle est équipée d'un alternateur et d'un démarreur Tilton. Le moteur vient d'être à nouveau refait fin 2009 et est à roder. C'est une des dix plus rapides Healey car elle termina 7^e au classement général au Austin Healey Challenge, face aux plus rapides et de nombreuses 1^{re} places et divers podiums aux USA.

Titre de circulation extra communautaire dédouané.
Fiche FIA.

65 / 80 000 €





71
JAGUAR
XK 120 roadster - 1952

N° DE SÉRIE : #SN41718 d'après la carte grise
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal. #N1869-8
ALÉSAGE-COURSE : 83 mm x 106 mm
CYLINDRÉE : 3 442 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par cylindre, culasse C #63877-85
ALIMENTATION : deux carburateurs SU
TAUX DE COMPRESSION : 9 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 5 750 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A de type Moss.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : roadster deux portes, deux places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques
EMPATTEMENT : 2 590 mm
VOIE AVANT ET ARRIÈRE : 1 295 mm
POIDS À SEC : 1 320 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues de marque Lockheed
ROUES : à rayon et fixation centrale de 16"
PNEUMATIQUES : 6.00 x 16
PERFORMANCES : vitesse maximum 120 miles/h soit 192 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : octobre 1948 / septembre 1954
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 6 437 exemplaires à conduite à gauche

“Que signifie 120 ?” demanda Harold Harting rédacteur en chef de la revue The Motor, à Williams Lyons à la présentation de la XK120. “120 miles à l'heure” répondit avec superbe le patron de Jaguar. Non seulement la voiture était performante avec son moteur XK, six cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, mais elle était belle à coupe le souffle et représentait pendant 13 années l'archétype de la voiture anglaise de grand sport. Le palmarès de la XK 120 est trop important pour être relaté ici, sans parler de son dérivé, la Type C.



Le roadster fut présenté en octobre 1949 et la demande fut instantanée. C'était un vrai roadster avec une petite capote entièrement détachable qu'on pouvait ranger dans le coffre. 7 631 exemplaires furent construits dont 6 437 à conduite à gauche. Ces chiffres montrent que la plupart des 120 furent exportés, principalement aux USA. La voiture présentée est un roadster XK 120 de 1952. De couleur ivoire pour la carrosserie, l'habitacle, cuirs et moquette sont rouge foncé. Le compteur affiche 3259 miles. Un essai récent de cette belle voiture nous a particulièrement ravi. La boîte Moss, réputée rugueuse, nous a surpris agréablement. Nous n'avons pas noté de bruits de roulements intempestifs. Le moteur pousse allègrement et la voiture va et freine bien droit.

Carte grise française.

70 / 80 000 €

This car is a 1952 XK 120 Roadster finished in ivory with dark red interior, leatherwork and carpets. The clock shows 3 259 miles. A recent road test of this superb car had been particularly satisfying. The reputedly rough Moss gearbox appeared very easy to handle and we did not notice any abnormal bearing noises. The engine pulls cheerfully and the car keeps absolutely straight on braking.

French papers



72
ALFA ROMEO
Giulietta Spider - 1959

N° DE SÉRIE : #AR1495.06301
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 74 mm x 75 mm
CYLINDRÉE : 1 290 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête commandé par chaîne double
ALIMENTATION : deux carburateurs double-corps
TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 80 ch à 6 300 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : coque autoporteuse en tôle d'acier
CARROSSERIE : spyder 2 portes coupé deux portes deux places en aluminium par Zagato
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, quadrilatères transversaux déformables, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, triangle supérieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2 250 mm
VOIE AVANT : 1 292 mm
VOIE ARRIÈRE : 1 270 mm
POIDS À SEC : 860 kg
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : de 15" en tôle d'acier ajourée, enjoliveurs chromés
PNEUMATIQUES : 155 x 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 165 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1955-1962
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 14300 spiders

Personne, Alfa-Roméo inclus, n'avait prévu l'incroyable succès de la Giulietta lorsqu'elle fut présentée en 1954. Elle fit l'objet d'une tombola dont le premier prix était une des voitures présérie. Les délais d'obtention d'une voiture de série furent moins glorieux et causèrent beaucoup de déception et presque un scandale. Quand les premières Giulietta Sprint furent enfin livrées elles établirent instantanément Alfa Roméo et Bertone au pinacle des constructeurs et carrossiers.



Le coupé Sprint fut rapidement suivi la berline 4 portes puis mi 1955 par le spider carrossé par Pinin Farina. Une version Veloce du spider et du coupé sprint fut annoncée en 1956 avec des modifications de moteur, taux de compression plus élevé et deux carburateurs double corps qui contribuaient à donner encore plus de puissance et de vivacité à cette mécanique réussie qui n'en manquait pourtant pas. Les qualités dynamiques des Giulietta étaient de très haut niveau, tenue des route et freinage firent le bonheur d'une jeunesse sportive. La Giulietta personnifiait l'Italie d'après guerre qui se voulait vive, joyeuse et belle. Les amateurs préfèrent la série 1750 1300 qui lui succédèrent pour leur vivacité et leur caractère mais aussi leur rareté. C'est particulièrement vrai pour le spider avec son châssis court et ses petits feux à l'arrière. Il faut aussi se rappeler que ces premiers spiders Giulietta étaient finis à la main individuellement.

La voiture présentée est une Alfa Roméo Giulietta spyder de 1959 #AR1495.06301. Son moteur a été changé pour un 1300 Veloce #AR00106x20780 après que la voiture fut vendue à Bologne. C'est une voiture équipée de son rare hard top et préparée pour les épreuves historiques, sièges baquet spéciaux, coupe circuit, double pompe à essence, petit volant, arceaux de sécurité, etc... C'est une très jolie voiture, en bon état de présentation et de fonctionnement dont l'essai nous a ravi.

Titre de circulation communautaire.

35 / 45 000 €



73
ELVA
MK II, Barquette Sport Bobtail - 1957

N° DE SÉRIE : 100/40
MOTEUR : # 40050 4 cylindres en ligne, longitudinal incliné, d'origine Coventry Climax
ALÉSAGE-COURSE : 72,39 mm x 66,6 mm
CYLINDRÉE : 1 098 cm ³
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : 2 carburateurs double corps Weber 40 IDM
TAUX DE COMPRESSION : 9,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 83 ch à 6250 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
EMPATTEMENT : 2171 mm
CHÂSSIS : multitubulaire
CARROSSERIE : barquette sport en aluminium
SUSPENSIONS : roues indépendantes, triangles superposés, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux, barres antirouls, pont de Dion
FREINS : hydrauliques à tambours Alfin , dans les roues à l'avant, in-board à l'arrière
ROUES : à rayons de 15" de diamètre, à fixation centrale
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1957



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 Mk II. 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.

Il termina 3^e en fin de saison du 1964 United States Road Racing Championship.

En 1958, deux Elva Mk II d'usine et trois privées étaient inscrites aux 12 heures de Sebring, trois terminèrent la course, 27^e au général et 5^e de la catégorie. L'année suivante, deux voitures d'usine remportèrent les deux premières places dans leur catégorie. Malgré le fait qu'elle provienne des USA, il n'y a pas de preuves que la voiture présentée fait partie de celles engagées à Sebring en 1958 ou 1959 mais il s'agit bien des toutes premières voitures réalisées en aluminium par l'usine.

C'est une très jolie barquette, éligible dans nombre de compétitions historiques et réellement compétitive. Elle est immatriculée et peut rouler en rallye régularité ou compétition. Elle possède son MOT en cours et son SwanseaV5.

Titre de circulation communautaire

75 / 100 000 €



DRIVE A WINNER!

Experience the thrill of driving one of the most magnificent sports cars you have ever seen on the open road.

Elva is at Ripley Motor Sports Cars. She'll make you feel like a winner in the race you drive.

Now on Display

FERRARI	ELVA	JAGUAR	PORSCHE
AUSTIN - HEALEY	ALFA - ROMEO		
MG	SPRITE		

Also in Full Line of Imported Sedans

RIPLEY MOTOR CO. SPORT CARS
117-118th Road, Midsco, New York Phone 2-1865



74
DINALPIN
A110 1100 berlinette - 1971

N° DE SÉRIE : #415
MOTEUR : quatre cylindres en ligne d'origine Renault R8 Major, type 688 en porte-à-faux arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 70 mm x 72 mm
CYLINDRÉE : 1108 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, chambres de combustion hémisphériques
ALIMENTATION : 1 carburateur double corps Weber
TAUX DE COMPRESSION : 9.5 à 1 ou 10.4 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 92 ch à 6500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : châssis poutre
CARROSSERIE : berlinette en résine et fibre de verre collée
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, leviers triangulaires en trapèze, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice
SUSPENSION ARRIÈRE : demi-axes oscillants, jambes de force obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
POIDS À SEC : 565 kg
EMPATTEMENT : 2100 mm
VOIE AVANT : 1296 mm
VOIE ARRIÈRE : 1275 mm
FREINS : hydrauliques à disques Bendix sur les 4 roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1964/ fin 1971 environ 200 exemplaire en 1108 cm³

C'est en 1962 que l'entreprise mexicaine Diesel Nacional (DINA), dont l'objet social était principalement la fabrication d'autobus, de camions et la vente des automobiles Fiat au Mexique, obtint la licence pour fabriquer la Renault dans son usine de Sahagun où commencèrent la production des Dauphine et de la Floride, les vendant ensuite à prix réduit au gouvernement mexicain pour en promouvoir le lancement. DINA cessa ensuite de vendre des Fiat pour se consacrer entièrement à la production de Renault, en fabriquant et vendant l'Estafette, la Renault 4, R8, R10 et la R12. En 1964, la compagnie réussit à obtenir la licence pour fabriquer et vendre l'Alpine au Mexique. Pour cela fut créée une petite usine dans la zone industrielle de la Colonia Vallejo à Mexico City. Commencèrent donc la production de la Berlinette A110, du cabriolet A110 et du GT4. Ces premières autos furent équipées du moteur 1108cc jusqu'à la fin de



l'année 1971, date à laquelle il fut remplacé par le 1300cc de la R8. Les directeurs de l'usine décidèrent de baptiser l'auto "Dinalpin", mélangeant ainsi des noms des deux entreprises impliquées : DINA pour le constructeur mexicain et Alpine pour le français. Selon les registres de l'usine, la production totale s'élève à : 508 berlinettes dont environ 200 exemplaire en version 1108 cm³, 67 cabriolet et 118 GT4 de 1965 à 1974. Durant les deux premières années de production, le nombre de cabriolets et de GT4 fut un peu plus élevé que celui des Berlinettes. Les cabriolets et les GT4 furent fabriqués en 1965, 1966 et 1967. La Dinalpin est la seule automobile sportive qui fut fabriquée à 100% au Mexique. C'est pourquoi elle est aujourd'hui une automobile de collection très recherchée. Certaines participent à des rallyes historiques en Amérique Latine. La berlinette 1100 VA que nous présentons fut produite en 1971 à Hidalgo au Mexique et porte le numéro 415 sur les 508 berlinettes fabriquées, la peinture dans le classique bleu Alpine fut refaite, tout comme la sellerie en simili noir. Les roues d'origine ont fait place à des jantes Gotti à six branches. C'est la voiture idéale pour débiter dans les rallyes historiques et apprendre à piloter une propulsion sans se faire de frayeur et goûter aux joies des virages enroulés en glisse des quatre roues ; avec un budget trois fois inférieur à celui de sa grande sœur, la 1600 S. Pour les grandes épreuves comme le Tour Auto, le Mans Classic, le Monte Carlo Historique, la 1100 sera plus facilement acceptée que la 1600 dont le nombre de demande d'engagement dépasse le nombre de place disponible pour cette version. C'est aussi l'arme absolue pour le trophée MAXI 1000. Cette voiture n'a pas été utilisée récemment, une révision s'impose.

Titre de Circulation extra communautaire dédouané

15 / 20 000 €
SANS PRIX RÉSERVE



75
DINALPIN
A110 1100 cabriolet - 1965

N° DE SÉRIE : #017
MOTEUR : quatre cylindres en ligne d'origine Renault en porte-à-faux arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 70 mm x 72 mm
CYLINDRÉE : 1108 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, chambres de combustion hémisphériques
ALIMENTATION : 1 carburateur
TAUX DE COMPRESSION : 10.4 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 92 ch à 6500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : châssis poutre
CARROSSERIE : berlinette en résine et fibre de verre collée
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, leviers triangulaires en trapèze, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice
SUSPENSION ARRIÈRE : demi-axes oscillants, jambes de force obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
POIDS À SEC : 565 kg à 590 kg
EMPATTEMENT : 2100 mm
VOIE AVANT : 1296 mm
VOIE ARRIÈRE : 1275 mm
FREINS : hydrauliques à disques Bendix sur les 4 roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : de 1965 à 1967 67 exemplaires en 1108 cm³.



Pour l'historique, se reporter au précédent lot numéro 25. Le cabriolet que nous présentons est l'un des premiers fabriqués sous licence au Mexique en 1965. De couleur blanche, intérieur en simili noir, il a subi une restauration totale au Mexique. Les jantes sont celle d'origine avec l'enjoliveur spécifique qui simule un papillon de serrage centrale. En revanche le volant d'origine à fait place à un Nardi à jante en bois. Extrêmement rare, 67 exemplaires fabriqués, le cabriolet Dinalpin est une pièce de choix dans une collection, idéale pour les ballades ou les rallyes de régularité. Cette voiture n'a pas été utilisée récemment, nous l'avons remise en route mais une révision s'impose.

Titre de circulation extra communautaire dédouané

15 / 20 000 €
SANS PRIX RÉSERVE



76
PORSCHE
911 2,7L Carrera - 1975

N° DE SÉRIE : # 9115600227
MOTEUR : # type 911/83 # 664, six cylindres à plat, opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
ALÉSAGE-COURSE : 90 mm x 70,4 mm
CYLINDRÉE : 2687 cm³
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection mécanique
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 6300 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : type #915/16, mécanique à quatre rapports + M.A.
POIDS À SEC : 1 075 kg
FREINS : hydrauliques, à disques sur les 4 roues
ROUES : Fuchs, en alliage léger de 7" à l'avant, 8" à l'arrière
PNEUMATIQUES : 205/50ZR15 à l'avant, 225/50ZR15 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1975
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 518 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 1974/1975 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 et terminés par des soufflets censés absorber les chocs, ceci afin de satisfaire à la réglementation américaine. 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 gris métal # 936 comme à l'origine, c'est une voiture dans un excellent état de présentation. Le



moteur et la boîte de vitesses ont été entièrement révisés ainsi que la pompe à injection. Les trains roulants et le freinage également. L'embrayage est neuf, les lignes d'huile et tous les joints spi moteur et boîte et tous les filtres remplacés. Les tapis sont neufs ainsi que le plafonnier et tous les joints de carrosserie. Cette Porsche est la digne descendante directe de la mythique Carrera RS de 1973. Certificat de conformité émis par Porsche France.

Titre de circulation communautaire

40 / 60 000 €



77
AUSTIN-HEALEY
100/4 - 1953 - Ex Donald Healey

N° DE SÉRIE : # BN1 145421
MOTEUR : # 1 B 2246 93, 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 87,3 mm x 111,1 mm
CYLINDRÉE : 2660 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU H4 1 7"
PUISSANCE MAXIMUM : 90 ch à 4000 tr/min
PERFORMANCES : vitesse maximum 110 miles par heure soit 176 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1953 / 1955
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 10 688

Donald Healey sentit très vite, lors de ses nombreux voyages aux Etats-Unis, après la deuxième guerre mondiale, le besoin d'une petite voiture sportive dont le moteur serait dérivé de la série, donc un peu coûteux et d'une carrosserie deux places, belle et rustique à la fois. Lors de sa présentation officielle au salon d'Earls court de Londres de 1952, elle s'appela "Healey hundred" car elle était capable de dépasser les 100 miles à l'heure (+ de 160 km/h), fait assez rare pour l'époque pour une voiture de sport abordable. Le châssis très rigide était l'œuvre de Barry Bibbia mais toute l'implantation et le développement mécanique fut confié au fils de Donald Healey, Geoff Healey. Sous le capot, on trouvait l'inséparable 4 cylindres de 2.6l de l'Austin Atlantic. La ligne très italienne de la carrosserie, qui rappelle certaines illustres barquettes de



D. HEALEY au volant et L. LORD au Salon d'Earls Court, 1952

course, fut dessiné par Gerry Cocker à qui l'on confia également la mission de créer un badge pour la marque, et après l'avoir dessiné, le fit réaliser en urgence pour le prototype du salon par un joailler de Birmingham. Lorsque le salon ouvrit ses portes, il fallut contenir la foule et dresser des barrières autour de la nouvelle "Star". Le soir même, Leonard Lord, alors président d'Austin, sentant le potentiel commercial de ce nouveau bolide, signa un partenariat avec Donald Healey à l'hôtel Dorchester.

L'Austin Healey 100, sous sa forme d'origine, la BN1, se vendit comme des petits pains, plus d'une centaine par semaine aux Etats-Unis et plus de 3000 commandes pendant le salon d'Earls Court 1952.

La voiture de la vente fut la propriété de Donald Healey comme l'atteste l'extrait du livre de référence de l'usine (réf : CR1827/75). Elle fut immatriculée le 28 octobre 1953 à son nom sous le # OAC 381 qu'elle posséda toujours. C'est une des rares préséries construite à Cape Warwick. Elle fut entièrement restaurée en 2007 en Angleterre et la carrosserie mise à nu. La capote en Alpaga noir vient d'être refaite. Elle est équipée d'un alternateur, de filtres à air K&N et d'un volant en bois et aluminium "Moto Lita". Le M.O.T est valide jusqu'en Mars 2010.

Titre de circulation communautaire

45 / 60 000 €



78
BENTLEY
S3 Berlinette - 1963

N° DE SÉRIE : 8814 LCN
CYLINDRÉE : 6230 cm³
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90° avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 104,1 mm x 91,4 mm
CYLINDRÉE : 6230 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en têtes actionnées par tiges et culbuteurs
TAUX DE COMPRESSION : 9 à 1
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD8 horizontaux de 2"
PUISSANCE MAXIMUM : 200 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à quatre rapports + M.A., G.M. Rolls-Royce
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier embouties
CARROSSERIE : berline, quatre portes, 5 places
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide
EMPATTEMENT : 123" soit 3124 mm
VOIE AVANT : 1486 mm
VOIE ARRIÈRE : 1524 mm
POIDS À VIDE : 4650 lb soit 2109 kg
FREINS : hydrauliques à l'avant et combinés hydrauliques/mécaniques à l'arrière
ROUES : en tôle d'acier de 15"
PERFORMANCES : vitesse maximum 186 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1962/1965
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1286 Bentley SIII châssis court

En octobre 1962, la Bentley S2 laissa la place à la S3. Il était aisé de faire la distinction la dernière série ayant quatre phrases au lieu de 2. Mais là ne s'arrêtait pas la différence. La S3 était déjà en gestation en 1960 par l'équipe de style de John Blatchley. Le célèbre radiateur avait perdu 38 mm en hauteur ce qui rendit le capot moteur plus plongeant. Mécaniquement, le moteur gagnait en puissance, la direction était



améliorée mais pas les freins ni la suspension. La vieille maison hésitait à passer aux freins à disques, les essais n'avaient pas été concluants, car jugés plus bruyants que les tambours. Ce qui pour ce salon roulant était proprement inadmissible. Les quatre phares donnaient un meilleur éclairage et correspondait mieux aux critères américains, les double phares étant de rigueur sur la production d'outre atlantique. L'habitacle était encore plus confortable. "More power, more passengers, space, better lighting, easier S3 steering" tel était le cahier des charges et le nouveau modèle y répondit parfaitement.

La voiture présentée est magnifique, peinte en deux tons de gris, intérieur avec des sièges en cuir gris et moquettes de laine grise, rare conduite à gauche, peu de kilomètres au compteur. Bref une somptueuse automobile avec des boiseries superbes en bon état de fonctionnement et de présentation. Il est rare de voir une Bentley S3 ayant toujours été française donc conduite à gauche dans cet état d'origine, aux mains du même propriétaire depuis une quinzaine d'années.

Carte grise française

45 / 55 000 €



79
MERCEDES-BENZ
600 Limousine - 1969 - Ex Famille Onassis

N° DE SÉRIE : # 10001212001390
MOTEUR : # 10098012001456, huit cylindres en V en alliage léger longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 103 mm x 95 mm
CYLINDRÉE : 6332 cm³
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch
PUISSANCE MAXIMUM : 250 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à quatre rapports + M.A.
CARROSSERIE : limousine en acier, quatre portes, six places
PERFORMANCES : 205 km/h en vitesse de pointe
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1963/1981
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 2677 (2190 limousines, 428 Pullman et 59 Landaulets)

La 600 fut présentée par Mercedes-Benz en 1963, en remplacement de la 300. C'était la plus luxueuse limousine jamais élaborée par le constructeur allemand, même en tenant compte de la 770 des années trente. Elle incorporait toutes les avancées technologiques de la marque et tous les raffinements de finition possibles. La voiture était au-dessus de toute critique et quarante sept ans plus tard reste une des limousines les plus abouties. Son moteur de 6,3 L et de 250 ch (DIN) fut le premier V8 construit par Mercedes, il était capable de propulser les 2500 kg de la voiture à plus de 200 km/h dans un silence digne d'une Rolls-Royce. La 600 fut offerte en trois versions, la 600 quatre portes limousine, la 600 six portes Pullman limousine et la 600 Pullman landaulet (une six portes avec un toit amovible au-dessus des passagers). Il y eu des versions spéciales de ces modèles et même deux coupés deux portes en 1964.

Le modèle présenté fut commandé avec toutes les options disponibles à l'époque, comme l'atteste le carnet d'entretien Mercedes par Alexander S. Onassis en 1969 seul fils d'Aristotele Onassis et d'Athina Livanos. Il était passionné d'automobiles et de mécanique au point d'impressionner par ses connaissances Gianni Agnelli. Elle appartient au même propriétaire, grand habitué du modèle, depuis huit ans. C'est un très bel exemplaire de couleur bleu nuit métallisé, intérieur cuir d'origine parchemin, tapis



chinés bleus d'origine. La peinture et les boiseries ont été refaites il y a quelques années. L'intérieur du coffre est en parfait état, équipé de ses ceintures à bagages, de sa cale de genoux en cas de changement de roue. Ses nombreux accessoires hydrauliques fonctionnent bien. Elle est équipée d'un toit ouvrant, des fermetures de portes hydraulique, de ceintures à enrouleur, de la climatisation, de tablettes arrière éclairées et d'un bar réfrigéré. La pompe à injection a été révisée en 2003 ainsi que l'hydraulique et les suspensions. Les vitres sont légèrement teintées, le téléphone d'époque et la radio 8 pistes sont toujours présents, Son compteur affiche 7000 km, le carnet d'entretien est tamponné jusqu'à 65000 km en 1983. La voiture nous paraît avoir été sérieusement entretenue chez "Atelier 600", elle roue en moyenne 2000 km par an et nous a donné grande satisfaction lors de l'essai effectué. Carnet d'entretien et manuel de bord.

Carte grise française.

60 / 80 000 €



80
PORSCHE
911 2,7 I RS Touring - 1973

N° DE CHÂSSIS : # 911 3601366
MOTEUR : # 6630857, six cylindres à plat opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
ALÉSAGE-COURSE : 90 mm x 70,4 mm
ALIMENTATION : injection Bosch Jetronic, mécanique
PUISSANCE : 210 cv à 6300 tr / mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : # 103 7927 coupé 2 portes 2+2
EMPATTEMENT : 2271 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes et barres de torsion
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les quatre roues
ROUES, PNEUMATIQUES : jante Fuchs en alliage léger, pneus Bridgestone Potenza 205 50 ZR 15 à l'avant et 225 50 ZR 15 à l'arrière
NOMBRE D'EXEMPLAIRES : 1580 exemplaires

L'année 1973 fut une année historique pour Porsche. Une nouvelle 911 portait à nouveau un nom prestigieux et connu d'emblée un grand succès dans 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 CV DIN) et d'une caisse légère donna à la Carrera RS 73 des performances que les 911 atmosphériques durent attendre seize ans avant d'être égalées.

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 quatre, l'usine finit par en construire plus de mille et obtint l'homologation en groupe trois.

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 7300 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 100 kg à la vitesse maximum.

La voiture de la vente est aux mains du même propriétaire depuis 2000 et fut toujours soigneusement entretenue chez le concessionnaire Porsche de Toulouse et par le garage Peyraud à Verfeil. Le dernier entretien date du 31 octobre 2008 à 81184 km et a peu roulé depuis. Elle participa depuis 2000 à de nombreuses épreuves classiques de régularité (Targa Florio, Tour d'Espagne, Trophée de Corse, Coupe des Alpes etc...)

Le moteur ne fume pas et ne fuit pas et se révèle très souple et puissant. La pression d'huile est excellente et la boîte de vitesses très précise et silencieuse. L'intérieur est en parfait état et est équipé de sièges Sparco réglables, de panneaux de porte version "light" et d'un "Tripmaster". Un coupe batterie installé à l'intérieur de l'habitacle est connecté aux deux batteries de 12 V montées en parallèle à l'avant. Une alarme moderne a été installée également. Un important dossier de facture accompagne la voiture.

Passeport FIVA
Carte grise française.

100 / 140 000 €





81
FERRARI
F40 - 1988

N° DE SÉRIE : ZFFGJ34B000080737
MOTEUR : Type F120 #17054 8 cylindres en V à 90°, central arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 69,5 mm
CYLINDRÉE : 2 936 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 7 000 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : Type F120 AB # 150 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
PERFORMANCES : vitesse maximum 324 km/h
PRODUCTION : plus de 1 300 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 dû 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 quelque 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 7 000 tr/mn et l'énorme couple de 58,8 mkg 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 cote. 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.

La voiture présentée, #80737 fut vendue neuve à Milan par le concessionnaire Crepaldi le 12 décembre 1989. En 1998 elle fut vendue à son second propriétaire anglais et fit l'objet d'un entretien régulier pendant dix ans avant de revenir en France dans les mains de son actuel possesseur. Cette F40 a obtenue la certification de l'usine le 19 juin 2008 et Ferrari nous a confirmé qu'elle n'était pas répertoriée comme accidentée. Un dossier complet confirme l'historique limpide et l'entretien régulier de cette légendaire Ferrari depuis sa facture d'achat. En décembre 2008, à 25 968 km, une importante révision comprenant le changement des courroies de distribution et des réservoirs, a été effectuée pour un montant d'environ 16 000 euros. Enfin l'embrayage a été changé en mai 2009. Cette voiture possède l'utile option des vitres descendantes, d'un échappement inox et d'un extincteur embarqué. Il s'agit de la dernière supercar pure et dure de l'usine, une vraie automobile de pilote sans assistance électronique. Le dernier souhait du commendatore.

Titre de circulation communautaire.
Dossier de certification Ferrari.

270 / 300 000 €



The Ferrari F40 #80737 offered here was sold as new by the Ferrari concessionaire Crepaldi on December 12, 1989. In 1998, it was sold to its second British owner and was perfectly maintained during ten years before coming over to France in the hands of its current owner. This F40 had been factory certified on June 19, 2008, and Ferrari confirmed that it is not listed as a car having had an accident. A comprehensive file supports the car's clear history and the punctual maintenance of this legendary Ferrari since its first delivery. In December 2008 with 25 968 kms on the clock an important check-up was carried out involving the replacement of the timing belts and of the tanks for a bill amounting to 16 000 euros. The clutch had been replaced in May 2009. This car benefits of the useful options of the wind down door glasses, of the stainless steel exhaust system and of the in-board fire extinguisher. This is the last pure supercar produced by the factory, a true driver's car without any electronic aid. The Commendatore's ultimate wish.

EC documents.
Ferrari certification file



82
TIGA
C2 - 1985 Ex : Jean Blaton

N° DE SÉRIE : GRC 285 # 318
MOTEUR : BMW M3 première génération (2,3 litres) # 0688, préparé par Hartge, 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 93,4 mm x 84 mm
CYLINDRÉE : 2302 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à came en tête entraînés par chaîne double, 4 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection électronique Bosch Motronic
TAUX DE COMPRESSION : 11 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 260 ch à 8000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : FGB D36, Hewland FG 201 avec refroidissement à 5 rapports + MA
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CARROSSERIE : coque autoporteuse en aluminium renforcée par un châssis tubulaire
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, combinés ressorts/amortisseurs, barre anti-roulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, combinés ressorts/amortisseurs in-board
FREINS : 2 pinces AP Racing par roue
ROUES : en alliage léger et fixation
PERFORMANCES : 312 km/heure de vitesse maximum dans les Hunaudières

Le Hollandais Tim Schenken et l'Australien Howen Ganley, tous deux ex-pilotes de F1 achetèrent la petite manufacture de monoplaces Formule Ford MRE en 1975. Ils produisirent leur première TiGa (Tim Ganley) en 1976. L'ingénieur projeteur en était Martin Read. Ils se concentrèrent sur les Formule Ford (1600 et 2000) et les voitures de sport de moins de 2 litres. Ils pensèrent bien à réaliser une F1, fabriquèrent même un châssis et des suspensions, mais le projet ne fut jamais réalisé. Le Team TIGA fut lancé en 1978, Schenken voulait faire courir des F3 avec des châssis March ou Ralt. TIGA construisit une F3, la F 381 qui ne fut jamais complètement développée. Une F2 fut construite en 1980 mais son pilote Hans Georg Burger se tua à son volant à Zandvoort. Dans les années 1980, TIGA se concentra sur des monoplaces de Formule Atlantic et sur quelques rares voitures de sport dont la voiture présentée.



Une très jolie et rare TIGA équipée d'un moteur BMW M3 de première génération, intensivement préparé par Hartge. Une voiture identique a participé aux 24 Heures du Mans en 1984 pilotée par Spice en catégorie moins de 2 litres avec un moteur Ford. Cette TIGA, qui a été restaurée complètement en 1990 fut peu utilisée depuis et seulement en démonstration. Elle fit partie de la Collection du célèbre pilote Jean Blaton. Acquise par le propriétaire actuel il y a 4 ans, elle a fait l'objet d'une révision et d'une réfection du faisceau électrique ainsi que d'une mise en conformité. Son passeport FFSA n°054124 a été délivré le 27 juillet 2009. La voiture a dernièrement participé avec succès à une course du championnat Club Europa à Magny Cours.

Véhicule de compétition.
Passeport FFSA

45 / 65 000 €

This beautiful little TIGA is fitted with a BMW M3 engine highly tuned by Hartge. According to the owner, power is more than 260 bhp at 8000 rpm. A similar car was entered in the 1984 Le Mans race driven by Spice in the 2-litre class with a Ford engine. This TIGA has been fully restored in 1990 and knew little driving since only for demonstration runs. This is a fine and well made racing car which belong to Jean Blaton. Since 2005 the car has been check up and ran at Magny Court.

Racing car
FFSA file



83
FERRARI
512 BB - 1978

N° DE SÉRIE : 21903
MOTEUR : 12 cylindres à plat, opposés, bloc, culasses et carter en alliage léger, en position centrale arrière, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 78 mm
CYLINDRÉE : 4 942 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, actionnés par courroie
ALIMENTATION : 4 carburateurs triple corps Weber 40 IF3C
TAUX DE COMPRESSION : 9,2 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 360 cv à 6800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : tubulaire en acier, tubes principaux de section ovale dans la tradition Ferrari
CARROSSERIE : coupé deux portes deux places en tôle d'acier, ouvrants en aluminium, réalisée chez Scaglietti sur un dessin de Pininfarina
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues
ROUES : à cinq boulons, en alliage léger et fixation centrale de 15"
PNEUMATIQUES : 240/55 VR 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 280 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1976/1981
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 929 exemplaires.

Lorsque la 365 GT4 Berlinetta Boxer remplaça la glorieuse Daytona en 1973, depuis longtemps déjà Lamborghini avec la Miura, et Maserati avec la Bora, avaient lancé la production de voitures sophistiquées à moteur central arrière. Aussi l'arrivée de la Berlinetta Boxer, ou BB, ne fut pas une surprise. Le moteur était un splendide Flat-12 de 4,4 litres d'une architecture très proche des formules 1 Ferrari de l'époque. A la conduite, la BB était plus légère et plus vive que la Daytona, et tout aussi à l'aise dans les grandes courbes autoroutières. En 1976, la cylindrée du moteur passe à 4,9 litres, sans augmentation de puissance, par contre le couple augmentait, rendant la voiture moins pointue et plus agréable à conduire.

La voiture présentée est aux mains du même propriétaire depuis 2006, elle appartenait auparavant à la collection Rohrig. Il l'avait achetée en 1986 chez Ch Pozzi à Paris. Elle roula régulièrement pendant cette période et était entretenue chez Lionel Vincent de Normandie Motors Service. En 2007 le propriétaire actuel a entrepris une restauration quasi-totale de la mécanique par un atelier spécialisé de Rennes avec l'aide de Jean Louis Préhaubert de V12 automobiles, lui-même ancien mécanicien de service compétition. Remise en état de la boîte de vitesses avec remplacement des synchros et des roulements. Embrayage neuf et maître cylindre. Remplacement des soupapes au sodium par modèle au sans plomb. Remplacement de tous les joints haut et bas moteur + spi et toriques. Distribution complète, galets tendeurs. Réfection des carburateurs, réglages. Remplacement de l'échappement complet inclut collecteurs INOX. Pneus Michelin collection.

La voiture a été remise en route sans problème et utilisée pour la roder puis pendant le 2^e semestre 2007 et début 2008, les travaux suivants ont été exécutés : Remplacement des 6 amortisseurs KONI. Réfection des freins comprenant les disques-durites aviation puis maître cylindre et pistons. Remplacement des roulements de roues. Remise en état de la climatisation. Bagues et silent blocs sur train arrière. L'ensemble des factures pour les travaux ci-dessus atteint plus de 40 000 Euros.

Depuis son acquisition le propriétaire nous dit avoir parcouru à son volant près de 15 000 km sans aucun soucis, les vidanges réalisées à intervalle de 5000 km sont faites avec de l'huile Motul 300V, les bougies remplacées tous les 7 / 8 000 km et je dirais qu'avec une attention particulière pendant la phase de mise en température du moteur la voiture fonctionne parfaitement bien, elle est très stable même à grande vitesse et très sécurisante, la puissance est phénoménale et régulière, ce qui la rend agréable à utiliser sur de longs parcours. Elle démarre au quart de tour aussi bien à froid qu'à chaud, les vitesses passent bien une fois la température normale atteinte, la pression d'huile est normale et constante. Le bruit est fantastique. L'intérieur en cuir beige et la carrosserie laquée en bleu sera métallisée sont restés en état d'origine avec la patine due à un usage régulier pendant plus de 30 années ce qui comme chacun le sait prévaud à une longue immobilisation. Elle totalise 57 500 km compteur et le propriétaire nous affirme que ce kilométrage est réel. Le contrôle technique est vierge, la vidange vient d'être faite et aucun frais n'est à prévoir avant le remplacement des courroies dans 2 ans ou 20 000 km.

Carte grise française.

75 / 90 000 €



84
JAGUAR
Mk VIII - 1958

N° DE SÉRIE : 780823BW
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 83 mm x 106 mm
CYLINDRÉE : 3442 cm³
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD6
PUISSANCE MAXIMUM : 210 ch à 5500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports Borg Warner
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
CARROSSERIE : berline, 4 portes, 5 places
EMPATTEMENT : 3050 mm
FREINS : hydrauliques
PRODUCTION : oct. 1956 / déc.1959



Après six années de succès commercial et même sportif, la Jaguar Mk VII laisse le champ libre à la Mk VIII qui s'identifie au premier coup d'œil de sa devancière par son pare-brise légèrement bombé en une seule pièce. Plus de chromes et presque toujours une peinture deux tons différencient la Mk VIII de la Mk VII. Sous le capot, on trouve de série le moteur XK de 210 ch à 5500 tr/mn qui permettait à cette berline de tenir le haut du pavé malgré un léger surcroît de poids dû à des aménagements plus luxueux, tablettes dans les sièges arrière, chauffage plus perfectionné, montre électrique, tapis de laine, etc.

La voiture présentée appartient au même propriétaire depuis 2003, date à laquelle il en a fait l'acquisition chez Cecil Cars, spécialistes des anglaises. Le moteur a été refait en 2005 dans le même atelier, le radiateur refait avec un faisceau plus large et les freins en 2007, le système complet d'échappement à été réalisé sur mesure en inox en 2009. Elle se trouve dans un très bel état de présentation. Les boiseries ont été refaites et elle est équipée d'un toit ouvrant coulissant d'origine. Bicolore noire-beige clair, son intérieur est en cuir beige.

Carte grise française.

25 / 35 000 €



85
FORD
Mustang cabriolet - 1967

N° DE SÉRIE : #703C237919
MOTEUR : huit cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, bloc et culasse en alliage
ALÉSAGE-COURSE : 101,6 mm x 72,9 mm
CYLINDRÉE : 289 cu.i. soit 4728 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames central, poussoirs hydrauliques
ALIMENTATION : un carburateur Ford Autolite à 4 corps
TAUX DE COMPRESSION : 10,1 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 200 ch à 4800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique
CHÂSSIS : coque auto porteuse en acier
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 4 places sous capote
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques
POIDS À SEC : 1192 kg
FREINS : hydrauliques à disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière
ROUES : en voile d'acier de 14" de diamètre
PERFORMANCES : vitesse maximum 190 km/h

Pour Ford, le lancement de la "Mustang" en avril 1964, fut un "coup" fantastique. Ford avait prévu le besoin d'une certaine clientèle américaine pour une voiture relativement spacieuse et compacte et surtout moins onéreuse que la T. Bird. Ainsi, à relativement peu de frais, la nouvelle voiture fut construite sur la base de la plate-forme de la Falcon, sur un concept du numéro deux de la marque : Lee Iacocca. Les responsables du bureau de style choisirent le projet de Joe Oros et la voiture fut un succès instantané, puisqu'à la fin de l'année 1964, Ford avait vendu 263 434 exemplaires de la nouvelle voiture. Des moteurs six et huit cylindres avaient été prévus et des versions très élaborées furent étudiées par le père de Cobra : Carroll Shelby. En 1965, un nouveau modèle 2+2 fast back fut construit aux côtés du coupé "hard top" et du convertible. Des



améliorations stylistiques et mécaniques distinguaient le nouveau modèle 67. Plus longue, voies élargies et train avant redessiné, caisse et châssis renforcés et compartiment moteur agrandi afin de recevoir le moteur 390 cu ainsi qu'une calandre plus agressive étaient les modifications majeures de ce nouveau cru.

La voiture présentée est un très beau cabriolet, de couleur rouge foncée à capote électrique blanche et intérieur vinyl noir. Elle fut restaurée en Californie par son propriétaire actuel avant de l'importer en France il y a un peu plus d'un an et elle a effectuée seulement 3000 miles depuis. Depuis, le servo-frein ainsi que le maître cylindre ont été changés récemment. Elle est équipée d'une radio digitale Mustang et d'un couvre capote. Ces Mustang 1967 sont très désirables et très plaisantes à conduire et d'une fiabilité exemplaire.

Carte grise de collection.

30 / 35 000 €



86
MERCEDES-BENZ
280 SE 3,5L coupé - 1971

N° DE SÉRIE : # 11102612001948
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, placé à l'avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 92 mm x 65,8 mm
CYLINDRÉE : 3499 cm³
DISTRIBUTION : un arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection électronique Bosch
TAUX DE COMPRESSION : 9,5 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 200 ch à 5800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique
CHÂSSIS : carrosserie autoporteuse
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2750 mm
VOIE AVANT : 1482 mm
VOIE ARRIÈRE : 1485 mm
POIDS À SEC : 1574 kg
FREINS : hydrauliques à disques sur les 4 roues
ROUES : en acier de 14"
PERFORMANCES : vitesse maximum : 205 km/h, 0 à 100 km/h en 9,5 secondes
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 4 205 exemplaires, coupés et cabriolets confondus

En janvier 1968, Daimler Benz présenta la 280 SE avec son moteur 6 cylindres de 2,8 litres.
Et dès septembre 1969, les Mercedes 280 SE cabriolets et coupés furent les premières voitures sportives de la marque motorisées par un V8. L'addition de performances superbes et d'un style élégant font des 3,5 litres des voitures très désirables.
Ces voitures utilisent les même plate-formes et carrosseries que les modèles 6 cylindres, mais elles sont plus luxueuses : le cuir, à profusion



dans l'habitacle, est standard et il y a aussi plus de boiseries. Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4 205 voitures construites dont plus de cabriolets que de coupés.
Les moteurs 3,5L V8 sont très modernes de conception avec leur système d'injection électronique et l'allumage transistorisé qui se retrouveront sur les moteurs de la classe S des années 70.

La voiture présentée à été livrée neuve aux Etats-Unis. Cette automobile est dans un très bon état d'origine, les soubassements de la carrosserie sont sains. La peinture métallisée bicolore, "Aubergine et rose poudre" a été refaite il y a plus de 10 ans ainsi que toute la sellerie incluant les tapis de laine, le plafonnier et les boiseries en loupe de noyer. Sa présentation est de toute beauté avec son habitacle tendu de cuir "tabac et Bordeaux", option d'origine, les sièges avant étant équipés de repose-tête. Elle est équipée de la climatisation, de quatre vitres à commande électrique, de la climatisation et d'un poste de Radio Alpine. La commande de la boîte de vitesses automatique est au volant et les vitres sont teintées vert. Le radiateur, l'échappement et les amortisseurs sont récents. Le vendeur nous dit avoir revu entièrement le système de freinage il y a quelques années, il la possède depuis 8 ans et elle totalise 61000 miles compteur. Cette automobile de collection est un véritable plaisir à conduire, avec une tenue de route digne d'une automobile moderne. Manuel de bord.

Carte grise de collection

25 / 35 000 €



87
CITROEN
SM - 1970 - Ex : René Trautmann

N° DE SÉRIE : # 00SB0103
MOTEUR : 6 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, d'origine Maserati, bloc et culasse en alliage léger.
CYLINDRÉE : 2670 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : 3 carburateurs Weber double corps 42
PUISSANCE MAXIMUM : 170 ch à 5 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + MA disposée devant le moteur, roues avant motrices.
VITESSE MAXIMUM : 225 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1970 / 1975
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 12 920

Les Citroën Traction avant d'avant et d'après la Seconde Guerre mondiale, puis les DS devinrent des voitures mythiques et portèrent la marque au chevron au pinacle de l'innovation. Elles étaient en avance sur leur temps si bien que leurs carrières respectives durèrent chacune une vingtaine d'années, ce qui est exceptionnel.
Cependant les fidèles Citroënistes rêvaient à une voiture haut de gamme à la française avec des performances dignes d'une GT. L'opportunité se présenta lorsque Citroën reprit la prestigieuse Officine Maserati dont la famille Orsi devait se séparer. Chez Maserati œuvrait un ingénieur de talent : Giulio Alfieri, père des grandes Maserati de compétition des années 50, la monoplace 250 F entre autres, championne du monde avec Fangio en 1956 et nombre de GT, concurrentes de Ferrari. Le V8 de la marque était d'une cylindrée trop importante pour équiper la future Citroën. Alfieri élabora en quelques mois un moteur V6 de 2,7 litre de cylindrée, très compact, bloc et culasse en alliage léger, l'angle formé par les blocs cylindres : 90° était plutôt singulier par rapport aux autres V6 à 60°. Le mariage entre les deux grandes firmes fonctionnait bien : la marque italienne était donc chargée de la motorisation.
Le bureau d'étude de Citroën fut chargé du châssis roulant et Robert Opron de la carrosserie.
Le moteur modénais très compact put être placé en arrière de l'essieu avant, la suspension hydropneumatique maison fut retenue ainsi qu'une direction munie d'un système de rappel asservi.



R. Trautmann au Monte-Carlo

La voiture était bien sûr équipée de 4 freins à disques assistés. Avec un empattement très bas, 2950 mm, la nouvelle Citroën se prêtait à une carrosserie longue et fuselée avec un long capot et un arrière plus ramassé. La finition de la voiture était luxueuse avec de superbes sièges gainés de cuir. Grâce à sa fantastique suspension et son empattement long, la SM était une autoroutière formidable.
Elle a tout pour elle, l'architecture, la motorisation, la ligne, une relative rareté de nos jours. Elle n'est relativement mal aimée qu'en France, nos voisins européens ne s'y trompent pas, surtout quant aux qualités du modèle s'y ajoute, comme pour la voiture présentée, le pedigree. En effet le premier propriétaire de la SM # était René Trautmann, fameux pilote officiel Citroën et Lancia. C'était sa voiture personnelle, avec laquelle il participa à quelques compétitions historiques dont la Ronde cévenole. La voiture a été entretenue et se présente en bon état de fonctionnement et de présentation.

Carte grise française.

19 / 23 000 €

The first owner of this SM was René Trautmann, a famous French rallyman who raced a works SM at the Monte Carlo 1972. This one was his personal car which he entered in some historic events as the Ronde cévenole. Always well maintained and tuned, this car is in good condition both mechanically and cosmetically.

French title.



88
TRIUMPH
TR7 V8 Usine, Ex Tony Pond - 1977

MOTEUR : huit cylindres à 90°, avant, longitudinal, d'origine Rover
ALÉSAGE-COURSE : 89 mm x 71,1 mm
CYLINDRÉE : 3528 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : quatre carburateurs Weber Double corps
PUISSANCE MAXIMUM : 300 cv à 5500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A.
POIDS À SEC : 1050 kgs
FREINS : hydrauliques à disques ventilés, étriers, 4 pistons
ROUES : en alliage léger de marque Minilite
PERFORMANCES : vitesse maximum 230 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1976 à 1977
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 4

La Triumph TR7 fut construite en deux versions, tout d'abord le coupé de 1975 à 1980 puis la "convertible" de 1979 à 1980. La TR7 était équipée d'un moteur 4 cylindres de 2 litres qui développait 105 cv Din à 5.500 tr/min pour la version européenne et 90 cv Din pour la version américaine ce qui confèrait à la voiture une vitesse maximum de 175 km/h. En 1976 apparut une version équipée du V8 Rover, ex Buick, qui développait 137 cv à 5.000 tr/min pour la version à injection, principalement destinée aux USA car elle répondait mieux aux normes antipollution, de plus en plus strictes. En 1976, 1977 et 1978 la TR7 V8, qui préfigurait la TR8 n'exista qu'à très peu d'exemplaires, tous destinés aux essais et à la compétition comme la voiture présentée. La TR7 V8 obtint des succès importants en rallye international. La première victoire fut signée par Tony Pond et Mike Nicholson au Raylor Rallye en 1976, suivie de 11 premières places , 8 secondes places et 8 troisièmes places dans des compétitions sur routes nationales et internationales.

La voiture présentée OOM315 est une voiture d'usine confiée à Tony Pond pour le rallye des Ypres et le Manx Rallye. OOM315 fut construite dans les ateliers MG d'Abington. C'est une des 4 voitures d'usine de 1977, elle est confirmée par le British Motor Industry Heritage Trust comme "RAC Rallye". La voiture est en très bon

état mécanique et comme on peut s'y attendre, s'agissant d'une voiture d'usine, très bien équipée. La sécurité étant assurée avec des hamais Williams et des renforts tubulaires intérieurs multi-points. Les suspensions sont réglables et comportent des amortisseurs Bilstein. Les freins à disque sont ventilés et comportent des étriers à 4 pistons. Le frein à main est hydraulique. La boîte est une 5 vitesses et la voiture est équipée d'un différentiel à glissement limité. Le carburateur Weber favorisent la bonne alimentation du moteur V8 Rover qui dans cette configuration développe 300 cv. Ce moteur a été refait récemment et la voiture est prête pour toutes les compétitions historiques importantes. Ce chant du cygne de la marque Triumph mérite un collectionneur sportif exigeant cherchant une voiture rare et exclusive. Cette TR7 est fourni avec son V5 certificat, facture et détails sur les compétitions qu'elle a effectué dans les années 80, dont une victoire en classe B au Parc Mallory et une troisième place au TR Register Race championnat. Elle est prte et parfaite pour participer des événements historiques.

Titre de circulation.

The TR7, mainly in the form of what was coyly referred to as the 'TR7 V8', had considerable success as a works rally car. The first win was by Tony Pond and Mike Nicholson in the 1976 Raylor Rally, followed by another 11 outright wins, 8 second places and 8 third places on national and international events over four years. On offer today is an ex-works TR7 V8 as driven by Tony Pond as a race car on the Ypres and Manx rallies. OOM 515 was built at Abingdon MG works and was one of only four cars built in 1977, all of which had OOM numbers. Supplied with the car is a copy of a letter from the British Motor Industry Heritage Trust confirming this car was designated as 'RAC Rally'. OOM 515 is in very good order, and as you would expect being an ex-works car, is fully kitted out. The car features a narrow track shell fitted with a multi point cage and Willans harnesses. Suspension is by Bilstein and adjustable all round with vented discs at all corners with 4-pot calipers, balanced bar and hydraulic handbrake. Drive is fed via a works close ratio 5 speed box through a limited slip diff'. The Rover 3.5 litre V8 feeds through four Webber carbs producing 300 bhp. The motor has benefited from a recent rebuild. The car is supplied with a V5 certificate, bills and details of competitions entered in the mid 1980's including a class B win at Mallory Park and a 3rd at the TR Register Race Championship. Finished in works colours this car looks striking on Minilite wheels, is on the button and ready to be campaigned in historic events.

40 / 60 000 €



89
MORGAN + 8
Spéciale rallye Raid - 1967

N° DE SÉRIE : #6620 Type X4
MOTEUR : 8 cylindres en V, à 90° d'origine Rover
CYLINDRÉE : 3528 cm³ à l'origine
DISTRIBUTION : Soupapes en tête actionées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs SU
PUISSANCE MAXIMUM : estimée à plus de 200 cv à 5500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique Moss à 4 rapports + M.A.
EMBRAYAGE : simple disque à sec
CHÂSSIS : traditionnel Morgan, 2 longerons, 5 entretoises, en tôle d'acier emboutie ou tubulaire
CARROSSERIE : Tourer 2 portes, 4 places, capote "Mylord"
POIDS À SEC : 820 kg
FREINS : hydrauliques à tambours de 228 mm sur les roues arrières, à disques de 279 mm à l'avant
PERFORMANCES : vitesse maximum plus de 200 km/h
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1

Fin 1965 il devint évident que le quatre cylindres Triumph TR était de plus en plus obsolète. Triumph produisit un moteur six cylindres en ligne qui équipe la TR5. Standard Triumph ne refusait pas de continuer à produire des moteurs TR4 A pour Morgan mais le coût de ces moteurs construits en toute petite série devint prohibitif. Chez Morgan on pensa utiliser le Ford V6 qui s'avéra trop long et trop haut. En mai 1966, Peter Wilks, un des directeurs de Rover et Peter Morgan décidèrent de produire une Morgan équipée du V8 Rover, moderne et compact. La production du V8 Rover démarra en 1967. Le châssis de la Morgan +8 était plus long et plus large de 5 cm. Le plancher bois de la +4 fut remplacé par une tôle d'acier. Morgan utilisa une colonne de direction rétractable de marque AC Delco-Saginaur afin de se conformer aux nouvelles règles de sécurité de l'administration américaine. La boîte Moss utilisée sur le +4 fut adaptée au V8 Rover. De nouveaux sièges baquets équipèrent la nouvelle voiture qui fit ses premiers tours de roue avec Owen au volant le 17 février 1967. Mais ce n'est qu'en 1968



Morgan en course.

que le feu vert définitif fut donné par Rover pour la fourniture du V8. Peter Morgan et Maurice Owen démarrèrent le programme de développement de l'usine pour construire la +8 qui reçut pour les modèles de série un réservoir plus grand, de meilleurs freins, des roues en alliage léger car les rayons cassaient sur le prototype. Ces modifications furent testées sur #R7001 et #R7002. La Morgan +8 est une petite voiture aux performances de haut niveau.

La voiture présentée était à l'origine une Morgan + 4 Tourer vendue neuve chez Jacques Savoye. Le premier propriétaire était Mr Salomon de Fayence qui céda la voiture à son propriétaire actuel en 1997 alors avait parcouru moins de 100.000 kms. C'est donc une deuxième main, son propriétaire actuel la fit préparer pour le difficile rallye, le 1^{er} Londres-Pékin en 2000. Un moteur Rover V8 fut monté transformant la voiture en +8. C'est toujours un Tourer dont les suspensions ont été renforcées et modifiées ainsi que le châssis. Le moteur est équipé de 2 carburateurs SU et préparé. Sa puissance est estimée à plus de 200cv sans perdre sa souplesse. Tout le faisceau électrique a été recollé, les freins refaits. Les suspensions avant et arrière ont été accordées. La direction assistée a été refaite et la climatisation refaite et modernisée.

Le moteur a été refait et la voiture n'a parcouru que 1000 kms depuis. Cette +8 est en rodage et préparée pour un grand raid en Afrique. Pour la petite histoire, elle avait terminé le Londres-Pékin et étonné bien des concurrents. C'est la monture idéale pour un sportif.

Carte grise française.

45 / 65 000 €



90
BENTLEY
Azure - 1996

MOTEUR : 8 cylindres en V ouvert à 90° longitudinal
CYLINDRÉE : 6750 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : injection électronique
SURALIMENTATION : 1 turbo compresseur entraîné par les gaz d'échappement
PUISSANCE MAXIMUM : 350 ch à 4200 tr/mn
TAUX DE COMPRESSION : 9 à 1
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 4 rapports + MA, sélection mode normal ou sport
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 4 portes, capote automatique
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 3061 mm
POIDS À SEC : 2980 kg en charge, 2610 kg à vide.
PNEUMATIQUES : 255 / 55 WR 17
PERFORMANCES : vitesse maximum 245 km/h, 0 à 100 km/h en 6,7 secondes

Le cahier des charges de la Bentley Azure était simple : procurer à une clientèle haut de gamme une automobile découvrable permettant d'accueillir quatre personnes dans un confort absolu. Le résultat fut le cabriolet le plus puissant du monde à l'époque, une vraie Bentley sportive offrant à son conducteur des performances hors du commun : 245 km/h et 6,7 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, le tout dans un salon anglais avec de superbes boiseries et des sièges recouverts de beaux cuirs. La capote se range automatiquement sous la plage arrière en quelques secondes sur la pression d'un simple bouton. A vitesse soutenue l'Azure est exemple de perturbations aérodynamiques. Malgré sa taille et son poids ce cabriolet reste vif et bénéficie d'aides à la conduite tels que contrôle automatique d'assiette, freins assistés avec anti-blocage des roues et système électronique d'assistance à la traction.



La Bentley Azure a deux visages, c'est une voiture sublime en conduite tranquille et une voiture passionnante à piloter rapidement. La voiture présentée n'a parcouru que 30.000 kms depuis sa sortie d'usine. C'est une magnifique première main en parfait état de fonctionnement et de présentation, à conseiller à son meilleur ami.

Titre de circulation communautaire

60 / 80 000 €



91
ASTON MARTIN
DB 6 Coupé - 1969 Ex John Stephen

N° DE SÉRIE : # DB6/4003/R
MOTEUR : # 400/4068 - six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger, vilebrequin tourillonnant sur sept paliers
ALÉSAGE-COURSE : 96 mm x 92 mm
CYLINDRÉE : 3995 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête, deux soupapes par cylindre
ALIMENTATION : trois carburateurs
TAUX DE COMPRESSION : 9,4 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 282 ch à 5500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à cinq rapports + M.A.
PERFORMANCES : vitesse maximum 245 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : octobre 1965 à juin 1969
PRODUCTION : 1504 dont 6 shooting brake par Radford, 37 châssis courts Volante et 140 Volante

La DB6 est l'ultime évolution du design original de la DB4, oeuvre de Harold Beach et de Tadek Marek pour le moteur. Cette série, DB4, DB5 et DB6, est caractérisée par sa carrosserie, mise au point par l'italien Touring : il s'agit d'un châssis coque, à structure tubulaire. Les éléments de la carrosserie en aluminium sont assemblés à la main, sur une charpente constituée de petits tubes, ce qui donne, non seulement une légèreté, mais une rigidité étonnante à l'ensemble. Les DB6 1966 sont les dernières à porter le sigle "Super leggera" chromé sur la carrosserie. À partir de 1967, la structure tubulaire fut remplacée par un châssis-caisson, moins cher à fabriquer et à réparer. La DB6 est l'aboutissement de la recherche du meilleur compromis entre performances, finition, espace intérieur et confort. La voiture présentée fut vendue neuve à Londres au célèbre styliste John Stephen, le "King of Carnaby street", celui qui habillait toutes les personnalités des Swinging sixties. Ses affaires de mode étant extrêmement profitables, il acheta sa première Rolls Royce à la fin des années cinquante, alors à peine âgé de 25 ans et était le plus jeune client de la marque. Il posséda toute sorte de voitures de luxe mais il commanda cette Aston Martin DB 6 dans cette combinaison de couleur, rouge vif et cuir Magnolia. Elle totalise 30000 miles compteur et un dossier



John STEPHEN.

d'entretien dans lequel figurent pour plus de 34000 livres de travaux effectués entre 1991 et 2002. L'entretien est assuré par Trinity Engineering of Cobham dans le Surrey. Deux grosses révisions ont été effectuées en 2007 et 2009 comprenant la révision du moteur, de la boîte de vitesses, des suspensions, des freins et du circuit électrique. Elle possède un MOT en règle ainsi que le Swansea V5.

Titre de circulation européen.

80 / 100 000 €



92
JAGUAR
Type E Série I Roadster 3.8 L configuration
Lightweight "Lowdrag" - 1963

N° DE SÉRIE : #877507
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc en fonte, culasse en aluminium
ALÉSAGE-COURSE : 87mm x 106 mm
CYLINDRÉE : 3781 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête, culasse "straight port"
ALIMENTATION : trois carburateurs double corps Weber 45 DCOE
PUISSANCE MAXIMUM : environ 300 ch à 5500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports, + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier, berceau avant en tubes d'acier
CARROSSERIE : roadster hard top modifié "LowDrag" en aluminium
EMPATTEMENT : 2440 mm
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues, freins arrière accolés au différentiel
ROUES : en magnésium
PRODUCTION : 6885 exemplaires en conduite à gauche de 1961 à 1964

En course la type E ne put jamais rivaliser avec la Ferrari 250 GTO à cause d'un rapport poids puissance défavorable et de freins peu durants. C'est pourquoi l'usine développa une version "Lightweight" sur base de coupé ou de roadster Hard top. Selon les cas la carrosserie est soit entièrement en aluminium soit partiellement. Deux sous catégories existent : les Full Lightweight avec bloc moteur en aluminium et les semi Lightweight avec bloc fonte. La version Aérodynamique Lowdrag a été produite en deux exemplaires plus une lightweight re carrossée en 1964. Le nombre total de Lightweight "usine" est de douze plus une "client", sans compter les remontages fait à partir de pièces original qui restait dans les stock d'usine et que la société Lynx récupéra.



La voiture présentée est un roadster vendue neuf aux Etats-Unis en 1963. Selon son propriétaire, cette voiture aurait été préparée et allégée à l'époque pour courir en Amérique. Elle serait revenue en Europe par la suite avant d'être cédée à SNG Barrat vers 1992. C'est en 2007 qu'elle fait l'objet d'une restauration complète et d'une préparation très poussée avec une carrosserie type "Lowdrag" en aluminium. Son propriétaire nous confirme l'état quasi neuf et l'impressionnante préparation de cette magnifique réalisation. La préparation répond également aux spécifications de l'annexe K du règlement FIA

Titre de circulation communautaire V5
Certificat FFVE

85 / 115 000 €



93
FERRARI
365 Spider California recreation - 1969

N° DE SÉRIE : 11967
MOTEUR : douze cylindres en V à 60°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 81 mm x 71 mm
CYLINDRÉE : 4390 cm³
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindre
ALIMENTATION : trois carburateurs double corps Weber
TAUX DE COMPRESSION : 8,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 320 ch à 6600 tr/min
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + MA
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CHÂSSIS : à longerons, entretoises à tubes d'acier
CARROSSERIE : recreation de spider 365 California 1966, en tôle d'acier, ouvrants en aluminium
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
EMPATTEMENT : 2650 mm
VOIE AVANT : 1437 mm
VOIE ARRIÈRE : 1468 mm
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues
ROUES : de 15" de diamètre, en alliage léger
PNEUMATIQUES : 215/70 VR 15
PERFORMANCES : vitesse maximum 245 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : de la 365 GT 2+2 1967/1971, de la 365 Spider California 1966/1967
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 14 365 California

Au salon de Genève au printemps 1966, à côté de la nouvelle Ferrari 330 GTC, un coupé 2 portes à châssis court et moteur 4 litres, on pouvait admirer un somptueux cabriolet : la 365 "California" qui reprenait l'appellation fameuse du 250 GT Spider California des années 58 à 60 pour le châssis long et 60 à 63 pour le châssis court. Le moteur de la nouvelle voiture reprenait l'architecture et les cotes de la motorisation du 365 P utilisé pendant la saison 1966. Le moteur du cabriolet 365 California, avec un taux de compression modéré de 8.8 à 1,



délivrait 320 cv à seulement 6.600 tr/min. C'était un gage de fiabilité. La boîte de vitesse mécanique à 5 rapports, avant, était la même que celle qui équipait la 500 Superfast et la 330 GT 2+2. Les roues Borani à rayon et fixation centrale de 15" étaient standard. La carrosserie était due à Pininfarina qui créa le dessin idéal pour ce cabriolet très haut de gamme. L'avant était une réminiscence de la carrosserie spéciale de la 330 GTC dite "Princesse de Rhéty" la vue de profil mettait en valeur la longueur de la voiture avec le long capot et les entrées d'air latérales caractéristiques. Seulement 14 de ces magnifiques automobiles furent construites du prototype #8347 à la dernière voiture #10369. C'est, même en considérant les petites séries de Maranello, une rareté. Aussi il n'est pas étonnant que des recreations aient été construites. Au contraire des 250 GT California Spider replica, il existe très peu de 365. La voiture présentée est d'un bleu très foncé (oscuro). Elle a été faite à partir d'un châssis de 365 GT 2+2 ayant le même empattement et le même groupe motopropulseur. Le moteur ayant conservé les mêmes cotes et la même puissance. La mécanique a été restaurée, le moteur fonctionnant au sans plomb. Les collecteur et échappements sont en inox. La Moquette et la capote en alpaga sont neuves. L'intérieur est doté d'un volant Nardi, les boiseries d'origine ont été remplacées par de nouvelles de plus belle qualité en en ronce d'acajou. Les roues Borani sont équipées de pneus Michelin neufs. L'avant de la voiture ressemble bien à son modèle ainsi que le profil. Petite différence, la voiture est une 2+2. C'est une magnifique réalisation au dixième du prix de son modèle. Carte grise française

This car was built from a 365 GT 2+2 chassis with the same wheelbase and used its power plant and transmission, the engine keeping the same bore and stroke and the same power. The front of the car and the side profile are faithful to the model but the car is a 2+2. It is a superb re-creation for about one tenth of the original model's price. French papers.

140 / 160 000 €



94
FORD
Mustang Fastback - 1966

N° DE SÉRIE : 6R09A176156
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 4,00i x 2,875i soit
CYLINDRÉE : 289 c.o.i soit
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : un carburateur Ford (Autolite) à 4 corps montés sur une pipe d'admission Edelbrock
TAUX DE COMPRESSION : 10,1 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 225 ch à 4800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : coupé Fastback 2 portes
SUSPENSION AVANT : à roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide
EMPATTEMENT : 108 inches
POIDS À SEC : 2519 lb soit
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
ROUES : de 14"
PNEUMATIQUES : 7 x 14
PERFORMANCES : + de 200 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : à partir de mi 1964
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 253.200 Mustang 66 équipées du 6 cylindres
354.400 Mustang 66 équipées du V8.

Il y eut un coup de tonnerre chez Ford en 1964. Ce n'était pas les nouveaux dessins de Galaxie, Fairlane, falcon ou Thunderbird mais l'apparition d'une petite (pour les Etats-Unis) voiture compacte et sportive. La Ford Mustang pris du coup toute l'industrie automobile américaine et toucha le cœur des Américains comme aurait pu le faire une flèche.
La "Pony car" plaça la barre très haut et battit instantanément des records de production. Elle combinait une allure très sportive, jeune, des performances étonnantes et une économie inhabituelle aux USA, le tout pour un prix pour le modèle de base de 2368 US \$!



La gamme d'équipement était très étendue, vous pouviez commander des Mustang six cylindres très économiques ou une voiture furieusement sportive équipée du même Ford V8 289 qui équipait aussi les Cobra 4'7. La Mustang fut présentée le 17 avril 1964. La production pour cette première année s'éleva à 121.538 unités.
Elle avait été étudiée et construite sous l'égide de Lee Lacocca aidé par les stylistes Joe Oro, Gail Haldermann et David Ash.
C'était une belle réussite que la Mustang obtint le pris "Tiffany award" pour l'excellence du design américain. Ce fut la première et dernière fois qu'une automobile fut ainsi honorée.

La voiture présentée est une Mustang Fast Back dont le numéro de série indique qu'elle est née ainsi, équipée du V8 289 de 225 cv à 4.800 tr/min. Elle est d'origine californienne. Elle avait été équipée d'un arbre à cames spécial, d'une pipe d'admission Edelbrock (ainsi que les cache culbuteurs) d'un échappement inox, de jantes de 14" en magnésium. Elle a toujours sa radio Mustang et affiche 30190 miles au compteur.
Il est possible que la puissance indiquée au catalogue soit pessimiste, ne tenant pas compte de son équipement Edelbrock. Elle sera livrée avec son manuel de bord et carnet d'origine.
C'est un très bel exemplaire en bon état de présentation et de fonctionnement.

Titre extra communautaire dédouané.

29 / 32 000 €



95
ROLLS ROYCE
Phantom - 2006

N° DE SÉRIE : #SCA1S68AAUX07568
MOTEUR : V12 à 60°, avant, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger
ALÉSAGE COURSE : 92 mm x 84,6 mm
CYLINDRÉE : 6749 cm³
DISTRIBUTION : Double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes à par cylindre système Valevetroni
ALIMENTATION : injection directe électronique
PUISSANCE MAXIMUM : 460 ch à 5350 tr/mn
TAUX DE COMPRESSION : 11 à 1
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 6 rapports + MA
CHÂSSIS : coque autoporteuse en tôle d'acier
CARROSSERIE : berline 4 portes en tôle d'aluminium
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 3570 mm
VOIE AVANT : 1690 mm
VOIE ARRIÈRE : 1670 mm
POIDS À SEC : 2485 kgs
FREINS : hydrauliques à disque ventilés de 374 mm à l'avant et de 370mm à l'arrière
ROUES : en alliage léger, de 21" de diamètre
PNEUMATIQUES : 265 /790 R 540 à l'avant et à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h

Lors de la gestation de la nouvelle Rolls Royce Phantom, l'état-major de la prestigieuse marque décida de faire une voiture devant le moins possible à BMW, et surtout par les études, voulant éviter que le nouveau vaisseau amiral de Rolls Royce soit conforme à un haut de gamme de la marque bavaroise.
Le chef du design, Tim Leverton et toute l'équipe travaillèrent à Londres. Personne ne fut impliqué à Munich chez BMW bien que la marque avait été rachetée par BMW depuis 1998.
Cameron eut cette parole pas trop gentille : "on ne fait pas de whisky dans une brasserie".



Après moult délibérations le staff de Rolls Royce décida d'appeler la nouvelle voiture "Phantom", ce nom étant significatif d'un passé glorieux. La voiture est imposante, mais bien proportionnée, avec 5,83 m la Phantom est plus de 50 cm qu'une Silver Seraph. Le couple de son moteur, à un régime inférieur est de 20% supérieur à celui d'une BMW 760i. Sa carrosserie et sa structure sont en aluminium, faisant de la Phantom une automobile pas plus lourde que les dernières productions de Rolls Royce et ses performances sont dignes d'une voiture de sport avec une vitesse de pointe de plus de 240km/h, le tout dans une ambiance feutrée, un silence parfait et l'odeur des meilleurs cuirs. Aucune vibration ne vient troubler la sérénité des passagers.

La voiture présentée est une première main dont nous n'avons pas grand-chose à dire sinon qu'elle est parfaite, qu'elle à 36 000 km au compteur, l'intérieur (cuir noir), la mécanique et la carrosserie sont en parfait état.

Titre de circulation communautaire.

140 / 180 000 €



96
SUPERFORMANCE
GT40 MK I - 1966 (Construction en 2008)

N° DE SÉRIE : GT 40 P 2198
MOTEUR : Ford Windsor 351 allésé en 427, 8 cylindres en V à 90°, central arrière longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 108 mm x 96,2 mm
CYLINDRÉE : 6998 cm³ 427cu.inch
ALIMENTATION : injection
TAUX DE COMPRESSION : 10,25 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 550 cv à 5 600tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : ZF mécanique à cinq rapports + MA préparée et renforcée par RBT
CHÂSSIS : semi-monocoque en tôle d'acier
CARROSSERIE : en fibre de verre, toit en tôle d'acier, parties avant et arrière détachables
SUSPENSIONS : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antirouils
EMPATTEMENT : 2410 mm
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues
PERFORMANCES : vitesse maximum 330 km/h

En Avril 1962, le flamboyant Lee Iacocca proposa à Léo Beebe de devenir le patron de la division "véhicules spéciaux" chez Ford. Léo Beebe accepta et moins de dix jours plus tard il était de retour à Dearborn pour se voir proposer une mission on ne peut plus limpide : gagner à Indianapolis, à Daytona et, bien sûr, aux 24 heures du Mans. John Wyer fut chargé de superviser la construction des voitures dessinées par Broadley et de les faire courir en Europe. Alors que Carroll Shelby devait diriger les campagnes américaines de la nouvelle voiture ainsi que ses Cobra, lui fut confié la mission de rendre les GT 40 compétitives pour la saison 1965. Les GT 40 gagnèrent à Daytona et finirent secondes à Sebring, mais elles se firent encore battre par Ferrari aux 24 heures du Mans. Cette année Ford alignait pas moins de onze voitures réparties dans six écuries différentes : 5 Cobra Daytona à moteur 4L7, deux GT 40 MKII à moteur 7L, deux GT 40 5L3 et deux GT 40 classiques à moteur 4L7. La victoire tant attendue fût pour 1966 où les Ford GT 40, équipées de moteurs 7 litres, gagnèrent enfin les 24 heures, battant la Ferrari P4. Ford



répéta l'exploit en 1967 et, mission accomplie, se retira de la compétition automobile internationale. Dans les années 70 les droits d'exploitation de la GT40 appartenant à Wyer sont cédés et c'est Safir qui récupère la licence de fabrication. C'est pourquoi les GT40 construites par Superformance sous licence Safir sont identiques à celle des années 60 hormis certains détails d'optimisation et la possibilité d'avoir la conduite à gauche et l'appréciable climatisation dissimulée. Hormis des performances améliorées rien ne les distingue dans leur fabrication.

La GT40 présentée de couleur gris titane est une première main affichant à peine 800 miles. Achetée neuve en 2008 au distributeur américain Snakepit Automobile, elle a été montée par Bill Andrews de HRE Motorcars à Long Island. La mécanique a été préparée par Roush pour développer 550 Cv et la boîte de vitesses ZF a été optimisée par le préparateur RBT. Il s'agit d'une fantastique et redoutable automobile à l'état neuf qui est inscrite au Shelby Registry. C'est l'opportunité de pouvoir rouler dans l'une des plus mythiques voitures de course américaine dont le coût de fabrication est de 150 000 dollars.

Titre de circulation extra communautaire dédouané
A immatriculer

50 / 80 000 €



97
FERRARI
TESTAROSSA - 1987

N° DE SÉRIE : # ZFFAA17B000068157
MOTEUR : # F113B00173, 12 cylindres à plat, opposés en position centrale arrière, longitudinal, bloc moteur en alliage léger, chemises en aluminium avec surfaces rapportées au nickel chimique, vilebrequin tourillonnant sur sept paliers
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 78 mm
CYLINDRÉE : 4942 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch K. Jetronic
LUBRIFICATION : à carter sec
ALLUMAGE : électronique Marelli Microplex
PUISSANCE MAXIMUM : 390 ch DIN à 6300 tr/mn
RÉGIME MAXIMUM : 6800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à 5 rapports synchronisés
CHÂSSIS : tubulaire en acier avec la partie arrière démontable avec le groupe autopropulseur
CARROSSERIE : berlinette deux places dessinée et fabriquée par Pinin Farina, carrosserie en aluminium, toit et portière en acier
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant et à l'arrière
FREINS : hydrauliques, à disques ventilés sur les 4 roues, servofrein à dépression
PNEUMATIQUES : Michelin MXR de 225/50-16 à l'avant et 255/50-16 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 290 km/h, 0 à 100 km/h en 5,8 s ; 400 mètres départ arrêté en 13,6 s ; 1000 mètres départ arrêté en 24 s

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984 et entra aussitôt en production, en même temps que la série limitée des 288 GTO. Bien qu'héritière spirituelle de la berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarque comme étant la première Ferrari créée pour les Etats-Unis depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution marquèrent profondément le marché Nord-Américain. La BB ne fut jamais équipée d'usine pour ce marché et les quelques Boxer rencontrées aux Etats-Unis ont toutes été transformées localement pour répondre à la réglementation Américaine. La Testarossa a été dessinée par Pininfarina, comme l'était la BB puis aussi construite par celui-ci plutôt que par Scaglietti. D'intensifs essais dans la moderne soufflerie du carrossier aidèrent à en développer les formes mais



laissèrent peu de liberté à la pure inspiration artistique, le coefficient de pénétration dans l'air et surtout des appuis aérodynamiques importants à haute vitesse apparemment comme primordiaux dans le cahier des charges. La réussite de la Testarossa est incontestable dans ces domaines, mais elle est moins romantique que ses devancières. C'est une voiture qui atteint presque 300 km/h dans des conditions de confort et de facilités déconcertantes. Son moteur bien qu'ayant adopté une architecture et des côtes comparables au 12 cylindres de la BB n'en est pas moins complètement remaniée. Ses culasses à quatre soupapes par cylindre, ses douze injecteurs, son degré de mise au point font de ce moteur un réservoir de puissance qu'on semble inépuisable, et par dessus tout alors que l'électronique envahit nos appareils de photos et nos automobiles, la Testarossa reste essentiellement mécanique. La voiture présentée a parcouru 48 000 km, elle est rouge avec un intérieur cuir noir. C'est un très bel exemplaire de Testarossa dans un excellent état de conservation.

Titre de circulation communautaire

45 / 50 000 €
VENDUE SUR FOLLE ENCHÈRE



98
BENTLEY
T - 1976

N° DE CHÂSSIS : SBH25402
MOTEUR TYPE : 8 cylindres en V à 90°
ALÉSAGE-COURSE : 104,4 mm x 99 mm
CYLINDRÉE : 6 750 cm³
DISTRIBUTION : 2 soupapes par cylindre actionnées par tiges et culbuteurs à partir d'un arbre à cames central
TAUX DE COMPRESSION : 9 à 1
CARBURATION : 2 carburateurs S.U. horizontaux H.D.8
PUISSANCE MAXIMUM : 225 ch à 4 500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 3 rapports G.M. Rolls Royce Hydramatic
DIRECTION : à crémaillère, assistée, conduite à droite
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : Berline 4 portes, 4 places par Mulliner Park Ward
SUSPENSIONS : à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière, amortisseurs hydrauliques avec correcteur automatique d'assiette
FREINS : à disques, assistés, sur les quatre roues
PERFORMANCES : près de 200 km/h

La Bentley série T fit ses débuts en public au Salon de Paris, en octobre 1965. Elle marque une nouvelle étape dans l'histoire de la marque. Sa coque autoporteuse et ses roues indépendantes sont des progrès significatifs qui obligent la firme à 10 années de nouveaux aménagements dans l'usine. Les freins sont à disques aux 4 roues, avec servo et triple circuit. Les ressorts de suspensions sont combinés à des amortisseurs télescopiques à réglage électrique et correction automatique d'assiette. La voiture présentée, en conduite anglaise, est un bel exemplaire de couleur bleu nuit, avec un bel intérieur d'origine en cuir beige et moquettes bleues marine. Les boiseries présentent une belle brillance. Son compteur indique 92 902 miles parcourus. Environ 3 000 euros ont été dépensés le mois dernier pour la réfection des freins et le changement complet de la ligne d'échappement.

Carte grise française.

8 / 12 000 €
SANS PRIX DE RESERVE



99
FIAT 600
kit Abarth 850 - 1965

N° DE SÉRIE : 100D-1962283
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, arrière, longitudinal, #100-258744 ABA214
CYLINDRÉE : 846 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 1 carburateur Weber
PUISSANCE MAX. : 55 Cv à 6000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
SUSPENSIONS : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 2000 mm
FREINS : hydrauliques à disques à l'avant et à tambours à l'arrière
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1960/1964

En 1960 Abarth développa une petite voiture sportive à partir de la Fiat 600 D. On l'appela 850 TC (Turismo competizione). En 1962 la puissance passa à 60 Cv avec un arbre à came spécial pour une vitesse de 155 km/h. Les 850 TC étaient destinées à s'aligner en Gr2 ou Gr5. Fiat et Abarth proposait également un kit (Cassetta) pour transformer la 600 D en petit bolide.

La voiture présentée est une Fiat 600 D de 1965 ayant bénéficié du montage d'un kit Abarth (cassetta). Toutes les caractéristiques d'une 850 TC sont présents : carter d'huile spécial, poulie, pipe d'admission et d'échappement spéciales, radiateur frontal, tableau de bord original Abarth et les freins avant à disques. Elle est en excellent état de présentation et de fonctionnement. La peinture est neuve.

Titre de circulation communautaire.

13 / 16 000 €



100
CITROËN
DS 19 berline - 1957

N° DE SÉRIE : #13559
MOTEUR : quatre cylindres en ligne
CYLINDRÉE : 1911 cm³
ALÉSAGE-COURSE : 78 mm x 100 mm
PUISSANCE MAX. : 75ch à 4500 tr/mn
DISTRIBUTION : soupapes en tête, commandées par culbuteurs
ALIMENTATION : par un carburateur double corps Solex
BOÎTE DE VITESSES : hydraulique à 4 rapports + MA (1 ^{re} non synchronisée)
TRANSMISSION : aux roues avant
FREINS : circuit hydraulique haute pression, disques à l'avant et tambours à l'arrière
SUSPENSION : roues indépendantes avec système hydropneumatique
DIRECTION : à crémaillère, assistance hydraulique
CARROSSERIE : monocoque autoporteuse, berline 5 places 4 portes en tôle d'acier
EMPATTEMENT : 3125 mm
POIDS : 1125 kg
VITESSE MAXIMUM : 140 km/h
PRODUCTION : Ds et Id confondues : 28 593 exemplaires pour l'année 1957

Citroën, grâce à son génial ingénieur André Lefebvre, père de la traction avant et de la 2 Cv, bouleversa toutes les idées reçues lorsque fut présentée la DS 19 au salon de Paris 1955. Une multitude d'innovations technologiques comme la boîte de vitesses hydraulique, les suspensions hydropneumatiques, les freins à disques aux roues avant, alliés à un design révolutionnaire dû à Bertoni, firent de cette voiture une icône de l'automobile française des années cinquante. Si dans cette carrosserie futuriste, qui ne ressemble à rien de comparable, nous pouvons noter de flagrantes révolutions, comme la suppression de la calandre ou le carénage total sous la voiture, le seul organe qui n'était pas novateur était le moteur 4 cylindres hérité du modèle 11 D. Ce modèle à véritablement bouleversé les idées reçues dans la conception et le design automobile et reste aujourd'hui sans équivalent. A tel point que la première version des millésimes 1956 et 1957, devenues rarissimes, sont aujourd'hui très convoitées par les amateurs et qu'une DS 19 de 1957 est entrée dans les collections du MoMa de New York.

L'exemplaire présenté date de janvier 1957. Bicolore champagne et toit auvergne, il s'agit d'une 2^{ème} main toujours dans son immatriculation d'origine. Elle affiche 65 957 kilomètres au compteur et son propriétaire nous confirme que la carrosserie est très saine ce qui assez remarquable sur une monocoque de plus de 52 ans !

Carte grise française.

15 / 20 000 €



101
PORSCHE
944 S2 Cabriolet - 1991

N° DE SÉRIE : WPOZZ94ZMN430360
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, longitudinal
CYLINDRÉE : 2990 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête
ALIMENTATION : injection Bosch
PUISSANCE MAXIMUM : 211 ch à 5800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSE : mécanique à cinq rapports + M.A.
CARROSSERIE : cabriolet 2+2
FREINS : hydrauliques à disques sur les 4 roues + ABS Bosch
PÉRIODE DE PRODUCTION : Juillet 1989 à Juillet 1991
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 6059 exemplaires

En juillet 1989, soit 6 mois après le coupé, la 944 S2 est produite en version cabriolet. Les performances restent de haut niveau malgré le surpoids de presque 100 kg principalement dû aux renforts structurels. Très agréable à l'usage, la Porsche 944 S2 cabriolet se présente aujourd'hui comme une voiture performante et fiable, raisonnable tant à l'achat qu'en entretien. Un excellent choix dans sa catégorie. La voiture présentée fut vendue neuve à Strasbourg. La peinture est d'origine ainsi que son intérieur en cuir bleu. La capote électrique est en toile bleu marine ainsi que le couvre capote. Elle totalise 104000 km au compteur, le carnet d'entretien est à jour et les factures d'entretien du réseau Porsche sont présentes. En option, elle est équipée du pont autobloquant à 40 %, du système de réglage de hauteur de phares et de la climatisation. Elle est pourvue de sa roue de secours et du compresseur, de la trousse à outils et de son manuel de bord. C'est une excellente voiture, rigoureusement entretenue, très propre et très abordable.

Carte grise française.

15 / 20 000 €
VENDEUR SUR FOLLE ENCHÈRE





102
Porsche 944
Turbo Cup - 1988

La Porsche 944 fut présentée en première mondiale au Salon de l'automobile de Frankfort en septembre 1981.
Rarement une nouvelle voiture reçut autant d'éloge de la presse spécialisée : Auto Week, Car and Driver, Road and Track et les meilleures revues françaises encensèrent la nouvelle Porsche, plus agressive que la 924.
La vitesse de pointe de la voiture de série dépassait largement les 200 km/h.
En général, un moteur, quatre cylindres de forte cylindrée unitaire a un fonctionnement quelque peu rugueux. Porsche tourne la difficulté en utilisant un procédé inventé par F.W. Lanchester en 1911 avec deux arbres tournant deux fois plus vite que le vilebrequin, éliminant toute vibration.
Une version turbo encore plus performante (220 cv) épaula la 944 normale puis en 1988 une série limitée appelée 944 Turbo S, version 250 cv bien équipée (climatisation, direction assistée, cuir, pack hifi, anti brouillard, etc...)
En France cette série spéciale fut vendue à un peu plus de 100 exemplaires et appelée Turbo cup, conçue pour participer à des courses monotype : Le trophée Porsche Cup, couru en Allemagne et en France.
Une clientèle très sportive fit l'acquisition de 944 Turbo Cup pour rouler sur la route. Cette voiture plutôt difficile était une foudre de guerre et dépassait en performances bien des GT plus onéreuses.

La voiture présentée a un peu plus de 115 000 kms au compteur, elle fut achetée neuve chez Porsche Bordeaux. Elle est climatisée, équipée d'un pont autobloquant et vendue avec quelques factures et carnet d'entretien. C'est une troisième main.

Carte grise française.

13 / 15 000 €

INDEX

MARQUE	MODELE	ANNEE	LOT	MARQUE	MODELE	ANNEE	LOT
AC	ACECA Coupé	1957	60	FERRARI	365 Spider California recreation	1969	93
AC BRISTOL	ACECA	1958	68	FIAT	600 Abarth	1965	99
ALFA ROMEO	Giulietta Sprint Veloce Zagato	1957	64	FIAT	508 S Balilla Sport "Coppa d'Oro"	1937	63
ALFA ROMEO	6C 2500 Super Sport Cabriolet Ghia	1947	65	FORD	Mustang cabriolet	1967	85
ALFA ROMEO	Giulietta Spider	1959	72	FORD	Mustang Fastback	1966	94
ASTON MARTIN	DB 6 Coupé Ex John Stephen	1969	91	JAGUAR	MK II 3,8L Ex Jean Renoir	1962	59
AUBURN	Type 105	1930	54	JAGUAR	XK 120 roadster	1952	71
AUSTIN HEALEY	AUSTIN HEALEY 100 - 6 Compétition	1957	70	JAGUAR	Mk VIII	1958	84
AUSTIN HEALEY	100/4 Ex Donald Healey	1953	77	JAGUAR	Type E Série I Roadster 3.8 L	1963	92
AVIONS VOISIN	C25 Aérodyne	1935	61	LAVIE	Spider	1904	56
BENTLEY	T	1976	98	MASERATI	3500 GT coupé Touring	1960	66
BENTLEY	S3 Berline	1963	78	MERCEDES-BENZ	190 SL	1962	50
BENTLEY	Azure	1996	90	MERCEDES-BENZ	170 V Cabriolet - W 136	1936	52
BUGATTI	Type 57 C Atalante	1937	62	MERCEDES-BENZ	600 Limousine Ex Famille Onassis	1969	79
CITROEN	DS 19 berline	1957	100	MERCEDES-BENZ	280 SE 3,5L coupé	1971	86
CITROEN	SM - Ex : René Trautmann	1970	87	MORGAN	+8 Spéciale rallye Raid	1967	89
DAIMLER	Conquest Roadster	1954	51	PACKARD	Roadster Individual Custom 8 ^e Série	1931	53
DELAGE	De Torpedo	1921	58	PORSCHE	944 S2 Cabriolet	1991	101
DELAHAYE	135 MS cabriolet Chapron	1939	57	PORSCHE	944 Turbo Cup	1988	102
DINALPIN	A110 1100 berlinette	1971	74	PORSCHE	911 2,7L Carrera	1975	76
DINALPIN	A110 1100 cabriolet	1965	75	PORSCHE	911 2,7 I RS Touring	1973	80
ELVA	MK II, Barquette Sport Bobtail	1957	73	ROLLS ROYCE	Phantom V	1960	55
FACEL VEGA	HK II B - 141	1963	67	ROLLS ROYCE	Phantom	2006	95
FERRARI	Testarossa	1987	97	SIMCA	8 / 1100		69
FERRARI	F40	1988	81	SUPERFORMANCE	GT40 MK I	1966	96
FERRARI	512 BB	1978	83	TIGA	C2 Ex : Jean Blaton	1985	82
				TRIUMPH	TR7 V8 Usine, Ex Usine, Ex Tony Pond	1977	88

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-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-Poulain-F.Tajan** agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.

Les rapports entre **Artcurial-Briest-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-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-Poulain-F.Tajan** de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par **Artcurial-Briest-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-Poulain-F.Tajan**, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.

Artcurial-Briest-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-Poulain-F.Tajan**.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois **Artcurial-Briest-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-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-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-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** aura acceptés.

Si **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

Artcurial-Briest-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-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-Poulain-F.Tajan** dirigera la vente de façon discrétionnaire

tout en respectant les usages établis.

Artcurial-Briest-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-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-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 :

automobiles de collection

Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :

• **De 1 à 100 000 euros : 16 % + TVA au taux en vigueur** (soit 3,13 % du prix d'adjudication).

• **Au-delà de 100 000 euros : 10 % + TVA au taux en vigueur** (soit 1,96 % 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 15 février 2010. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Automobile - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs avant le lundi 15 février 18 h seront rapatriés dans un parking sécurisé parisien pour la somme de 150 € HT.

La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

j) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clés, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enrichisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

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 enrichisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

1) Lots en provenance de la CEE :

• **De 1 à 350 000 euros** : 20 % + TVA au taux en vigueur, (pour les autres catégories, TVA = 3,92 % du prix d'adjudication).

• **Au-delà de 350 000 euros** : 12 % + TVA au taux en vigueur, (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).

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-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-Poulain-F.Tajan** dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à **Artcurial-Briest-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-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-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-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-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-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.

Artcurial-Briest-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 sept 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-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-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-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-Poulain-F.Tajan**.

5 - Prémption 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-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-Poulain-F.Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon en son préjudice.

En outre **Artcurial-Briest-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-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.

BANQUE PARTENAIRE :



Code Banque	Code Guichet	Número de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34
Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number			
FR76	1497	8001 0001 2294 7000	434

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

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.

In such capacity **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by sale room 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-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-Poulain-F.Tajan** of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made **Artcurial-Briest-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-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-Poulain-F.Tajan** before the sale, so as to have their personal identity data recorded.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.

Artcurial-Briest-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-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-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-Poulain-F.Tajan will bear no liability / responsibility 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-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-Poulain-F.Tajan** may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** which have been deemed acceptable.

Should **Artcurial-Briest-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-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-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-Poulain-F.Tajan** will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices.

Artcurial-Briest-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-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-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 "adjudgé" 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:

classic cars

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackets:

- From 1 to 100 000 euros: 16% + current VAT (i.e. 3,13% of the hammer price).
- Over 100 000 euros: 10% + current VAT (i.e.1,96% 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 before the 15th February 6 P.m., at the latest. Beyond this time limit, they will be shipped to paris for €150 + VAT at the risks of their owner.

Cars will not be released until storage charges have been paid.

Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection. It is stongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

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.

1) Lots from the EEC:

- From 1 to 350 000 euros: 20% + current VAT (for books, VAT = 1,1% of the hammer price; for other categories, VAT = 3,92% of the hammer price).
- Over 350 000 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 : (identified 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-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-Poulain-F.Tajan** has a right of access and of rectification to the nominative data provided to **Artcurial-Briest-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-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-Poulain-F.Tajan** would prove insufficient.

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-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-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-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-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.

Artcurial-Briest-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-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-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-Poulain-F.Tajan shall bear no liability/responsibility 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-Poulain-F.Tajan** as guidance. Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and **Artcurial-Briest-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-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-Poulain-F.Tajan**.

Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.

Furthermore, **Artcurial-Briest-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-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.

BANQUE PARTENAIRE :



Code Banque	Code Guichet	Número de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34
Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number			
FR76	1497	8001 0001	2294 7000 434

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

Lavéo®



Lavéo®,

est un concept de lavage de véhicule sans eau
réalisé avec un produit biodégradable
et respectueux de l'environnement.

Lavéo® nettoie, lustre et protège toute surface
et réalise en douceur un lavage
d'une qualité irréprochable.

Simple, pratique et efficace,
il est particulièrement bien adapté à l'entretien
des **véhicules**
de collection.



soyez clean

www.laveo.fr

20 rue Gustave Flaubert • 38000 Grenoble • 04 76 96 29 76

Qualité & confiance

Lavéo® assure
la préparation des véhicules
présentés à la vente Artcurial.

Parking sécurisé pour automobiles de sport et de collection



© Greg

- accès 24h/24
- vidéosurveillance, gardien de nuit, portes sous alarmes temporisées
- détection fumées/incendies normes IGH
- emplacements larges, rampes douces
- prises électriques, points d'eau
- éclairage permanent, température constante
- conseils techniques, charge batterie, démarrage
- ambiance conviviale, clientèle d'amateurs



Paris-La Défense — 148 € TTC/mois

Tél. : 01 47 74 89 58 — Fax : 01 40 90 97 09

www.compagnie-des-remisages.com

compagniedesremisages@wanadoo.fr

une société du groupe Parc Etoile

INTÉRIEURS DU XX^E SIÈCLE

ART DÉCO - DESIGN

LUNDI 15 MARS 2009 À 14H ET 20H - HÔTEL MARCEL DASSAULT

VENTE EN PRÉPARATION CLÔTURE DU CATALOGUE DÉBUT FÉVRIER 2010

Spécialiste : Fabien Naudan
Contact : Alma Barthélemy, + 33 1 42 99 20 48, abarthelemy@artcurial.com
www.artcurial.com

ART DÉCO

DONT COLLECTION D'UN AMATEUR

MARDI 8 JUIN 2010 À 20H - HÔTEL MARCEL DASSAULT

VENTE EN PRÉPARATION CLÔTURE DU CATALOGUE MI AVRIL 2010

Expert : Félix Marcilhac
Contact : Sabrina Dolla, + 33 1 42 99 16 40, sdolla@artcurial.com
www.artcurial.com



...c'est sur **www.classicdriver.com** et nulle part ailleurs.

CLASSIC DRIVER
L'automobile. Passionnément
classicdriver.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

ORDRE D'ACHAT
ABSENTEE BID FORM

**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
DIMANCHE 14 FÉVRIER 2010 À 20H
Paris - Palais des Congrès
Amphithéâtre Bordeaux

- ☐ **Ordre d'achat / Absentee Bid**
☐ **Ligne téléphonique / Telephone Bid**

[illegible]

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :
Required bank reference:

CARTE DE CRÉDIT VISA / CREDIT CARD NUMBERS

EXPIRE FIN / EXPIRATION DATE

NOM / NAME	
PRENOM / FIRST NAME	
ADRESSE / ADDRESS	
TELEPHONE / PHONE	BUREAU / OFFICE
	DOMICILE / HOME
FAX	
MAIL	

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

[illegible]

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-F.Tajan
7, Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris.
Fax : + 33 (0) 1 42 99 16 39

Date :

Signature obligatoire :
Required signature: