

DROUOT

LECLERE-MAISON DE VENTES
COMMISSAIRES-PRISEURS

AUTOMOBILES DE COLLECTION
Dimanche 22 octobre 2017



LECLERE
MAISON DE VENTES



LECLERE

MAISON DE VENTES

PARIS

21, rue Drouot 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

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

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

E. contact@leclere-mdv.com

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 22 octobre 2017 à 15h30 / PARIS DROUOT

9, rue Drouot 75009 Paris

Expositions

Samedi 21 octobre de 9h00 à 18h00 - Dimanche 22 octobre de 9h00 à 14h00

DROUOT

téléphone pendant l'exposition : 06 17 69 84 46



Commissaires-priseurs

Damien Leclere & Delphine Martin-Orts

Directeur du Département

Pierre Delagneau

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

Administrateur

Maxime Lépissier

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



Experts

Alexis Artus

Stéphane Eysseric

Jean Gueguen







Damien Leclere
Commissaire-priseur



Delphine Orts
Commissaire-priseur



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

30 ans d'expérience au service de l'automobile.
Collectionneur, organisateur de rallyes et concours d'élégance,
éditeur de presse spécialisée.



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

Collectionneur, administrateur et Délégué
Régional de la FFVE.
Co-fondateur de L'Étrier, agence événementielle
dans le domaine de l'automobile de collection.



Marie-Laurence de Rochefort
Attachée de presse

Dédiée et spécialisée dans l'automobile.



Romain Mathieu
Photographe

Graphiste : Juan Carlos Vega (Nine Two Studio)

Rédacteur : Christian Descombes

LECLEREMOTORCARS
+33 (0)6 17 69 84 46 - www.leclere-mdv.com



JAGUAR



WINNER LE MANS
1951-3

ÉDITO

Chers amis collectionneurs passionnés,

Quelle joie de vous retrouver ici à nouveau pour partager le plaisir qui nous anime. Chacune de vos automobiles a une histoire singulière, chacune méritait donc d'être présentée dans un lieu chargé d'histoire comme peut l'être l'Hôtel Drouot au cœur de Paris. De même, que rêver de mieux que l'écrin de la cour de la mairie du 9^e arrondissement pour exposer durant deux jours les automobiles.

Nous tenons d'ailleurs à remercier chaleureusement les autorités et les élus du 9^e arrondissement sans lesquels cette exposition n'aurait pu être proposée.

Malgré la multiplication récente des ventes d'automobiles de collection, la Maison de Ventes Leclere a maintenant réussi à s'installer comme un acteur de référence dans ce domaine.

Leclere Motorcars se distingue et se différencie par plusieurs aspects.

En effet, nous sommes par exemple la seule Maison de Ventes à offrir à nos acheteurs une garantie mécanique sur les lots achetés, ceci grâce à notre partenariat exclusif avec l'enseigne Reezocar (voir conditions particulières figurant dans ce catalogue). Cette garantie est un réel gage de sérieux et permet à nos acheteurs de pouvoir enchérir en toute sérénité.

Également, le choix du plateau proposé fait aussi partie de nos spécificités. Notre positionnement est clairement «*middle-market*», avec des automobiles bien restaurées. La variété de ce plateau est impressionnante puisque nous passons des «*youngtimers*» aux avant-guerre, proposant aussi de très beaux modèles de compétitions, sans oublier les grands classiques. Toutes les grandes nations de constructeurs sont représentées, France, Italie, Allemagne, Angleterre, États-Unis... Et une belle présentation d'une quinzaine motos est encore au rendez-vous lors de cette édition.

Enfin, une telle vente et une telle exposition au cœur de Paris marquent durablement la signature exclusive de Leclere Motorcars dans son domaine.

Les hommes sont bien sûr au centre de toute organisation et de tout évènement. Depuis 10 ans la progression de la Maison de Ventes Leclere est reconnue par tous grâce à un professionnalisme et un dynamisme débordant.

Plus spécifiquement, le département Motorcars est animé par de vrais passionnés de longue date, avec un réel souci de proximité avec ses différents interlocuteurs, en privilégiant avant toute chose les relations humaines.

Je me réjouis de pouvoir vous croiser les yeux brillants et pleins d'étoiles au milieu de ces automobiles que nous admirons tant !

Automobilement vôtre,

Pierre Delagneau

LECLEREMOTORCARS

Reezocar

Une idée neuve de la voiture d'occasion

Partenaire de LECLERE - Maison de Vente pour une expérience client unique



Achetez votre voiture ancienne en toute sérénité, Reezocar garantit les voitures proposées par LECLERE - Maison de Vente.

Depuis
octobre 2014

Reezocar a un positionnement unique sur le marché :
100% DU CÔTÉ ACHETEUR

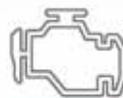
Reezocar, située à Boulogne-Billancourt a été lancée en octobre 2014 et connaît déjà un beau succès. Avec près d'un million de visiteurs chaque mois, l'équipe qui compte près de 45 personnes a permis de traiter et de livrer plusieurs milliers de voitures en France et en Europe.

La startup a été élue meilleur site e-commerce de bronze 2016 par la FEVAD et a gagné le prix de l'innovation Crédit Agricole en 2016.

Comment fonctionne la garantie ?

LA GARANTIE COUVRE :

MOTEUR



BOÎTE



PONT



pour les voitures supérieures à 15 000€ et qui répondent aux critères d'éligibilité

Le plafond dépend de la valeur d'achat de l'automobile et le contrat est valable chez le constructeur comme dans n'importe quel garage professionnel en France.

LECLERE - Maison de Vente offre **3 mois de garantie** à ses clients qui ont la possibilité de souscrire à 3 ou 6 mois en plus, à leur charge.





Pourquoi ce partenariat ?

La mission de Reezocar est de **sécuriser l'achat** celle de LECLERE - Maison de Vente de **vendre des voitures anciennes et sportives**

Exigeante sur le choix des voitures vendues, LECLERE - Maison de Vente a souhaité prolonger sa mission en apportant une valeur supplémentaire à ses clients, au-delà de sa promesse initiale de proposer à la vente des autos sélectionnées.

Naturellement, LECLERE - Maison de Vente s'est adressée à Reezocar et à ses services afin de proposer une garantie mécanique de 3 mois sur chaque automobile ancienne "de tourisme". En effet, les voitures anciennes de tourisme présentées **lors de cette vente sont dans un état remarquable et sont vendues avec leur contrôle technique valide** ce qui permet de proposer en toute assurance une garantie mécanique sur les voitures.



Quels lots sont garantis ?

30 lots bénéficient de la garantie mécanique Reezocar de 3 mois.

Soumises à des restrictions imposées par la compagnie d'assurance, seules les voitures de tourisme présentées dans leur configuration d'origine sont garanties. Les voitures qui sont préparées pour la course automobile et celles qui ont été modifiées ne peuvent naturellement pas être couvertes.

D'autre part, certaines voitures anglaises et d'avant-guerre ne font pas partie du portefeuille de couverture de l'assurance, même dans leur configuration d'origine et non cursifiée.

Quelques exemples de voitures d'exception traitées par Reezocar :

Alfa Romeo Giulia Spider 1750, Alfa Romeo SZ, Alpine A110, Aston Martin Vantage V12, Aston Martin DBS, Bentley Continental GT3-R, BMW Z8, Ferrari 458 Speciale, Jaguar Type-E 3.8, Porsche 991 R, Porsche 964 Turbo, Porsche 3.0 Turbo...

“

Depuis le lancement de Reezocar, nous avons accompagné **plusieurs milliers de clients pour l'achat de leurs voitures, dont plusieurs centaines pour l'acquisition d'une voiture ancienne.** Après un premier test concluant effectué lors de la vente LECLERE - Maison de Vente de Drouot en novembre 2016, nous avons décidé, avec les équipes de LECLERE - Maison de Vente de pérenniser notre partenariat. Cette offre inédite de garantie des véhicules vendus aux enchères constitue la première offre de ce genre en France et nous sommes ravis d'être le partenaire de confiance de LECLERE - Maison de Vente acteur référent sur le marché des ventes aux enchères.

”



Vladimir Grudzinski, Fondateur de Reezocar et spécialiste des voitures anciennes.



www.reezocar.com

Contact :

01 76 47 40 00
hello@reezocar.com



SOMMAIRE

LOT

- 32 • AC ACECA FORD ZEPHYR COUPÉ #1956 // P. 100
- 25 • ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR #1970 // P. 72
- 30 • ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER #1961 // P. 92
- 47 • ALFA ROMEO GTV 2.0 SPIDER #2000 // P. 164
- 44 • ALPINE A 110 1300 G #1969 // P. 152
- 37 • AUSTIN-HEALEY 100-SIX (BN6) #1958 // P. 120
- 40 • AUSTIN-HEALEY 3000 MK II (BT7) #1962 // P. 132
- 20 • BMW Z3 #2000 // P. 52
- 45 • FERRARI 308 GTB GROUPE 4 #1979 // P. 156
- 24 • FERRARI 308 GTS #1978 // P. 68
- 21 • FERRARI 360 MODENA #2000 // P. 56
- 23 • FIAT 124 SPORT SPIDER #1968 // P. 64
- 16 • FIAT CINQUECENTO SPORTING #1996 // P. 38
- 41 • FORD T #1924 // P. 136
- 10 • HONDA 900 BOL D'OR #1980 // P. 24
- 13 • HONDA CB 750 FOUR POLICE #1979 // P. 30
- 03 • HONDA CD 125 #1970 // P. 15
- 04 • HONDA CD 125 #1970 // P. 15
- 49 • HONDA Z 600 #1972 // P. 172
- 27 • JAGUAR TYPE E (SÉRIE 2) 4.2 LITRE ROADSTER #1969 // P. 80

LOT

- 35 • JAGUAR XK 140 #1957 // P. 112
- 09 • KAWASAKI 400 KH #1976 // P. 22
- 11 • KAWASAKI 500 H1A #1971 // P. 26
- 14 • KAWASAKI 750 H2B #1974 // P. 32
- 15 • KAWASAKI 900 Z1 A4 #1976 // P. 34
- 08 • KAWASAKI Z 1000 J « GODIER GENOUD » #1981 // P. 20
- 28 • LAMBORGHINI URRACO P250 S #1974 // P. 84
- 17 • LANCIA BETA MONTECARLO #1978 // P. 42
- 07 • LAVERDA 1000 JOTA #1982 // P. 18
- 46 • LOTUS ELAN S4 #1968 // P. 160
- 42 • LOTUS ELITE #1963 // P. 140
- 26 • MASERATI GRANSPORT SPYDER #2006 // P. 76
- 29 • MERCEDES-BENZ 450 SLC - 5.0 L #1980 // P. 88
- 48 • MERCEDES-BENZ 500 SL #1991 // P. 168
- 01 • MOBYLETTE BLEUE #1980 // P. 14
- 05 • MOTO GUZZI 50 #1972 // P. 16
- 06 • PANNONIA 250 P20 #1970 // P. 17
- 34 • PEUGEOT 190 S #1928 // P. 108
- 39 • PEUGEOT 203 « TOUR AUTO » #1959 // P. 128
- 18 • PEUGEOT 205 GTI 1.6 #1987 // P. 46
- 22 • PORSCHE 356 1600 SC #1964 // P. 60
- 38 • PORSCHE 356 C 1600 SC CABRIOLET #1964 // P. 124
- 33 • PORSCHE 912 #1965 // P. 104
- 36 • PORSCHE 928 S4 #1988 // P. 116
- 43 • RENAULT 5 TURBO « CÉVENNES » #1982 // P. 144
- 31 • ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW #1972 // P. 96
- 12 • SUZUKI GT 750 J #1972 // P. 28
- 19 • VOLKSWAGEN GOLF GTI #1981 // P. 48

01

MOBYLETTE BLEUE

#1980



Estimation : 300 - 800 €

03

HONDA CD 125

#1970



Estimation : 500 - 1 000 €

04

HONDA CD 125

#1970



Estimation : 500 - 1 000 €

05

MOTO GUZZI

50

#1972



Moto Guzzi n'a pas fabriqué que des monocylindres horizontaux ou des bicylindres en V, la preuve ce cyclo 2 temps orienté tout-terrain des années 1970. Moins connu que les Flandria, Testi ou Malaguti c'est l'occasion d'ajouter une pièce atypique dans une collection de cyclo ou d'italienne.

Estimation : 1 500 - 2 500 €

06

PANNONIA

250 P20

#1970



Pannonia est une marque hongroise, une des rares marques importée en occident. La P20 a été fabriquée de 1967 à 1974, malgré ses faibles performances, 23 cv à 7500 tr/min et 140 km/h en pointe une P20 à été engagée en compétition en 1969 pour le renouveau du bol d'or 1969. L'une de ses particularité consiste en son bloc moteur coulé en une seule pièce donc sans joint ni fuite. Autre particularité : les gaines de cable à section carrée !

Estimation : 1 500 - 2 500 €

LAVERDA

1000 JOTA

#1982

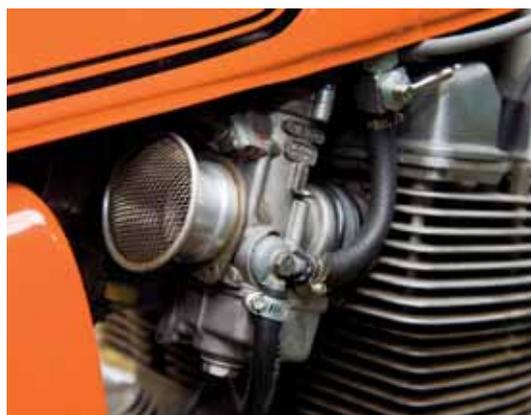


La 1000 Laverda : un *“muscle bike italien”* : Le modèle en vente est issu du concept de la 1000 3C de 1974, équipée d'un moteur trois cylindres avec un vilebrequin calé à 180°, qui a été le symbole de la super bike à l'Italienne, racée, élégante et performante, bénéficiant de plus d'une excellente stabilité et tenue de route, aussi mythique dans les esprits que pouvaient l'être la Countach chez Lamborghini à la même époque ; d'ailleurs Laverda comme Lamborghini ont été d'abord des fabricants d'engins agricoles.

Le potentiel de la 1000 Laverda en course intéressa bon nombre d'écuries et de pilotes privés dans le monde, en particulier en Angleterre où l'importateur local (Slater) aura l'idée de baptiser

ce type de moto «3CE» (3C England). La moto ainsi équipée sera redoutable dans les courses locales.

Sur cette base, Slater souhaite proposer à sa clientèle un modèle sportif utilisant comme la 3CE de 1975 les pièces racing usine. Il parvient à convaincre Massimo Laverda et propose le nom d'une danse espagnole à 3 temps (Jota) pour ce nouveau modèle. L'usine fournit les motos équipées des pièces spéciales et l'importateur apporte l'expérience d'un spécialiste anglais des échappements pour un système spécifique. La Laverda Jota est née, disponible en gris métal, et elle devient rapidement une moto mythique, d'une part parce que c'est désormais la moto de série la plus rapide au monde (plus de 140 miles par heure)



et d'autre part parce qu'en 1976, mais aussi en 77, 78 et 80, elle remportera le championnat de production anglais (Avon Production Championship) devant toutes les motos concurrentes, surtout Japonaises.

Suite à un profond travail de refonte de la 1000 à la fin de 1980, l'usine italienne Laverda sort une ultime version de sa 1000 Jota (fin de la production de la 3CL). L'allumage passe à gauche, l'alternateur gagne en puissance (250 W), la culasse sont refondues (le sélecteur passe à gauche) ainsi que la transmission primaire et l'embrayage. Une nouvelle tête de fourche est montée et la moto est proposée seulement en orange cadre gris métal. Les versions françaises et suisses seront équipées

du moteur dégonflé avec les arbres à cames A12 et pistons plats.

La moto présentée a été mise en circulation le 08/06/1982 et a été achetée par le propriétaire actuel au concessionnaire HT Moto à Palaiseau en juin 2016 pour un kilométrage affiché à 61 000 kms. Elle avait été exposée précédemment au salon Moto Légende à Paris. L'allumage d'origine a été remplacé par un allumage électronique, les roulements du démarreur ainsi que les systèmes hydrauliques de freinage AV et AR ont été remplacés.

Estimation 7 000€ / 9 000€

KAWASAKI

Z 1000 J « GODIER GENOUD »

#1981



Georges Godier et Alain Genoud, amis et préparateurs, décident d'unir leurs efforts et de courir dès 1972. Leur première moto de course se compose d'un moteur de 750 Honda dans un cadre Egli. Ils gagnent à Zolder et obtiennent des places honorables dans les autres épreuves.

En 1974, la vie de l'écurie prend un nouveau tournant. Le constructeur nippon Kawasaki voit en l'équipe une excellente manière de mettre au premier plan ses modèles. Il fournit toutes les pièces pour faire courir des machines. Les résultats ne se font pas attendre, le duo finira premier au Bol d'or, à Barcelone et à Mettet. Ils deviennent champions d'Europe. En 1975, le budget est augmenté, permettant d'engager une troisième machine. Ces machines sont totalement repensées. Parmi les améliorations, on note

la suspension arrière assurée par un combiné unique de Formule 1. Cette solution leur donne raison. L'écurie est à nouveau sacrée championne. Continuant de courir pendant une dizaine d'années, la Kawasaki Z1000 ayant fait partie de leurs machines à gagner.

L'exemplaire que nous présentons est entièrement d'origine ayant été modifiée avec talent pour lui donner le look de la machine préparée par Godier-Genoud. Tous les éléments de la carrosserie sont en état concours, la peinture en dégradé de vert présente un éclat superbe. Le kilométrage est certifié d'origine et l'historique de la moto est connu.

Estimation : 3 000 – 4 000 €



09

KAWASAKI

400 KH

#1976



La Kawasaki 400 S3 est présentée au salon de Paris en 1973. Moyenne cylindrée très sportive, puissante et légère avec 40 CV pour moins de 160 kg, elle atteint très rapidement sa vitesse de pointe de 170 km/h. Avec son moteur deux temps à 3 cylindres très joueur, cette moto très maniable est la reine des routes sinueuses et prend la suite de la Kawasaki 350 S2 comme modèle de la célèbre « Coupe Kawa », la formule de promotion pour les jeunes pilotes dans les années 1970. Le modèle évolue en 400 KH en 1976 avec l'installation d'un allumage électronique et des réglages lui apportant un peu plus de souplesse.

Le modèle présenté est un modèle KH de 1976 (numéro de cadre 28983 : 6021 km), vendue en France en mai 1976. Elle a été restaurée : peinture candy verte, partie cycle, sellerie, circuit électrique, roues, freins, compteurs (en miles), révision moteur avec remplacement des pièces nécessaires (embrayage et cloche, allumage électronique). Cette moto en très bel état est un plaisir à conduire par sa légèreté, sa maniabilité et sa puissance.

Estimation : 5 000 – 7 000 €



HONDA

900 BOL D'OR

#1980



A fin de renouer avec un large public, Honda, lance la 900 « Bol d'Or » dès 1970, et permet de finir la gamme Euro Style pour le marché européen. Les 95 ch du nouveau moteur à double arbre à came en tête surpassent toute la concurrence du moment et participent à faire de ce modèle l'un des plus beaux succès commerciaux de Honda.

Elle a été présentée au salon de la moto à Paris en octobre 1978 et son homologation est prononcée par le service des mines en décembre de la même année.

Le modèle américain se contente de l'appellation CB 900 F Super Sport, plus classique, signe que la renommée de cette épreuve sportive d'endurance française n'a pas traversé l'Atlantique. Elle est commercialisée au printemps 1979.

Par rapport à la CBX 1000, la Bol d'Or comme son nom l'indique, se place résolument dans la catégorie des sportives, positionnement qu'elle assume avec un style radicalement sportif. Le moteur de la CB 900 F Bol d'Or marque une vraie rupture avec la production de la décennie précédente.



Si le moteur est toujours un 4 cylindres en ligne, il est désormais à double arbre à cames en tête et à 4 soupapes par cylindres. Il se révèle à la fois souple et puissant : la puissance arrive progressivement jusqu'à 5 000 tr/min, devient omniprésente jusqu'à 7 000 tr/min. La machine est facile à prendre en main et s'avère maniable.

L'exemplaire présenté à cette vente est dans un état intégralement d'origine – rare pour ces motos – à part le silencieux d'échappement qui lui donne une sonorité encore plus séduisante.

Le moteur et sa partie cycle ont subi une restauration complète et la moto fonctionne parfaitement. Essayée sur plusieurs kilomètres, la Honda s'est montrée vive et puissante. Le freinage étant néanmoins d'époque ! C'est un exemplaire d'origine « qui marche » présenté. À collectionner d'urgence.

Estimation : 4 000 – 6 000 €

11

KAWASAKI

500 H1A

#1971



La Kawasaki 500 H1 Mach III, présentée en 1969, est un mythe... Avec son moteur deux temps à 3 cylindres, elle constitue alors «la» moto sportive, donnant un «coup de vieux» à tout ce qui roule alors avec ses 60 ch et 180 kg. Cette moto brutale et très puissante propose des accélérations incomparables lorsque l'aiguille se rue à l'assaut du compteur, avec une vitesse de pointe de 185 à 190 km/h. Ses freins à tambour mis à rude épreuve pour l'arrêter lui valent le surnom de widow-maker (faiseuse de veuve) aux États-Unis. Le modèle présenté est un modèle H1A de 1971 (numéro de cadre KAF47516 ; 27 272 km), vendu initialement en Hollande.

Elle fut importée en Angleterre en 1992 où elle fut entièrement restaurée par son deuxième propriétaire avant d'entrer en France en 2011 où elle appartient depuis au même collectionneur. La restauration a notamment concerné la peinture blanche et bleue Mach III, la partie cycle, la sellerie, le circuit électrique, les roues, les freins, les pots d'échappement, le moteur (réfection haut et bas moteur) et les garde-boue inox. Cette moto est en parfait état de marche et procure autant de plaisir à rouler qu'à être exposée dans un salon.

Estimation : 7 500 – 9 000 €



12

SUZUKI GT 750 J #1972



La Suzuki GT 750 J constitue la réponse de Suzuki à la CB 750 Four de Honda. Suzuki lui oppose en 1972 cette grande routière au singulier moteur deux temps à 3 cylindres à refroidissement par liquide et à démarreur électrique. Ce «liquid cooled» ainsi que rappelé sur le bloc cylindre des modèles suivants lui apporte la régularité cyclique et la rend exempte de vibrations. Elle s'avère plutôt économe en carburant, au contraire de sa plus sportive concurrente à 3 cylindres Kawasaki H2. Son plus gros défaut lors de sa sortie, le frein à tambour avant, un beau frein à quatre cames pourtant mais qui ne peut rivaliser avec le frein à disque de ses concurrentes. L'erreur sera réparée avec le modèle suivant, le K qui intègrera un double disque avant. Elle sera produite

jusqu'en 1977, connaissant plusieurs évolutions de présentation. Le modèle présenté est un premier modèle série J (numéro de cadre 18456; 25728 km). Sans doute restée invendue du fait de son frein à tambour, elle fut réalignée avec le frein avant double disque du modèle K et immatriculée par son premier propriétaire dans le Nord en juillet 1974. Cette moto a eu cinq propriétaires, son historique complet est connu et elle est restée dans sa peinture d'origine violine. Le moteur a fait l'objet d'une réfection complète (haut et bas moteur) ainsi que les roues et garde-boues. Elle est en très bon état de marche et de présentation, avec sa patine d'origine, elle fait tourner bien des têtes sur son passage.

Estimation : 9 000 – 11 000 €



13

HONDA

CB 750 FOUR POLICE

#1979



La Honda CB 750 Four est la première moto de grosse cylindrée japonaise. Présentée en 1969, avec son moteur quatre temps 4 cylindres, son démarreur électrique est ses 69 ch, elle constitue la moto « plus » démodant complètement les 650 anglaises aux performances et à la fiabilité sans comparaison. Elle sera déclinée en différentes versions jusqu'en 1979, avant d'être remplacée par la génération suivante au moteur à double arbre à cames en tête.

Le modèle présenté est un très rare modèle police CB 750 P mis en circulation en juin 1979 (deux modèles connus en France). Il possède les deux compteurs blancs spécifiques au modèle police avec la possibilité de bloquer l'un des compteurs pour

conserver l'enregistrement de vitesse lors de l'interception. Ce modèle (numéro de série 2737008 ; 76 180 km), en définition Australie, après ses années de service dans la police française en Nouvelle Calédonie, fut réformé et rapatrié en métropole en 2000 ou il entra dans la collection de son actuel propriétaire. Cette moto entretenue par les ateliers de la police durant ses années de service a, depuis, fait l'objet d'une réfection des roues et du remplacement de trois des quatre pots d'échappement par des pots neufs. Non restaurée, elle est dans son état d'origine et en bon état de marche.

Estimation : 6 000 – 7 500 €



KAWASAKI

750 H2B

#1974



La Kawasaki 750 H2 Mach IV arrive sur le marché en 1972. C'est la grosse cylindrée sportive de Kawasaki. Son moteur deux temps à 3 cylindres présente la même architecture que la 500 Mach III, présentée 3 ans auparavant. C'est alors la moto de série la plus puissante avec 74 ch pour 195 kg. Elle remporte d'ailleurs toutes les courses en Promosport à l'époque. Par rapport à la 500 Mach III elle présente un couple nettement plus important, lui permettant aussi bien de reprendre sur le couple que d'accélérer comme un dragster et d'oublier tout ce qui roule alors, atteignant rapidement les 200 km/h. La Kawasaki H2 constitue le Graal des motos des années 1970.

Le modèle présenté est un modèle H2B de 1974, (numéro de

cadre H2F37612; 14 062 km) qui a bénéficié d'une restauration totale en Angleterre : peinture candy verte, partie cycle, sellerie, circuit électrique, roues, pneus, étriers, disques circuit, maître-cylindre et plaquettes de freins, tubes de fourche, compteurs, tubes et pots d'échappement, comodos neufs ou remis à neufs, moteur entièrement révisé... Cette moto importée en France en 2011 a eu deux propriétaires auparavant. Elle a effectué environ 2 000 kilomètres depuis sa restauration. Elle est en parfait état de marche et de présentation et procure beaucoup de plaisir à rouler, admirée à chaque sortie. Elle peut aussi avoir sa place en exposition...

Estimation : 12 000 – 15 000 €



15

KAWASAKI 900 Z1 A4 #1976



La Kawasaki 900 Z1 arrive sur le marché en 1973, quatre ans après la Honda CB750 Four avec de nombreux arguments supplémentaires. Elle propose un 4 cylindres de 900 cc au lieu de 750, 15 CV de plus (81CV), un double arbre à cames en tête contre un simple arbre... Facile d'usage avec sa hauteur de selle réduite, puissante et avec une ligne superbe avec son dossier de selle, ses nombreux chromes et ses quatre pots d'échappement à la sonorité magique, elle obtient d'office un grand succès. Son moteur, onctueux et puissant, lui permet d'atteindre les 200 km/h. Le must dans les années 1970.

Le modèle présenté est le dernier modèle de la 900 Kawasaki, un modèle A4 livré en France en février 1976 (numéro de cadre 99341 ; 36 590 km). Cette moto en superbe état a 38 000 km au compteur ; elle a été restaurée entièrement, peinture, partie cycle, roues, freins, pots d'échappement ; le moteur a été entièrement révisé. Son propriétaire actuel a effectué quelques milliers de kilomètres depuis cette restauration. Cette moto en parfait état de fonctionnement procure un grand plaisir à l'usage et fait tourner les têtes à chaque sortie.

Estimation : 10 000 – 13 000 €







16

FIAT CINQUECENTO SPORTING #1996



Caractéristiques techniques

Marque Fiat

Modèle Cinquecento Sporting

Carrosserie berline 3 portes, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres

Cylindrée 1108 cm³

Puissance 55 ch

Vitesse maximale 150 km/h

Productions 1 164 525 exemplaires tous modèles confondus

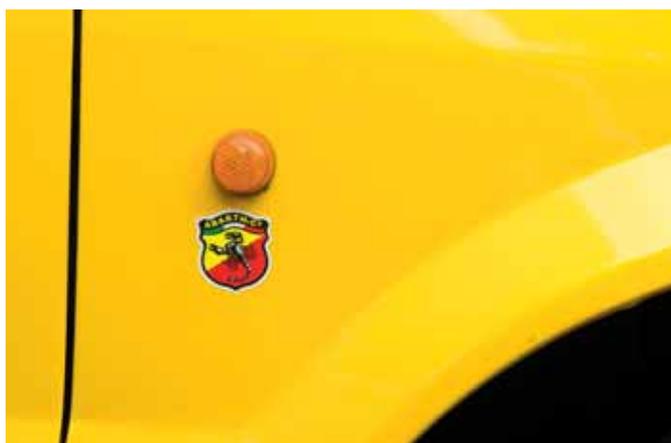
Kilométrage 127 642 km

Numéro de série ZFA170000-00676233



La Cinquecento – cinq cent en italien en souvenir de sa devancière Fiat 500 - a succédé à la Fiat 126 en 1991. La version de base, non commercialisée en France, était équipée d'un bicylindre 704 cm³. Les autres motorisations étaient un 903 cm³ à carburateur, puis un 899 cm³ à injection, pour des raisons fiscales (moins de 900 cm³) et de normes anti-pollution, à partir de 1993. La puissance des moteurs allait

de 30 à 55 ch. La Fiat Cinquecento ne reçut jamais de moteur diesel. Elle recevait une suspension à quatre roues indépendantes, des freins à disque à l'avant et à tambour à l'arrière. Elle était uniquement disponible en trois portes et construite par FSM, la filiale polonaise de Fiat. Il en fut aussi décliné une version sportive ainsi qu'un modèle de rallye et il y eut même une Coupé Fiat Cinquecento et un championnat. ●●●





●●● Le modèle sportif le plus puissant commercialisé était la version Sporting dévoilée en 1994 qui recevait le moteur Fiat Fire 1 108 cm³ de 55 ch de la Punto qui lui permettait d'atteindre 150 km/h. Elle fit le bonheur de toute une génération de jeunes conducteurs italiens.

Cette sympathique petite bombe italienne est en bon état de présentation avec une peinture récente jaune Ginestra (258/A) qui est sa couleur d'origine. Le moteur est doté d'une admis-

sion directe JR non d'origine mais les pièces d'origine sont disponibles pour la remettre en conformité. Les jantes sont en aluminium (5.1/2x13). Une *youngtimer* de caractère, originale par sa taille et sa couleur, très abordable, idéale pour mettre un pied dans la collection.

3 000 – 5 000 €



17

LANCIA BETA MONTECARLO #1978



Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle Beta Montecarlo

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur central, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1995 cm³

Puissance 120 ch

Vitesse maximale 195 km/h

Productions 5794 exemplaires toutes versions confondues

Kilométrage 57937 km

Numéro de série 137 AS/T 0001811



La Lancia Beta Montecarlo est dévoilée au Salon de Genève en mars 1975. Elle est équipée d'un 4 cylindres en ligne en position centrale arrière de 2 litres, doté d'un double arbre à cames et d'un carburateur Weber double corps inversé, qui délivre 120 ch à 6 000 tr/mn. Il est associé à une boîte à 5 rapports et la vitesse de pointe frôle les 195 km/h ! La carrosserie est signée Pininfarina. Cette première version de la Montecarlo, produite jusqu'en 1978, se reconnaît à ses roues

en alliage de 13 pouces et à ses dérives arrière pleines. Au salon de Genève 1980, apparaît une deuxième série, baptisée Montecarlo tout court qui se différencie essentiellement par ses dérives de custode vitrées, sa calandre redessinée et ses jantes de 14 pouces à la place des 13 pouces. La production prend fin en 1981, le modèle restant au catalogue jusqu'en 1984. La voiture proposée est une première série (n° 137 AS/T 0001811) qui présente un bon état général avec une ●●●





●●● peinture brillante et uniforme dans une couleur originale. La sellerie est en très bon état général avec des sièges affichant une patine d'usage. Signalons que le tableau de bord n'est pas fissuré comme c'est parfois le cas avec les plastique durs de l'époque. La mécanique est propre et a subi une révision générale il y a un an et demi avec réfection de la distribution. Sa mise en route se fait sans difficulté avec des montées en régime sans à-coup et un ralenti stable. Elle est dotée de carburateur Weber et de durites silicone. La boîte à

5 vitesses offre des passages de rapports sans difficulté et la voiture marche parfaitement. On note un bon état apparent des éléments de suspension visibles. Les pneumatiques Nexen 185/60R13 sont usés à 30%. Une voiture charmante dans sa livrée pastel.

12 000 – 16 000 €



18

PEUGEOT 205 GTi 1.6 #1987



Caractéristiques techniques

Marque Peugeot

Modèle 205 GTi 1.6

Carrosserie berline 3 portes, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1580 cm³

Puissance 115 ch

Vitesse maximale 196 km/h

Productions 294514 exemplaires de 1984 à 1994

Kilométrage 202000 km

Numéro de série VF 320CB6201051098



La version GTi de la 205, dévoilée en 1984, se distingue par de magnifiques jantes en alliage, une épaisse baguette noire ornée d'un fin liseré rouge vif, une jupe avant logeant des longue portée et un discret sigle GTi. Le nuancier propose quatre teintes, noir, blanc, gris anthracite et rouge. Le meilleur est sous le capot, un 4 cylindres transversal de 1,6 litres délivrant 105 ch à 6250 tr/mn dont la puissance sera portée à 115 ch à partir de mars 1986. Il est associé à une transmission manuelle à cinq rapports. Les 200 km/h ne sont pas loin. Vive et précise, «terriblement efficace», la GTi procure un plaisir de conduite à l'état pur. Tous ceux qui ont conduit une 205 GTi en gardent un souvenir ému.

Cette Peugeot 205 GTi 115 ch de 1987 (n°VF 320CB6201051098) affiche 202 000 km au compteur. La voiture, en parfait état

conforme à l'origine, se présente dans la livrée anthracite d'origine. À l'intérieur, tableau de bord et volant sont dans un bon état, les tapis de sol rouge ont encore un bel aspect et la sellerie Quartet avec ceintures de sécurité noires a été refaite à neuf. Garnitures de portes et de toit sont en bon état. Le moteur d'origine avec distribution neuve, révisé et vidangé, fonctionne correctement avec de bonnes montées en régime. Pneus, amortisseurs, freins et pompe à eau sont neufs. La 205 GTi, surtout dans cette configuration – 1.6/115 ch - offre un plaisir de conduite qui n'existe plus aujourd'hui à ce niveau de gamme. Les GTi saines sont de plus en plus difficiles à trouver.

12 000 – 15 000 €



19

VOLKSWAGEN GOLF GTI #1981



Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen

Modèle Golf GTI

Carrosserie berline deux portes 4/5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1588 cm³

Puissance 110 ch

Vitesse maximale 180 km/h

Productions 461 690 exemplaires jusqu'en 1984

Kilométrage 155 509 km

Numéro de série NC



La Golf GTI fut dévoilée à Francfort en septembre 1975. Cette sportive déguisée en familial anodine allait devenir un véritable phénomène de société. Sa carrosserie -uniquement trois portes jusqu'à l'automne 1981 - est signée ItalDesign et se distingue de la Golf de série par ses parements rouges, ses extensions d'ailes en plastique noir et son becquet avant. Elle reçoit un 4 cylindres en ligne de 1588 cm³ (79,5 x 80 mm) à arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, doté d'une injection Bosch K-Jetronic, développant 110 ch à 6100 tr/min. C'est une traction, à boîte de vitesses à 4 rapports

qui dépasse les 180 km/h. Ses accélérations et ses reprises, dues à sa légèreté (elle ne pèse que 846 kg) associées à une excellente tenue de route, en font une petite bombe de plaisir. La GTI subit ses premières retouches en 1979 avec de nouveaux pare-chocs plus enveloppants et une boîte à cinq rapports. La Golf première série a été produite à 6780000 unités, tous modèles confondus, jusqu'en 1984.

La GTI 1.6 proposée ici date du 17 juin 1981 et affiche 155509 km au compteur. Elle est en bon état géné- ●●●





●●● ral avec une peinture noire vernie refaite il y a quelques années et les bandes latérales de couleur grise, conformes à la GTI d'époque, sont neuves. Les accastillages de carrosserie en plastique sont en très bon état et le véhicule est équipé d'un toit ouvrant tôle d'origine à commande manuel, ainsi que d'un essuie-glace de lunette arrière. La sellerie en tissu noir à bandes grises et la moquette de couleur noire sont en bon état d'origine.

Le véhicule est équipé de son volant à quatre branches et de ses jantes en tôle d'origine avec des pneumatiques en bon état. Le groupe motopropulseur a été révisé et présente un bon fonctionnement. Le véhicule est vendu avec son passeport FIA.

12 000 – 15 000 €



20

BMW Z3 #2000



Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle Z3

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2793 cm³

Puissance 192 ch

Vitesse maximale 218 km/h

Productions 7671 coupé 2,8 litres

Kilométrage 91376 km

Numéro de série WBACK51050LG09022



La lignée des BMW Z avait été inaugurée par l'originale Z1 avec ses incroyables portières escamotables dans les bas de caisse – une configuration restée unique dans l'histoire de l'automobile - dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1987 et construite de juillet 1988 à juin 1991. La Z3 ne prit la relève qu'en octobre 1995. Moins originale, mais avec un style plus flatteur, puisant dans la veine rétro, elle connaitra un énorme succès, notamment aux États-Unis où elle était construite à Spartanburg, en Caroline du sud. La Z3 est la

première BMW construite hors d'Allemagne. James Bond lui-même la choisira comme monture dans le film *Goldeneye*. Elle débute pourtant avec un modeste 4 cylindres 1,8 litre de 115 ch rapidement secondé par une version 1,9 litre plus puissante, de 140 ch. C'est au Salon de Genève en mars 1996, que la Z3 est enfin proposée avec le fameux 6 cylindres en ligne 2,8 litres de 192 ch. Elle trouve là sa véritable identité. La Z3 M équipée du 6 cylindres 3 201 cm³ de 321 ch présentée à en mars 1997 offre des performances époustouflantes avec un 0 à 100 km/h en ●●●





●●● 5,4 sec et une vitesse maximale de 250 km/h, mais montre les limites de son châssis en version roadster. La version coupé, style break de chasse, commercialisée en octobre 1998 règlera ce problème avec élégance. La dernière Z3 a été construite en 28 juin 2002 après une production de presque 300 000 exemplaires. Elle cède la place à la Z4 en avril 2003.

Ce superbe coupé Z3 en très bel état de présentation est une deuxième main avec un historique limpide et un entretien sans faille (carnet à jour avec factures). Sa peinture, le CosmoSchwarz d'origine, est en parfait état de présentation (préparation céramique). La carrosserie montre de bons alignements des ouvrants. L'intérieur avec sellerie en cuir noir est en très bon état. La voi-

ture est équipée d'un autoradio Kenwood. Son moteur, toujours méticuleusement entretenu, fonctionne parfaitement, de même que l'embrayage et la très rare boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Les jantes en aluminium de 17 pouces, dotées d'écrous antivol, sont chaussées de pneumatiques Hankook. La voiture reçoit un anti-démarrage et un coupe-circuit d'origine. Un superbe coupé Z3 associant la très rare boîte de vitesses manuelle à 6 rapports qui fait merveille associée au moteur 2,8 litres. Ce modèle d'une construction de grande qualité ne peut que devenir un futur collector, surtout dans son originale version coupé.

19 000 – 24 000 €



21

FERRARI 360 MODENA #2000



Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle 360 Modena

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur central, 8 cylindres en V

Cylindrée 3586 cm³

Puissance 400 ch

Vitesse maximale 280 km/h

Productions 17 500 exemplaires

Kilométrage 73 524 km

Numéro de série ZFFYR51B000119144



La Ferrari 360 Modena a succédé à la F355 en 1999. Ferrari et Pininfarina sont partis d'une feuille blanche et la 360 est donc entièrement nouvelle. Plus imposante que la F355, elle doit son style radical à la recherche d'un appui accru sans augmenter la traînée. Le V8 à 90°, porté de 3496 cm³ à 3586 cm³ (85 x 79 mm) était l'un des rares éléments repris de la 355. Doté de deux arbres à cames en tête et cinq soupapes par cylindre, il est placé en position centrale en long à l'arrière et atteint sa puissance maximale de 400 ch à 8500 tr/min. Contrairement à celle de la F355, la boîte à six rapports de la 360 est montée longitudinalement derrière le moteur, et non plus en travers, et pouvait être commandée avec sélecteur par palettes inspirée de la F1, qu'avait inauguré la F355. Elle fait

un large appel à l'électronique pour les aides à la conduite et la commande de boîte. Plus puissante de 20 ch que sa devancière, la seule amélioration de performances revendiquée par la 360 est le 0 à 100 km/h en 5 secondes, la vitesse maximale restant identique à 280 km/h. Sur route la 360 représentait un progrès considérable dans l'agrément de conduite, son meilleur temps sur le circuit de Fiorano s'établissant trois secondes au-dessous de celui de la F355.

La Modena recevait un châssis en aluminium plus léger et plus rigide qui remplaçait celui en acier de la F355, accroissant la rigidité et facilitant la construction de la version spider. Malgré sa taille supérieure, la 360 pesait environ 100 kg de moins ●●●





●●● que la F355, grâce à sa carrosserie entièrement en aluminium. La 360 recevait un capot moteur transparent - devenu aujourd'hui courant sur les Ferrari - exposant le beau V8 et ses couvre-culasses peints en rouge. La rupture la plus frappante avec les autres Ferrari était le traitement de la partie avant sans grille ovale, remplacée par deux entrées d'air séparées, placées très bas dans le bouclier.

voiture a toujours été bien entretenue (carnet d'entretien complet avec factures) et sort de révision. La mise en route se fait sans difficulté et la mécanique est propre. Elle est dotée d'un échappement «sport» en aluminium et de la fameuse boîte F1 à 6 rapports en parfait état. L'occasion d'acquérir une Ferrari encore accessible et qui marque un tournant dans l'histoire des berlinettes à moteur central du *cavallino*.

Le modèle proposé à la vente, d'origine belge, en bon état général, date de 2000. Il se présente avec une peinture gris foncé métallisée brillante et uniforme en bon état avec les bandes décoratives aux couleurs italiennes sur fond blanc typiques. La

50 000 – 60 000 €



22

PORSCHE 356 1600 SC #1964



Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 356 B 1600 S-90

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1 582 cm³

Puissance 95 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Productions 20 508 exemplaires

Kilométrage 58 160 km

Numéro de série 217737



Ferry Porsche créa la marque Porsche en 1948, alors que son père, Ferdinand, était en prison en France. Pour autant, la première Porsche ne lui doit pas moins une lourde dette puisqu'elle utilise la plate-forme et le moteur de la Volkswagen – la voiture du peuple – qu'il avait étudiée avant la guerre. Après un premier prototype à moteur central, devant les difficultés à industrialiser un tel concept et le prix de vente d'une telle voiture, Ferry Porsche s'était finalement rabattu sur la plate-forme roulante de la Volkswagen pour sa première sportive de série, la 356, en la dotant d'une carrosserie plus aérodynamique et plus légère. Le moteur était le 4 cylindres à plat Volkswagen de 1086 cm³, refroidi par air et équipé de culasses spéciales, développant 40 ch à 4000 tr/min monté en porte-à-faux en arrière de l'essieu arrière. Le coupé et le cabriolet 356 avaient été homologués en août 1948 et la production démarra très lentement à Gmünd où s'était replié la famille Porsche dans une ancienne scierie.

Mais la 356 B de 1960 n'a plus grand chose à voir avec cette première mouture. La 356 à moteur 1100 de 40 ch avait évolué régulièrement au fil des millésimes, recevant des moteurs 1300 cm³ de 44 ch en 1951, puis 1500 cm³ de 60 ch en 1952, passant à 70 ch en 1953, avant de devenir 356 A en septembre 1955 et d'adopter à côté du 1300 de 44 ou 60 ch un 1600 cm³

de 60 ou 75 ch. Une carrosserie Speedster était apparue en 1955, sans oublier le modèle Carrera apparu en 1956 avec un 1500 à quatre arbres à cames en tête de 100 ch! En même temps que la mécanique, la carrosserie évoluait également et la qualité de construction s'améliorait au fil des millésimes. Les premières Porsche fabriquées à la main à Gmünd avaient des carrosseries en aluminium, mais à partir d'avril 1950, le carrossier Reutter fabriquait des carrosseries en acier pour les coupés à Stuttgart, tandis que Beutler construisait les cabriolets en Suisse. Puis Porsche récupérera ses usines de Zuffenhausen occupées par les alliés, au nord de Stuttgart où la majorité des 356 sera construite par la suite.

La 356 B, apparue en septembre 1959, était une véritable nouveauté en ce qui concerne la carrosserie. Les phares, placés plus haut, donnent une ligne d'aile plus tendue et les pare-chocs plus enveloppants et placés plus haut affinent l'avant et l'arrière qui semble moins massif. Les surfaces vitrées ont été agrandies et un déflecteur apparaît sur le coupé. La banquette arrière est scindée en deux éléments et la lunette reçoit un système de déssembuage. Côté mécanique on retrouve les moteurs 1600 cm³ en 60 ch (1600), 75 ch (1600 S) ou 90 ch (1600 S-90). La 356 B recevra la carrosserie T6 pour le millésime 1962 (double grille chromée sur le capot moteur, capot avant plus large, ●●●



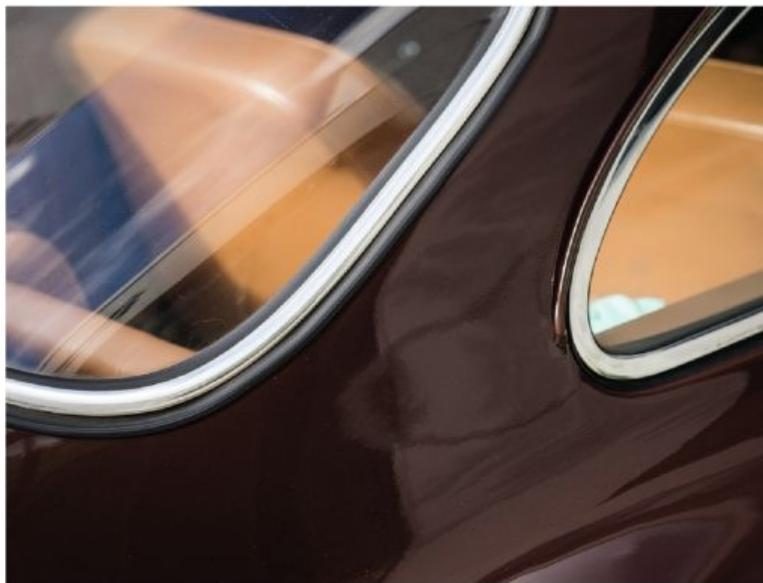


●●● pare-brise et lunette agrandis, goulotte de remplissage sur l'aile avant droite, aérateur devant le pare-brise) et la S-90 qui avait reçu des amortisseurs Koni en 1961 reçoit un embrayage plus grand. En 1964, la 356 B sera remplacée par la 356 C. La 356 fut construite à près de 80 000 exemplaires de 1948 à 1965 toutes versions confondues, sur lesquelles on compte 16 668 modèles 356 C.

Cette 356 C 1600 SC de 1964, une des dernières 356 est le modèle le plus abouti de la série avant que la 911 ne prenne la relève. La voiture est dans un superbe état de présentation avec une peinture de couleur brun Togo (6411) très originale en très bon état qui offre une belle harmonie de couleurs avec l'inté-

rieur. À l'intérieur, la sellerie est en très bon état et on note le volant Nardi bois et aluminium en très bon état, ainsi que le ciel de pavillon. Le moteur type 83 583 616/16 (n° KD-P-0820031-LS) et la boîte type 34741/2 C (n° 77354, fabrication 51/63) sont concordants et ont été refaits et le moteur a été optimisé. Les jantes et les enjoliveurs sont en très bon état chaussés de pneumatiques Pirelli (195/65R15) datant de 2008. Il est rare de rencontrer une 356 dans un aussi bel état avec un historique aussi limpide. Une occasion à saisir qui ne se représentera pas de si tôt.

70 000 - 90 000 €



23

FIAT 124 SPORT SPIDER #1968



Caractéristiques techniques

Marque Fiat

Modèle 124 Sport Spider

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1438 cm³

Puissance 90 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Productions 32327 exemplaires

Kilométrage 84070 km

Numéro de série 124AS-9124



Dérivé de la nouvelle berline 124 dévoilée en avril 1967, le Spider a été présenté au Salon de Turin en octobre de la même année, six mois avant le coupé. Il reprend l'essentiel de la plate-forme technique de la berline et notamment les 4 freins à disque. Le moteur 1 197 cm³ de la berline, porté à 1 438 cm³ et doté d'arbres à cames entraînés par courroie, développait 90 ch au lieu de 60! La transmission était

assurée par une boîte à 5 rapports. Sa ligne raffinée et très féminine, signée Tom Tjaarda, alors en charge du style chez Pininfarina, contribua à son énorme succès, puisque le Spider fut construit à près de 200 000 unités. Une version à pare-chocs absorbant sera présentée en janvier 1975 et à partir de 1981, le Spider sera commercialisé sous la marque Pininfarina qui en assurera la production jusqu'en 1985. ●●●





●●● Ce joli Spider de la première heure a appartenu à un passionné de la marque qui l’a utilisé au quotidien. Elle présente un aspect agréable et a bénéficié d’une restauration déjà ancienne. À l’intérieur, la sellerie en simili cuir Fiat typique présente une patine d’usage, avec tableau de bord en bois. Le moteur fonctionne normalement. Les jantes en aluminium BWA (6x13) ne sont pas d’origine et sont chaussées de pneu-

matiques (175/70R13) usagés. Un spider accessible, authentique et classique au charme fou, signé Pininfarina qui ne peut que séduire de plus en plus d’amateurs.

9 000 - 12 000 €



24

FERRARI 308 GTS #1978



Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle 308 GTS

Carrosserie cabriolet type « Targa », 2 places

Moteur central, 8 cylindres en V

Cylindrée 2926 cm³

Puissance 255 ch

Vitesse maximale 252 km/h

Productions 3219 exemplaires à carburateurs

Kilométrage 25889 km

Numéro de série F106AS26719



Héritière des 206/246 GT, premières berlinettes à moteur central commercialisées par Ferrari en 1968 sous la marque Dino, les 308 abandonnent le V6 2 litres et 2,4 litres pour un V8 de 3 litres, d'où leur nom de 308 (3 litres 8 cylindres). Précédée par la 308 GT4, un modèle 2 +2 carrossé par Bertone - une infidélité qui restera unique - et portant encore la marque Dino, la berlinette 308 GTB qui apparaît au Salon de Paris en octobre 1975 est une vraie Ferrari. Elle arbore fièrement le cavallino, ainsi qu'une ligne élégante signée Pininfarina cette fois, comme toutes les Ferrari depuis 1958. Elle est la digne héritière des agiles berlinettes Dino 206 et 246 avec ses strictes deux places. Elle est pourtant directement dérivée de la Dino 308 GT4 dont elle reprend le châssis avec un empattement de 2,34 m (réduit de 21 cm), le même moteur V8 3 litres de 255 ch. Seule différence notable, le V8 de la 308 GTB possède une lubrification à carter sec, bien plus efficace sur cette mouture plus sportive. En revanche la version américaine conservera la lubrification par carter humide de la 308 GT4 et se singularisera par un échappement à 4 sorties, alors que les autres 308 GTB n'ont qu'une sortie.

Autre nouveauté de la 308 GTB, sa coque en polyester, à l'exception du capot, en aluminium. Les délais de conception très courts ont dicté le choix du polyester, ne nécessitant pas

de lourds investissements et permettant de réduire le poids de la voiture de quelques kilos. C'est la carrozzeria Scaglietti à Modène, filiale de Ferrari, qui assure l'exécution des coques. Le V8 3 litres qui développe 255 ch à 7 700 tr/mn, associés à un couple de 30 mkg à 5 000 tr/mn, fait merveille sous cette robe allégée. Les jantes reprennent le dessin à 5 branches des grosses Ferrari, Daytona et 365 GT4 2 +2, mais en 14 pouces de diamètre, chaussées de Michelin XWX 205/70-14.

À partir de 1977, la carrosserie des 308 est construite en acier avec des ouvrants en aluminium. En septembre, au salon de Francfort, apparaît une version découvrable, la 308 GTS, qui vient combler le vide laissé trois ans plus tôt par l'arrêt de la 246 GTS. Pininfarina reprend le même principe de toit amovible qui se range derrière les sièges. Les glaces de custode laissent place à des jalousies métalliques. Les GTS se différencient également des GTB par une lubrification à carter humide (celle des versions américaines) et deux distributeurs d'allumage au lieu d'un seul. En 1980, la gamme 308 reçoit une injection indirecte Bosch K-Jetronic et un allumage électronique Marelli Digiplex. Malheureusement les performances en pâtissent, le V8 des 308 GTBi et GTSi développe 214 ch à 6 600 tr/mn (205 ch aux États-Unis) pour un couple de 24,8 mkg à 4 600 tr/mn. Malgré cela, fin 1981, en 8 ans, la production des 308 ●●●





●●● (tous modèles confondus) aura dépassé la production des V12 produites en 38 ans! L'habitacle est légèrement remanié avec un volant Nardi, un nouveau dessin de la sellerie et une console centrale différente.

En octobre 1982, le V8 de 3 litres recevra quatre soupapes par cylindre et l'appellation Quattrovalvole et retrouvera ses 240 ch à 7000 tr/mn. Le modèle évoluera par la suite en 328 GTB et GTS avec un V8 3,2 litres avec une robe légèrement remaniée, mais c'est une autre histoire.

Cette très belle 308 GTS, une des premières versions acier à carburateurs, offre une belle peinture en très bon état avec de

bons alignements des ouvrants. L'intérieur avec sellerie en cuir beige est en très bon état avec une patine d'usage. On note la présence d'un autoradio Alpine. Le moteur (n° 01013 et la boîte (n° 424) sont en parfait état de fonctionnement. On notera la présence d'un échappement inox (collecteurs et silencieux) ainsi que des durites de freins type aviation. Jantes Cromodora sont chaussées de pneumatiques Michelin X/XWX 205/70VR14. L'inspection de la voiture n'a révélé aucune trace de corrosion. Ce très bel exemplaire de Ferrari 308 GTS est vendu avec sa carte grise française de collection.

80 000 – 90 000 €



25

ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR #1970



Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle Giulia GT 1300 Junior

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1290 cm³

Puissance 89 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Productions 91 994 exemplaires jusqu'en 1973

Kilométrage 63 346 km

Numéro de série AR1246438



La Giulia Sprint – le « coupé Bertone » - succède la Giulietta Sprint en septembre 1963. Elle reçoit le merveilleux petit 4 cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia TI. Il affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur est associé à une superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Le freinage est assuré par

4 freins à disque. En septembre 1966, il se voit épauler par une version plus abordable, la GT 1300 Junior, équipée du même moteur double arbre de la berline Giulia 1300 Ti mais d'une cylindrée de 1 290 cm³ et d'une puissance de 89 ch au lieu de 82. En 1970, la GT 1300 Junior deuxième série reçoit la nouvelle face avant de la 1750 GTV, mais avec seulement deux phares. Elle sera construite jusqu'en 1976.

La voiture proposée ici est un modèle de 1970 ●●●





●●● (n° AR1246438) qui affiche 63 346 km. Elle est en très bon état et arbore de nombreux éléments qui lui donnent l'allure et le style d'une GTA (calandre, poignées de portes, jantes). La transformation a été faite en Angleterre chez un spécialiste. Chromes et inox sont en bon état. À l'intérieur, la sellerie et le ciel de pavillon sont en bon état, la planche de bord est complète et l'instrumentation fonctionnelle. Le moteur (n° A00530X252497) est visuellement en bon état et fonctionne parfaitement, sans bruit ni

émission de fumée anormale. Le contrôle technique est valide jusqu'en avril 2018. Les jantes en alliage en excellent état sont chaussées de pneumatiques 185/70/R14. Une occasion de rouler différemment en « coupé Bertone ».

30 000 – 35 000 €



26

MASERATI GRANSPORT SPYDER #2006



Caractéristiques techniques

Marque Maserati

Modèle GranSport Spyder

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4244 cm³

Puissance 400 ch

Vitesse maximale 285 km/h

Productions 472 exemplaires

Kilométrage 34073 km

Numéro de série ZAMEB18B 000027920



La 3200 GT présentée au Salon de Paris en septembre 1998 marquait le renouveau du trident après la reprise par Fiat en 1987. Elle recevait un contrôle électronique d'amortissement deux modes (normal et sport), un système de contrôle de traction, un répartiteur électronique de freinage avec ABS intégré et même un système d'accélérateur *drive by wire*. Mieux, on trouvait des pistons de freins isolés thermiquement à l'avant, une technique issue de la Formule 1. Merci Ferrari! Son V8 biturbo délivrait 370 ch et la transmission faisait appel à une boîte à six vitesses Getrag ou à une boîte automatique à quatre rapports BTR, plus facile. Le style de la 3200 GT adoptait une ligne fastback signée ItalDesign avec des feux arrière

très typés en forme de boomerang. L'intérieur, dans la meilleure tradition de la marque, recevait l'inévitable montre en amande sur la planche de bord.

La version Spyder est dérivée de la Maserati Coupé qui a succédé à la 3200 en juillet 2001. Son empattement, raccourci de 22 cm, n'est plus que de 2,44 m et sa longueur totale est de 4,30 m contre 4,52 pour le coupé, la largeur de 1,82 m restant identique. La version Gransport sera lancée au Salon de Genève en mars 2004. Elle dispose du V8 4,2 litres du Coupé développant 400 ch au lieu de 390. La boîte robotisée «Cambiocorsa» est désormais la seule disponible, avec un 6^e rapport allon- ●●●





●●● gé qui porte la vitesse maximale à 290 km/h. La GranSport Spyder est lancée au Salon de Francfort en septembre 2005. Elle reprend le V8 à carter sec à double arbres à cames en tête de 4244 cm³ (92 x 79,8 mm) de 400 ch à 7000 tr/min du Coupé. Elle reçoit des freins Brembo ventilés avec étriers à quatre pistons.

Cette superbe Maserati GranSport Spyder est en excellent état et présente une peinture bleu Nettuno métallisée en excellent état. La capote électrique en Alpaga noir est dotée d'une vitre arrière dégivrante. L'intérieur bleu Nettuno/brun est en très bon état avec une patine d'usage au dossier conducteur. La voiture est équipée de la climatisation, de sièges élec-

triques à mémoire chauffants, d'une radio GPS Becker signée Ferrari. La capote est en bon état avec une très légère usure. La voiture est dotée d'un anti-démarrage et d'un coupe-circuit d'origine. Son moteur, toujours très bien entretenu, fonctionne parfaitement, tout comme sa boîte de vitesses Cambiocorsa à six rapports. Les jantes en aluminium de 19 pouces sont chaussées de pneumatiques Bridgestone (235/35ZR19-265/30ZR19). Un modèle rare et séduisant dont le prix ne pourra qu'augmenter avec le temps, surtout dans cette rare configuration de couleurs.

60 000 – 68 000 €



JAGUAR TYPE E (SÉRIE 2) 4.2 LITRE ROADSTER #1969



Caractéristiques techniques

Marque Jaguar

Modèle Type E 4.2-Litre (série 2)

Carrosserie roadster, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 4236 cm³

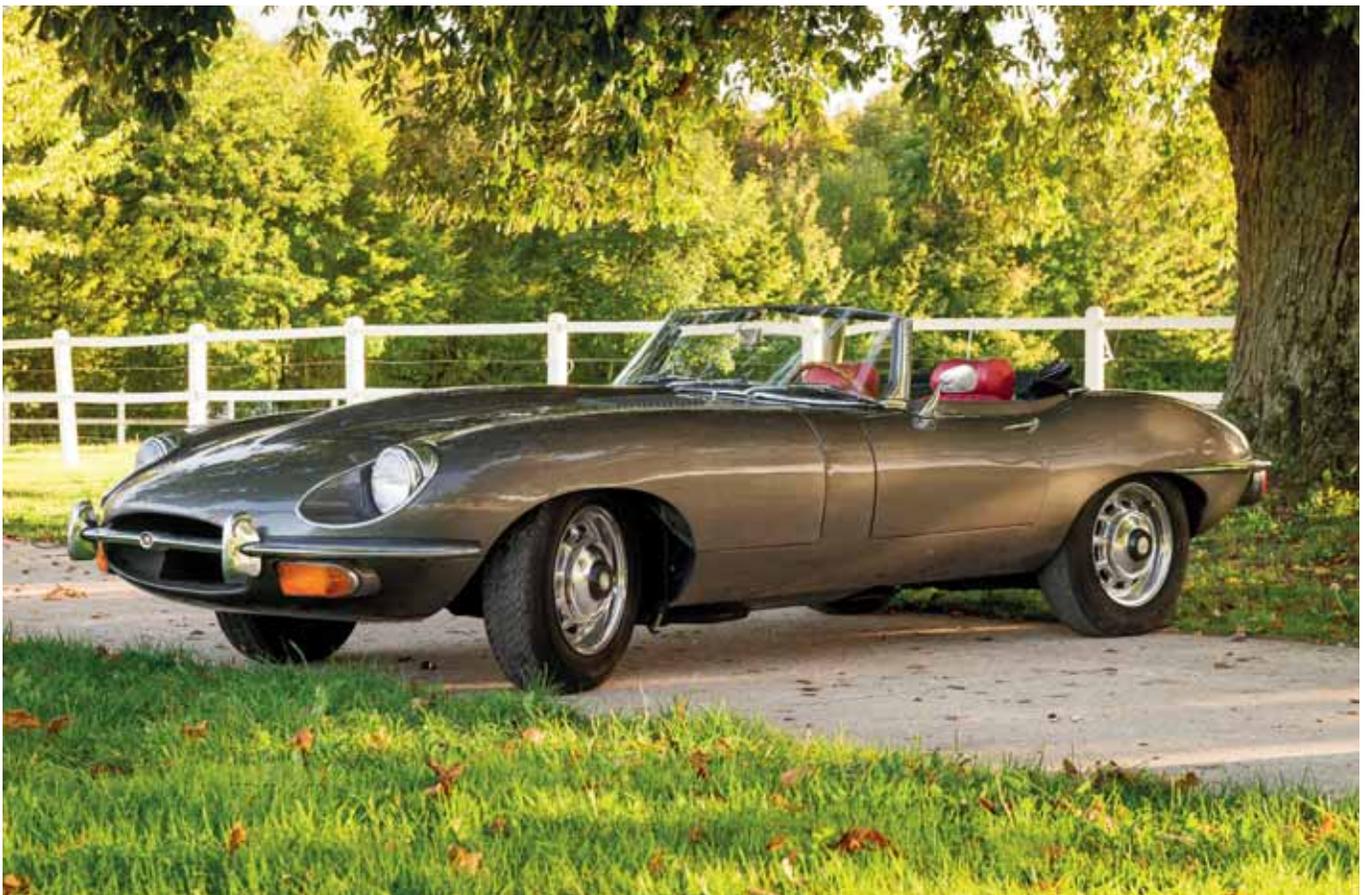
Puissance 265 ch

Vitesse maximale 240 km/h

Productions 8607 exemplaires du roadster 4,2 litres de 1968 à 1970

Kilométrage 40920 miles (65 854 km)

Numéro de série 1R9490



On dit toujours qu'au Salon de Genève, en mars 1961, la Jaguar Type E fit sensation. Certes, mais ce n'est pas seulement une façon de parler. Lorsqu'elle fut dévoilée, des applaudissements spontanés éclatèrent dans le public. Ses lignes magnifiques, ses proportions presque caricaturales la plaçaient d'emblée dans une catégorie à part. Sa vitesse de pointe annoncée de 240 km/h ne faisait que confirmer sa classe. Cerise sur le gâteau, malgré son aspect et ses performances, la nouvelle Jaguar affichait un prix pratiquement deux fois moindre que ses concurrentes, Ferrari, Aston Martin ou Maserati de la même catégorie, en raison de la méthode de construction industrielle de son châssis et de sa carrosserie, constitués de panneaux d'acier emboutis. Esthétiquement, la Type E devait beaucoup à la sportive Type D victorieuse au Mans, tant dans sa structure - un caisson monocoque en constituait l'essentiel avec une extension tubulaire à l'avant pour supporter le moteur - que dans sa mécanique. Le moteur n'était autre que la version 3,8 litres S à trois carburateurs, proposée en option sur sa devancière XK 150 et qu'utilisait également les voitures du Mans dans une version plus poussée.

En dehors de ce moteur, seule sa transmission, la solide boîte Moss à quatre rapports qu'elle reprenait de la XK 150, ne représentait pas un progrès significatif. Elle fut remplacée par une

boîte de vitesse à premier rapport synchronisé, plus facile à utiliser, lorsque la version à moteur 4,2 litres - de la même puissance que le 3,8 litres mais au couple bien supérieur - fit son apparition, en octobre 1964. Elle gagna en même temps un servo-frein Lockheed bien plus efficace, parmi d'innombrables améliorations de détail apportées à cette version, notamment au système de refroidissement et au système électrique, qui amélioraient la fiabilité. La vitesse de pointe de 240 km/h restait inchangée, le gain de performances se situant au niveau de la plus grande souplesse du moteur qui contribuait à l'agrément d'utilisation. En dehors de la mention 4.2, l'aspect de la nouvelle version restait inchangé par rapport à la 3,8 litres. La série 2 allait suivre en octobre 1968 avec la même mécanique, mais une ouverture de calandre plus grande et des phares plus grands sans carénages en plexiglas.

La Type E avait fait ses débuts sous forme de coupé, mais elle avait été conçue et développée comme une voiture ouverte, ce qui facilita grandement la tâche pour les versions découvertes, cabriolets et roadster, présentées en même temps que le coupé, qui jouissaient d'une rigidité à peine inférieure à celle du coupé, sans afficher de surpoids. Les deux versions ouvertes recevaient exactement les mêmes modifications mécaniques que le coupé en version 4,2 litres. Pour de nombreux passionnés, ●●●





●●● la version 4,2 litres est tout simplement la meilleure des Type E, combinant les avantages d'une plus forte cylindrée avec les lignes dessinées par l'aérodynamicien Malcolm Sayer pour la Type D et les prototypes E1A et E2A. La série 2 de la Type E, produite d'octobre 1968 à septembre 1970, atteint 18 788 exemplaires toutes versions confondues. Le roadster 4,2 litres produit pendant la même période totalise 8 607 unités (7 852 à conduite à gauche).

Cette Type E série 2 est d'origine américaine et possède tous ses numéros concordants, moteur (7R5579-8), boîte (KE6116) et coque (AR3685). La carrosserie a été restaurée mais sa couleur n'est pas le jaune d'origine. Il en va de même pour l'intérieur

qui affiche aujourd'hui une sellerie de cuir rouge en très bon état alors qu'elle était noire à l'origine. La capote et son mécanisme sont en très bon état. Les numéros de moteur (7R5579-8, n° de culasse FG495, n° de pont E69 242C) et de boîte (KE6116) sont conformes mais le collecteur d'échappement n'est pas d'origine. Le plancher est neuf. Les jantes et les enjoliveurs chromés sont en très bon état chaussés de pneumatiques de fabrication déjà ancienne (environ 20 ans). Il est rare de rencontrer une Type E à numéros concordants dans un état de présentation aussi exceptionnel. À ne pas laisser passer si l'on est amateur.

60 000 – 80 000 €



28

LAMBORGHINI URRACO P250 S #1974



Caractéristiques techniques

Marque Lamborghini
Modèle Urraco P250 S
Carrosserie coupé, 2 +2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 2462 cm³
Puissance 220 ch
Vitesse maximale 240 km/h
Productions 522 exemplaires
Kilométrage 51 705 km
Numéro de série 15424



Fin 1970, Lamborghini, depuis sa création en 1963, avait été de coup d'éclat en coup d'éclat. D'abord avec la 350 GT qui d'emblée damait le pion à Ferrari, puis successivement avec l'époustouflante Miura en 1966, l'avant-gardiste prototype Marzal en 1967 et l'éblouissante et originale Espada en 1968. Le couple Lamborghini-Bertone (avec le génial Marcello Gandini comme designer) supplantait largement le binôme Ferrari-Pininfarina en termes de modernité et d'innovation. La Jarama, un élégant coupé 2 +2 en mars 1970, n'avait pas soulevé le même enthousiasme. Ferrari avait entre temps dévoilé – pas sous son nom certes - une petite berlinette à moteur central, la Dino 206 GT qui avait fait sensation. Ferruccio Lamborghini avait réagi avec quelques années de retard en dévoilant l'Urraco P250 en novembre 1970. C'était une berlinette à moteur central, mais contrairement à la Dino, elle offrait 2 places d'appoint à l'arrière. C'était la seule voiture à moteur central à réussir ce tour de force à l'époque. Pour ce faire, on avait placé le moteur en position transversale devant l'essieu arrière – comme le V12 de la Miura - afin qu'il n'empiète pas trop sur l'habitacle. Mais là encore, Lamborghini frappait plus fort que Ferrari puisqu'il proposait non pas un V6, mais un V8. Ce 8 cylindres en V ouvert à 90° en alliage léger, doté d'un seul arbre à cames par rangée de cylindres entraîné par courroie crantée, a été conçu par Paolo Stanzani. Il est particulièrement compact - il ne fait que 70 cm de

large - et léger - le bloc moteur ne pèse que 236 kg avec la boîte de vitesse et l'embrayage ! Sa cylindrée de 2 462 cm³ (86 x 53 mm) lui permet de développer 220 ch à 7 500 tr/min, soit 25 ch de plus que la Dino ! Pour le train roulant, l'Urraco innove également puisqu'elle est la seule de sa catégorie à être dotée de suspensions McPherson à l'avant et à l'arrière, gage d'un meilleur confort. Autre innovation, l'Urraco n'a pas de colonne de direction...

Pour le style, Lamborghini est resté fidèle à Bertone chez qui Gandini a relevé le défi de la voiture centrale à quatre places avec une maîtrise étonnante. La simplicité des lignes et leur parfait équilibre tranchent avec ses créations précédentes. À l'arrière, un petit clin d'œil à la Miura sous forme de lamelles à la place de la lunette arrière. L'Urraco P250 est dévoilée au Salon de Turin en novembre 1970, à la fois sur le stand Bertone en blanc et sur le stand Lamborghini en orange. Elle n'entre en production qu'au... second semestre 1972. Deux longues années de mise au point qui vont venir contrarier la carrière commerciale de l'Urraco. Entre temps Ferruccio Lamborghini a vendu son entreprise de tracteur agricole et son entreprise d'automobile sportive suivra en 1974. Les conflits sociaux et la crise du pétrole fin 1973 entravent la carrière de l'Urraco qui peine à prendre son envol. On est loin des 1 000 exemplaires annuels prévus. En 1973, une version S, équipée de sièges en ●●●





●●● cuir, de vitres électriques, de l'air conditionné, et de carburateurs Weber 40 DCNF est proposée. En 1974 une Urraco 2 litres (1994 cm³), la P200, est dévoilée exclusivement pour le marché italien, tandis que simultanément on annonce une P300 équipée d'un moteur porté à 2996 cm³, obtenu par allongement de la course, équipée de deux arbres à cames en tête par banc de cylindres et donné pour 265 ch. Exactement comme la nouvelle Dino 308 GT4. L'Urraco a été construite à 795 exemplaires de 1971 à 1979, à raison de 522 P250, 68 P200 et 205 P300. Seulement 38 ont été importées en France entre 1972 et 1976. Cette exceptionnelle Urraco P 250 S entièrement d'origine qui affiche un peu plus de 50 000 km est en très bon état avec une

peinture de très bonne qualité. L'intérieur en cuir noir est lui aussi dans un état exceptionnel, sellerie, volant, tableau de bord, moquettes et ciel de toit. Le moteur type S187 (n° 15416) et la boîte (n° N211 174) sont en bon état. La voiture est équipée d'un autoradio Philips. Les jantes Campagnolo sont chaussées de pneumatiques Michelin XWX (205/70VR14). Cette Lamborghini exceptionnelle, est un modèle sous-estimé de la marque et extrêmement rare dans cette configuration. Une occasion unique.

110 000 – 130 000 €



29

MERCEDES-BENZ

450 SLC - 5.0 L

#1980

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz

Modèle 450 SLC

Carrosserie coupé, 4 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4973 cm³

Puissance 245 ch

Vitesse maximale 210 km/h

Productions 62 888 exemplaires tous modèles confondus de 1972 à 1981

Kilométrage 316 457 km

Numéro de série 10702612001314



La SL (R107) apparus en avril 1971, rompt avec la sportivité des précédentes SL, mais ne manque pas d'atout. D'abord équipée du V8 3,5 litres de 200 ch (350 SL), elle recevra le V8 4,2 litres de 225 ch en 1973 (450 SL) puis le V8 5 litres de 245 ch en 1980. La 450 SL est extérieurement identique à la 350, mais la vitesse maximale dépasse les 210 km/h et le hardtop permet de transformer la SL en un agréable cabriolet. Pour élargir la clientèle, un coupé 4 place à empattement allongé de 2,46 m à 2,82 m est dévoilé en octobre 1971, la SLC (C107). C'est la première fois que Mercedes propose une version 4 places de la SL. Ce genre de coupé était auparavant basé sur la plate-forme de la berline moyenne. La SLC reçoit les mêmes mécaniques que la SL mais son poids plus éle-

vé et son empattement allongé handicapent ses performances, le confort et l'agrément de conduite restant les mêmes. La 450 SLC recevra le V8 5 litres tout aluminium de 245 ch en septembre 1977. La production de la SLC prendra fin en 1981, tandis que celle des SL continuera jusqu'en 1989.

La SLC proposée ici, la 1314^e construite, est une évolution sportive qui fait partie d'une série de 1 600 voitures allégées de près de 200 kg, grâce à l'emploi intensif de l'aluminium (bloc moteur, capot, coffre, jantes). Homologuée en GR4, elle marque le retour officiel de la marque en compétition, avec des victoires au Rallye de Côte d'Ivoire et au Safari Rally. Une version piste a même été mise au point par AMG pour ●●●





●●● Le Mans. Sa peinture est en bon état dans son coloris Astral Silver (735) d'origine avec capot anti-reflets noir mat. Le véhicule a été préparé pour une utilisation en compétition (rallye et rallye-raid). Les circuits d'essence et de refroidissement ont été revus, avec l'ajout d'un ventilateur électrique. En outre elle est équipée de phares longues portées, et d'un faisceau électrique rallye (relais, fusibles, coupe-circuit/coupe-batterie au tableau de bord) avec pré-équipement pour le trip. À l'intérieur, moquettes, tableau de bord et panneaux de portes bleus sont en bon état. La voiture est équipée de sièges baquets Recaro noirs avec harnais, d'un arceau, d'un repose-pied en aluminium et d'un extincteur. La boîte automatique est d'ori-

gine (n° 1072700601722.006 02 001446) est d'origine et a été complétée par un pont autobloquant en provenance de la berline SEL de la marque. Les ressorts d'amortisseurs ont été remplacés et la voiture est équipée d'une protection de carter sous le moteur. Les jantes en alliage sont en bon état, chaussées de pneumatiques Nakang CX668 (205/70R14). C'est une voiture que l'on voit rarement passer dans cette configuration qui marche très fort. Sa date de fabrication de décembre 1979 la rend éligible à la plupart des grandes épreuves historiques.

35 000 – 40 000 €



30

ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER #1961



Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle Giulietta Spider 1300

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1290 cm³

Puissance 80 ch

Vitesse maximale 165 km/h

Productions 14 300 exemplaires

Kilométrage 25 840 km

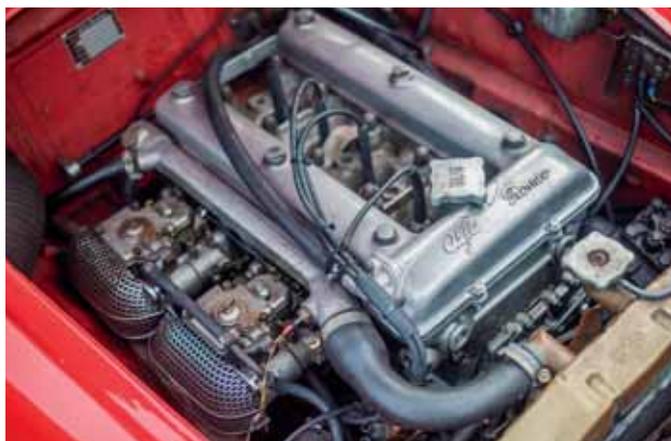
Numéro de série 10376



Nationalisée au lendemain du conflit, le constructeur milanais, à la production jusque-là confidentielle, passait à la construction industrielle en 1950 avec la 1900. Le second modèle arriva en avril 1954 sous la forme d'un élégant coupé baptisé Giulietta Sprint. Une berline suit en avril 1955 au Salon de Turin et un Spider au Salon de Paris, en octobre 1955. Comme le coupé et la berline, il est animé par le 4 cylindres 1,3 litre tout aluminium à double arbre à cames en tête développant 80 ch à 6300 tr/min, une mécanique brillante qui prend ses tours sans rechigner. La Giulietta connut un succès immédiat sous ses trois formes de carrosserie. Les objectifs de production durent être revus à la hausse et la 100 000^e

Giulietta était construite en février 1961. Les plus sportifs réclamèrent une version plus puissante qui arriva en avril 1956 sous la forme la Veloce, équipée d'un moteur poussé à 90 ch à 6500 tr/min.

Les lignes du Spider Giulietta sont dues à Pinin Farina (alors en deux mots). C'est aussi lui qui en assurera la construction – c'était son premier modèle de grande série. Le Spider connut un tel succès qu'il devint la petite sportive la plus vendue sur le continent européen et ce succès se prolongea avec la série 101, la version à empattement allongé, dévoilée en 1959. Sur un total de 17 096 Giulietta Spider, on dénombre 14 300 Spider ●●●





●●● et 2796 Spider Veloce. Aujourd'hui encore, ses formes intemporelles ont gardé tout leur pouvoir de séduction et elle reste un archétype du cabriolet italien des années cinquante, de l'Italie de la Dolce Vita.

La voiture proposée ici (n° de série 10376), d'origine Française, est dans un très bon état de présentation et affiche 25 840 km. Sa peinture rouge présente une belle patine, les chromes sans choc ni oxydation, sont en bon état, de même que sa capote en vinyle. L'intérieur en simili cuir noir à passepoil rouge a été refait il y a quelques années et les moquettes noires sont en bon état. Le volant à deux branches d'origine et l'instrumentation de

bord sont en très bon état, le véhicule est équipé d'un autoradio ITT d'époque. Le moteur de type standard a été remplacé et fonctionne parfaitement. Le véhicule se présente sous la forme Veloce (avec double carburateur) et nous avons pu constater qu'il fonctionne parfaitement à la suite d'un essai routier. Les jantes avec enjoliveurs chromés sont en très bon état sans choc, ni oxydation et chaussées de pneumatiques de marque Vredestein en bon état. Une sportive italienne emblématique qui a véritablement forgé l'image d'Alfa Romeo.

43 000 - 55 000 €



31

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW #1972



Caractéristiques techniques

Marque Rolls-Royce

Modèle Silver Shadow

Carrosserie berline, 5/6 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 6230 cm³

Puissance non communiquée

Vitesse maximale 190 km/h

Productions 20 600 exemplaires

Kilométrage 41 379 km

Numéro de série SRX13936



La Silver Shadow, présentée à Paris en octobre 1965, est une révolution pour la marque. C'est la première Rolls-Royce destinée à être conduite par son propriétaire et la première à structure monocoque. Elle reçoit d'importantes nouveautés techniques, comme sa suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux et correcteur d'assiette hydraulique (un brevet Citroën que Rolls-Royce fut le seul constructeur à emprunter à la marque française) et ses freins

à disque à triple circuit hydraulique aux quatre roues. Les 6230 cm³ du V8 à un seul arbre à cames et soupapes en tête alimentés par deux carburateurs SU horizontaux, issu de la Silver Cloud II en 1959, lui assurent une puissance « suffisante » et un couple généreux gage de la souplesse indispensable sur une voiture de cette classe. La boîte automatique électrique à quatre rapports GM Hydramatic fut remplacée par une trois rapports GM Hydramatic Turbo en 1968. ●●●





●●● Cette très belle Silver Shadow à conduite à gauche d'origine est un modèle Export issu de la collection Lecoq qui a été restauré chez Lecoq et a toujours été entretenue avec sérieux. Sa peinture est en très bon état avec de bons alignements des ouvrants et le Seychelles blue est sa couleur d'origine (réf. 9510071). Elle est dotée du toit en vinyle noir. La sellerie en cuir beige Magnolia (réf. VM3997) est en bon état de même que le volant bois et les boiserries du tableau de bord. La voiture est équipée d'un autoradio Pioneer.

Le moteur (n° SYL5127) est en parfait état de fonctionnement, comme la boîte de vitesses automatique. La ligne d'échappement a été restaurée. Les jantes à enjoliveurs chromés sont en très bon état, chaussées pneumatiques Avon. Une Silver Shadow de belle origine en très bel état, encore accessible.

20 000 – 25 000 €



AC

ACECA FORD ZEPHYR COUPÉ

#1956

Caractéristiques techniques

Marque AC

Modèle Aceca

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne (Ford Zephyr)

Cylindrée 2553 cm³

Puissance 86 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Productions 328 exemplaires tous modèles confondus

Kilométrage 3550 km

Numéro de série AE580



La petite barquette à moteur Bristol, conçue par John Tojeiro au tout début des années 1950, connut un beau succès en compétition aux mains de Cliff Davis. AC Cars, réputé pour ses modèles sportifs mais dont la gamme vieillissait, était à la recherche d'un nouveau modèle et s'intéressa vivement à la barquette de Tojeiro et décida de la mettre en production en 1954, sous le nom d'Ace. La carrosserie de Tojeiro était pratiquement une copie conforme de la très belle Ferrari 166 MM barchetta dessinée par Touring et fut reprise sur l'Ace avec des modifications mineures. Elle reposait sur un châssis échelle à suspensions indépendantes, inspiré de celui des Cooper qu'avait également conçues John Tojeiro. En revanche, AC ne reprit pas le moteur Bristol pour son modèle et préféra rester fidèle à son bon vieux six cylindres 2 litres à course longue doté d'un arbre à cames en tête. Sa conception remontait à 1919 et ses modestes 80 ch étaient un peu juste pour une sportive moderne. On le poussa à 100 ch ce qui permit à l'Ace d'offrir ainsi des performances respectables, mais pas vraiment spectaculaires. Une très jolie et originale version coupé à carrosserie fastback, dessinée par Alan Turner et baptisée Aceca, fut dévoilée à Earls Court à Londres en 1954. Sa carrosserie était construite en feuilles d'aluminium formées à la main et reposait sur un treillis tubulaire. Pour réduire l'effet de caisse de résonance dans l'habitacle, AC montait les éléments constituant sur

blocs de caoutchouc. Le châssis tubulaire était plus solidement construit que celui de l'Ace. L'Aceca était une GT très séduisante, légère et bien motorisée. L'Ace et l'Aceca contribuèrent à redonner à AC son lustre d'avant-guerre auprès des connaisseurs sportifs.

L'Ace et l'Aceca subirent très peu de modifications au cours de leur carrière, en dehors du remplacement du moteur en 1956, lorsque le plus puissant six cylindres 2 litres Bristol (jusqu'à 130 ch) fut disponible. Vers la fin de production, l'excellent moteur 2,6 litres de la Ford Zephyr, léger et peu encombrant pour sa cylindrée, fut finalement adopté mais seulement huit Aceca en furent dotés. La combinaison entre un châssis rigide qui tenait bien la route et un rapport poids/puissance intéressant – avec le moteur Bristol, la voiture atteignait déjà les 190 km/h – permit à la version Ace de glaner de nombreux succès en course en catégorie Sport de série, son meilleur résultat étant sa septième place au classement général et première de sa classe au Mans en 1959. On connaît la suite de l'histoire. Cette voiture bien née fut choisie par Carroll Shelby pour installer un V8 Ford dans son châssis renforcé pour l'occasion donnant naissance aux mythiques Cobra qui sortirent définitivement AC d'un cercle restreint de connaisseurs pour lui assurer une reconnaissance internationale. ●●●





●●● La voiture proposée (n° AE580) a été restaurée en 2005 par le spécialiste britannique Roger Dowson Engineering et se présente dans un bel état, dans sa couleur bleue d'origine. La voiture est préparée pour la compétition et dispose d'un passeport PTH (n° 26278) et d'une carte grise de collection. Son intérieur de couleur noir reçoit des sièges baquets en bon état avec harnais et un volant bois et aluminium. Elle est dotée d'un moteur Ford Zephyr (n° 213E 47316) qui n'est pas son moteur d'origine et a fait l'objet d'une excellente préparation. La boîte de vitesses (n° M41 254649 303769) avec overdrive est, elle aussi, en excellent état. La voiture est dotée d'un ventilateur électrique et d'un radiateur d'huile additionnel pour

fiabiliser la mécanique. Les trains roulants sont en bon état avec amortisseurs Spax et des durites de freins avant type aviation. Le véhicule est équipé d'un coupe-batterie/coupe-circuit et d'un extincteur. Les jantes 60 rayons peintes sont chaussées de Pneumatiques Avon CRE6-ZZ de 2012 en bon état. Il s'agit d'une véritable voiture de course dans un très bel état, sans aucune trace de corrosion et particulièrement saine, qui a participé au Tour Auto et possède un moteur fabuleux.

110 000 – 140 000 €



33

PORSCHE 912 #1965



Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 912

Carrosserie coupé 2 places

Moteur porte-à-faux arrière, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1582 cm³

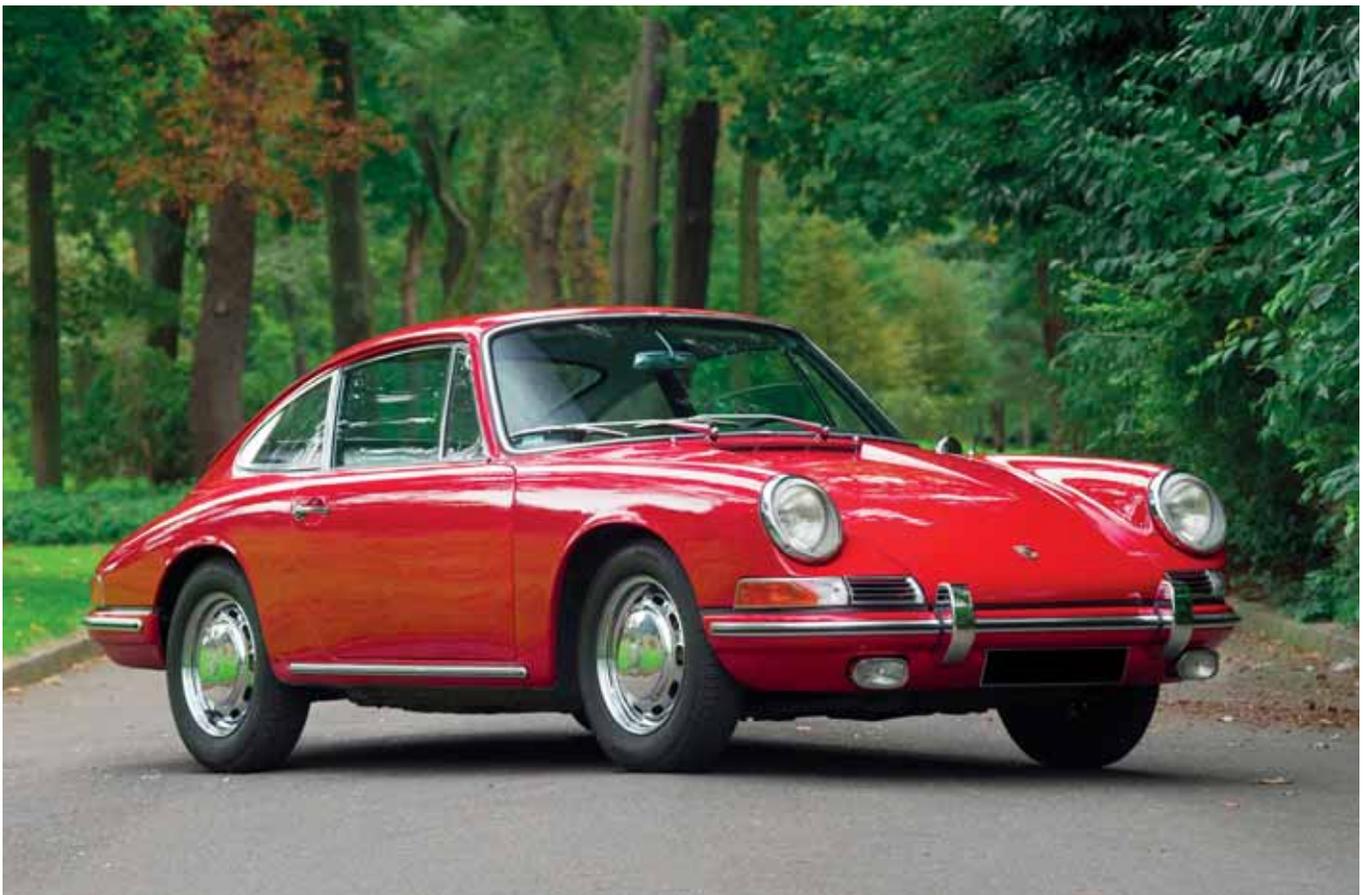
Puissance 105 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Productions 30300 exemplaires de 1965 à 1969

Kilométrage 55514 km

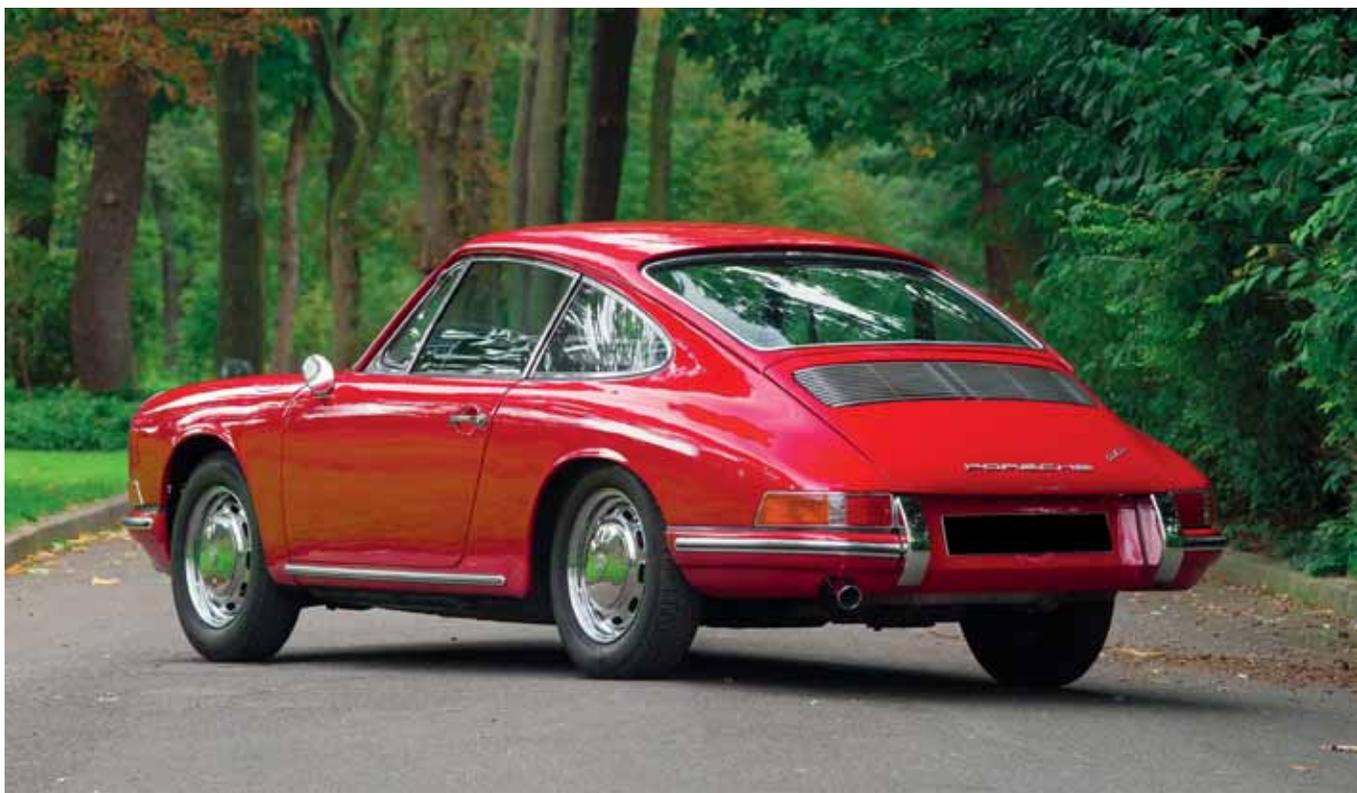
Numéro de série 453757

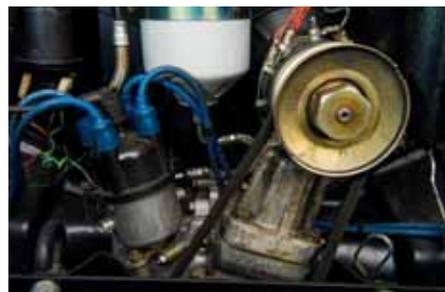


Lorsque Porsche dévoile la 911 avec un six cylindres à plat, au Salon de Francfort en septembre 1963, elle affiche des ambitions qui ne sont pas forcément à la portée des clients de sa devancière 356 à moteur quatre cylindres. La 356 C va donc restée au catalogue Porsche sous sa forme 356 C et SC à moteur 1600 cm³ de 75 et 95 ch jusqu'en septembre 1965. Entre temps est apparue une version plus abordable de la 911, la 912, présentée en avril 1965. C'est une 911 équipée du quatre cylindres 1582 cm³ de la 356 C 1600 SC ramené à 90 ch. Les voies avant et arrière sont un peu moins larges que sur la 911 (1337 et 1317 mm). Extérieurement, seul le sigle 912 (doré!) sur le capot arrière permet de

la distinguer d'une 911. En revanche, à l'intérieur, la 912 est nettement plus sobre que la 911.

En 1966, la 912 est disponible en Targa. Les voies passent à 1351 mm à l'avant et 1321 mm à l'arrière mais restent plus étroites que sur la 911. En 1967, son tableau de bord reçoit cinq cadrans comme celui de la 911. En 1968, la 912 reçoit les mêmes améliorations esthétiques que les 911 série A (poignées de portes, essuie-glaces noir mat, rétroviseurs ronds de grand diamètre, tableau de bord anti-éblouissant). Progrès invisibles, le pare-brise est en verre feuilleté et le système de freinage dispose d'un double circuit. En 1969, la 912 reprend les ●●●





●●● modifications de la 911 série B apparue en août 1968. L'empattement est allongé (2 268 mm au lieu de 2 210) réduisant d'autant le porte-à-faux, les passages de roues reçoivent un léger bourrelet. Les déflecteurs des coupés sont fixes et les Targa reçoivent sur l'arceau trois fentes verticales destinées à l'extraction d'air de l'habitacle. 1969 sera la dernière année de production de la 912 qui s'efface devant la 914-4 en 1970 après 30 300 exemplaires.

Cette magnifique 912, une des premières construites, est d'origine américaine. Sa carrosserie intégralement restaurée dans sa couleur rouge Polo (6602) d'origine est en très bon état,

comme neuve. La sellerie a été refaite à neuf en 2013. Volant, tableau de bord et moquettes sont en très bon état, ainsi que le ciel de toit et les compteurs et indicateurs sont parfaitement fonctionnels. Le moteur type 616/36 (n° 743397) et la boîte type 902/1 (n° 226474) ont été rénovés en 2016. Le moteur a fait l'objet d'une préparation qui a porté sa puissance à 105 ch. Jantes et enjoliveurs chromés sont en très bon état, chaussés de pneumatiques Continental 165/80R15 en très bon état également. Il est rare de trouver une 912 aussi superbe, dans un état proche du neuf. À voir absolument.

50 000 – 60 000 €



PEUGEOT

190 S

#1928

Caractéristiques techniques

Marque Peugeot

Modèle 190 S

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 695 cm³

Puissance 14 ch

Vitesse maximale 60 km/h

Productions 33 677 exemplaires

Kilométrage 75 256 km

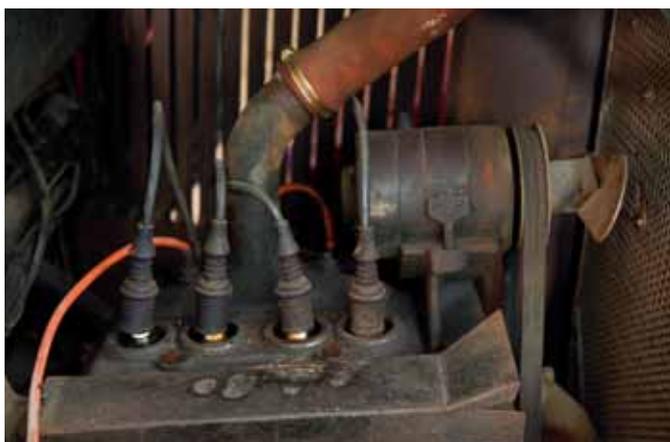
Numéro de série 418744



La Peugeot 5 CV type 190 S succède à la 172 R au Salon de Paris en octobre 1928. C'est un modèle modernisé doté de freins aux quatre roues et équipé d'un 4 cylindres en ligne de 695 cm³. La 190 S sera d'abord proposée en coach deux portes, suivi dès 1930 d'une version torpédo (4 places) et d'un cabriolet (2 places), ainsi que d'une version commerciale. Le cabriolet, avec son petit arrière arrondi per-

mettait de loger quelques bagages dans le coffre ainsi ménagé ou une troisième place sous forme de spider, élégamment baptisée à l'époque «siège de belle-mère». Construit pendant à peine plus d'une année pleine, ce modèle séduit par son aspect compact et sa «joliessse». Cet attachant modèle d'accès sera complètement éclipsé par la 6 CV 201 qui inaugurerait la nomenclature à trois chiffres à zéro central, dévoilée l'an- ●●●





●●● née suivante. La 190 S est également intéressante par sa relative rareté, surtout dans sa version cabriolet puisqu'elle ne fut fabriquée qu'à 33 677 exemplaires, dont 513 type 190 Z une version qui diffère par quelques détails, de 1928 à 1931.

Cette charmante petite Peugeot des années 1920 est complète dans un état proche de l'origine. Sa peinture de couleur bordeaux est encore très présentable, mais la capote aura besoin d'un peu d'attention. À l'intérieur, la banquette est habillée

de velours bordeaux et le plancher bois est bien sûr exempt de corrosion. La voiture fonctionne bien. Ses jantes pleines peintes sont chaussées de pneumatiques neuf du côté droit. L'opportunité d'acquérir un modèle d'avant-guerre attachant et typique et de plus, facile à utiliser.

6 000 – 9 000 €



35

JAGUAR XK 140 #1957



Caractéristiques techniques

Marque Jaguar

Modèle XK140

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 3442 cm³

Puissance 190 ch

Vitesse maximale 200 km/h

Productions 8951 exemplaires de 1954 à 1957 toutes versions confondues

Kilométrage 30936 km

Numéro de série A819048DN



La lignée des Jaguar XK remonte à 1948. Ce nouveau moteur 6 cylindres en ligne à course longue fit ses débuts dans un superbe roadster exposé au Salon de Londres, en 1948, la XK 120. Ce modèle, construit à la hâte pour promouvoir le nouveau moteur qui devait équiper la future berline Jaguar Mk V, connut un tel succès qu'on décida de le commercialiser. Le moteur XK de 3442 cm³ (83x106 mm) développait 160 ch à 5000 tr/min et entraînait la XK 120 à 190 km/h. Il allait apporter la gloire à Jaguar, puisqu'il équipa les Type C et Type D des 24 Heures du Mans victorieuses en 1951, 1953 (type C), 1955, 1956 et 1957 (type D).

La XK 140 succéda à la XK 120 fin 1954. Presque identique, on la reconnaît notamment à sa calandre différente, à ses pare-chocs plus épais, indispensables sur les parkings américains, son marché de prédilection. Les modifications mécaniques essentielles concernent la position du moteur monté plus en avant, pour améliorer l'habitabilité, et l'adoption d'une direction à crémaillère. La suspension et les freins restaient identiques, mais la suspension avant indépendante recevait des barres de torsions plus rigides et l'essieu arrière rigide était doté d'amortisseurs télescopiques à la place des leviers. Le moteur était toujours le fameux 6 cylindres XK à double arbre à cames de 3,4 litres dans sa version SE - *Special Equipment* - proposée à partir de 1953 sur

la XK 120 la plus rapide. Rodé sur la XK 120 et les berlines de la marque, il délivrait désormais 190 ch en série. La boîte à l'étagement plus serré permettait de mieux profiter du surcroît de puissance. Pour la première fois, un overdrive était proposé en option sur une Jaguar. Bien que critiquées par certains pour son « embourgeoisement », les performances de la XK 140 étaient supérieures à celles de la XK 120, sa vitesse maximale dépassant légèrement les 200 km/h.

La voiture proposée offre des numéros châssis et moteur concordants (n° de série A819048DN, n° de moteur G9188-8). Il s'agit d'une « fausse première main » exceptionnelle. Son premier propriétaire l'a achetée neuve chez Delcroix à Paris et s'en est séparé au bout de quelques temps. Puis, regrettant son geste, l'a rachetée à son deuxième propriétaire au bout de trois ans. Elle a été entretenue et bichonnée par son propriétaire, un véritable passionné, pendant quarante années et son état général spectaculaire témoigne de son attachement. Elle a toujours été remise au sec et se présente aujourd'hui comme si l'on avait soulevé la cloche qui la recouvrait, complète avec tous ses équipements d'origine et une peinture présentant une superbe patine due à une restauration remontant à quelques années qui ne demande qu'à retrouver tout son éclat. L'ajustement des portes est parfait, les passages de roues ont reçu une couche de ●●●





●●● protection anti-gravillon et les chromes en bon état sont à peine piqués. La toile de capote en bon état ne présente qu'un léger accroc et la lunette arrière souple est jaunie par le soleil, mais l'ensemble, comme le reste de la voiture, est dans un remarquable état d'origine. À l'intérieur, on retrouve la même patine flatteuse qu'à l'extérieur avec des boiseries vernies en bon état. Le moteur a démarré au quart de tour lorsqu'on l'a sorti de sa remise et est équipé d'une pompe à carburant récente. Il est associé à une boîte manuelle Moss à 4 rapports dont le bouton d'overdrive est à revoir. Suite à la longue immobilisation de la voiture, les freins (étriers Cooper Craft non-conformes à

l'avant) devront faire l'objet d'une révision avant de prendre la route. Les pneumatiques Michelin 6.00 R16 X présentent une faible usure de 10%, mais datent de plus de 10 ans. On note la présence d'un coupe-batterie dans l'habitacle et la voiture est équipée de 2 moto-ventilateurs, d'un alternateur, d'une crémaillère de direction assistée et de silencieux en inox. Une magnifique opportunité d'acquérir une Jaguar XK, française depuis l'origine, magnifiquement préservée avec ses papiers à jour. Un ensemble exceptionnel.

90 000 – 110 000 €



36

PORSCHE 928 S4 #1988



Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 928 S4

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4957 cm³

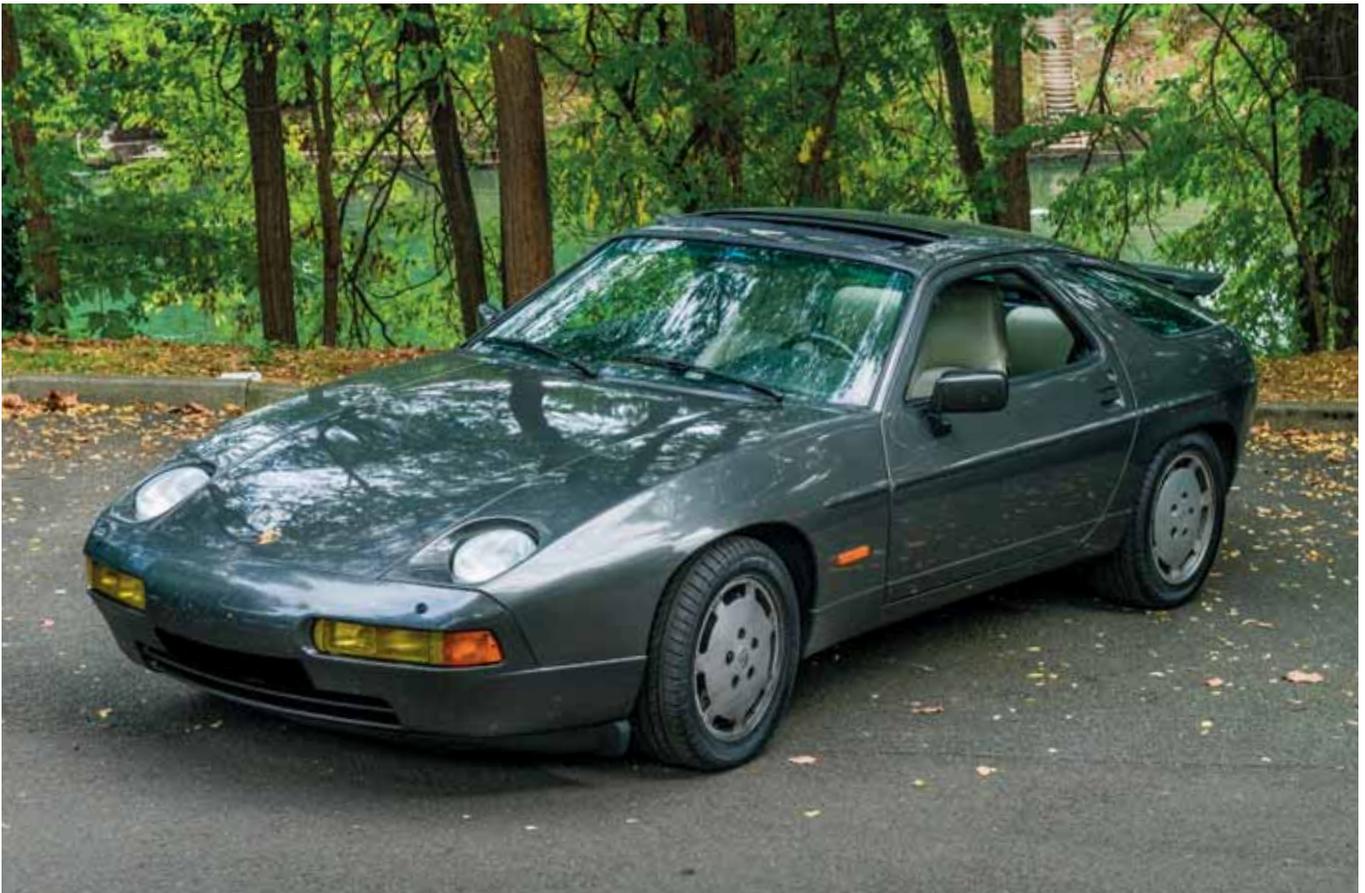
Puissance 320 ch

Vitesse maximale 270 km/h

Productions 17894 exemplaires

Kilométrage 178132 km

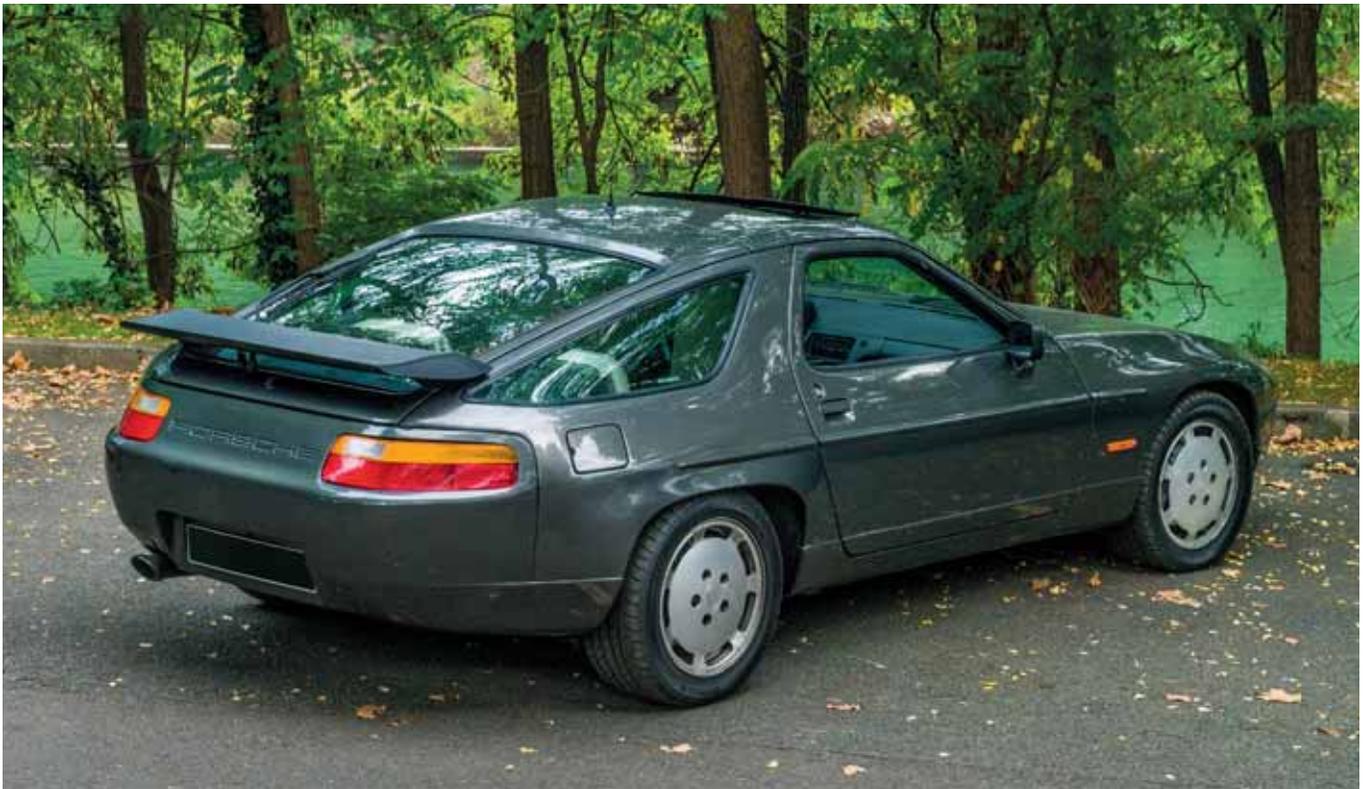
Numéro de série WPOZZZ92ZKS840343

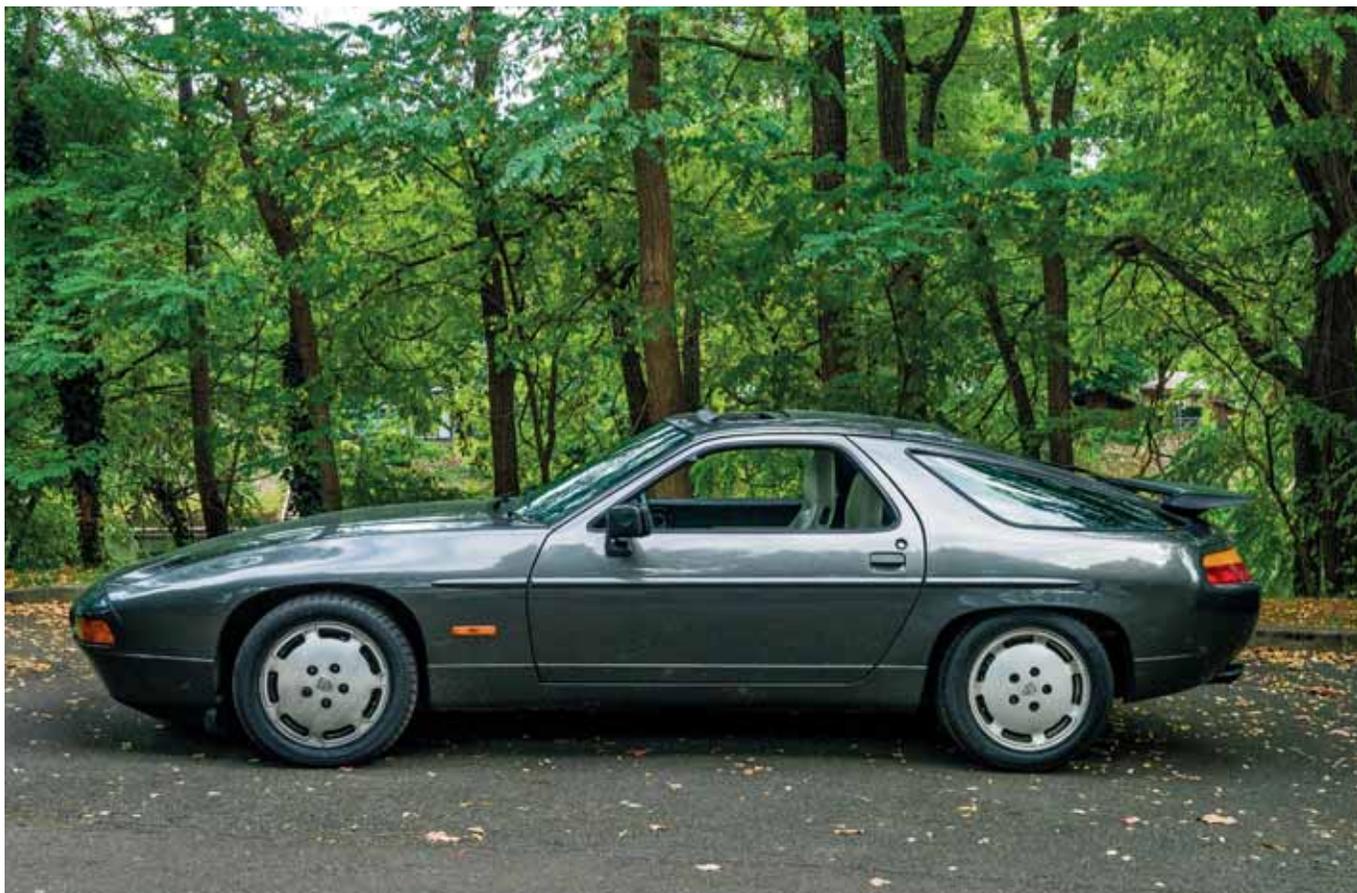


La Porsche 928, dévoilée en mars 1977, était dotée d'un moteur V8, une première chez Porsche. Il était placé à l'avant et refroidi par liquide, mais ce n'était déjà plus une première, la 924, dévoilée l'année précédente, avait déjà un moteur avant refroidi par liquide. Porsche cherchait une remplaçante à la 911 en bout de course et surtout à se libérer de son moteur en porte-à-faux, une architecture justifiée dans l'immédiat après-guerre mais aberrante sur une sportive moderne. Par la même occasion on se débarrassait du refroidissement par air, bruyant et à l'efficacité limitée. La 924 avait donné le ton et la 928 ne faisait que suivre la voie tracée. La carrosserie deux volumes à hayon toute en rondeurs de la 928, dessinée par Anatole Lapine, allait à

contre-courant des lignes tendues de l'époque. Elle avait cette sobriété fonctionnelle propre aux Porsche qui les rend indémodables. Parmi ses particularités, les pare-chocs à absorption intégrés, de la couleur de la carrosserie. Le V8 4,5 litres de 234 ch de la 928 était associé à une boîte transaxle manuelle à cinq rapports ou automatique à trois rapports. Une grosse 924 en somme.

En 1979, la 928 S recevait un moteur 4, 6 litres et c'est en 1985 que le modèle devenait 928 S4. Son moteur à doubles arbres à cames en tête de 4957 cm³ avec ses deux culasses 16 soupapes fournissait 320 ch et permettait une vitesse maximale de 260 km/h. Porsche n'a rien proposé d'approchant ●●●



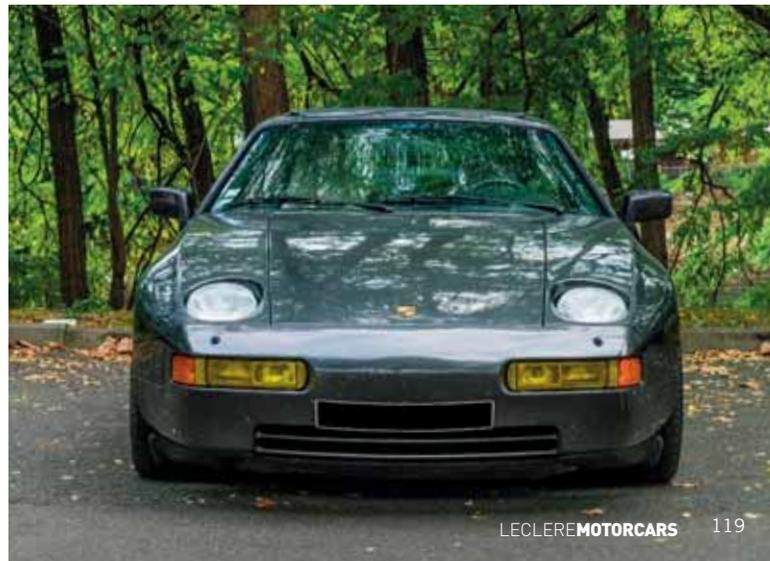


●●● depuis et cette classique moderne fait aujourd'hui partie des modèles les plus exceptionnels encore abordables.

Cette superbe Porsche 928 S4 à numéros concordants, presque entièrement d'origine, offre une belle présentation avec une peinture d'origine en très bon état et de bons alignements des ouvrants. D'origine française, elle est dotée de la boîte de vitesses automatique. À l'intérieur, sa sellerie cuir de couleur beige est en bon état, ainsi que son ciel de toit. Le moteur M28/42 (n° 81K05524) et la boîte automatique A2816 (n° 2K00698) fonctionnent parfaitement. La distribution a été révisée en 2016. Le carnet d'entretien et les factures sont disponibles. Les jantes de

16 pouces en aluminium (8Jx16 ET523) sont d'origine et chaussées de pneumatiques Continental 225/50ER16/245/45ZR16. La voiture est équipée d'une alarme Porsche System, de vitres gravées, d'un coupe-batterie et d'écrous de roue antivol. Les phares escamotables fonctionnent parfaitement. Ultime évolution la plus aboutie de la 928, il s'agit là d'un beau modèle de S4 d'origine française à boîte automatique. À collectionner d'urgence avant que les prix ne s'envolent.

23 000 – 26 000 €



37

AUSTIN-HEALEY 100-SIX (BN6) #1958



Caractéristiques techniques

Marque Austin-Healey

Modèle 100 -Six (BN6)

Carrosserie roadster 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2639 cm³

Puissance 117 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Productions 14436 exemplaires toutes versions confondues

Kilométrage 83720 miles

Numéro de série BN6L1957



Austin-Healey fait partie des marques sportives britanniques emblématiques des années 1950-1960, tant pour ses petites Sprite que pour ses 100-4, 100-6 et 3000. La Healey 100, équipé d'un moteur 4 cylindres 2,6 litres de 90 ch d'Austin A90 avait été imaginé par Donald Healey et présentée au Salon de Londres de 1952 après avoir dépassé les 100 miles à l'heure à Jabbeke en Belgique. Son succès fut tel qu'un accord fut rapidement trouvé avec Austin pour la produire en série. Le modèle fut dévoilé en 1953 sous le nom d'Austin-Healey 100-4. Sa carrosserie en acier reposait sur un châssis du type échelle à croisillons avec des éléments supérieurs en aluminium. La suspension avant triangulée avec ressorts hélicoïdaux était elle aussi empruntée à Austin complétée par un essieu rigide avec ressorts

semi elliptiques à l'arrière. Les freins et la boîte de vitesses à trois rapports (doté d'un overdrive Laycock-de Normanville sur les deux rapports supérieurs) provenaient de l'Austin A 40. La 100-4 avait connu des versions sportives 100 M en 1955 et et 100 S de 132 ch.

La 100-6 à moteur six cylindres avait succédé à la 100-4 en 1956, lorsqu'Austin avait remplacé le 4 cylindres de ses berlines par un six cylindres. Elle fut rapidement surnommée la «big Healey». Elle se distinguait par sa carrosserie légèrement remaniée et notamment sa calandre plus large à la place de la calandre en éventail de la 100-4. Deux versions étaient proposées, la BN4 une 2 +2 et la BN6 à 2 places. Sous le capot, ●●●



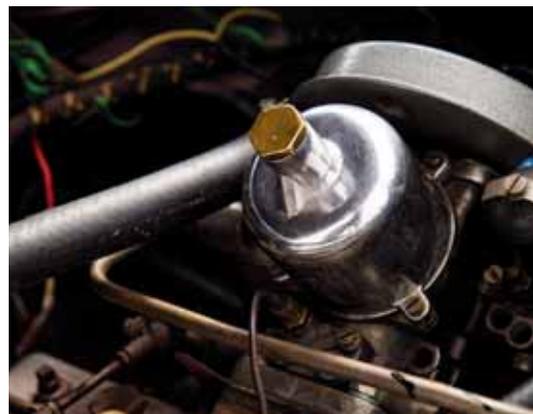


●●● le 6 cylindres 2 639 cm³ (79, 4 x 89 mm) qui développait 117 ch à 4 600 tr/min. Les freins à disque étaient proposés en option. Les 100-6 étaient le fer de lance du département compétition de la BMC (British Motor Corporation) à laquelle appartenait Austin. Elles s'illustrèrent au rallye des Tulipes en 1958, puis à Sebring et à la Coupe des Alpes.

Cette belle Austin-Healey 100-Six, à numéros tous concordants, est d'origine américaine. Construite le 7 juillet 1958, elle a été livrée neuve à New York et possède donc une conduite à gauche d'origine. Le véhicule a été partiellement restauré (coque et intérieur). La peinture est en très bon état, mais elle n'est plus

dans son coloris d'origine qui était le noir. Le numéro de coque (4854 1463) relevé est conforme. L'intérieur n'est plus dans son coloris d'origine qui était le rouge, mais la sellerie de cuir noir est en très bon état de même que les seuils de portes en aluminium. Le numéro de moteur relevé est conforme (26D/RU/H65423) de même que le numéro de boîte (1354). Le starter fonctionne. Les jantes à rayons chromés sont chaussées de pneumatiques Kumho Power Star (165/80R15) qui mériteraient d'être remplacés. Une belle anglaise typique en bel état.

50 000 – 60 000 €



38

PORSCHE

356 C 1600 SC CABRIOLET

#1964



Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 356 C

Carrosserie cabriolet, 2+2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1582 cm³

Puissance 95 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Productions 16668 exemplaires

Kilométrage 1765 km

Numéro de série 160788



Ferry Porsche créa la marque Porsche en 1948, alors que son père, Ferdinand, était en prison en France. La première Porsche lui doit pourtant une lourde dette puisqu'elle utilise la plate-forme et le moteur de la Volkswagen qu'il avait étudiée avant la guerre. Après un premier prototype à moteur central, devant les difficultés à industrialiser un tel concept et le prix de vente d'une telle voiture, Ferry Porsche s'était finalement rabattu sur la plate-forme roulante de la Volkswagen pour sa première sportive de série, la 356, en la dotant d'une carrosserie plus aérodynamique et plus légère. Le moteur était le 4 cylindres à plat Volkswagen de 1 086 cm³, refroidi par air et équipé de culasses spéciales, développant 40 ch à 4 000 tr/min monté en porte-à-faux en arrière de l'essieu arrière. Le coupé et le cabriolet 356 avaient été homologués en août 1948 et la production démarra très lentement à Gmünd où s'était replié la famille Porsche dans une ancienne scierie. Mais la 356 C de 1965 n'a plus grand chose à voir avec cette première mouture. La 356 à moteur 1 100 de 40 ch avait évolué régulièrement au fil des millésimes, recevant des moteurs 1 300 cm³ de 44 ch en 1951, puis 1 500 cm³ de 60 ch en 1952, passant à 70 ch en 1953, avant de devenir 356 A en septembre 1955 et d'adopter à côté du 1 300 de 44 ou 60 ch un 1 600 cm³ de 60 ou 75 ch. Une carrosserie Speedster était apparue en 1955, sans oublier le modèle Carrera apparu en 1956 avec un 1 500

à quatre arbres à cames en tête de 100 ch! En même temps que la mécanique, la carrosserie évoluait également et la qualité de construction s'améliorait au fil des millésimes. Les premières Porsche fabriquées à la main à Gmünd avaient des carrosseries en aluminium, mais à partir d'avril 1950, le carrossier Reutter fabriquait des carrosseries en acier pour les coupés à Stuttgart, tandis que Beutler construisait les cabriolets en Suisse. Puis Porsche récupérera ses usines de Zuffenhausen occupées par les alliés, au nord de Stuttgart où la majorité des 356 sera construite par la suite.

La 356 B, une mouture modernisée aux lignes plus tendues et aux surfaces vitrées agrandies, avait été dévoilée pour l'année-modèle 1960. C'était une véritable nouveauté en ce qui concerne la carrosserie mais on retrouvait les moteurs 1 600 cm³ en 60 ch (1600), 75 ch (1600 S) ou 90 ch (1600 S-90). Puis, pour le millésime 1964, la gamme Porsche connaissait un véritable chambardement avec l'arrivée de la 911 à moteur six cylindres. Pour ce millésime, la 356 B était remplacée par la 356 C. La C recevait de menus améliorations de détail à la carrosserie, comme des enjoliveurs de roues plus plats que ceux de la B. Côté mécanique, la 356 C était proposée en deux versions, la 356 C de 75 ch qui succédait à la 356 B 1600 S avec la même puissance et la 356 SC qui remplaçait la 356 B ●●●





●●● 1600 S-90 et gagnait 5 ch avec 95 ch. Côté train roulant la 356 C recevait des freins à disque ATE-Dunlop aux quatre roues, une barre anti-roulis renforcée et des amortisseurs Koni réglables sur la SC. La C allait restée au catalogue aux côtés de la nouvelle Porsche, la 911 dévoilée la même année, jusqu'en septembre 1965 lorsqu'elle cédera la place à la 912 qui reprend sa mécanique 4 cylindres. La 356 fut construite à près de 80 000 exemplaires de 1948 à 1965 toutes versions confondues, sur lesquelles on ne compte que 16 668 de la 356 C, le modèle le plus abouti de la première Porsche.

(réf. 6404) est en très bon état. La sellerie de couleur havane est en très bon état également. La boîte type 64 741/2C (n° 80366, fabrication 17/64) et le moteur type 79627 616/15 (n° P-714383) sont en parfait état de marche. Jantes et enjoliveurs chromés sont en très bon état chaussés de pneumatiques Toyo 330 (165/80R15) en très bon état également. Ce véhicule entièrement d'origine dans un exceptionnel état de préservation avec une très belle harmonie de couleur intérieur/extérieur est une opportunité unique d'acquérir cette grande classique dans son ultime version, la plus aboutie. À ne pas laisser passer.

Ce cabriolet 356 C 1600 SC est dans un incroyable état d'origine avec une patine sublime. Sa peinture de couleur ivoire

110 000 - 130 000 €



39

PEUGEOT 203 « TOUR AUTO » #1959



Caractéristiques techniques

Marque Peugeot

Modèle 203 « Tour Auto »

Carrosserie berline, 5/6 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1290 cm³

Puissance 42 ch

Vitesse maximale 116 km/h

Productions 557 629 exemplaires

Kilométrage 39 450 km au compteur

Numéro de série 1892031



Après la seconde guerre, le premier nouveau modèle Peugeot est dévoilé au Salon de l'Auto en 1948. C'est une berline moderne équipée d'un excellent 4 cylindres culbuté de 1 290 cm³ de 42 ch à culasse hémisphérique en Alpax, associé à une transmission à quatre vitesses (dont une surmultipliée) qui lui permet d'atteindre les 116 km/h en pointe. La suspension est assurée par des roues indépendantes à l'avant et un essieu rigide à ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Elle sera produite d'octobre 1948 à février 1960 à 557 629 exemplaires hors versions utilitaires.

La voiture proposée date de 1959, l'un des tout derniers millésimes du modèle. Sa carrosserie spécialement décorée pour le Tour Auto 2016 est exempte de rouille. La décoration a été réalisée par les designers Peugeot sous la direction de Gilles Vidal, le patron du style Peugeot. Celle-ci a été peinte à l'ancienne directement sur la carrosserie au centre de design ●●●





●●● PSA de Vélizy. Une vidéo YouTube (Tour Auto 2016 : Peugeot 203 & 403 en préparation) permet de voir sa réalisation. La voiture est équipée de sièges baquets réglables (les sièges d'origine sont vendus avec la voiture), de harnais de sécurité homologués FIA, d'un volant type Bugatti en inox et loupe d'orme riveté, d'une lanière de capot en cuir et de phares additionnels d'époque. Cette 203, prête à prendre la route, a bénéficié d'une préparation mécanique soignée. Le moteur a été révisé (rectification des soupapes, réfection radiateur, dynamo, démarreur et lanceur refaits, batterie, durites et joints neufs, carburateur rénové, allumage refait, embrayage neuf, freins refaits,...). L'ensemble des factures (environ 6000 €, hors 4 pneus neufs, carrosserie et décoration, volant, sièges

baquets et harnais) est fourni, ainsi que quatre enjoliveurs d'aile Robri. Après quatre jours sans soucis, l'équipage avait terminé à la 25^e place du Tour Auto sur 107 classés. La voiture est éligible dans la plupart des grandes classiques historiques où elle devrait faire la fierté de son propriétaire. D'ailleurs, la voiture était citée dans le livre officiel du Tour Auto de Denis Boussard, Robert Puyal, Antoine Gaslais et Natacha Rousseau « *On peut évidemment courir avec une Ferrari 275 Short nose. Mais aussi avec une auto modeste, comme la 203 superbement préparée de cette année...* »

14 000 – 18 000 €



40

AUSTIN-HEALEY 3000 MK II (BT7) #1962

Caractéristiques techniques

Marque Austin-Healey

Modèle 3000 Mk II (BT7)

Carrosserie cabriolet 2 +2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2912 cm³

Puissance 210/220 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Productions 10800 exemplaires de BT7

Kilométrage 29765 miles (47902 km)

Numéro de série HBT7L17782



Avec les 3000 à moteur 6 cylindres, Austin-Healey se positionnait face aux Jaguar XK. L'Austin-Healey 100-4 à moteur 4 cylindres dévoilée en 1953 avait été remplacée par la 100-6 à moteur six cylindres en 1956 qui annonçait la 3000 qui lui succéda en 1959. La carrosserie de la 3000 est pratiquement identique à celle de la 100-6, mais sous le capot, le 6 cylindres de 2,6 litres cède la place à un 6 cylindres de 2912 cm³ alimenté par deux carburateurs SU. La 3000 reçoit des freins à disque Girling à l'avant et une boîte de vitesses avec overdrive. La voiture est proposée en version BT7 2 + 2 places ou BN7 2 places. Cette première série, rétrospectivement bap-

tisée Mk I, fut produite à 13650 exemplaires jusqu'en 1961. Une version 3000 Mk II fut dévoilée en 1961. Elle se distinguait par ses 3 carburateurs SU, sa puissance de 132 ch et sa calandre à barres verticales. En 1962, un cabriolet à vitres latérales à la place des écrans en plastique et une capote plus facile à manœuvrer fit son apparition. Il ne fut proposé qu'en 2 + 2 code BJ7. Il fut fabriqué un total de 17015 Mk II tous types confondus. La Mk III de 148 ch d'octobre 1963 sera construite jusqu'en 1967. Les Austin-Healey 3000 étaient fabriquées par Jensen, célèbres pour d'autres sportives portant son nom et qui fabriqua également les Volvo P 1800. ● ● ●





●●● Cette très belle Austin Healey 3000 MkII type BT7 (n° de série HBT7L17782) est d'origine anglaise. Elle a été construite entre le 26 et le 29 janvier 1962. Il s'agit d'une conduite à droite d'origine qui dispose de son certificat du British Heritage Center. Sa restauration et sa préparation compétition ont été effectuées au cours des années 2016-2017 par Atelier 46. Sa carrosserie est en parfait état (n° 3092BT7 17.714 L concordant) mais son coloris n'est pas celui d'origine. L'intérieur bleu, doté de sièges baquets avec harnais est en très bon état et dispose de repose-pieds en aluminium. Le moteur (n° 29E/TU/H4465) n'est pas celui d'origine de même que la boîte de vitesse (n° M19518). La préparation moteur effectuée en 2016-2017 par l'atelier Atelier 46 donne une puissance estimée de

210/220 cv. Le six cylindres est doté de carburateurs Weber et de durites d'embrayage de type aviation. Le véhicule est équipé d'un extincteur et d'un coupe-batterie/coupe-circuit. On note également la présence d'un hard-top et d'un arceau de sécurité. Les jantes 72 rayons peintes sont chaussées de pneumatiques Avon CR6-ZZ et les freins avant disposent de durites type aviation. Cette très belle réalisation compétition signée Atelier 46 possède une carte grise française et devrait recevoir son PTH (en cours) et sa carte identité FIVA. Une voiture de connaisseur très puissante qui est éligible pour toutes les grandes classiques historiques.

75 000 – 95 000 €



41

FORD T #1924

Caractéristiques techniques

Marque Ford

Modèle Model T

Carrosserie roadster, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en lignes

Cylindrée 2878 cm³

Puissance 20 ch

Vitesse maximale 70 km/h.

Productions 16 482 040 d'exemplaires toutes versions confondues

Kilométrage pas de compteur

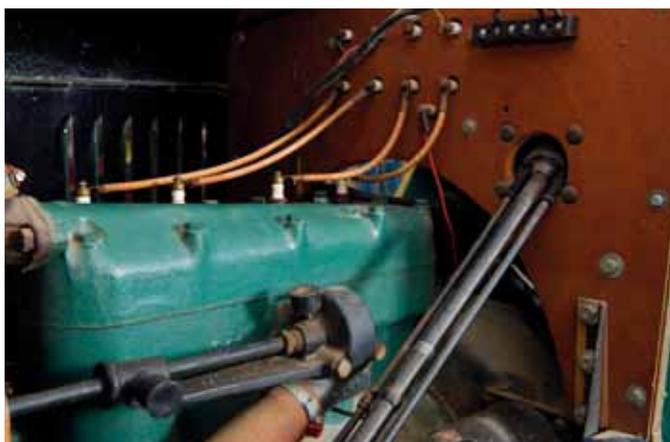
Numéro de série 9 776 267



Elle fut la voiture la plus produite au monde, avec plus de 16 millions d'exemplaires construits entre 1908 et 1927, jusqu'à ce que la VW « Coccinelle » ne la dépasse en 1972. Elle fut aussi la première à dépasser le million d'unité et la première à être construite à la chaîne. L'idée d'Henry Ford était de créer une voiture populaire accessible au plus grand nombre. Pour y parvenir, il repense entièrement tout le système de production, afin de réduire au maximum les coûts. Les diffé-

rentes opérations de construction font appel à des gestes simples qui peuvent être effectués par des salariés non qualifiés, donc moins chères. La Ford T est assemblée en 93 minutes! La première sort d'usine le 27 Septembre 1908. À partir de 1912, le noir devient l'unique teinte proposée, afin de réduire les coûts, mais aussi parce que le noir tient mieux dans le temps et sèche plus vite raccourcissant les délais de fabrication. Elle est équipée d'un quatre cylindres en ligne de 2878 cm³ développant ●●●





●●● 20 ch, associé à une boîte à deux rapports avec transmission aux roues arrières et atteint un honorable 70 km/h. Sa silhouette haute sur pattes, lui permet de circuler sur les routes improbables de l'Amérique profonde.

aurait besoin d'un peu d'attention. Les jantes artillerie en bois sont équipées de pneumatiques 30x3.1/2. Une rare occasion d'acquérir un modèle mythique et attachant en bon état avec lequel on peut rouler sans problème.

Cette Ford T, en bon état général, est équipée d'une carrosserie roadster modifiée avec une banquette arrière. Les deux banquettes sont habillées de cuir noir. Le mécanisme de la capote

15 000 – 20 000 €



42

LOTUS ELITE #1963



Caractéristiques techniques

Marque Lotus

Modèle Elite

Carrosserie coupé 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1216 cm³

Puissance 76 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Productions 1030 exemplaires

Kilométrage 44 471 miles (71 569 km)

Numéro de série US63EB1416



En 1951, la première voiture de Colin Chapman n'était qu'une Austin Seven modifiée. Il allait pourtant devenir l'un des leaders de la compétition automobile au plus haut niveau, en Angleterre et dans le monde, avec ses Lotus. Il commença par produire des châssis tubulaires très légers dans lesquels les clients pouvaient installer la mécanique de leur choix. Après la légèreté, l'aérodynamisme fit son apparition en 1954 avec Frank Costin qui conçut la MkVIII qui domina à son tour sa discipline. La Lotus Eleven (onze) de 1956 s'avéra le modèle le plus populaire de Lotus, lorsque Chapman décida de se tourner vers le Grand Tourisme.

L'idée de construire une voiture entièrement en résine plutôt que de recourir à un châssis métallique habillé d'une coque en matériau synthétique s'imposa rapidement à Chapman, pour cette première vraie voiture de route. La résine n'était déjà plus une nouveauté à l'époque, mais l'utiliser pour la structure était une innovation de taille et l'Elite est la première monocoque en polyester fabriquée en série. Pour le style de sa nouvelle GT, Chapman fait appel à Peter Kirwan-Taylor qui avait déjà habillé une Lotus VI de façon très élégante, en 1953, ainsi qu'une Frazer-Nash. Frank Costin, qui avait déjà affiné les Lotus VIII, IX, X et Eleven, l'adapta aux exigences aérodynamiques pour une meilleure efficacité. En octobre 1957, elle était la vedette du

Salon de Londres et la première voiture de série était livrée fin 1958. Lotus, qui n'avait jusque-là commercialisé que des modèles de compétition, s'aventurait sur un terrain inconnu avec un modèle à la conception particulièrement audacieuse qui fait de l'Elite une voiture doublement historique.

L'Elite (sans accent en anglais) était équipée du 4 cylindres Coventry Climax FWE en alliage de 1 216 cm³, dérivé du 1 100 FWA de la Lotus XI et spécialement conçu pour elle par William Hassan, un ancien de Bentley. Léger, fiable et économique, il développait 76 ch à 6 100 tr/mn de série et n'avait aucune peine à emmener les 590 kg de l'Elite à 190 km/h ! Un véritable exploit pour une voiture de cette cylindrée à l'époque. Avec de telles performances, l'Elite ne se contenta pas du réseau routier public et fut engagée dans de multiples compétitions par ses propriétaires et par l'usine. Sa première apparition aux 24 Heures du Mans en 1959 - dont une confiée à Graham Hill - où sa vitesse de pointe l'avantageait dans les Hunaudières se solda par les 1^{er} et 2^{es} deuxième places de la classe 1 101 à 1 500 cm³ (la classe 1 300 n'apparut qu'en 1960). L'Elite remporta ensuite sa classe propre (1 151 à 1 300 cm³) en 1960, 1961, 1962, 1963 et 1964, y ajoutant le rendement énergétique en 1960 et 1962. Au total, 1 030 Elite furent construites de décembre 1958 à septembre 1963. Les numéros de châssis de l'Elite s'échelonnent de ●●●





●●● 1001 à 1999 (à la suite d'une erreur, les 30 derniers châssis construits par Maximar portent les mêmes matricules, 1 251 à 1 280, que les 30 premiers construits par Bristol à partir de juillet 1960). Un modèle historique imaginé par une légende de l'automobile.

Cette Lotus Elite de 1963 (n° série US63EB1416) affiche 44471 miles (71569 km) au compteur a été entièrement restaurée par un passionné exigeant. Elle présente une carrosserie impeccable avec une peinture brillante en très bon état avec une parfaite planéité des éléments et une belle finition, particulièrement appréciable sur une carrosserie en résine. À l'intérieur, la sellerie est en bon état général. Le moteur a été reconditionné

il y a environ 10 ans, il est propre et a été préparée avec finesse. Il fonctionne parfaitement, sa mise en route s'est effectuée sans difficulté et sans fumée anormale avec des montées en régimes sans à-coup et il emmène la voiture comme au premier jour. Le propriétaire indique que le véhicule dispose d'un PTH et que la voiture est éligible pour la plupart des grandes classiques historiques. Un modèle rare dans cet état et un jalon historique de l'histoire de l'automobile, conçu par le légendaire Colin Chapman.

90 000 - 110 000 €



RENAULT 5 TURBO

« CÉVENNES » COMPÉTITION-CLIENT

#1982

Caractéristiques techniques

Marque Renault

Modèle Turbo

Carrosserie berline 2 portes, deux places

Moteur central, 4 cylindres en ligne turbocompressé

Cylindrée 1397 cm³

Puissance 240 ch

Productions 20 exemplaires + modèles kités

Numéro de série VF1822000C0000043



La Renault Turbo reprend la forme de la R5 mais on ne risque pas de la confondre, avec son bouclier avant, ses jantes Alpine en alliage et ses passages de roues arrière surdimensionnés. Elle est équipée d'un moteur turbocompressé, en position centrale longitudinale, à la place de la banquette arrière. De plus, ce n'est pas une traction, puisque son moteur entraîne les roues arrière. Le 4 cylindres de 1 397 cm³ (76x77) est celui de la Renault 5 Alpine, coiffé d'une culasse remaniée et doté d'arbre à cames et d'un vilebrequin retravaillés. Le taux de compression est ramené à 7:1 et le turbo Garrett T3 est entraîné par les gaz d'échappement, refroidis par un échangeur air-air. L'injection est confiée à un système Bosch K-Jetronic et la puissance atteint 160 ch à 6 000 tr/mn. Elle fait appel à un embrayage bidisque couplé à une boîte à 5 rapports empruntée à la Renault 30 TS. L'empattement est de 2 430 mm et la voie arrière de 1 474 mm pour 1 346 à l'avant. Les pneus sont des Michelin TRX 135x340 à l'avant et 195x365 à l'arrière. Le toit, les portes et le hayon sont en aluminium et le poids total atteint 970 kg (seulement 810 kg pour la Groupe 4).

Sa spectaculaire carrosserie a été dessinée au Centre de style de Rueil-Malmaison, sous la direction de Robert Opron. L'intérieur aux garnitures très colorées, peut-être plus spectaculaires que l'extérieur, est dû à Martine Villain du département couleurs et matières. La première mondiale a lieu à Bruxelles, au

mois de janvier 1980. En juin 1981, Renault décline une version compétition client, baptisée Cévennes, en souvenir de la seconde place de Jean Ragnotti dans cette épreuve en 1980. C'est une Groupe 4 de 200 ch. Le couple grimpe à 28 mkg au lieu de 21,4. Un kit Cévennes de 185 chevaux à monter sur la version de série sera commercialisé par Renault Sport. La fin des Groupe B en 1987 mit un terme à la production. On compte un total de 4 861 Renault 5 Turbo, réparties à environ 1 800 exemplaires pour la Turbo et environ 3 000 exemplaires pour la Turbo 2.

Il est rare de trouver une véritable voiture de compétition utilisée régulièrement par son premier et unique propriétaire pendant plus de trente cinq années avec passion et enthousiasme. La voiture proposée à la vente est en effet une première main « compétition client » que son propriétaire est allé lui-même chercher à Flins en 1982 pour la roder. À l'époque elle était grise et participa directement à son premier Tour de Corse où elle finit 13^e ! Elle est équipée de freins Groupe 4 AP Racing, d'un faisceau électrique à fils d'argent, d'amortisseurs Bilstein réglables, de triangles renforcés, de la boîte de vitesses courte avec autobloquant, d'un réservoir souple homologué FIA, de sièges baquets Sparco homologués jusqu'en 2022, de harnais Oreca Turn One homologués jusqu'en 2021, d'un intercom, d'un système extincteur dans l'habitacle et le compartiment moteur, d'un volant Turn One, d'un frein à main hydraulique, de jantes Mini- ●●●





●●● lite 7x15 à l'avant et 9x15 à l'arrière chaussées de pneumatiques Michelin TB5F 18/60 R15 à l'avant (usure 10%) et Michelin TB5R 23/62R15 à l'arrière (usure 20%). L'intérieur, toujours d'origine est entièrement équipé pour la compétition avec des baquets à harnais six points homologués. Côté mécanique, son moteur régulièrement mis à jour a conservé toute sa puissance et sa fougue et développe actuellement 240 ch. La voiture, une des deux R5 Turbo Cévennes parrainé par Radiola, utilisée en 1986, possède un palmarès intéressant, cinq participations au Tour de Corse avec notamment une cinquième

place en 1986, derrière Jean Ragnotti. Depuis elle est restée aux couleurs Radiola. Plus tard, elle a couru en VHC jusqu'en 2017. Elle a fait l'objet d'une miniature au 1/18 et au 1/43 chez Universal Hobbies. Elle est dans un parfait état d'origine pour un modèle de compétition régulièrement utilisé et entretenu avec soin. C'est l'occasion d'acquérir un témoin de trente cinq années de la passion d'un amateur éclairé qui a toujours eu à cœur de maintenir sa voiture au meilleur niveau.

140 000 – 220 000 €



FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE Homologation n° 205

Group A/B

FICHE D'HOMOLOGATION CONFORME A L'ANNEXE 2 DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL
HOMOLOGATION FORM IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 2 OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Homologation relative à partir de l'homologation valid de type: 4191302 en groupe: B

Photo A  Photo B 

1. DÉSIGNATION / DESIGNATION

100. Constructeur: **RENAULT**

102. Désignation(s) commerciale(s) - Modèle et type: **RENAULT 5 TURBO 2100 8270**

103. Cylindres de totale: **3397 cc 1.6 - 1916**

104. Mode de construction: séparée, matière ou fibres séparées, matériel de pliage permanent Tête d'acier Unitary construction

105. Nombre de volumes: **4** 106. Nombre de places: **2**



le Provençal LA CORSE

LE XXX^e TOUR DE CORSE AUTO

Championnat du Monde des Rallyes

La Société Pisanis AROSSETTE

I L'objectif de ce rallye est de promouvoir le tourisme et de soutenir les artisans locaux. Non pas le contraire de louer, située très en-dehors de leur moyen. Tout au plus quelques heures proches par la voie de la vitesse et qu'ils auront été bien contents de se laisser pour les ramener au passage.

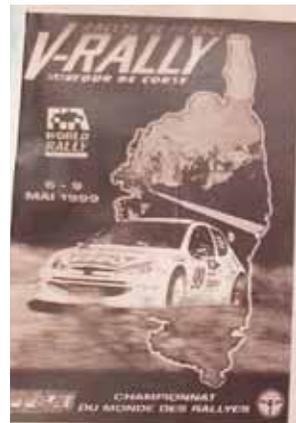
Pour eux, les choses deviennent de plus en plus rares. Au fil des ans, l'assolade irréversible des moyens dirigés par une telle épreuve, la fierté inhérente à nos pilotes qui, s'ils savent le volant facile, inabordable pour eux, tentent en tout cas à éviter la ridicule, font que des améliorations sont chaque fois indispensables. Et qui dit améliorations dit forcément gros moyens financiers.

retrouver dans toute sa gloire, c'est aujourd'hui

Du côté des industriels, l'adhésion est tout aussi nouvelle. Bernard Bégin, troisième sur Porsche l'an dernier, n'est pas dans le Tour 88. Pas plus que les Guy Fiquelin, Jean-Claude Antrouf, Bernard Demichy, six fois vainqueur de l'épreuve, Walter Ruffi, Auraz de Vorn, de grands noms, qui ont écrit à ce jour l'histoire du Tour de Corse et qui n'ont pu trouver un volant pour une nouvelle participation.

Lorsque la crise se fait sentir avec une telle acuité à ce niveau, comment se toucherait-elle pas nos propres équipages? On ne verra pas cette année un Serge Raymond, un Mathieu Huguier, qui n'a pu trouver un budget. Tout comme un Jean-Pierre Dero





Jean-Claude I^{er} roi des pilotes corses



Historique & Palmarès de la Renault Turbo « Cévennes »

- **Tour de Corse 1982, 1^{er} rallye** : 13^e au classement général
- **Tour de Corse 1983** : 14^e à la fin de la 1^{ère} étape, puis abandon
- **1983 Giralia** : 11^e
- **1984 Rallye du Var** : 16^e (coéquipier JP. Chiaroni qui par la suite a piloté Bugalski pour Renault)
- **1984 Ronde d'Ajaccio** : 3^e
- **1984 Ronde da Givagnia** : 3^e
- **1984 Ronde de Calvi** : 3^e
- **1984 courses de côtes**
 - Venaco : 1^{er}
 - Corte : 1^{er}
 - Altiani : 1^{er}
 - Propriano : 1^{er}
- **1984 Ronde du Maquis** : 5^e (malgré 8 temps scratch sur 10)
- **1985 Mont-Blanc** : 7^e
- **1989 Ronde da Cinarca** : 2^e
- **1986 Rallye du Maquis** : 3^e
- **1986 Ronde de la Canarca** : 3^e
- **1987 Porto-Vecchio** : 3^e
- **1987 Ronde de la Cinarca** : 2^e
- **Trois participation au tour de Corse Historique** : 1 fois 10^e et 1 fois non classée
- **Tour de Corse 1986** :
 - meilleur résultat voiture sous couleur Radiola : 5^e au général
 - 1^{er} amateur
 - 1^{er} promotion
- **1986 Champion de Corse**



44

ALPINE A 110 1300 G #1969



Caractéristiques techniques

Marque Alpine
Modèle A 110 1300 G
Carrosserie berlinette, 2 places
Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1255 cm³
Puissance 105 ch
Vitesse maximale 215 km/h
Productions 741 exemplaires
Kilométrage 89294 km
Numéro de série 10902



Après s'être illustré dans de nombreux rallyes au volant de Renault 4 CV et de modèles spécialement carrossés, Jean Rédélé avait créé sa propre marque en 1955. Le premier modèle, un coach à carrosserie en résine équipé du moteur de la 4 CV, avait été suivi d'un cabriolet, d'un coupé Sport et d'un coupé 2 +2 construits en petites quantités. Ces dernières étaient particulièrement innovantes avec leur châssis-poutre que Rédélé avait développé bien avant Lotus et De Tomaso. La berlinette, conçue à partir du cabriolet, était apparue en 1960 avec un moteur de Dauphine sous sa forme A 108. Ce n'est qu'en 1962 qu'elle reçut la mécanique des Renault 8/Floride/Caravelle et devint A 110. C'est sous cette forme avec des mécaniques Renault 8 qu'elle s'imposa en rallye aux mains d'experts du dérapage contrôlé, jusqu'à son titre de première championne du monde des rallyes en 1973.

Il y eut plusieurs versions 1300 de la berlinette et toutes ne se valent pas. La première Alpine A 110 1300 apparaît en juin 1965. C'est une version plutôt destinée à la compétition, qui se distingue des berlinettes 1100 par ses ouïes sous les phares. Son moteur de 1296 cm³ a été extrapolé du 1105 cm³ de la première R8 Gordini par réalésage (75,7 mm au lieu de 70) et développe 115 ch SAE pour le millésime 1966. Mais en 1967, lorsqu'apparaît la berlinette 1300 équipée du 1255 cm³ de 105 ch de la

nouvelle R8 Gordini (type 812), le 1296 cm³ prend 5 ch supplémentaires pour mieux marquer sa différence. Le 1255 cm³ Gordini conserve pour sa part l'alésage x course de 72 x 74,5 mm du moteur de la R8 et développe 105 ch SAE, à 6750 tr/min. Cette nouvelle berlinette équipée du 1255 Gordini s'appelle tout simplement 1300, du coup, la berlinette 1296 cm³ devient 1300 Super. La 1300 Super prend le nom de 1300 S en 1969, mais ce n'est qu'en 1970 que la 1300 équipée du 1255 cm³ Gordini devient 1300 G, pour Gordini. La 1300/1300 G est équipée d'une boîte à quatre vitesses empruntée, elle aussi, à la R8 Gordini mais peut recevoir la boîte cinq. Le 1255 cm³ restera au catalogue sans changement jusqu'en 1971 inclus, avec une baisse de puissance de 2 ch, à partir du modèle 1968. La 1300 S et la 1300 G ne seront abandonnées qu'en 1972, deux ans après la disparition de la Renault 8 Gordini. Mais lorsque la dernière 1100, la «70», avait disparu en 1969, une troisième version 1300 de la berlinette, plus économique, était venue s'ajouter aux 1300 G et 1300 S que comptait déjà le catalogue. Cette nouvelle venue, baptisée «85», était équipée du 1289 cm³ de la Renault 12 TS (type 810) et de sa boîte à quatre vitesses. Ses cotes de 73 x 77 mm, n'ont plus rien à voir avec celle de la R8. Sa puissance est de seulement 81 ch SAE (68 ch DIN) contrairement à ce que laisse supposer son nom de 85. A partir de 1974, la 85 prendra le nom de 1300, les 1300 G et S, ayant disparu ●●●





●●● depuis 1972. Cette 1300 sera abandonnée en 1976 laissant la 1600 SX assurer seule la dernière année de production et clore la saga de la mythique berlinette Alpine. Du moins en France, puisque la berlinette fut encore fabriquée pendant un an dans l'usine Renault FASA en Espagne.

Cette très belle berlinette A 110 1300 G (n° 10902), issue d'une grande collection marseillaise, affiche 89 294 km au compteur. Elle a été entièrement restaurée en 2007 par un passionné, à partir du châssis nu et sa coque en résine se présente dans un très bon état général avec une peinture au bel aspect de surface. À l'intérieur la sellerie, en très bon état général, est équipée de sièges récents avec harnais et d'un volant Momo Prototipo.

La mécanique, restaurée et régulièrement entretenue est en très bon état et fonctionne parfaitement. La voiture a toujours été entretenue avec sérieux par son propriétaire et utilisée régulièrement. Elle est éligible à la plupart des grandes classiques historiques. Les Alpine, surtout les 1300 G, se font de plus en plus rares et il s'agit d'une belle opportunité d'acquérir ce modèle emblématique, complet et restauré, en excellent état.

90 000 – 110 000 €



45

FERRARI 308 GTB GROUPE 4 #1979

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle 308 GTB Groupe 4

Carrosserie berlinette, 2 places

Moteur central, 8 cylindres en V

Cylindrée 2927 cm³

Puissance 320 ch

Vitesse maximale 270 km/h

Productions 12000 exemplaires dont 15 Groupe 4/Groupe B

Kilométrage 5267 km

Numéro de série F106AB-27441



La Dino 308 GT4 2+2, qui ne portait toujours pas la marque Ferrari, succéda aux berlinettes Dino 206 et 246 à moteur V6 en 1973. Mais sa vocation « familiale » et son style, signé Bertone au lieu de l'habituel Pininfarina, ne furent pas accueillis avec enthousiasme. Les performances de son V8 3 litres de 236 ch à double arbre à cames en position centrale étaient pourtant supérieures à celles du V6 et emmenaient la 308 GT4 à plus de 240 km/h. Le second modèle à moteur V8, la 308 GTB fut dévoilée au Salon de Paris en septembre 1975 et portait enfin l'écusson Ferrari. Pour son style, elle faisait à nouveau appel à Pininfarina et reprenait la veine des premières berlinettes Dino V6 en plus moderne. Côté technique, la nouvelle venue, en dehors d'un empattement plus court et de son poids réduit, changeait peu. Elle recevait le train roulant de la 308 GT4 et son V8 3 litres monté transversalement, mais équipé d'une lubrification par carter sec. Il développait désormais 255 ch, soit 19 ch de plus que la version à lubrification par carter humide et assurait des performances supérieures à la GTB. Les premières 308 GTB recevaient une carrosserie en résine et fibre de verre, une première pour Ferrari sur un modèle de série, mais après avril 1977, les 308 GTB construites chez Scaglietti faisaient appel à l'acier pour leur carrosserie et à l'aluminium pour leurs ouvrants.

Qui dit Ferrari dit compétition et la 308 GTB connut une version Groupe 4, préparée par Michelotto, le préparateur de Padoue qui la dévoila en mars 1978. Elle prenait pour base la première série à carrosserie en polyester. L'élargissement des voies avait dicté une modification des passages de roue et un spoiler avait été greffé à l'avant. Des phares d'appoints étaient installés entre les phares escamotables pour les épreuves de nuits en Groupe B. Elle recevait des étriers de freins AP Lockheed à 4 pistons, une barre anti-roulis renforcée, un double circuit de freinage, un échappement direct, des jantes de 15 pouces montées en pneus slick (205/50 VR15 à l'avant et 305/35 VR15 à l'arrière), des sièges baquets avec harnais 4 points, extincteur et coupe-circuit électrique. Elle ne pesait que 960 kg et le V8 de 2927 cm³ avec culasse en alliage alimenté par 4 carburateurs Weber 40 développait 320 cv à 8000 tr/mn permettant d'atteindre une vitesse maximale de 270 km/h. Onze exemplaires Groupe 4 auraient été construits et quatre exemplaires de Groupe B. L'importateur en France Charles Pozzi en avait engagé une dans le championnat d'Europe.

L'exemplaire proposé ici est une incroyable 308 GTB Groupe 4 (n° de châssis F106AB-27441) affichant un kilométrage de 5267 km qui a été soignée et parfaitement entretenue dans une grande collection marseillaise. La voiture n'est pas une ●●●





●●● Michelotto mais en a absolument toutes les spécificités. La carrosserie est en très bon état avec une peinture brillante présentant une bonne planéité des éléments et un bon alignement des ouvrants. La baie de pare-brise, les bas de caisse, les bas de porte et les ouvrants ne présentent aucune trace de corrosion. Les éléments rapportés sont en polyester. L'intérieur est en très bon état général. L'habitacle a été modifié pour la compétition avec sièges baquets, harnais, arceaux, extincteur sur réseau, etc... Côté mécanique le V8 (n° F106A021-00661) à 4 carburateurs Weber 42 DCNF qui vient d'être reconditionné est doté de pistons Wossner. Particulièrement puissant et toujours entretenu avec sérieux, il démarre sans difficulté avec des montées en régime sans à-coup et un ralenti stable. La boîte de

vitesses (couple 17 x 63) à 5 rapports a été reconditionnée avec entretoise pour remplacement de la pignonnerie. Les passages des rapports se font sans difficulté. L'embrayage est neuf et la direction ne présente pas de jeu. La voiture est équipée de gros freins AP Racing à double palonnier Chevalier. Les amortisseurs ont été reconditionnés par DA compétition (combinés filetés) avec paliers en bronze équipés de graisseurs. L'usure des pneumatiques est de 50 % à l'avant, comme à l'arrière. La voiture est immatriculée. Un modèle exceptionnel entretenu et préparé par un passionné. Rare occasion d'acquérir une vraie Ferrari de compétition dans cet état.

170 000 – 220 000 €



46

LOTUS ELAN S4 #1968



Caractéristiques techniques

Marque Lotus

Modèle Elan S4

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1558 cm³

Puissance 115 ch

Vitesse maximale 195 km/h

Productions environ 4000 exemplaires

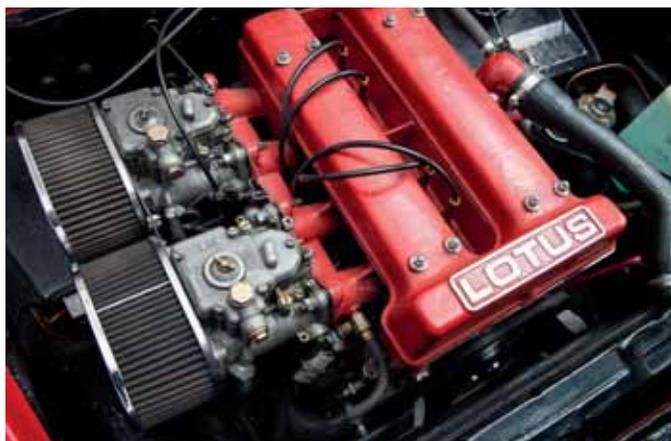
Kilométrage 16557 km

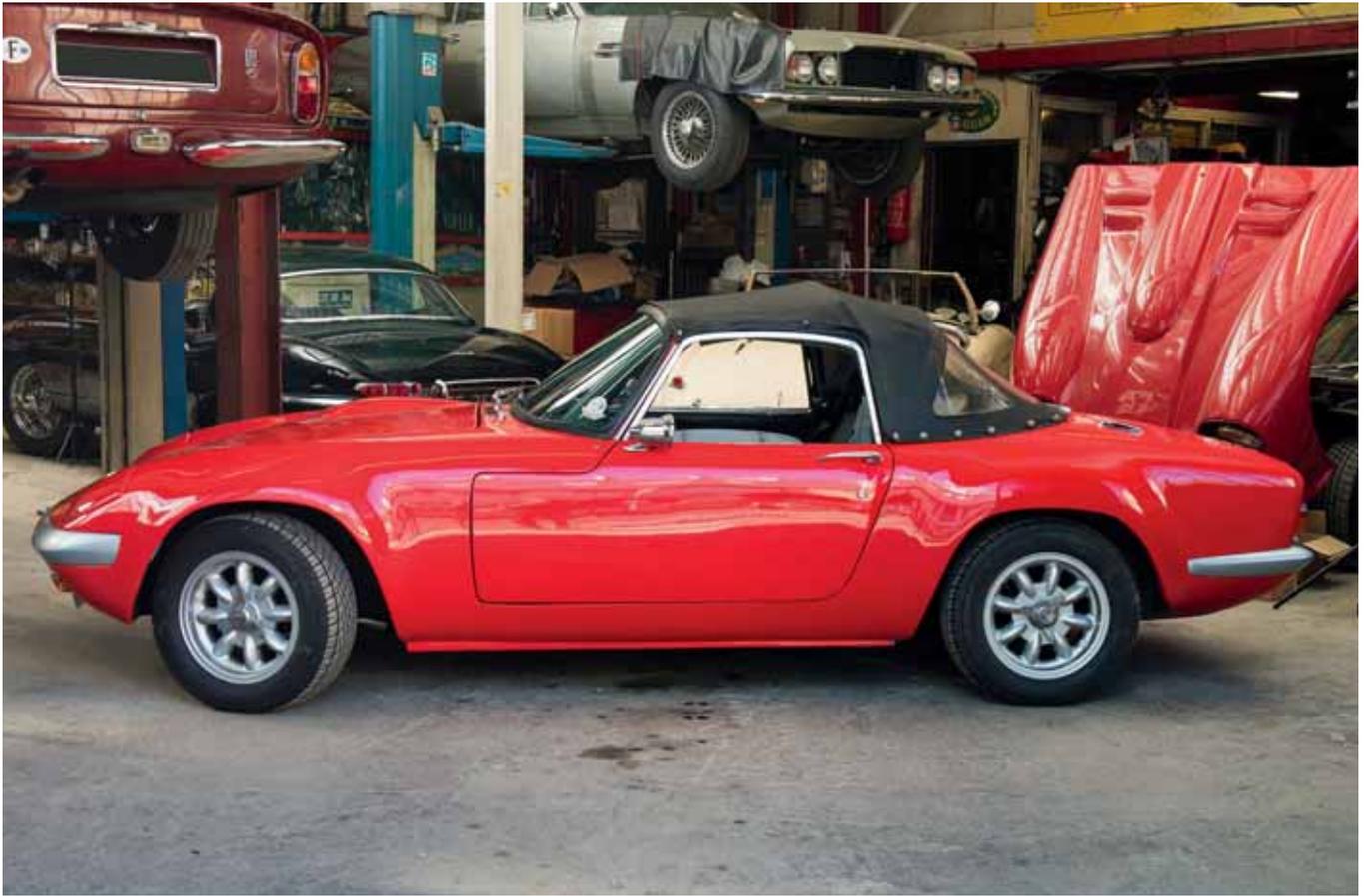
Numéro de série 45/7971



Colin Chapman, le patron de Lotus, avait pensé transformer l'Elite, son premier modèle routier, en cabriolet. Mais sa structure monocoque en fibre de verre s'était montrée insuffisamment rigide. Il dessina donc un châssis-poutre simple et efficace – deux ans après Alpine – pour sa nouvelle sportive décapotable, baptisée Elan. Le moteur de l'Elan, était 4 cylindres en ligne de 1 498 cm³ (puis 1 558 cm³), emprunté à la Ford Cortina. Profondément modifié, il recevait une culasse à double arbre à cames en tête Lotus, un différentiel et une boîte de vitesses également empruntés à la gamme Ford.

La suspension faisait appel à quatre roues indépendantes avec des triangles inégaux à l'avant, tandis qu'à l'arrière elle recevait un large triangle inférieur associé à un bras Chapman modifié, inspiré des Lotus de Formule 1. La direction à crémaillère provenait de la Triumph Vitesse et le freinage était assuré par des disques aux quatre roues. L'Elan se civilisa au cours des millésimes et la dernière série, la S4, présentée en mars 1968, bénéficiait d'une meilleure aération de l'habitacle, ainsi que de garnitures intérieures et d'une finition améliorées. La carrosserie était légèrement plus légère que celle de la S3 avec des ●●●





●●● passages de roues élargis, pour recevoir une monte plus large. Les feux latéraux et des feux arrière étaient plus grands dans le style de l'Elan Plus 2. L'Elan bénéficiant d'un bon rapport poids/puissance et dotée d'une tenue de route et d'un comportement exceptionnels, elle est encore aujourd'hui un modèle qui procure un réel plaisir de conduite. Ce fut un immense succès commercial du moins au standard de Lotus. À peine moins de 9000 Elan avaient été produites lorsque la production prit fin en 1973.

Il s'agit là d'un très bel exemplaire d'Elan S4 avec une peinture en très bon état et une capote également en bon état. La voiture offre un très bel intérieur avec une sellerie en similicuir noir en

très bon état ainsi qu'un superbe tableau de bord en très bon état. Elle est dotée de vitres électriques qui fonctionnent bien et d'un volant Momo aluminium et bois. Le moteur (n° LP12213L-BA) est doté de carburateurs Weber 40DCOE. Châssis et trains roulants offrent une très belle présentation. Les jantes en aluminium à moyeu central sont chaussées de pneumatiques Yokohama (185/60R13). La voiture dispose d'un coupe-batterie. Une marque mythique, une voiture incroyablement sympathique à conduire - comme toutes les Lotus - et un état général excellent en font une occasion inespérée de rouler en Lotus.

34 000 – 40 000 €



47

ALFA ROMEO GTV 2.0 SPIDER #2000



Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle GTV 2.0 Spider

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne transversal

Cylindrée 1970 cm³

Puissance 150 ch

Vitesse maximale 220 km/h

Productions 23822 exemplaires de 2 litres Twin Spark

Kilométrage 91985 km

Numéro de série ZAR91600-06064412



Les Alfa Romeo GTV (Gran Turismo Veloce) et Spider ont été présentées à Paris en 1994. La ligne en coin très particulière avec son profond sillon latéral a été dessinée chez Pininfarina par Enrico Fumia. Elles recevaient un 2 litres Twin Spark (double allumage) de 150 ch ou un V6 - en version 2 litres à turbo Garrett T25 de 205 ch sur la GTV et en version 3 litres de 192 ch sur le Spider - en position transversale à l'avant. La boîte de vitesses manuelle à 5 rapports transmet la

puissance aux roues avant, puisque la plate-forme est celle de l'Alfa Romeo 145/155. La suspension avant est de type McPherson classique, tandis qu'à l'arrière, Alfa Romeo a développé une suspension à bras parallèles spécifique. Le freinage est assuré par quatre disques, ventilés à l'avant. Ce furent les dernières Alfa Romeo construites à l'usine d'Arese (la construction fut reprise par Pininfarina après la fermeture de l'usine en 2000, jusqu'en 2006). ●●●





●●● Ce Spider typique (n° 06063244) arbore une peinture en excellent état. À l'intérieur, la sellerie de cuir noir (440) est en bon état. La voiture est équipée d'un autoradio JVC. Le moteur, un 2 litres 16 soupapes à injection Twin Spark de 150 ch (type AR32301 n° 1846089, version 916S2B) marche parfaitement. Les jantes en alliage sont chaussées de pneumatiques (205/50R16) Continental à l'avant et Wanli à l'arrière. Les vitres sont gravées. Ce très beau Spider d'origine témoigne du renou-

veau d'Alfa Romeo au milieu des années 1990 avec des modèles de caractère. L'occasion d'acquérir un modèle arborant la prestigieuse signature de Pininfarina pour une somme modique avant que les prix ne grimpent.

7 000 – 11 000 €



48

MERCEDES-BENZ 500 SL #1991



Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz

Modèle 500 SL

Carrosserie cabriolet hardtop, 2 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4973 cm³

Puissance 326 ch

Vitesse maximale 250 km/h

Productions 70344 exemplaires

Kilométrage 122971 km

Numéro de série WDB1290661F023440



Elle fut avec la Porsche 928, l'une des représentantes les plus achevées du grand tourisme des années 1990. Dévoilée au Salon de Genève en mars 1989 sous ses formes 300 SL (6 cylindres en ligne 2960 cm³/190 ch) 300 SL-24 (6 cylindres en ligne 24 soupapes/231 ch) et 500 SL (V8 4973 cm³/326 ch), la gamme fut complétée par la prestigieuse 600 SL (V12 5987 cm³/394 ch) à l'été 1992. Comme les SL qui l'ont devancée depuis 1957, c'est un cabriolet avec hardtop. Elle est dotée d'un arceau escamotable déclenché en 0,3 secondes par des capteurs électroniques, dès qu'ils enregistrent un angle

d'inclinaison et des forces latérales pouvant engendrer un retournement. Les sièges intégraux sur cadre en magnésium coulé reçoivent les ceintures de sécurité, intégrées aux fauteuils. L'ABS, l'antipatinage (ASR) et le blocage automatique du différentiel (ASD) s'ajoutent aux différents palpeurs, régulateurs, capteurs et détecteurs agissant sur la mécanique et la suspension.

La voiture de la vente est une première main achetée neuve chez Mercedes à Paris, dans un état d'origine exceptionnel, toujours régulièrement entretenue (avec son carnet d'entretien et ●●●





●●● toutes ses factures). Elle présente un très bel aspect extérieur, sans oxydation avec une bonne planéité et un bon alignement des ouvrants. Les garnitures intérieures sont en excellent état. La voiture ayant été immobilisée un certain temps, son cuir gagnera à être nettoyé et entretenu pour retrouver immédiatement toute sa superbe. La climatisation ne fonctionne pas à cause d'un simple manque de gaz. Côté mécanique, malgré l'immobilisation prolongée de la voiture, le moteur tourne parfaitement, et ne nécessitera qu'une révision. La voiture est équi-

pée d'une boîte automatique à 4 rapports, de l'ABS, de l'ASR, des essuie-phares, de sièges à commande électrique, d'un autoradio Takara, du Tempomat, d'airbags frontaux, de vitres, rétroviseurs et capote électriques. Les pneus Continental 225/55 R16 présentent une usure de 30% à l'avant et 50% à l'arrière. L'opportunité d'acheter un exemplaire sain et parfaitement suivi depuis l'origine avec sérieux par son unique propriétaire.

16 000 – 20 000 €



49

HONDA Z 600 #1972



Caractéristiques techniques

Marque Honda

Modèle Z 600

Carrosserie berline 2 portes, 4 places

Moteur avant, 2 cylindres en ligne

Cylindrée 598 cm³

Puissance 45 ch

Vitesse maximale 120 km/h

Productions 40 586 exemplaires

Kilométrage 77 415 km

Numéro de série Z600-1005853



La Honda Z a été produite de 1970 à 1974 et a été commercialisée chez nous sous le nom de Z 600 en référence à la cylindrée de 598 cm³ de son moteur bicylindre développant 45 ch. Il existait une version Z 360 équipée d'un moteur 354 cm³ de 31 ch mais elle ne fut pas importée. La Z succédait aux N 360/N 600 qui furent les premières Honda à arriver chez nous avec les coupés et roadsters S 600/S 800. Cette jolie et originale petite citadine à traction avant devait

son charme à son style très personnel et à sa mécanique, issue de la moto, particulièrement vive, presque aussi vive que le nuancier qui offrait une gamme de couleurs très « flashy », bien dans le style de l'époque. Sa lunette arrière cernée de noir qui forme hayon lui vaudra le surnom de « télévision ». Si sa diffusion resta limitée chez nous, le nom de Honda commençait à devenir populaire et des quotas furent instaurés à l'époque pour limiter l'« invasion » des petites japonaises. ● ● ●





●●● Cette adorable boule de nerfs présente une peinture en très bon état qui a été refaite. À l'intérieur, la sellerie en similicuir noir présente une usure d'usage pour un véhicule de cet âge. Le moteur (n° N600E-2000135) correspond à l'origine d'après la plaque Honda et fonctionne bien, ainsi que la boîte de vitesses. Les jantes en tôle peintes sont équipées de pneumatiques Camac (145R10). Cette petite auto originale, très

vive et très attachante, avec sa taille et sa couleur flamboyante, fait une belle alternative aux Fiat 500 et Mini bien souvent surcôtées et moins rares. À collectionner d'urgence.

7 500 – 9 500 €



DIRECTION GÉNÉRALE

Damien Leclere
leclere@leclere-mdv.com

SECRETARIAT GÉNÉRAL

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

ADMINISTRATION DES VENTES

Camille Roque
roque@leclere-mdv.com

COMMUNICATION

Graphisme
Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

Photographe
Timothé Leszczynski
leszczynski@leclere-mdv.com

PUBLICITÉS - EVÉNEMENTS - PARTENARIATS

Julia Germain
germain@leclere-mdv.com

PRESSE

Patricia Joannides
patriciajpress@gmail.com

LOGISTIQUE

Sylvain Farnault
sylvain@leclere-mdv.com

Alix Lacombe
lacombe@leclere-mdv.com

EXPERTISES - INVENTAIRES

Marie-Bénédicte Charreyre
charreyre@leclere-mdv.com

LECLERE

MAISON DE VENTES

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - www.leclere-mdv.com

MAÎTRES ANCIENS

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

POST WAR & CONTEMPORAIN

ART URBAIN

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com

Assisté de Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

PEINTRES DU MIDI

Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

ORIENTALISME

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

BIJOUX & MONTRES

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION - MOTORCARS

Maxime Lepissier
maxime@leclere-mdv.com

Pierre Delagneau
delagneau@leclere-mdv.com

DESIGN

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DECO

Justine Posalski
posalski@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Grégoire de Thoury
thoury@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissinger
gissinger@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

ESTAMPES

Ghizlaine Jahidi
jahidi@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

ARMES ANCIENNES

Alban Degrave
degrave@leclere-mdv.com



CONDITIONS GÉNÉRALES

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

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

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

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

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

ENCHÈRES

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

MOYENS D'ENCHÉRIR

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

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

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

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

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

EXPORTATION

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

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

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

DÉFAUT DE PAIEMENT

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

LITIGES

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

Les acheteurs passant via Proxibid devront payer 3% de frais en plus

Récupérations des lots

Les lots sont à récupérer à partir du lundi 23 octobre jusqu'au vendredi 3 novembre au 21, rue Drouot - 75009 Paris. Horaires : 10h00 → 19h00

Contact sur place : Maxime Lépiessier +33 6 17 69 84 46

(Frais de gardiennage en sus à la charge de l'acheteur à partir du samedi 4 novembre // 30 euros/jour)

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente Dimanche 22 octobre à 15h30 - DROUOT Paris, Salles 1 et 7

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

VILLE :

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

E-MAIL : FAX :

ORDRE D'ACHAT

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

ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

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

Tél. :

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €

RÉFÉRENCES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

Carte d'identité

Permis de conduire

Passeport

N°

DATE D'ÉMISSION

EMIS PAR

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente. A renvoyer à :

LECLERE Maison de Ventes aux enchères / 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille - Fax: 04 91 67 36 59

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

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES

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

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

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

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

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

CALENDRIER DES VENTES

Marseille

LECLERE-Maison de ventes
5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille



MÉDITERRANÉE

Mardi 31 octobre

MARINE & VOYAGE

Novembre 2017

DECORATIVE ART

Mardi 19 décembre 2017

LIVRES, AUTOGRAPHES, PHILATÉLIE, NUMISMATIQUE

Décembre 2017

Paris

Hôtel DROUOT
9, rue Drouot 75009 Paris



ARMES ANCIENNES ET SOUVENIRS HISTORIQUES

Vendredi 20 octobre

AUTOMOBILES DE COLLECTION MOTORCARS

Dimanche 22 octobre

POST-WAR & ART CONTEMPORAIN

Lundi 23 octobre

ORIENTALISME

Jeudi 26 octobre

MAITRES ANCIENS

Mercredi 8 novembre

COLLECTION MICHEL SEUPHOR PHOTOGRAPHIES

Vendredi 10 novembre

ART RUSSE

Lundi 17 novembre

ARTS DÉCORATIFS

Lundi 20 novembre

BIJOUX ET MONTRES

Mardi 21 novembre

MOBILIER ANCIEN ET OBJETS D'ART

Novembre 2017

ART D'ASIE

Jeudi 14 décembre 2017

SPECTACULAIRE XIXÈME SIÈCLE

Décembre 2017

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Lundi 4 décembre 2017

ART NOUVEAU - ART DECO

Décembre 2017

DESIGN

Mardi 5 décembre 2017

ART URBAIN

Décembre 2017



ORIENTALISME

Vendredi 27 Octobre 2017 - PARIS Drouot

Contact :

Thomas Morin-Williams

+33 6 24 85 00 56

morin@leclere-mdv.com

CHARLES CORDIER (1827-1905)

*Saïd Abdallah,
de la tribu de Mayac,
royaume de Darfour*

DAVID HOCKNEY, FLAMBOYANT, ÉCLECTIQUE ET RAFFINÉ À BEAUBOURG

Peut-être pensez-vous que David Hockney est avant tout un maître du pop art et que ses célèbres piscines californiennes représentent l'acmé de son art ? Alors, il faut vite courir au Centre Pompidou pour découvrir la rétrospective qui lui est consacrée, jusqu'au 23 octobre, en collaboration avec la Tate Britain de Londres et le Metropolitan Museum de New York. Une occasion unique de plonger dans une œuvre immense, à l'éclectisme revendiqué.

"Picasso pouvait maîtriser tous les styles. La leçon que j'en tire c'est que l'on doit les utiliser tous", a déclaré un jour David Hockney. L'exposition que lui consacre le Centre Pompidou à l'occasion de ses 80 ans illustre combien le plus célèbre des peintres britanniques vivants s'est tenu à ce programme ludique et exigeant.

Versatilité revendiquée

C'est à l'école d'art de Bradford, ville industrielle de l'ouest du Yorkshire, que David Hockney apprend le dessin, au début des années 50. Ses débuts sont marqués par l'enseignement du professeur Derek Stafford, proche des Kitchen Sink, un groupe de peintres qui s'emploie alors à une traduction anglaise du "réalisme socialiste" en peignant des gens ordinaires dans leurs activités de tous les jours. Une influence durable mais impuissante à tarir son inextinguible curiosité artistique. *"Au Royal College of Art de Londres (R.C.A.) à partir de 1959, Hockney découvre la peinture abstraite d'Alan Davie, premier peintre anglais à assimiler les leçons des expressionnistes abstraits américains. Fusionnant son intérêt pour l'œuvre de Jean Dubuffet, de Francis Bacon, et sa curiosité pour la peinture abstraite, Hockney réalise une première série d'œuvres non figuratives", explique Didier Ottinger, commissaire de l'exposition. Mais ce n'est là qu'un détour car "la rage d'expression dont témoignent ses Propaganda Paintings, pro végétarisme d'abord, puis, plus durablement en faveur de l'homosexualité, ont toutefois raison de son éphémère conversion à l'abstraction."*

La rétrospective que la Tate Gallery de Londres consacre à Picasso en 1960 marque durablement David Hockney. *"Il sort de l'exposition*

convaincu que styles, écoles picturales, et autres formalismes ne seront pour lui que les éléments d'un vocabulaire plastique au service de son expression subjective." Un parti pris qu'il expose sans détour quelques mois plus tard lors de l'exposition Young Contemporaries (1961), dans laquelle il propose quatre toiles réunies sous le titre : Demonstrations of Versatility. Le pop art (Jasper Johns), la peinture abstraite 'color field' (Morris Louis), la figuration expressionniste (Francis Bacon), la renaissance siennoise (Duccio di Buoninsegna) sont convoqués dans une série de tableaux qui prennent la forme de collages de styles. Plus qu'un jeu raffiné, c'est un manifeste pictural, une façon de dire qu'il ne s'interdira rien, piochera au gré de ses envies et des nécessités, aussi bien dans l'histoire de l'art, dont il a une connaissance aiguë, que dans les techniques les plus modernes.

Références anciennes et techniques modernes

Ainsi, dès son premier voyage à Los Angeles - qu'il rejoint comme une Terre promise hédoniste -, David Hockney opte pour la peinture acrylique, mieux à même d'exprimer la netteté et l'intensité de la lumière californienne. Mais il n'en reste pas là. *"Poursuivant son dialogue avec les formes et écoles stylistiques contemporaines, il donne au scintillement lumineux de ses piscines les formes de L'Hourloupe de Jean Dubuffet, transforme leur surface en 'champ coloré' de Mark Rothko ou de Barnett Newman",* précise Didier Ottinger. Sa curiosité insatiable que le conduit aussi à pratiquer de façon de plus en plus assidue la photographie. Peut-être faut-il y voir l'origine des fameux doubles portraits qu'il réalise à partir de la fin des années 60 sans s'interdire les références explicites ou non à Edward Hopper, Balthus ou Vermeer.



C'est toutefois plus tardivement, dans les années 80, qu'armé d'un Polaroid, il investit réellement la photographie pour réaliser collages et des juxtapositions inédites flirtant avec le cubisme. Avec lui, la photo devient simple matériau au service de son travail de peintre. Il en est de même avec ses œuvres les plus récentes, réalisées avec un Ipad ! Hockney cite Munch pour l'approuver : *"La photo ne peut rivaliser avec la peinture, car elle n'entend rien de l'enfer ni du paradis..."* Les magnifiques paysages de campagne britannique auquel il s'est consacré depuis 2004 suffisent à étayer ce jugement.

Le foisonnement des techniques utilisées et des styles investis avec un égal brio, ne laisse pas d'étonner. À Libération (16/06/17) le peintre confiait récemment : *"Je n'ai jamais voulu me répéter, ni produire à la chaîne... comme certains le font. Ce n'était pas mon style, j'aimais pousser, aller au bout et passer à autre chose, mais toujours en me nourrissant de ce que je venais de faire. Les gens trouvaient ça fouillis, pas moi. Simplement, il faut du temps pour que les transitions apparaissent. Je pense qu'ici, on voit ce que j'ai tenté d'accomplir."* Une remarque trompeuse, car l'œuvre de David Hockney n'est pas terminée. Quelques jours avant l'ouverture de l'exposition, il travaillait encore à des peintures dans l'espoir qu'elles soient accrochées dans la dernière salle ! La versatilité n'exclut pas la constance dans la quête.



INFOS

Rétrospective David Hockney

Jusqu'au 23 octobre 2017

Centre Pompidou
Place Georges-Pompidou
75004 Paris

Hans HARTUNG (GER/1904-1989)

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Lundi 23 Octobre 2017 - PARIS Drouot

Responsable département

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

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE

DES PRODUITS DE LÉGENDE

BELGOM®

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

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

VENTE
EN LIGNE
SUR LE SITE
belgom.fr



Belgom®. Une efficacité parfaitement ciblée

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

Brillant exemple, Belgom® Lustreur Ultra Protecteur

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

INFO CONSOMMATEURS ☎ 02 37 29 50 50

www.belgom.fr



BELGOM[®]

DES PRODUITS DE LÉGENDE

KIT DE GOMMAGE CARROSSERIE

**NOUVEAU
100%
INNOVANT!**



**ÉLIMINE ET DÉCONTAMINE FACILEMENT
LES TÂCHES REBELLES
EN MOINS DE 30 MN**

Ideal pour la sève des arbres,
les fientes d'oiseaux, les insectes,
toutes traces de pollution

**GANT DE GOMMAGE + LUSTREUR EXPRESS
+ MICROFIBRE DE LUSTRAGE**



INFO CONSOMMATEUR
02 37 29 50 50



