

AUTOMOBILES DE COLLECTION
Dimanche 21 octobre 2018

DROUOT
PARIS

LECLERE
MAISON DE VENTES



01

BMW 1000 K1 1989

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle K1

Moteur 4 cylindres en ligne

Cylindrée 987 cm³

Puissance 100 ch

Vitesse maximale 260 km/h

Production 6 721 exemplaires



Les motos BMW font référence en matière de confort, de sécurité et de fiabilité dans le monde entier. Pourtant, le sport n'a pas été oublié pour autant et en 1988, c'est Motorsport GMBH, la filiale sport de la marque, qui s'est penché sur la mécanique de la K1. Le 4 cylindres a gagné 8 soupapes et affiche 100 ch tout rond avec un couple dépassant les 10 mkg. Les 259 kg de l'engin sont tout simplement propulsés à 260 km/h en vitesse de pointe ! Le cadre tubulaire conserve le dessin des séries K avec des tubes plus gros. Les jantes larges et les freins avec ABS en série donnent un comportement routier de premier ordre et une excellente sécurité à la moto. La transmission est toujours assurée par cardan, selon la vieille tradition BMW, associée au système Paralever emprunté au trail R 100 GS. Le style de la K1, résultat d'une étude poussée de l'aérodynamique

et de choix stylistiques singuliers donne une moto éblouissante et séduisante aux couleurs pour le moins chatoyantes. Cette 1000 K1 de 1989, bleue à bandes jaunes typique des années 1990, a été entièrement restaurée, moteur et partie cycle. Une machine sportive qui conviendra à un amateur averti. Superbe !

This 1989 1000 K1, blue with yellow stripes, characteristic of the 1990's has been completely restored, engine and chassis frame. A sporty machine that will suits the connoisseur.

Estimation: 7 500 – 9 000 €

02

MARTIN Z 1000 1973

Caractéristiques techniques

Marque Martin
Modèle Z 1000 j
Moteur 4 cylindres en ligne Kawasaki
Cylindrée 998 cm³
Puissance NC (107 ch d'origine)
Vitesse maximale NC
Production unique



Toutes les motos Martin sont exceptionnelles, faites sur mesure à la demande des clients sur base Kawasaki dont-il ne reste parfois comme dans le cas présent que le moteur. Aucune n'est identique à l'autre. Motos Martin est devenu le spécialiste du « café racer » et ses créations sont aujourd'hui appréciées dans le monde entier. Celle-ci est encore plus rare, puisqu'elle date de 1973, avant que la marque Motos Martin n'existe, construite sous l'appellation PUMA acronyme de Pautonnier Union Martin Association. Elle repose sur la base d'un moteur Kawasaki 1000 j modifié pour le cadre qui remplaçait le Z900 d'origine. Rouge et noir, fonctionnant parfaitement. Un exemplaire unique à l'origine d'une lignée de motos toutes plus exceptionnelles les unes que les autres. Pour les inconditionnels de la Z 1000 et des motos de petits constructeurs comme Martin, Egli ou Bimota.

L'occasion unique d'acquérir une Martin de présérie complètement équipée des pièces magnésium Martin et motorisée par un gros 1000 plein et puissant.

This particular motorbike is quite exceptional. Built in 1973 (before the launch of Motos Martin), it is based on a Kawasaki 1000. Red and black, this bike has just been checked and is in very good mechanical order. A unique sample, the start of a line of prestigious motorbikes...

Estimation : 9 000 – 11 000 €

ALPINE

A 110 1300 S

1969

Caractéristiques techniques

Marque Alpine

Modèle A 110 1300 S

Carrosserie berlinette, 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne

Cylindrée 1 296 cm³

Puissance 120 ch

Vitesse maximale 215 km/h

Production 868 exemplaires



On connaît plusieurs versions 1300 de la berlinette Alpine. La première est apparue en juin 1965. C'est une version destinée à la compétition, équipée d'un moteur de 1 296 cm³ de 115 ch, extrapolé du 1 100 cm³ des premières R8 Gordini. En 1967, lorsqu'Alpine propose une deuxième berlinette 1 300 dotée du 1 255 cm³/105 ch de la nouvelle R8 Gordini 1300, la première 1300 (1 296 cm³) prend 5 ch supplémentaires et passe à 120 ch pour mieux marquer sa différence et devient 1300 Super. La 1300 Super prendra le nom de 1300 S en 1969, mais ce n'est qu'en 1970 que la 1300 équipée du moteur Gordini deviendra 1300 G, pour Gordini. Le 1 255 cm³ Gordini restera au catalogue sans changement jusqu'en 1971 inclus. La 1300 S et la 1300 G ne seront abandonnées qu'en 1972, deux ans après la disparition de la Renault 8 Gordini 1300. Mais l'histoire des 1300 continuera encore quelques années, puisque lorsque la dernière berlinette 1100, la « 70 », avait disparu en 1969, une troisième version 1300 de la berlinette, baptisée 1300 « 85 », équipée du 1 289 cm³/68 ch de la Renault 12 TS (type 810) et de sa boîte à quatre vitesses, était venue s'ajouter aux 1300 G et 1300 S. À partir de 1974, les 1300 G et S, ayant disparu depuis 1972, la « 85 » prendra le nom de 1300 tout court. La nôtre est donc une 1300 S de 1969 à moteur 1 296 cm³ de 120 ch.

Avec une date de première mise en circulation remontant à 1969 cette magnifique berlinette est une première main équipée du très performant 1300 S de 120 ch. Elle se présente dans une livrée jaune superbe, typique de ces années-là et des sièges ba-

quets noirs. Une véritable pépite qui présente l'aspect du neuf. La voiture a été immobilisée pendant trois ans, mais a été entièrement révisée et a reçu 5 000 euros de soins avant la vente pour sa remise en route. Une révision complète de la mécanique et une vidange moteur-pont ont été effectuées. Les freins ont été refaits avec disque et étrier neufs, les carburateurs neufs ont été réglés. Cette voiture choyée par son premier propriétaire a toujours été entretenue régulièrement et a retrouvé sa condition initiale. Elle ne demande qu'à reprendre la route et à procurer le plaisir pour lequel elle a été conçue.

Registered in 1969, this magnificent berlinette is still with its first owner, fitted with the high performance 1300 S, 120 hp engine. It comes in a beautiful yellow paint, typical of those years, and with black bucket seats. A real jewel that has the appearance of the new. The car was off-road for three years, but was completely overhauled and 5,000 euros has just been spent recently before the sale for its complete restart and running. A full check of the mechanics including and engine and axle service have been carried out. The brakes have been redone with new disc and calliper, the new carburetors have been tuned. This car, pampered by its first owner, has always been regularly maintained and restored to its original condition. She only asks to be driven on the road and provided the fun for which she was created.

Estimation : 50 000 – 70 000 €



FERRARI 550 MARANELLO 1996

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle 550 Maranello

Carrosserie berlinette, 2 places

Moteur avant, 12 cylindres en V

Cylindrée 5 474 cm³

Puissance 485 ch

Vitesse maximale 312 km/h

Production 3 083 exemplaires



La 550 Maranello marque un retour aux valeurs essentielles pour Ferrari, la bonne vieille tradition des sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant la longue lignée qui s'était éteinte en 1974 avec la dernière 365 GTB/4, autrement dit la « Daytona ». Le V12 5,5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 ch de plus que celui de la Daytona. Pour obtenir un équilibre optimal sur ses sportives à moteur avant, Ferrari avait depuis longtemps recours à une boîte transaxle sur l'essieu arrière. La boîte de la Maranello offrait six rapports et ses trains roulants étaient montés sur un châssis tubulaire en acier sur lequel était installée la carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante offrait deux modes d'amortissement (normal/sport), commandés par un bouton au tableau de bord et complétés par une assistance de direction couplée à la vitesse.

Comme son illustre devancière la Daytona et toutes les autres Ferrari à moteur V12, la 550 Maranello avait été dessinée par Pininfarina. Elle reprenait des proportions remettant au goût du jour la vieille recette du long capot avec l'habitacle reculé sur l'essieu arrière et un panneau arrière tronqué. Son aérodynamisme a été élaborée en soufflerie pendant de longues heures d'essais qui ont permis de combiner une traînée minimale avec un appui constant en toutes circonstances, un atout particulièrement important pour une voiture qui atteint les 320 km/h. Plusieurs détails, comme l'entrée d'air de capot ou les ouïes de débouillage derrière les passages de roue avant rappellent les Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier la 250 GTO, tandis qu'à l'arrière, on retrouve les feux circulaires caractéristiques. Cette grande Ferrari classique est une exceptionnelle deuxième main de très belle provenance, mise sur le marché par un col-



lectionneur de Ferrari averti. Après avoir passé quatre années en Italie aux mains de son premier propriétaire, elle est arrivée en France début 2000. Depuis, elle a été régulièrement entretenue avec soin par Ferrari Cannes et a suivi toutes les recommandations et subi toutes les révisions nécessaires recommandées par la marque. Elle possède son certificat Ferrari. Repeinte dans sa couleur d'origine, une élégante livrée gris clair avec sellerie bleu marine assortie, elle affiche une très belle présentation et possède sa trousse à outils d'origine. Les 550 Maranello ont échappé à la flambée des prix et représentent une occasion unique d'acquérir une Ferrari à moteur V12 à l'avant, pour un prix encore raisonnable eu égard à son pedigree et à sa provenance. Il ne faut pas hésiter, avec cet écusson et cette mécanique, on ne prend pas de risque.

This great classic Ferrari is an exceptional second hand with good provenance, sold by a Ferrari purist. After spending four years in Italy with its first owner, the car arrived in France in early 2000. Since then, it has been regularly and carefully maintained by Ferrari main dealer in Cannes whose has followed strictly the service scheme recommended by the brand. It comes with the desirable Ferrari Classic. Resprayed in its original colour, an elegant light grey livery with matching navy-blue upholstery, it is in a beautiful state of presentation and has its original tool kit. The 550 Maranello have escaped with the high increased prices and represent a unique opportunity to acquire a front engine Ferrari V12, for still affordable money given its pedigree and its provenance. Do not hesitate, with this badge and this engine, there is no risk taken.

Estimation: 68 000 – 85 000 €

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1962

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo
Modèle Giulia Sprint GT 1600
Carrosserie coupé 2+2 (Bertone)
Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1 570 cm³
Puissance 92 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Production 21 902 exemplaires



La Giulia Sprint, équipée du nouveau moteur 1 600 cm³ de la berline Giulia 1600 TI succède à la Giulietta Sprint en septembre 1963. Elle aussi a été carrossée par Bertone, d'où son surnom de « coupé Bertone ». Son élégante carrosserie a été dessinée par le nouveau styliste vedette du carrossier, Giorgetto Giugiaro. Elle reçoit le merveilleux petit quatre cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia T.I. (pour *Turismo Internazionale*) tipo 105. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée dans les années 1960. Quant au freinage - remarquable pour l'époque - il est assuré par quatre freins à disque. Signalons que le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crash tests, rarissimes en ce temps-là. Les petites Alfa Romeo n'en finissent pas de grimper. Celle-ci porte une livrée Alfa Romeo *giallo ocra* (ocre jaune) d'origine, typique. Son moteur et sa mécanique en général ont toujours été suivis et bien entretenus. Le moteur, fiabilisé, a été repris et réglé

et fonctionne parfaitement bien. C'est une voiture qui roule régulièrement et marche très fort. Elle mériterait quelques attentions cosmétiques pour améliorer sa présentation. Son contrôle technique est à jour. Une bonne occasion d'acquérir une de ces petites merveilles à moteur double arbre et à boîte à cinq rapports qui se glissent avec bonheur dans la circulation actuelle.

The small Alfa Romeo's never stop increasing in desirability and values. This particular one is typically originally painted Alfa Romeo giallo ocra (yellow ochre). Its engine and more generally, its mechanics have always been well maintained. The engine, made reliable, has been checked, tuned, and works perfectly well. It is a car that runs regularly, with good performances. The car will need a few cosmetic attention to improve its presentation. Its technical control is up to date. A good opportunity to acquire one of these little wonders with twin-cam motor and five-speed gearbox that happily slide in the current and modern days traffic.

Estimation: 38 000 - 45 000 €



VW-PORSCHE 914/4 1972

Caractéristiques techniques

Marque VW-Porsche

Modèle 914/4

Carrosserie coupé « Targa », 2 places

Moteur central, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1 679 cm³

Puissance 80 ch

Vitesse maximale 177 km/h

Productions 65 531 exemplaires de 1970 à 1973



Au milieu des années 1960, Volkswagen cherchait une remplaçante à la Karmann-Ghia qui commençait à dater et Porsche cherchait à élargir sa gamme vers le bas avec un modèle plus abordable que la 911. La VW-Porsche 914/4 à moteur central, dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1969, concrétisait les attentes des deux marques. Sa carrosserie, assemblée par Karmann à Osnabrück, faisait appel à un arceau type Targa qui en faisait à la fois coupé et cabriolet. Son style essentiellement fonctionnel ne fit pas l'unanimité.

Deux versions furent proposées, la 914/4 avec le quatre cylindres de 1 679 cm³ refroidi par air de la Volkswagen 411 et la 914/6 dotée du six cylindres 2,2 litres de la Porsche 911 T. Les deux modèles recevaient une suspension indépendante à laquelle était associés des freins à disque aux quatre roues et

une boîte à cinq rapports. La réputation de la 914 pour son excellente tenue de route était un peu ternie par les critiques concernant sa lenteur due au manque de puissance de son quatre cylindres. Le moteur horizontal à soupapes en tête Volkswagen avec ses 80 ch emmenait pourtant la 914 à près de 180 km/h et assurait le 0 à 100 km/h en 13 secondes, ce qui à l'époque n'avait rien d'infamant. Pour preuve son succès commercial puisqu'elle sera vendue à plus de 65 500 unités en trois années. Une version 2 litres de 100 ch de la 914/4, obtenu par augmentations simultanées de l'alésage et de la course sera proposée en parallèle à la 1700 à partir de 1973. Dotée de l'injection électronique, cette version 2 litres se distingue également par ses jantes et ses pare-chocs peints en noir mat. Une version 1800 de 85 ch à carburateurs inversés



remplacera la 1700 en 1974. Plus de 100 000 unités de la 914/4 seront produites jusqu'en 1975 alors que la version six cylindres dépassera difficilement les 3 000 exemplaires. Cette VW-Porsche 914 (n° de châssis 4722920046) date de juin 1972 et affiche 50 136 miles (80 700 km) au compteur. Elle arbore une très belle peinture de couleur jaune (référence L13M), typique de l'époque. Elle est équipée de jantes accessoires spéciales. L'intérieur est en bel état d'origine. Le moteur est conforme à l'origine et en bon état, mais appréciera un petit réglage. La voiture est chaussée de pneus neufs et ses freins ont été contrôlés. Longtemps délaissées, ces voitures efficaces à la forte personnalité commencent à trouver des amateurs avertis sensibles à leurs grandes qualités routières.

This VW-Porsche 914 (Chassis No. 4722920046) has been registered first in June 1972 and shows 50,136 miles (80,700 km) on the odometer. It is finished with a very beautiful period yellow paint (reference L13M). It is fitted with special extra wheels. The interior is in beautiful original condition. The engine is conformed to the originality and in good condition, but will benefit of a small tuning. The car is bearing new tires and its brakes have been checked. For a long time neglected, these efficient cars with a strong personality start to find enthusiast's, appreciating their great driving abilities.

Estimation : 17 000 – 22 000 €

LANCIA FULVIA 1.3 S 1974

Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle Fulvia

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 4 cylindres en V

Cylindrée 1 298 cm³

Puissance 91 ch

Vitesse maximale 175 km/h



La berline Fulvia, lancée au Salon de Genève en mars 1963, succédait à l'Appia dans le rôle de berline moyenne de petite cylindrée aux côtés de la Flavia. Cette traction avant aux lignes modernes recevait un quatre cylindres en V très fermé (13°) de 1 091 cm³ avec un alésage course supercarré (72 x 67), dérivé de celui de l'Appia qui l'avait inaugurée. Il était proposé en 59 ch et 70 ch sur la 2C (carburateur double corps) à partir de 1964. Au Salon de Genève en mars 1965, Lancia dévoilait le coupé Fulvia, avec une jolie carrosserie au pavillon lumineux due à Piero Castagnero le directeur du style Lancia, en version 1.2 (1 216 cm³ ou 1 231 cm³ de 79 ch qui permettait un bon 160 km/h) suivi en janvier 1966 d'une version 1.2 HF (1 216 cm³/87 ch bon pour 167 km/h). La V4 incliné à 45° avait permis d'abaisser le capot et la boîte manuelle 5 rapports per-

mettait de bien exploiter la capacité du coupé qui pesait 110 kg de moins que la berline. La 3^e série, coupés 1.3 S et 1.3 S Montecarlo, fut dévoilée en septembre 1970 avec une nouvelle calandre et quelques retouches de détails. Leur quatre cylindres de 1 298 cm³ à 2 carburateurs Solex développait 91 ch à 6 000 tr/min.

Cette Lancia Fulvia 1.3 S est une série 3 avec sa nouvelle et élégante calandre redessinée et date de 1974. Elle n'affiche que 46 000 km au compteur. C'est une voiture entièrement d'origine qui a donc peu roulé. La carrosserie est complètement d'origine et se présente sans la moindre trace de corrosion avec des alignements de portes très corrects. Elle arbore un intérieur remarquable dans sa présentation qui n'a vraisemblablement jamais été restauré lui non plus. Elle aura besoin d'un réglage



et d'une petite révision du moteur, avant de reprendre la route. L'élégante série 3 est une voiture très agréable et facile à prendre en main avec sa boîte à 5 rapports et elle a le mérite d'être éligible à bon nombre de manifestations et de rallyes historiques. Cette jolie petite voiture a marqué son époque par ses innombrables victoires en rallye dans les années 1970 et reste un véhicule attachant sur route qui se glisse sans rechigner dans la circulation moderne. Rarissime dans un état d'origine aussi authentique.

This Lancia Fulvia 1.3 S is a series 3 with its new and elegant redesigned front grille and was registered in 1974. It displays only 46,000 km on the clock. It is an original car which has had a little use. The body is completely original and is without the slightest sign of corro-

sion and correct door alignments. She has a remarkable interior in terms of presentation, interior that probably has never been restored either. The engine will need a check over and a tune before heading back to the road. The elegant 3 Series is a very nice and easy car to handle, with its 5-speed gearbox, and it has the merit of being eligible for many events and historic rallies. This pretty little vehicle marked its era with its countless victories in rallying in the 1970s and remains a very pleasant vehicle on the road that behave in modern traffic without troubles. Rare to find as original as this.

Estimation : 10 000 – 13 000 €

JAGUAR XJ6 1977

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar

Modèle XJ6

Carrosserie berline, 5 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 4 235 cm³

Puissance 167 ch

Vitesse maximale 187 km/h

Production 26 698 exemplaires (série 2)



Pas facile de succéder à la MkII. En 1968, celle-ci a pourtant pris quelques rides et son classicisme lui donne une allure vieillotte peu flatteuse à une époque où la plupart des autres marques de prestige ont pris le virage de la modernité. Le cuir Connolly et les boiseries ne suffisent plus à assurer le prestige, il doit aussi reposer sur une allure et une technique plus modernes. L'arrivée de la XJ6 au Salon de Genève en mars 1968 est une révélation. La nouvelle berline sportive de Jaguar est à la hauteur de sa devancière dont elle ne reprend pourtant aucun trait. Elle est délibérément moderne avec une ligne élégante et effilée. Le bon vieux six cylindres en ligne XK porté à 4,2 litres développe 170 ch et propulse la berline à 200 km/h. En 1973, elle subit des améliorations avec un pare-chocs rehaussé pour mieux protéger la calandre et un moteur répondant aux nouvelles réglementations sur les émissions. En 1973, apparaît la série 2. Elle reçoit quelques retouches mineures à la carrosserie et de multiples améliorations concernant le confort et notamment l'aération intérieure, un des points faibles de la XJ6. Cette belle et élégante XJ6 est une série 2. Elle arbore une sublime livrée vert saule (elle a reçu un voile de peinture de sa couleur d'origine pour la rafraîchir) typiquement britannique. Elle

est associée à un bel intérieur d'origine présentant une superbe patine de sa sellerie vert foncé du plus bel effet, assortie à une moquette verte. Le ciel de toit est en parfait état. Le moteur a été entièrement révisé et les freins refaits. Le soubassement a reçu un traitement Dinitrol. Ces magnifiques berlines au charme typiquement britannique restent très abordables et permettent à l'amateur de rouler dans une Jaguar utilisable au quotidien offrant des prestations de premier ordre pour un tout petit prix.

This beautiful and elegant XJ6 is a series 2 model. It is painted with a sublime green willow tone (the body has recently received a veil of paint of its original colour to refresh), typically British. It is mated with a beautiful original dark green leather upholstery interior showing a nice patina, with green carpets. The head lining is in perfect condition. The engine has been completely overhauled as well as the brakes. The platform has received Dinitrol treatment. These beautiful saloons with a typically British flair are very affordable and allow the enthusiast to drive in a Jaguar that can be used on a daily basis, offering first-class services for a very small price.

Estimation : 7 000 - 9 000 €



09

MG TD 1953

Caractéristiques techniques

Marque MG

Modèle TD

Carrosserie roadster 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 250 cm³

Puissance 54,4 ch

Vitesse maximale 125 km/h

Production 29 665 exemplaires



Le succès des petits roadsters MG Midget fut surtout éclatant après la seconde guerre avec la TC légèrement modernisée qui succédait au TA et TB. Mais elle commençait à dater et en novembre 1949, MG annonça sa remplaçante, la TD. Cette fois les modifications sont plus profondes. La TD, plus basse (les longerons du châssis passent désormais au-dessus du pont) et plus large, conserve l'allure typique de la TC, mais apparaît d'emblée plus moderne. Elle offre ainsi plus de confort à ses clients toujours plus exigeants. Sa suspension à roues avant indépendantes apporte

également une meilleure tenue de route et la nouvelle direction à crémaillère une meilleure précision. Le moteur est le même que celui de la TC, mais les performances sont légèrement supérieures à celles de la TC et la voiture atteint un bon 125 km/h. La production de la TD s'achèvera en août 1953 après un total de 29 665 exemplaires (dont 1 022 TD Mk II destinées à la compétition).

Cette grande classique britannique dans sa livrée British Racing Green assortie à une sellerie de cuir fauve, est d'origine américaine. Elle a été entièrement refaite jusqu'au dernier boulon et



affiche une restauration de première qualité, typiquement américaine, qui ne laisse rien au hasard. Peinture, capote, chrome, sellerie, mécanique, châssis, pas un détail n'a été négligé. Une véritable perle. Une classique exceptionnelle à ne pas rater dans cet état. Elle possède des papiers belges.

This great British classic in its British Racing Green livery with fawn leather upholstery, was sold new in America. It has received a high-quality nuts and bolts restoration, typically American style,

which leaves nothing to chance. Paint, soft top, chrome, upholstery, mechanical, chassis, not a single detail has been neglected. A real gem. If the term "état concours" has a meaning, this MG TD is the perfect illustration of it. An exceptional classic not to be missed in this state. The car has currently Belgian registration.

Estimation: 38 000 – 42 000 €

LANCIA DELTA HF USINE 1990

Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle HF

Carrosserie berline 5 portes, 5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 995 cm³

Puissance 200 ch

Vitesse maximale 220 km/h

Production quelques unités

La Lancia Delta, dévoilée en 1979, est une traction à quatre roues indépendantes équipée d'un moteur transversal à l'avant dérivé de celui de la Fiat Ritmo - 1 301 cm³/75 ch (puis 78 ch) ou 1 498 cm³/85 ch - avec distribution par arbre à cames en tête. Cette berline 5 portes anguleuse dont la ligne est due à Italdesign, sera élue voiture de l'année en 1980. Après une Lancia Delta GT, équipée d'un moteur de 1 585 cm³ de 105 ch, dévoilée fin 1982, au Salon de Turin, Lancia présente une version à transmission intégrale à moteur turbocompressé de 130 ch, baptisée Delta HF. En 1986 apparaît la HF 4WD à traction intégrale permanente à 3 différentiels avec répartition avant/arrière de 56/44. Son moteur turbocompressé de 1 995 cm³ à double arbre à cames qui développe 165 ch est dérivé de celui de la Lancia Thema. C'est la première Lancia Integrale à gagner le Championnat du Monde des Rallyes en 1987, puis à nouveau en 1988. Elle évoluera en Delta HF Integrale de 181 ch avec de nombreuses modifications extérieures et mécaniques, au Salon de Francfort en septembre 1987. Avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989, la puissance passe à 200 ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Les premières *Evoluzione* seront construites à la fin de 1991, avec des voies plus larges, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartographié pour atteindre 210 ch. Le capot a été redessiné, les ailes sont encore élargies et le hayon arrière est doté d'un aileron. Elle remportera le Championnat du Monde 1992, bien que la marque ait officiellement

arrêté la compétition. Une version de série avec catalyseur de 177 ch en sera dérivée. La Delta *Evoluzione 2* verra le jour en 1993 avec un moteur doté d'un catalyseur à sonde Lambda développant 215 ch. Entre 1987 et 1992, l'Integrale va dominer sa catégorie, remportant 46 rallyes et six titres de champion du monde des constructeurs consécutifs. Au total 42 069 Integrale toutes versions confondues, seront construites, les dernières dans les ateliers du carrossier Maggiore.

La voiture proposée ici est exceptionnelle à plus d'un titre. C'est d'abord une véritable et authentique version compétition d'usine (numéro de châssis : 459388 ; immatriculation : TO74782L) qui a été engagée au Marlboro Safari rallye de 1989 avec l'équipage Jorge Recalde/Jorge Del Buono, sous le numéro 3. La voiture n'a pas terminé l'épreuve, victime d'une casse moteur juste avant l'arrivée. Cette version spécialement préparée pour le rallye africain dotée de la caisse Safari, de protection pour la piste et de gros pare-chocs, est rarissime, d'autant plus qu'elle n'a pas été reconditionnée. En effet, la casse moteur a été réparée à l'époque et la voiture a été achetée par son propriétaire actuel aussitôt après. Il ne l'a jamais touchée et l'a donc conservée dans sa configuration d'époque. La voiture, absolument intacte, nécessitera un redémarrage, mais son authenticité justifiera tous les débours nécessaires. Elle possède sa carte grise signée Agnelli, confirmant son statut de voiture d'usine. Ce modèle emblématique est une véritable pièce historique du patrimoine automobile. Il est exceptionnel de trouver un ●●●





*** modèle de compétition aussi intact, vierge de toutes modification ou restauration. Une icône du sport italien et du regretté Groupe B.

The car offered here is exceptional in more than one way. It is, first and foremost, a true and authentic Lancia works car (chassis number: 459388, registration: TO74782L) which was entered in the 1989 Marlboro Safari Rally of with the team of drivers Jorge Recalde / Jorge Del Buono, bearing the race number "3". The car did not finish the race, due to an engine failure just before the finish line. This version specially prepared for the African rally with Safari chassis, track protection and large bumper, is extremely rare, especially since it has

never been re-conditioned. Indeed, the engine problem was fixed at the time and the car has been purchased by its current owner immediately after. He never touched it and kept it in its original configuration. The car, absolutely intact, will require a restart, but its authenticity will justify all the necessary operation and cost. The car comes with registration documents signed by Agnelli, confirming this is a works car. This iconic model is a true historical piece of automotive heritage. It is exceptional to find a competition car as intact, untouched with no modification or restoration. An iconic Italian sport car and one of the late and missed Group B.

Estimation : sur demande



BMW M3 1989

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle M3 (E30)

Carrosserie berline 2 portes, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres

Cylindrée 2 302 cm³

Puissance 195 ch

Vitesse maximale 235 km/h

Production 17 086 exemplaires



La Série 3 E30 avait succédé à la première Série 3 (E21) en 1982. Pour le championnat FIA, BMW demande à sa filiale Motorsport de concevoir et de construire les 5 000 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe A. La première BMW M3 (E30), dévoilée en septembre 1985, rencontre un tel succès que Motorsport doit transférer la production de ses ateliers saturés de Garching, à l'usine de Munich-Milbertshofen. Le moteur quatre cylindres 2 302 cm³ à 4 soupapes par cylindre développe 195 ch à 6 750 tr/mn, associé à une boîte Getrag à 5 rapports (grille inversée avec première en bas à gauche) pour une vitesse maximale de 235 km/h. En dehors des compteurs, la M3 reprend le tableau

de bord de la 318i avec volant cuir 3 branches M-Technic I et sièges Sport BMW en série (cuir et baquets Recaro en option). La M3 connaîtra 3 évolutions dans sa carrière. La première est une série de 505 exemplaires de 200 ch (sans catalyseur), produite de février à mai 1987 identifiable au E gravé sur la culasse. En mars 1988, apparaît la M3 Evolution, produite à 501 exemplaires jusqu'en mai 1988 qui se distingue par son bouclier avant, son aileron arrière plus grand et des écopés à la place des antibrouillards pour refroidir les disques. Repose-pied, seuils de portes, insignes dans les dossiers sont de série. Le moteur (sans catalyseur) développe 220 ch et sa vitesse maximale est de 244 km/h. La M3 cabriolet est lancée



en juin 1988. En septembre 1989, la M3 de série adopte un moteur catalysé de 215 ch.

Cette très belle auto, complètement d'origine, a toutefois reçu une peinture neuve conforme à celle d'origine et a vu son moteur refait aux spécifications d'origine également. Elle conserve aussi son intérieur d'époque en bon état. Il s'agit d'un très bel exemplaire qui n'a jamais été accidenté. Cette vraie sportive a toujours été entretenue et a été restaurée dans le souci du respect de l'origine. Avec 80 000 km au compteur son moteur (catalysé) offre encore de nombreuses possibilités à son futur propriétaire. Elle mérite une attention particulière.

This beautiful car which is completely original, however, has received a new paint (with the original colour) and has its engine redone according to the original specifications also. It retains its period interior which is in good condition. This is a very beautiful example of the legendary M3 that has never been damaged. This sports car has always been maintained and has been restored with respect of the origin. Showing 80,000 km on the odometer, its catalized engine will still provide its new owner with much fun.

Estimation: 45 000 – 50 000 €

MERCEDES-BENZ

220 SE

1967

Caractéristiques techniques

Marque Mercedes-Benz
Modèle 220 SE
Carrosserie berline 5 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2 195 cm³
Puissance 120 ch
Vitesse maximale 172 km/h
Production 4 173 exemplaires



Le modèle W111 qui englobe les 220, 230 et 250 dans leurs différentes déclinaisons – puis plus tard les 280 SE coupés et cabriolets – fut dévoilé au Salon de Francfort en septembre 1959 sous formes de berline, coupé et cabriolet. Tous partageaient la même structure monocoque sur un empattement plus long que la précédente gamme. Les lignes tendues et raffinées, sans maniérisme, plaçaient d'emblée cette nouvelle gamme dans un registre de modernité et d'élégance. Les doubles phares verticaux de chaque côté de la large calandre donnaient le ton. Les coupés et cabriolets 220/250 SE (W111.021), plus bas que la berline, étaient particulièrement élégants. Leur ligne sobre, étirée en longueur pour dégager cinq vraies places se terminait par un arrière plat, débarrassé des petits embryons d'ailerons de la berline. Le coupé recevait un élégant pavillon sans montant de vitre latérale et la capote du cabriolet s'escamotait complètement. Une véritable réussite esthétique qui n'a pas pris une ride au fil des ans. Les 220 SE (E pour Einsprizung, injec-

tion) recevaient un six cylindres en ligne de 2 195 cm³ de 120 ch (contre 95 sur le modèle de base et 110 sur les S) qui autorisait une vitesse de pointe de 172 km/h. Les coupés et cabriolets évoluèrent en 250 SE en 1965 en recevant le six cylindres 2 496 cm³ de 130 ch. Les très luxueux coupé et cabriolet 280 SE qui leur succédèrent en 1968 inauguraient le nouveau V8 3,5 litres de 200 ch. Alors que la berline SEL équipée du même V8 faisait appel à une nouvelle génération de carrosserie, les coupé et le cabriolet 280 SE conservaient l'élégante carrosserie qui avait fait ses débuts sur les 220/250 SE en 1959. Son prix était prohibitif, justifié par la qualité de construction et des matériaux exclusifs. Inutile de dire que les 220/250 SE, bien moins chères, profitaient déjà de la même exigence de qualité. La 280 SE fut le dernier modèle à recevoir cette élégante carrosserie très appréciée. Ces grandes classiques sont très recherchées par les amateurs éclairés de Mercedes-Benz dans toutes leurs versions. Ce beau coupé 220 SE (n° de série *11101412081612*) dont la



date de mise en circulation remonte au 19 janvier 1966, affiche 00 321 km au compteur (kilométrage réel estimé 100 321 kms) et a eu le même propriétaire depuis octobre 1987. La carrosserie de couleur noire est en très bon état. La peinture, refaite il y a une vingtaine d'années mériterait un lustrage. Chromes et accessoires sont en très bon état d'origine. L'intérieur en tissu et simili cuir beige est en strict état d'origine présentant une belle patine d'usage qui mériterait un nettoyage. Tableau de bord et instrumentation en bon état d'origine. La voiture est dotée d'une boîte de vitesses automatique à commande au volant en bon état de fonctionnement, tout comme le moteur, sans bruit anormal. Son échappement a été remplacé il y a quelques années et elle est chaussée de pneumatiques anciens mais usés à 30% seulement. Le véhicule a peu roulé depuis une dizaine d'années et nécessitera un contrôle complet avant de reprendre la route. Une occasion de posséder ce beau coupé classique dont le prix ne cesse de monter.

This beautiful coupe 220 SE (chassis number 11101412081612) registered on 19th January 1966 shows 321 km on the meter (the estimated actual mileage of the car is 100,321 kms) and has had the same owner since October 1987. The black painted bodywork is in very good condition. The paint, redone twenty years ago, is in beautiful presentation but will benefit of a polish. Chromes and accessories are in very good original condition. The interior in fabric and beige leatherette is in original condition showing a beautiful patina and will deserves a clean. The dashboard and the instrumentation are in good original condition. The car has a steering wheel-control-mounted automatic transmission in good working order, just like its engine, with no abnormal noise. Its exhaust was replaced a few years ago and the wheels are fitted with old tires but only worn at 30%. The vehicle has not been in much use for about ten years and will require full check-up before going back to the road. An opportunity to own this beautiful classic coupe whose value continues to soar.

Estimation: 10 000 - 16 000 €

13

BMW 2500 1972

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle 2500

Carrosserie berline 5 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 494 cm³

Puissance 150 ch

Vitesse maximale 191 km/h

Production 93 363 exemplaires



La gamme BMW E3 est une série de berlines haut de gamme du constructeur automobile allemand BMW. Elles sont produites de 1968 à 1977 et sont propulsées par le moteur six cylindres M30. Cette série a été présentée comme une réponse aux Mercedes-Benz qui dominent largement le secteur des voitures de luxe depuis la fin des années 1920. Cette voiture a été très importante dans l'établissement de la réputation de BMW en tant que constructeur de voitures de sport et berlines de luxe. À leur retrait du catalogue, les E3 sont remplacées par la Série 7.

D'une belle et rare couleur verte et dotée d'un superbe intérieur beige qui semble d'origine, cette BMW berline 2500 (châssis n° 2039044) affiche 50 653 km au compteur. Elle est immatriculée le 2 février 1972. Le véhicule est doté d'une mécanique six cylindres en ligne 2.5 litres en bon état, la carrosserie présente quelques défauts avec quelques éclats de peinture et quelques points de corrosion. Les chromes sont dans un état moyen. Présence d'un autoradio d'époque, du carnet d'entretien et de la carte de garantie d'origine. L'ensemble de cette BMW est très sain. Véhicule tournant, roulant, des améliorations seront à prévoir, notamment au niveau cosmétique. Avec des chiffres de production inférieurs à 100 000 unités (93 363 pour être

précis) et peut-être seulement la moitié en circulation de nos jours, cette élégante BMW 2500 représente une très bonne base afin d'accéder au monde des automobiles de collection.

With a beautiful green colour and a beautiful beige interior that looks original, this BMW 2500 saloon (chassis No 2039044) shows 50,653 km on the clock. The car has been registered on 2nd February 1972. The vehicle is fitted with a 2.5L in-line 6 cylinder engine in good condition, the bodywork has some defects with some paint chips and some little corrosion there and there. Original chromes are in an average state. Presence of a period car stereo in the dashboard, the original service book and the guaranty card. This BMW is very strong and solid. Vehicle running, driving, improvements will be expected, especially at the cosmetic level. With production figures of less than 100,000 units (93,363 to be precise) and perhaps only half in circulation today, this elegant BMW 2500 represents a very good base to access the world of vintage cars.

Estimation : 8 000 - 10 000 €







••• on the odometer (the original Km odometer must have been replaced by one in miles when the car arrived to the USA). Very rare fact, it is equipped with a hardtop and a period stereo. The bodywork produced by Reutter (No 151717) is in good condition and the different panels alignments are very correct. It has been resprayed in the past in the original "ivory" tone (704). The base is in fairly good condition and a layer of anti-corrosion coating type "Blaxon" has been applied. There are signs of repairs on the front floors and the sills, and some minor deformations certainly due to road use. The interior is also in its original colour, Burgundy red, in good condition. In terms of mechanics, the 4 cylinder flat 1600 cm³ (No. 73265) engine works very well with good revs. On examination, we can note that many parts

were certainly replaced. It is important to mention that the chassis number, the engine number and the gearbox number correspond to the information stored by Porsche (certificate of authenticity supporting the facts). Note that an original user manual comes with this car. In summary, this Porsche offered for sale will delight its future buyer, both by its road qualities, its beautiful presentation and the joy of a cabriolet in the summer and a "coupe" in winter times, thanks to its very rare hardtop. Moreover, the seller declares using it very frequently for private leisure trips.

Estimation: 160 000 – 180 000 €



JAGUAR XJ-S V12 COUPÉ 1989

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar

Modèle XJ-S V12

Carrosserie coupé

Moteur avant, 12 cylindres en V

Cylindrée 5 343 cm³

Puissance 295 ch

Vitesse maximale 241 km/h

Production 83 700 exemplaires (V12)



En 1975 apparue enfin la remplaçante de la Type E. Trop longtemps retardée, sa ligne manquait pour le moins de charme et ses fins pare-chocs prévus à l'origine avaient été remplacés par de gros boucliers. Elle reposait sur une plateforme de 2,76 m d'empattement extrapolée de celle de la berline XJ6 raccourcie de 17 cm. Le V12 5,3 litres de 285 ch et son excellente tenue de route faisaient pourtant de la XJ-S à moteur V12 une affaire exceptionnelle. En 1981, Jaguar libéré de la tutelle de British Leyland remit la XJ-S à niveau en termes de qualité et de consommation avec le moteur HE de 295 ch. Cette série 2 reçut également de nouvelles jantes nid d'abeille, des inserts bois au tableau de bord et aux garnitures de portes, ainsi que des lames chromées sur les pare-chocs.

Cette XJ-S série 2 est particulièrement élégante dans sa livrée bleu marine avec intérieur en cuir beige. Elle arbore les typiques jantes nid d'abeille et les phares ovales d'origine. Elle est dotée de la boîte automatique à trois rapports Borg-Warner qui convient parfaitement à son coupleux V12. La voiture a subi un

léger choc à l'avant droit qui a été réparé à l'époque et a donc reçu un phare et un pare-chocs neuf. Son moteur, récemment révisé, a toujours été bien entretenu. Elle possède son carnet d'entretien. La XJ-S à moteur V12 reste encore aujourd'hui une affaire. Un V12 à ce prix-là, c'est inespéré...

This XJ-S series 2 is particularly elegant in its navy-blue colour with beige leather upholstery. It is fitted typical original honeycomb rims and oval headlights and the Borg & Warner three-speed automatic gearbox, which is perfect to handle the V12 enormous torque. The car has a slight damage to the right front which was repaired at the time and therefore has been fitted with a new headlight and bumper. Its engine, recently serviced, has always been well maintained. The service booklet is coming with the car. The XJ-S V12 engine is now an appreciating classic. A now rare opportunity to acquire a Jaguar V12 at still an affordable value ...

Estimation : 5 000 – 7 000 €



COLLECTION D'ANTOINE ROUCHER, UN AMATEUR PASSIONNÉ



Trois des voitures de cette vente – Jaguar XJS V12, Dino 308 GT4 et Rolls-Royce Silver Spur – ont appartenu à Antoine Roucher, collectionneur éclairé. En 2009, il crée et présidera pendant 9 ans l'AVAVA (Association Versailles des Amateurs de Voitures Anciennes) un club multimarques fort de plus de 200 adhérents.



DINO

308 GT4

1977

Caractéristiques techniques

Marque Dino

Modèle 308 GT4

Carrosserie coupé 2+2

Moteur central, 8 cylindres en V

Cylindrée 2 927 cm³

Puissance 255 ch

Vitesse maximale 250 km/h

Production 2 826 exemplaires



Pour beaucoup, la Dino 206 GT est la première Ferrari à moteur central, bien que le commendatore lui ait toujours refusé le nom de Ferrari ayant créé la marque Dino – du nom de son fils prématurément disparu – spécialement pour elle. C'est grâce à l'obstination de Sergio Pininfarina, qu'Enzo Ferrari avait finalement consenti à produire un modèle de route à moteur central, grâce à une superbe étude de style exposée au Salon de Paris en 1965 qui mènera à la Dino 206 GT de série, dévoilé au Salon de Turin en novembre 1967. Au Salon de Paris 1973 était apparue la nouvelle Dino. En dehors de la position centrale de son moteur, elle n'avait rien à voir avec la petite berlinette 206/246 GT. Non seulement son style aux lignes tendues était dû à Bertone, mais il s'agissait

désormais non plus d'une stricte berlinette 2 places, mais d'un coupé « familial » 2+2 place et, qui plus est, le moteur était un huit cylindres en V de 3 litres et 255 ch ! Ses performances étaient pourtant bien supérieures à celles de la 246 GT et malgré ses indéniables qualités, sa tenue de route, sa vitesse de pointe, son habitabilité, son agrément de conduite, cette Dino hors normes aura du mal à se faire accepter et reste encore aujourd'hui sous-estimée. Il faudra attendre mai 1976 pour que les Dino 308 GT4 deviennent des Ferrari avec le bel écusson jaune rectangulaire orné du Cavallino. Sa production cessera en 1980 pour laisser place à la Mondial.

Cette belle 308 GT4 était en fait à l'origine une version 208 équipée du moteur 2 litres spécialement conçue pour le



marché italien qui taxait fortement les plus de 2 litres. La voiture a été remotorisée avec la version 3 litres de série. Elle a été repeinte dans la belle teinte d'époque rouge « laque » associée à une sellerie noire. La voiture fonctionne parfaitement, sa mécanique révisée a été fiabilisée, elle a reçu une batterie neuve et des durits neuves. Elle reste avec la Mondial un modèle accessible et mérite mieux que sa cote mal taillée, compte tenu de ses excellentes prestations, de son efficacité et de son agrément.

This beautiful 308 GT4 was originally a 208 model fitted with the 2 L engine specially designed for the Italian market, that heavily taxed cars over 2 L. The car has been re-engined with the standard

3 L. It has been resprayed in the beautiful period red colour "lacquer" matted with black upholstery. The car is in perfect working order, its checked engine is reliable, it has received a new battery and new hoses. It remains, with the Mondial, an affordable Ferrari and deserves to be in a good collection, given its excellent performance, efficiency and its pleasurable driving experience.

Estimation : 30 000 – 40 000 €

ROLLS-ROYCE SILVER SPUR 1980

Caractéristiques techniques

Marque Rolls-Royce

Modèle Silver Spur

Carrosserie berline 4 portes, 4/5 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 6 750 cm³

Puissance 225ch

Vitesse maximale 190 km/h

Production 6 238 exemplaires (Silver Spur uniquement)



La Silver Spirit fut dévoilée en septembre 1980 au Salon de Paris, en même temps que la Silver Spur, plus longue de 11 cm. La Silver Spirit remplaçait la révolutionnaire - pour Rolls-Royce - Silver Shadow, première monocoque de la marque et première à suspension arrière à roues indépendantes, qui avait battu tous les records de production de la marque. Plus basse et plus large que la Shadow dont elle reprenait la plateforme technique avec une suspension arrière améliorée, la Spirit Spur arborait des lignes modernes très épurées, dessinée par Fritz Feller, avec des blocs optiques rectangulaires. Sous le capot on retrouvait le V8 de 6 750 cm³ à simple arbre à cames en tête des Silver Shadow II (sa puissance de 225 ch n'était toujours pas divulguée), alimenté

par deux carburateurs double corps SU, ainsi que la boîte automatique Turbo-Hydramatic à trois rapports d'origine General Motors. Des freins à disque aux quatre roues (à triple circuit!), ralentissaient efficacement cette voiture de deux tonnes qui se déplace à 190 km/h. L'intérieur, aussi luxueux que celui de ses devancières avec cuir et ronce de noyer, n'accueillait en revanche que quatre passagers, la banquette arrière, désormais proposée en option, étant remplacée par deux fauteuils individuels. La Silver Spur qui remplaçait donc la Silver Wraith, la version longue de la Silver Shadow, se distinguait de la Silver Spirit par son toit recouvert d'Everflex, un matériau imitant le cuir granulé, et par ses jantes empruntées à la Corniche et, bien sûr par son habitabilité arrière plus généreuse.



Cette Silver Spur, une des premières, la version longue de la Silver Spirit affiche une très belle présentation dans une élégante livrée bleu électrique avec intérieur en cuir gris du plus bel effet. Tout ce qui fait le charme et la distinction d'une Rolls-Royce est présent dans cette berline britannique. Elle fonctionne parfaitement bien dans le silence attendu d'une telle machine et sa boîte automatique a été révisée récemment. On a du mal à imaginer que ces merveilles soient aujourd'hui accessibles pour le prix d'une petite citadine. Celle-ci est prête à rouler et ne demande qu'à satisfaire son exigeant acquéreur.

This Silver Spur, Long wheel base version of the Silver Spirit, present very well with its attractive colour combination of "electric blue" and

superb grey leather upholstery. Everything that makes the class and distinction of a Rolls-Royce is here in this beautiful British car. It works perfectly well with silence. Its torque converter has been recently checked. It is hard to imagine that these extraordinary cars are now accessible for the price of a small city car. This one is ready to be driven and experience by its new owner...

Estimation : 12 000 – 15 000 €

FORD MUSTANG FASTBACK 1968

Caractéristiques techniques

Marque Ford

Modèle Mustang

Carrosserie coupé fastback

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4 942 cm³

Puissance 230 ch

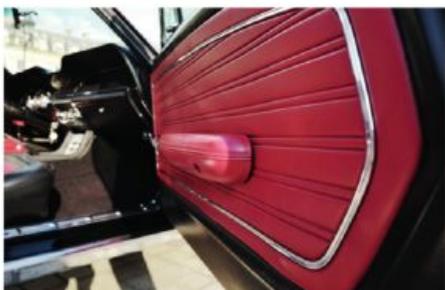
Vitesse maximale 195 km/h

Production 472 100 exemplaires toutes versions



La Mustang fut dévoilée en avril 1964, en plein milieu d'un millésime. Elle inaugurait un nouveau concept automobile outre-Atlantique, la pony car, plus sophistiquée et plus enthousiasmante que la simple compact, comme la Falcon dont elle reprenait la plateforme technique. Dans l'esprit de son concepteur, Lee Iacocca, elle devait séduire les baby boomers de l'après-guerre, grâce à son style sportif européenisé. La première version recevait un six cylindres en ligne (2,8 litres de 101 ch) ou un V8 (4,2 litres de 164 ch ou 4,7 litres/210 ch), associé à une boîte automatique ou manuelle à 3 rapports. Rien de bien palpitant quand on sait que la majorité des modèles vendus recevaient le six cylindres. Elle était proposée en trois versions de carrosserie, coupé hardtop, coupé fastback ou cabrio-

let. Détail important pour l'image, c'était un modèle spécifique, il n'y avait pas de berline Mustang. Son succès fut phénoménal. Le soir de sa présentation, le 17 avril 1964, elle avait enregistré 22 000 commandes fermes. Au mois de juillet, elle dépassait les 100 000 exemplaires, en moins de six mois, elle atteignait son seuil de rentabilité et il s'en vendit un million dans les 24 premiers mois. Le millésime 1966 sera le dernier construit sur la plateforme de la Falcon et du style première génération. En 1967, la Mustang adopte la plateforme Ford de plus grande taille, celle de la Fairlane, de construction monocoque. La carrosserie prend quelques cm dans toutes les dimensions, offrant une meilleure habitabilité et surtout lui permettant de recevoir les plus gros V8. Le code J de ce modèle 1967 fait référence



à sa motorisation, un V8 302 ci – environ 4,9 litres - à carburateur 4 corps de 230 ch, baptisé Windsor.

Cette belle Mustang seconde génération à numéros concordants est d'origine américaine. Elle a appartenu à un dirigeant de Nike. Représentative des muscle cars extrêmes de cette époque, elle arbore une très belle peinture noire et est dotée d'une sellerie rouge et noire typique. Son moteur a été révisé et réglé, elle a reçu un train de pneumatiques neufs. La voiture est globalement d'origine, mais a reçu une ligne d'échappement spéciale (son feulement rauque est inimitable) et un autoradio moderne. Elle dispose de papiers français. Il est rare de rencontrer des Mustang aussi superbes, avec tous ses attributs les plus emblématiques de l'époque. Un régal d'onctuosité.

This beautiful second generation Mustang with matching numbers is of American origin. She belonged to a Nike executive. Representative of the extreme muscle cars of this era, it is finished in a beautiful black paint and is fitted with a red and black upholstery. Its engine has been checked and tuned, it has been fitted a set of new tires. The car is mostly original, but has a special exhaust (its sound is unmistakable) and a modern stereo. The car is French registered. It is rare to see a Mustang as beautiful than that one, with all its most iconic period attributes. The "crème de la crème"!

Estimation : 67 000 – 75 000 €

BMW 2002 1976

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle 2002

Carrosserie berline 2 portes, 5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 990 cm³

Puissance 100 ch

Vitesse maximale 173 km/h

Production 196 845 exemplaires



Au milieu des années soixante, BMW quasiment moribond au sortir de la guerre, commence à se tailler une image flatteuse auprès des conducteurs sportifs avec la série 02. La gamme 02 avait débuté en mars 1966 au Salon de Genève, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la marque, avec la 1602 (1,6 litres/85 ch). La carrosserie, à mi-chemin entre berline et coupé, participe au charme de la voiture. En janvier 1968, la 1602 Ti, équipée de 2 carburateurs Solex double-corps (105 ch à 6 000 t/m) est remplacée par la 2002, une version 2 litres de 100 ch. En septembre 1968, une version 2002 Ti à deux carburateurs double corps qui donnent 120 ch vient renforcer l'offre sportive, puis en avril 1971, apparaît la 2002 Tii à injection à la place des deux carburateurs

double corps qui développe 130 ch et dépasse les 185 km/h. La 2002 fera une belle carrière en compétition aux mains de professionnels et d'amateurs dans ses versions Ti et Tii, jusque dans les années 80 tandis que la berline 2002 connaîtra un véritable succès commercial avec près de 200 000 exemplaires entre 1968 et 1975.

Cette BMW 2002 millésime 1977 qui date d'octobre 1976 est une version 2 du fameux modèle BMW qui affiche un kilométrage de 95 350 km au compteur. Elle se présente en bon état général avec un bon alignement des ouvrants et un châssis en très bon état net de toute corrosion. L'intérieur d'époque et également dans un excellent état d'usage sans avoir été restauré. Elle a conservé tout son dynamisme et son



comportement avec une mécanique en très bon état associée à une boîte de vitesse plaisante et franche. Il n'y a aucun frais à prévoir pour la mécanique, elle peut prendre la route directement. Ces berlines deux portes emblématiques des années 1970 à l'allure si caractéristique sont faciles à utiliser, fiables, vives et amusantes à conduire.

This 1977 model BMW 2002 has been registered in October 1976 and is a series 2 of this famous model which shows a mileage of 95,350 km on the odometer. It is in good condition with good panels alignment and a chassis in very good condition, free of any corrosion. The period interior is also in a good original condition. It has kept all its driving ability with mechanics in

very good state mated with a jolly and frank gear box. There is no expenses to plan on the engine, it can be put straight on the road. These iconic 1970s two-door hatchbacks are so easy to use, reliable and fun to drive.

Estimation : 14 000 – 18 000 €

PORSCHE

911 CARRERA 2 (993)

1995

Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 911 (993)

Carrosserie coupé 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat

Cylindrée 3 600 cm³

Puissance 272 ch

Vitesse maximale 270 km/h

Production 5 978 exemplaires



Pour beaucoup de « Porschistes », c'est la dernière vraie 911. Comme sa devancière 964, elle conserve la cellule centrale de 1963 - quoique remaniée dans ses moindres détails - et surtout, elle conserve le six cylindres à plat refroidi par air qui sera remplacé par le six cylindres à refroidissement par liquide avec la série 996 en 1997. La 993 est apparue au Salon de Francfort en septembre 1993 et sa commercialisation commencera avec la version Carrera 2 coupé. C'est sans conteste une réussite esthétique, un exercice fort difficile que n'avaient pas vraiment réussi les séries précédentes qui n'avaient jamais fait oublier la pureté des premières 911 (1963-1973). Sans trahir sa modernité, la 993 parvient à retrouver cette pureté initiale avec des volumes adoucis et des ailes élargies et surtout des pare-chocs mieux intégrés. Ce travail de styliste a été mené sous la direction d'Harm Lagaay, le designer des 924. Revenu chez Porsche comme directeur du style en 1989, après un passage chez

Ford et BMW, il connaît bien la 911 sur laquelle il avait déjà travaillé entre 1971 et 1977. Il sera aussi responsable de la refonte totale de la 911 qui débouchera sur la 996 en 1997. À l'intérieur, pas de surprise, on retrouve le tableau de bord familier avec ses cinq cadrans - le gros compte-tours avec sa zone rouge à 7 000 tr/min - et sa clé de contact à gauche du volant.

Les versions de la 911 adoptant la nouvelle structure 993 vont s'enchaîner avec la Carrera 4 à transmission intégrale fin 1994, la Targa (à toit coulissant), la Carrera 2S et Carrera 4S. La Turbo apparaît au Salon de Genève en mars 1995. Son six cylindres à plat de 3,6 litres développe 408 ch, grâce à deux turbocompresseurs KKK de 0,8 bars de pression, dotés chacun d'un échangeur. Grosse nouveauté, la nouvelle Turbo dispose enfin de la transmission intégrale. Elle est associée à une boîte mécanique désormais dotée de 6 rapports, tout comme la boîte Tiptronic. La 911 évoluera de façon plus radicale avec l'arrivée de la génération 996



qui abandonne la cellule centrale étriquée, héritée des modèles de 1963 et adopte le refroidissement par air. Pour les puristes, la 996 tourne la page des « vraies » 911, dont la 993 est la dernière représentante. Elle a été produite à 5 978 unités.

Cette belle 993 à numéros concordants est entièrement d'origine. Elle arbore la rarissime livrée vert foncé « Alpine green » associée à une sellerie gris foncé formant un ensemble rare et particulièrement élégant. Elle n'affiche que 110 000 km d'origine et sa mécanique, récemment révisée, a toujours été bien entretenue. Elle est actuellement à jour de son entretien, comme en atteste son carnet d'entretien. Il est rare de trouver une 993 dans cet état et surtout dans cette harmonie de couleurs, très recherchée. La version Carrera 2, polyvalente et facile à conduire, est utilisable au quotidien et ne rechigne pas à donner du plaisir sur circuit à l'occasion. Modèles de plus en plus recherchés, les 993 en bon état se font de plus en plus rares. À saisir !

This beautiful 993 with matching numbers is completely original. The colour combination is the rare dark green "Alpine green" coupled with the dark grey upholstery, a rare and particularly elegant Porsche. It only shows 110,000 km on the odometer (original) and its mechanics, recently checked, has always been well maintained. The car is currently up to date in terms of servicing, as it shows on the service book. It is rare to find a 993 in this state and especially with this colour scheme. The Carrera 2 version, versatile and easy to drive, is usable for everyday drive but it can also give pleasure occasionally on a track. These 993's are more and more sought after; good condition models are becoming increasingly rare. A car to grab!

Estimation: 48 000 – 60 000 €

FIAT 850 SPORT COUPÉ 1970

Caractéristiques techniques

Marque Fiat

Modèle 850

Carrosserie coupé 2+2

Moteur en porte-à-faux arrière, 4 cyl. en ligne

Cylindrée 903 cm³

Puissance 52 ch

Vitesse maximale 148 km/h

Production 342 873 exemplaires tous modèles confondus



La nouvelle berline Fiat 850 fut dévoilée en mai 1964, tandis que les versions coupé et spider ne furent présentées qu'en mars 1965, au Salon de Genève. Contrairement au spider, confié tant pour son dessin que pour sa construction en série, au carrossier Bertone, le coupé était l'œuvre du centre de style Fiat. Ils reprenaient tous deux la plateforme de la berline avec son moteur en porte-à-faux à l'arrière de 843 cm³, mais s'en distinguaient par une puissance portée de 34 à 47 ch sur le coupé et 49 ch sur le spider. Les suspensions sont indépendantes, à lames à l'avant avec amortisseur et à bras oscillant à l'arrière, avec barres antiroulis transversales lui conférant une bonne tenue de route, compte tenue de son architecture. Toute la gamme, y compris les coupé et spider connurent un énorme succès commercial. La 850 est remaniée en 1968 pour donner

naissance à la seconde série. Le coupé se distingue par ses deux phares supplémentaires dans le panneau avant et ses quatre feux circulaires encastrés à l'arrière, légèrement allongés. Le moteur de 843 cm³ est remplacé par le nouveau moteur de 903 cm³ de 52 ch.

Cette Fiat 850 coupé Sport date de 1970. Elle arbore sa peinture d'origine rouge associée à un intérieur en simili genre cuir marron typique des Fiat d'alors avec une jolie patine. L'intérieur est dans un très bon état, impressionnant sur une voiture de cet âge. La mécanique a été fiabilisée par un professionnel, toutes les connectiques (durits aviation) et le joint de culasse ont été remplacés et le radiateur a été changé. Une révision et l'entretien ont été effectués avant la vente et plusieurs voyages au long cours ont été effectués sans problème dans les semaines qui ont



précédé la vente. Les pneus ont également été changés. Le coupé 850 est la voiture idéale pour un jeune amateur qui veut se lancer dans la collection avec un modèle original fiable, facile à entretenir. On pourra s'étonner de la rareté des coupés 850 compte tenu de leur large diffusion à l'époque, ce qui ajoute à leur intérêt.

This Fiat 850 Sport coupe has been registered in 1970. Painted in its original red paint with an interior in brown leatherette typical with a nice patina. The interior is in a very good condition, impressive for a car of this age. The mechanics were checked by a professional, all pipes (aviation hoses), the cylinder head gasket and the radiator were replaced. A service and maintenance were done prior to the sale and several long-haul trips were made with the car without a problem in

the weeks leading up to the sale. The tyres have also been changed. The Fiat 850 is the ideal car for a young enthusiast who wants to start a collection an original, reliable and easy to maintain classic car. We can be surprised nowadays by the rarity of the Fiat 850 Coupes, given their wide distribution at the time, which adds to their interest.

Estimation : 10 000 – 12 000 €





••• 20-50 GS aux performances sportives et à la ligne séduisante. Cette belle française mérite toute l'attention d'un authentique connaisseur.

This magnificent and rare 1951 coach Hotchkiss has a beautiful ultramarine blue paint, conform to the originality and in very good condition. It goes with a grey leather upholstery also in a remarkable state with its headlining redone. The vehicle is in perfect mechanical condition. The engine has been checked, and it is trouble less, the

running gear and the underneath of the car are without fault. It is equipped with the famous Cotal electromagnetic gearbox that was recently serviced. Either for their style or their character, the Hotchkiss were like "the French Jaguar", especially the 20-50 GS coaches with sporty performances and attractive lines. This beautiful French automobile deserves the attention of a true enthusiast collector.

Estimation: 65 000 – 80 000 €



VW-PORSCHE 914/4 1973

Caractéristiques techniques

Marque VW-Porsche

Modèle 914/4

Carrosserie coupé « Targa », 2 places

Moteur central, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1 971 cm³

Puissance 100 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Productions 27 660 exemplaires en 1973
(toutes 4 cylindres confondues)



Au milieu des années 1960, Volkswagen cherchait une remplaçante à la Karmann-Ghia qui commençait à dater et Porsche cherchait à élargir sa gamme vers le bas avec un modèle plus abordable que la 911. La VW-Porsche 914/4 à moteur central, dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1969, concrétisait les attentes des deux marques. Sa carrosserie, assemblée par Karmann à Osnabrück, faisait appel à un arceau type Targa qui en faisait à la fois coupé et cabriolet. Son style essentiellement fonctionnel ne fit pas l'unanimité.

Deux versions furent proposées, la 914/4 avec le quatre cylindres de 1 679 cm³ refroidi par air de la Volkswagen 411 et la 914/6 dotée du six cylindres 2,2 litres de la Porsche 911 T. Les deux modèles recevaient une suspension indépendante à laquelle était associés des freins à disque aux quatre roues et une boîte à cinq rapports. La réputation de la 914 pour son excellente tenue de route était un peu ternie par les critiques concernant sa lenteur

due au manque de puissance de son quatre cylindres. Le moteur horizontal à soupapes en tête Volkswagen avec ses 80 ch emmenait pourtant la 914 à près de 180 km/h et assurait le 0 à 100 km/h en 13 secondes, ce qui à l'époque n'avait rien d'infamant. Pour preuve son succès commercial puisqu'elle sera vendue à plus de 65 500 unités en trois années. Lorsque la 914/6 à six cylindres disparaîtra en 1972, une version 2 litres de 100 ch de la 914/4, obtenue par augmentations simultanées de l'alésage et de la course sera proposée en parallèle à la 1700 à partir de 1973. Dotée de l'injection électronique, cette version 2 litres se distingue également par ses jantes et ses pare-chocs peints en noir mat. Ses performances sont nettement supérieures à celles de la 1700. Une version 1800 de 85 ch à carburateurs inversés remplacera la 1700 en 1974. Plus de 100 000 unités de la 914/4 seront produites jusqu'en 1975 alors que la version six cylindres dépassera difficilement les 3 000 exemplaires



Cette Porsche 914/4 2 litres à injection de juillet 1973 (n° de châssis 4732927254 1973) est l'un des derniers exemplaires du millésime. C'est une version américaine qui affiche 92 275 km au compteur. Sa carrosserie est en excellent état avec une peinture récente de belle qualité dans un rare coloris bleu Olympique (référence L51). Les soubassements d'origine sont encore très beaux. Ses chromes et accessoires sont en très bon état d'origine. L'intérieur, d'origine également, présente une très agréable patine d'usage avec un volant Momo moderne. La mécanique est en très bon état général et a subi une révision récente. Le contrôle technique remonte au 25 avril 2018. Les pneumatiques sont en bon état et présentent une usure de seulement 30%. Ces modèles longtemps délaissés sont aujourd'hui recherchés par les connaisseurs pour leurs qualités routières et leurs performances surtout en version 2 litres.

This July 1973 Porsche 914/4 2 litre injection (chassis No. 4732927254 1973) is one of the last examples built in that model year. It is an American version that shows 92,275 km on the clock. Its body is in excellent condition with a recent good quality respray, in a rare blue Olympic colour (reference L51). The original underneath is still very beautiful. Its chrome and accessories are in very good original condition. The interior, also original, has a very nice patina, with a modern Momo steering wheel fitted. The mechanics are in generally very good condition and have undergone a recent check and maintenance. The technical control is from 25th April 2018. The tyres are in good condition and are only at 30% of wear. These models, long neglected, are now very thought after by connoisseurs for their road qualities and performance especially with the 2 litre engine.

Estimation: 38 000 – 48 000 €

ASTON MARTIN

DB2/4

1955

Caractéristiques techniques

Marque Aston Martin

Modèle DB2/4

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 580 cm³

Puissance 125 ch

Vitesse maximale 195 km/h

Production 141 exemplaires

Riche héritier d'un empire industriel spécialisé dans la taille de pignons et les tracteurs agricoles, David Brown racheta Aston Martin - une petite marque sportive alors connue des seuls spécialistes - et Lagonda en 1947. De ce double rachat allait naître une lignée de sportives exceptionnelles. La première Aston Martin 2 litres Sport (apocryphement désignée DB1) de 1948 équipée du quatre cylindres Aston Martin n'était qu'un modèle de transition en attendant la vraie Aston, la DB2, présentée en avril 1950. Elle reprenait une version raccourcie et modifiée du châssis tubulaire à roues avant indépendantes de la DB1 avec la même suspension, mais cette fois Lagonda fournissait le moteur, un six cylindres à double arbre à cames en tête de 2,6 litres de cylindrée, conçu par W. O. Bentley en personne. Sa puissance de 105 ch à 5 000 tr/min, et le moindre poids de sa carrosserie, permettaient à la DB2 de surpasser facilement sa devancière en termes de performances. La DB2 était une sportive rapide et très résistante, comme l'ont prouvé ses nombreux succès sportifs. Ce qui n'excluait pas un certain confort et une grande facilité de conduite. Une version Vantage de 123 ch capable de 190 km/h en pointe vint rapidement coiffer la version de série. Construite artisanalement, la carrosserie sobre et dépouillée de la DB2 d'inspiration italienne, due à Frank Feeley, affichait une élégance intemporelle avec ses grandes roues de 16 pouces affleurantes. Elle offrait une habitabilité généreuse à deux passagers et son grand capot avant qui basculait entièrement vers l'avant, inspiré des modèles de compétition, facilitait l'accès à la mécanique pour son entretien. Une version cabriolet fut proposée vers la fin de 1950. La production qui avait débuté en mai 1950 prit fin en avril 1953 après un total de 411 exemplaires dont 98 cabriolets.

La DB2 faisait à la fois office de sportive (le six cylindres avait

obtenu de belles places d'honneur au Mans) et de Grand Tourisme. David Brown décida de réorganiser la production en proposant un modèle strictement de compétition, la DB3, et un modèle Grand Tourisme, la DB2/4. La DB2/4, dévoilée en octobre 1953, reprenait les lignes générales de la DB2 en y apportant un surcroît de confort avec deux sièges d'appoint à l'arrière, grâce à son toit plus bombé. Les dossiers des deux sièges supplémentaires se repliaient pour agrandir le coffre et offrir plus de place aux bagages. On retrouvait le capot avant de la DB2 basculant d'un seul bloc sur la DB2/4 et, à l'arrière, pour accéder au coffre, on avait installé un hayon. Un panneau de custode redessiné, un pare-brise d'une seule pièce, des pare-chocs plus épais et divers autres détails différenciaient la nouvelle 2+2 de sa devancière. Au tableau de bord on retrouvait les quatre gros cadrans de la DB2. Côté mécanique, la DB2/4 reprenait le moteur de 125 ch de la version Vantage de la DB2 en série. Un total de 565 DB2/4 fut produit avant l'arrivée de la DB2/4 MkII en octobre 1955, date à laquelle le six cylindres passait à 2 922 cm³ et 140 ch.

Cette Aston Martin DB2/4 de 1955 qui n'a connu que deux propriétaires avant le vendeur, est assez particulière, puisqu'elle a été livrée neuve au Maroc avec quelques spécifications exclusives. Elle dispose d'une suspension renforcée pour mieux amortir les inégalités des routes marocaines et de freins spécifiques d'origine à tambours de plus grande dimension. Notons qu'elle a également été livrée sans chauffage, compte tenu du climat marocain. Elle est encore dotée d'une carrosserie Mulliner (juste avant qu'Aston Martin ne rachète Tickford) qui a subi une restauration ancienne. Elle est de couleur bleue qui serait sa couleur d'origine, selon le propriétaire, qui n'a malheureusement pas pu refaire la peinture avant la vente. L'intérieur ●●





*** est en état moyen mais devrait retrouver une bonne partie de sa fraîcheur après un petit nettoyage. La mécanique a été entièrement restaurée pour une somme de 67 000 € comme en attestent les factures. Cette automobile particulièrement recherchée offre des particularités et un historique qui lui confèrent une rareté supplémentaire que saura apprécier un amateur éclairé. Une voiture qui mérite une attention très particulière.

Delivered new in Morocco with some special features, this 1955 Aston Martin DB2/4 LHD only has 2 owners before the actual vendor. It has a reinforced suspension to better absorb the various bumps and irregularities of Moroccan roads at that time and specific brakes with

larger drums. Note that it was also delivered without any heating system, given the Moroccan climate. It still has a Mulliner body (just before Aston Martin bought Tickford) which has been restored in the past. According to the owner, the car is blue which would be its original colour. The interior is in average condition but should regain much of its freshness after a little cleaning. The mechanicals have been fully restored at a cost of 67,000 euros, invoices will be with the car file. This particularly sought-after automobile offers unique features and a history which enhance its rarity and it will be appreciated by an enlightened enthusiast. A car that deserves very special attention.

Estimation : 200 000 – 220 000 €





JAGUAR TYPE E V12 ROADSTER 1974

Caractéristiques techniques

Marque Jaguar
Modèle Type E V12
Carrosserie roadster
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 5 343 cm³
Puissance 276 ch
Vitesse maximale 240 km/h
Production 7 990 exemplaires

La Jaguar Type E avait fait sensation au moment de sa présentation en 1961, avec ses lignes suggestives et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La première modification majeure était apparue en octobre 1964 avec une version 4,2 litres. Les 240 km/h en pointe restaient inchangés, l'amélioration résidant dans de meilleures accélérations et dans un couple disponible sur une plus large plage de régime, contribuant à l'agrément de conduite. En plus de la puissance et du couple supérieur, on trouvait une boîte de vitesse à première synchronisée et de meilleurs freins. Extérieurement peu de changement. En 1966, aux côtés du coupé et du cabriolet, apparaît une version 2+2 sur un empattement allongé de 23 cm. La silhouette en souffre un peu avec un pare-brise trop vertical et un arrière un peu trop volumineux, mais l'essentiel est préservé.

Puis en 1968, la Type E subit une refonte complète, afin de répondre aux normes fédérales américaines en matière d'environnement et de sécurité. Cette série 2 perd un peu de la fraîcheur originelle. Elle abandonne les carénages de phares et reçoit une barre plus épaisse entre les pare-chocs avant, masquant une entrée d'air agrandie. Elle adopte également des feux de position et des feux arrière de plus grandes dimensions, tandis qu'à l'intérieur on trouve des basculeurs à la place des anciens interrupteurs. Les trois types de carrosseries reçoivent ces modifications, toutefois, la 2+2 se voit doter d'un nouveau pare-brise, plus incliné, qui s'intègre mieux à la ligne. Le six cylindres 4,2 litres conserve ses 265 ch en Europe, mais aux États-Unis, les trois carburateurs SU HD8 sont remplacés par deux carburateurs Zenith-Stromberg qui font passer la puissance du moteur à 175 ch ! Les freins à disque sont désormais fournis par Girling, plus performants que les Dunlop des précédentes versions.

En 1971, la Type E accusait le poids des ans, face à la concurrence, tant esthétiquement que mécaniquement. Mais Jaguar n'avait pas de remplaçante plus moderne à offrir et décida de rajeunir la E. La série 3 est basée exclusivement sur la version 2+2.

Avec des voies plus larges, dictées par une monte pneumatique supérieure (Dunlop SP Sport E70 VR 15), les passages de roues présentaient une découpe différente avec rebords. De même, pour alimenter le radiateur du nouveau moteur, on a dû agrandir l'ouverture de la calandre, ornée d'une grille style coupe-frites. Évidemment, c'est le nouveau moteur V12 en alliage qui retient l'attention. Au départ composé de deux six cylindres en ligne accolés, le V12 avait été revu avec un seul arbre à cames en tête, pour réduire sa hauteur et les coûts de construction. Il était très moderne pour l'époque, rompant avec le classique six cylindres en fonte à longue course. Avec ses 5,3 litres et ses 276 ch, il ne pesait que 36 kg de plus que le six cylindres et s'avérait aussi plus fiable et d'un fonctionnement plus doux, avec des reprises très puissantes, grâce au couple de 46 mkg ! Les versions coupés prirent fin en septembre 1973 tandis que la carrière du roadster se prolongeait jusqu'en 1975. 15 290 exemplaires de ces Jaguar E série 3 à moteur V12 ont été produites entre avril 1971 et 1975, dont 7 990 roadsters parmi lesquels 6 119 conduite à gauche.

La voiture d'origine américaine, proposée ici, est en très bon état de présentation avec une peinture noire vernis en très bon état. La capote en mohair de couleur noire est neuve. Les chromes sont sans oxydation ni choc. La sellerie et les garnitures en cuir beige sont en bon état avec une belle patine, de même que la moquette beige et les garnitures de coffre en très bon état d'origine. Le volant à 3 branches en aluminium et cerclage bois de marque Moto-Lita est en bon état, tout comme l'ensemble de l'instrumentation de bord. Le véhicule est équipé de son autoradio d'origine avec antenne électrique. La mécanique est totalement fiabilisée, le moteur a été entièrement révisé en 2018, avec de nombreuses pièces neuves dont l'ensemble du circuit électrique. La boîte de vitesse manuelle - une option très recherchée - ayant, elle, été refaite également. La ligne d'échappement est en très bon état avec silencieux 4 sorties et les freins ont été ●●



••• révisés. Les jantes en tôle peintes de 15 pouces, chaussées de Pirelli P4000 205/70 R 15, avec enjoliveurs chromés sont, elles aussi en très bon état. Dans un souci de fiabilisation et en vue d'offrir une automobile « irréprochable », plus de 30 000 € de travaux ont été effectués en Angleterre lors des 12 derniers mois.

The car offered here was sold new in the USA. In very good condition, this Jaguar has a beautiful black paintwork. The matching black mohair hood is new. The chrome work is in very good condition, without any oxidation or dent. The beige leather upholstery is in good condition with a beautiful patina, as well as the beige carpets and the boot liner, in very good original condition. The Moto-Lita 3 spoke

aluminium/wood steering wheel is in good condition, as well as the entire dashboard instrumentation. The vehicle is fitted with its original car radio and an electric aerial. The mechanicals are very reliable, the engine has been completely overhauled in 2018, with many new parts including the entire wiring loom. The manual gearbox - a very popular option - having been redone too. The exhaust line is in very good condition and the braking system has been checked. The 15-inch painted steel wheels, fitted with Pirelli P4000 205/70 R 15 and the 4 chrome hubcaps are also very good condition. In order to bring this Jaguar to an amazing state, more than 30,000 euros has been spent by the vendor in the U.K. in the last 12 months.

Estimation : 95 000 – 125 000 €



PORSCHE 911 CARRERA TARGA 1987

Caractéristiques techniques

Marque Porsche 911

Modèle Carrera

Carrosserie Targa, 2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat

Cylindrée 3 164 cm³

Puissance 231 ch

Vitesse maximale 245 km/h

Production 79 649 exemplaires



La Porsche 901 dévoilée en septembre 1963 au Salon de Francfort sous forme de coupé fera la carrière exceptionnelle que l'on sait sous le nom de 911. En septembre 1965, Porsche dévoile un nouveau type de carrosserie, la Targa, une version découvrable avec arceau rigide fixe. Porsche a toujours utilisé un vocabulaire évoquant ses victoires en compétition pour désigner ses modèles les plus pointus. Comme Targa qui signifie plaque en italien, la récompense symbolique – plutôt qu'une coupe - offerte au vainqueur de la coupe Florio, ou encore Carrera - course en espagnol - qui évoquait la Carrera Panamericana. Le nom Carrera, jusqu'à réservé aux modèles de compétition de la 356, est ressuscité par Porsche pour la 911 la plus luxueusement équipée,

en 1973. Le nom s'appliquera à toute la gamme 911, à partir du millésime 1984. Bien qu'il soit toujours refroidi par air, le six cylindres à plat de 3,2 litres est selon Porsche nouveau à 80%. Ce moteur, révisé et profondément remanié, développe 231 ch, 27 de plus que la précédente mouture, offrant à la Carrera un 0 à 100 km/h en 5,3 secondes et une vitesse maximale de 245 km/h, les 160 km/h étant atteint en 13,6 secondes. C'était il y a plus de trente ans, les Carrera 3,2 litres sont aujourd'hui très recherchées pour toutes ces excellentes raisons et il n'est pas si facile d'en dénicher une.

Cette Porsche 911 Carrera 3.2 litres avec sa typique carrosserie Targa date de septembre 1984 et affiche 13 100 miles (21 000 km) au compteur. Mise sur le pont la voiture se pré-



sente dans un état structurel remarquable avec des planchers couleur carrosserie et aucune protection type « blaxon ». Le coffre avant est également dans un excellent état et ne présente absolument aucune corrosion. L'intérieur est d'origine mais mériterait une légère restauration pour retrouver sa fraîcheur. Essayé sur route, la voiture s'avère très plaisante à conduire. Nous disposons d'une partie de son historique. Rarissime dans cet état.

also in excellent condition and absolutely free of corrosion. The interior is original, but it will benefit of a light restoration to put it back to high standard. Tried on the road, the car is very pleasant to drive. Also, the car comes with some history.

Estimation: 38 000 – 45 000 €

This Porsche 911 Carrera 3.2 litre in the Targa version Targa has been register in September 1984 and shows 13,100 miles (21,000 km) on the odometer. Underneath the is in a remarkable structural condition with body-coloured floors and no protection type "blaxon". The boot is

FERRARI BB 512i 1984

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle BB 512i

Carrosserie berlinette 2 places

Moteur central, 12 cylindres à plat

Cylindrée 4 943 cm³

Puissance 340 ch

Vitesse maximale 300 km/h

Production 1 007 exemplaires

Au Salon de Turin 1971 Ferrari dévoilait la 365 GTB/4 BB (Berlinetta Boxer), une berlinette équipée d'un douze cylindres à plat « Boxer » en position central arrière. Ferrari était finalement passé au moteur central et retrouvait sa place en tête des supercars aux côtés de la Lamborghini Countach. Au Salon de Paris 1976, Ferrari dévoilait une première évolution de la BB, la 512 de 5 litres de cylindrée au lieu des 4,4 litres de la 365. La cylindrée était obtenue à la fois par réalésage et allongement de la course (82 x 78 au lieu de 81 x 71 mm), tandis que le taux de compression était relevé et que pour sa lubrification la 512 avait désormais recours au carter sec. Toutes ces modifications mécaniques entraînaient un accroissement du couple qui améliorait la souplesse du moteur et un nouvel étagement de la boîte de vitesses permettait de mieux exploiter tout ce potentiel. Les trains roulants ne recevaient que des améliorations minimales et le freinage par disques ventilés aux quatre roues ne subissait aucune modification. Ferrari revendiquait une vitesse maximale légèrement au-dessus des symboliques 300 km/h. Les changements apportés à la carrosserie par Pininfarina étaient discrets. Le porte-à-faux arrière gagnait 4 cm, les grilles de capot étaient remplacées par des persiennes et des prises d'air NACA pour refroidir les freins, faisant leur apparition sur les bas de caisse devant les roues arrière. Hormis les sièges réglables dans plusieurs

directions à la place des sièges fixes, l'intérieur ne changeait pas. En 1981, après une production de 929 exemplaires de 1976 à 1981, la 512 recevait une injection Bosch et devenait 512 BBi. Le couple augmentait encore avec une puissance identique, mais disponible sur une plus large plage de régime. La Berlinetta Boxer cédera la place à la spectaculaire Testarossa à la fin du millésime 1984 après 2 323 exemplaires produits de 1971 à 1984 dont 1 007 512i. Avec son moteur directement issu de la Formule 1, la 512 BB, mieux équilibrée, plus légère et plus rapide que la légendaire « Daytona », était l'une des plus performantes supercars de son époque et peut encore apporter leur dose d'adrénaline aux conducteurs les plus sportifs. La valeur des V12 ayant connu une spectaculaire envolée, collectionneurs et investisseurs ont reporté leur choix sur les berlinettes Boxer à douze cylindres à plat et particulièrement sur celles dotées de l'injection, plus faciles à utiliser et à entretenir.

Cette superbe Berlinetta Boxer à injection (n° de série ZFFJA09B000050283) a une date de première mise en circulation qui remonte au 13 mars 1984 et n'affiche que 58 852 km au compteur. La peinture a été refaite, un travail très soigné réalisé par un grand professionnel. La sellerie d'origine est particulièrement bien conservée. La voiture a subi une restauration moteur (y compris reféction de la segmentation, électrozincage et ●●●





••• vermiculage). La climatisation a également été refaite. Les éléments de trains roulants (bras de suspension, amortisseurs) ont été restaurés et zingués. Seules les jantes mériteraient un peu d'attention. La Berlinetta Boxer, première vraie Ferrari à moteur central, mérite toute l'attention des amateurs de grandes classiques italiennes. La version 512i en est probablement l'aboutissement et la meilleure expression.

(including piston rings, electro galvanizing, etc...). The air conditioning has also been overhauled. The running gear elements (suspension arms, shock absorbers) have been restored and galvanized. Only the wheels will deserve a little attention. The Berlinetta Boxer, the first true Ferrari with a mid- engine, is highly followed and recognised by enthusiasts of great Italian classics cars. The 512i version is probably the best result of all BB's.

This superb Berlinetta Boxer injection (chassis number ZFFJA09B000050283) has been registered on 13th March 1984 and only shows 58,852 km on the odometer. The car has been resprayed, a very good quality job done by a great professional. The original upholstery is particularly well preserved. The engine has been restored

Estimation : 250 000 – 300 000 €







PORSCHE

356 B 1600 S

1962

Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 356 C 1600 SC

Carrosserie coupé, 2+2 places (T6)

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

Cylindrée 1 582 cm³

Puissance 75 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Productions 20 508 exemplaires



Après un premier prototype à moteur central en 1948, devant les difficultés à industrialiser un tel concept et le prix de revient d'une telle voiture, Ferry Porsche s'était finalement rabattu sur la plateforme roulante de la Volkswagen avec le moteur en porte-à-faux en arrière de l'essieu arrière pour sa première sportive de série, la 356, en la dotant d'une carrosserie plus aérodynamique et plus légère. Le moteur à quatre cylindres à plat de 1 086 cm³ de la Volkswagen, refroidi par air et équipé de culasses spéciales, développait 40 ch à 4 000 tr/min. Le coupé et le cabriolet 356 avaient été homologués en août 1948 et la production démarra très lentement à Gmünd, en Autriche, où s'était repliée 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 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, 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 désembuage. Côté mécanique on retrouve les moteurs 1 600 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 agrandie, 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. La 356 B sera remplacée par la 356 C identique en 1964. La 356 fut construite à près de 80 000 exemplaires de 1948 à 1965 toutes versions confondues, sur lesquelles on compte seulement 1 767 modèles 356 B Hardtop.

Cette Porsche 356 B de 1962 (n° de châssis 211245) à moteur 1600 S (n° P703382) affiche 6 143 miles (9 886 km) au compteur. Il s'agit d'un coupé à carrosserie T6 (la dernière version aux surfaces vitrées agrandies) de couleur rouge avec une peinture ancienne en bon état de belle présentation avec ses chromes et ses accessoires en bon état d'origine. Les soubassements ont été restaurés il y a quelques années. L'intérieur, d'origine, est en similicuir noir. Le siège conducteur est légèrement craquelé et le volant d'époque porte des traces normales d'usage. Les instruments sont en bon état d'origine. La mécanique est en bon état de fonctionnement et les pneumatiques montrent une usure de 50%. Les 356 B et C à carrosserie T6 sont les plus abouties

de la lignée et conservent tout le charme des premières Porsche, l'efficacité et l'agrément en plus.

This 1962 Porsche S 356 B (chassis # 211245) fitted with 1600 S engine (# P703382) shows 6,143 miles (9,886 km) on the odometer. This is a T6 body coupe (the latest version with larger glass surfaces), red colour (old paint but in good condition), beautiful presentation with its chromes and its accessories in good original condition. The underneath was restored a few years ago. The original interior is in black leatherette. The driver's seat is slightly cracked, and the period steering wheel shows the normal signs of wear and tear. The instruments are in good original condition. The mechanics are in good working order and the tyres are 50% worn. The 356 B and C (body T6) are the most successful in the 356 range and retain all the charm of the first Porsche, efficiency and pleasure...

Estimation : 85 000 - 100 000 €

LANCIA FLAMINIA 2.8 3B COUPÉ PININFARINA 1964

Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle Flaminia 2.8 3B

Carrosserie coupé 4 places (Pininfarina)

Moteur avant, 6 cylindres en V

Cylindrée 2 775 cm³

Puissance 140 ch

Vitesse maximale 181 km/h

Production 5 236 exemplaires toutes versions confondues



Au sommet de la gamme Lancia, la luxueuse berline Flaminia, qui remplaçait l'Aurelia, reste le symbole de l'automobile statutaire italienne de luxe de l'après guerre, tant par son style que par son prix exorbitant. Son moteur à six cylindres en V ouvert à 60° de 2 500 cm³ était dérivé du premier V6 au monde, breveté par Lancia, celui de l'Aurelia. En 1963, la Flaminia recevra une version réalésée à 2 775 cm³ du V6, développant quelques chevaux supplémentaires. La berline arbore un dessin classique aux dimensions imposantes, mais des versions à empattement raccourci sur la même base mécanique, plus compactes et plus sportives font leur apparition. Le premier est un coupé dû au carrossier Pininfarina (en un seul mot depuis 1961), dérivé d'un prototype sur plateforme Aurelia, baptisé Florida, qui avait été sa voiture personnelle pendant plusieurs années. Ce coupé luxueux aux dimensions généreuses, construit sur un empattement de 2,75 au lieu de 2,87 m pour la berline, sera le modèle

le plus populaire de la gamme Flaminia, devant la berline puisque, entre 1959 et 1967, il fut produit à 5 236 exemplaires, soit 1 341 de plus que la berline qui souffrait d'un prix rédhitoire, presque équivalent à celui d'une Rolls-Royce Phantom. Le coupé, plus statutaire que sportif – sa carrosserie était en acier – offrait à Lancia un prestige qui lui permettait de rivaliser avec Mercedes-Benz et Jaguar. Carlo Pesenti (1907-1984) qui avait repris la marque Lancia en juin 1956 avait choisi de conserver pendant toute la décennie 1960 ce modèle prestigieux produit à perte dans sa gamme, les Flavia et Fulvia compensant les pertes de la Flaminia. Le moteur 2,5 litres reçut un carburateur triple corps en 1961 d'où l'appellation 3B qui fut remplacé à son tour par un moteur 2,8 litres en 1963. Les moteurs du coupé Pininfarina développaient quelques chevaux de plus que la berline, en l'occurrence 140 au lieu de 129 pour la version 2,8 litres. La Flaminia n'eut pas de succession, Lancia n'ayant plus les moyens financiers



suffisants. Au total, ce sont 12 641 exemplaires de Lancia Flaminia qui sont sortis des usines de Chivasso dont 5 236 coupés Pininfarina.

Le véhicule est d'origine et se présente en très bon état de carrosserie. La peinture a été refaite après belle préparation. L'intérieur a également été entièrement restauré avec un cuir de qualité supérieur. La moquette et le ciel de toit ont également été entièrement refaits à neuf, de même que le moteur reconditionné à neuf par un spécialiste Lancia de Turin. Boîte de vitesses, ponts et cardans ont été entièrement démontés, révisés, les synchronisations sont neuves et toutes les pièces d'usures ont été changées. Les trains roulants sont neufs (rotules, silent blocs, amortisseurs neufs). Tous les accessoires (dynamo, démarreur et carburateurs) ont été démontés et remis en état. Les freins ont été refaits également (étriers, disques, flexibles, liquide et plaquettes ont été changés). La voiture n'a parcouru que 600 km depuis sa restauration.

The vehicle is original and is in very good body condition. The painting was redone after a good preparation of the bodywork. The interior has also been fully restored using premium quality leather. The carpet and the headlining are also completely restored, as well as the engine overhauled by a specialist Lancia in Torino. Gearboxes, axle and drive-shafts have been completely taken off, overhauled, the synchromesh are new and all the wear and tear parts have been replaced. The running gear is new (ball joints, bushes, new shock absorbers...) All the auxiliaries (Dynamo, Starter and carburetors) have been taken in pieces and restored. The brakes as well were also redone (callipers, discs, hoses and pads were changed). The car has only been driven for 600 km since its restoration.

Estimation: 45 000 - 55 000 €

TRIUMPH TR6 1971

Caractéristiques techniques

Marque Triumph

Modèle TR6

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 498 cm³

Puissance 150 ch

Vitesse maximale 190 km/h

Production 94 619 exemplaires



La populaire gamme sportive des Triumph TR, inaugurée par la TR2 en 1953, avait été conçue pour rivaliser avec les Austin-Healey, MG et Jaguar. Jusqu'en 1967 leur succès reposait sur les moteurs quatre cylindres Triumph. Avec la TR5, extérieurement identique à la TR4A – première TR à suspension arrière indépendante - qui l'avait précédée, était apparu le moteur six cylindres 2,5 litres à la place du quatre cylindres de 2,1 litres. Une nouvelle livrée, plus moderne était attendue l'année suivante, la TR6. Conservant toute la cellule centrale - habitacle, portes, pare-brise - inchangée, le carrossier d'Osnabrück Karmann avait redessiné la TR5 pour le millésime 1969 dans un style plus moderne. Elle arborait une calandre sur toute la largeur avec un phare

à chaque extrémité et un panneau arrière tronqué. Sous la carrosserie, le châssis restait à peu près identique à celui de la TR4A, tandis que le moteur 2,5 litres à injection Lucas de la TR5 restait inchangé, développant 150 ch (124 ch après 1968 pour la TR6 Pi) qui lui autorisait un bon 190 km/h en pointe. La tenue de route était améliorée par rapport à la TR5, grâce à la présence de roues plus larges et d'une barre antiroulis à l'avant. Les dernières TR six cylindres sont les plus excitantes des Triumph.

Cette Triumph TR6 de bel aspect est dans son jus et n'a jamais été restaurée. Sa livrée bleu marine avec sellerie beige la rend particulièrement élégante. Elle fonctionne parfaitement et a reçu un échappement neuf. C'est un modèle ex-



ceptionnel dans cet état. Certains éléments sont à reprendre, mais elle est complète et mériterait une attention particulière pour retrouver tout son lustre. Elle possède des papiers belges et est éligible pour les rallyes historiques. Les TR6 sont les plus performantes et les plus abouties des TR, dans la veine des authentiques roadsters britanniques. En acquérir une de cette qualité pour un budget de moins de 15 000 € est encore possible.

This triumph TR6 present very well and has never been restored. Its navy blue livery with beige upholstery makes it particularly elegant. It works perfectly and has a new exhaust. It is an exceptional model in this state. Some elements will need attention, but it is complete and

deserves love and care to put it back to its former glory The car is Belgium registered and is eligible for historical rallies. The TR6 are the most powerful and archieved TR, in the line of authentic British roadsters. To acquire one of those for a budget of less than 15,000 euros is still possible.

Estimation : 14 000 – 16 000 €



CITROËN DS 21 CABRIOLET CHAPRON 1967

Caractéristiques techniques

Marque Citroën

Modèle DS 21

Carrosserie cabriolet, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 2 175 cm³

Puissance 100 ch

Vitesse maximale 175 km/h

Productions 1 365 exemplaires

En 1955, la DS avait étonné le monde avec sa ligne futuriste. Sous sa spectaculaire carrosserie aux allures de fusée, la technique déployée était inédite et peut-être plus futuriste encore. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Son style intemporel, sa modernité, ses innovations, sa tenue de route et ses performances ont marqué les esprits de toute une génération et vont en faire un modèle du genre. Sa suspension qui faisait s'affaisser la voiture lorsqu'elle était à l'arrêt contribuera à lui donner un caractère hors normes. On pourra s'étonner qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à sa suspension hydraulique, la DS ne fit aucun émule et ne fut jamais copiée ni même imitée. Elle reste unique en son genre.

À côté de la berline DS, les autres modèles proposés étaient l'ID (une version simplifiée et meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes. Cette dernière, une des plus élégantes voitures des années 1960, était une création du carrossier Henri Chapron. Né à Nouan-le-Fuzelier en Sologne, Henri Chapron avait fondé son atelier de carrosserie en 1919 à Levallois-Perret, près de Paris. Contrairement aux nombreux carrossiers Français, Chapron n'avait jamais carrossé de voitures hippomobile et ne possédait pas ce savoir-faire artisanal ancien, ce qui contribua à donner à son travail une fraîcheur et des proportions débarrassées de cet acquis et qui correspondait mieux aux châssis automobiles. Il avait baptisé son premier cabriolet DS « La Croisette ». Elle reprenait l'intégralité des ailes arrière de berline nécessitant un couvre-joint pour cacher le raccord entre les ailes et le prolongement de porte de la berline. Le deuxième cabriolet DS de Chapron, baptisé « Le Caddy » fut dévoilé en 1959 et présentait un progrès considérable par rapport à « La Croisette », car il faisait appel à un unique panneau sans joint, bien plus élégant, derrière la portière. Les portes avant de

berline furent utilisées jusqu'en 1960, quand des portières plus longues furent adoptées, marquant un nouveau progrès dans les proportions. Au début, la version décapotable de Chapron ne fut pas approuvée par Citroën, ce qui l'obligeait à utiliser des voitures complètes plutôt que de simples châssis roulants. L'usine finit par reprendre l'idée à son compte et par construire sa propre version « usine » sur le châssis plus long du break ID. Le moteur original de la DS 19 était un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue qui céda la place à un moteur à course courte de 1 985 cm³ sur la DS 20 en 1966. En septembre 1967, l'avant de la DS sera remodelé et doté de phares orientables. La DS sera plus tard proposée avec des cylindrées de 2 175 cm³ sur la DS 21 et 2 347 cm³ sur la DS 23. Le cabriolet suivra bien sûr ces différentes évolutions.

La date de 1^{re} mise en circulation de ce très beau cabriolet DS d'usine (n° de série *4376114*) remonte au 6 juin 1967 et il est aux mains du même propriétaire depuis le 8 mai 1978. Le kilométrage inscrit au compteur est de 79 175 km (son kilométrage réel selon le propriétaire). La voiture a subi une restauration complète de la structure, de la carrosserie et de la peinture en 1980. La carrosserie de couleur bleu marine est en excellent état et affiche une belle présentation. Elle dispose d'une capote en alpaga de couleur noire en excellent état, de son couvre-capote et de roues fils Robergel d'époque, ainsi que des phares additionnels « boule ». Sa sellerie en cuir fauve de très belle facture a également été refaite, il y a une vingtaine d'années, et affiche une très agréable patine. Les moquettes sont en bon état, capote et couvre capote. Tableau de bord et instruments de bord sont en bel état d'origine. La voiture a toujours connu un entretien suivi avec soin, dispose d'une pompe à eau récente, d'un faisceau électrique partiellement refait et d'un échappement récent. Elle est en très bon état général de fonctionnement avec un ensemble hydraulique très réactif. La boîte de vitesses hydraulique à quatre rapports, la direction assistée et les suspensions hydrauliques fonctionnent parfaitement. Elle est chaussée ●●



*** de pneumatiques anciens mais seulement usés à 10% à l'avant, comme à l'arrière. Les beaux cabriolets DS se font rares et chers, celui-ci mérite l'intérêt d'un connaisseur amateur.

First registered on 6th June 1967 this beautiful DS Series cabriolet (chassis number 4376114) has been in the hands of the same owner since 8th May 1978. The mileage shows on the odometer is 79,175 km (actual mileage according to the owner). the car undergone a complete restoration of the structure, the bodywork and the painting in 1980. The navy blue body is in excellent condition and present very well. It features a black alpaca soft-top in excellent condition, its period hood cover and Robergel wheels, and additional "boule" headlights. Its fawn leather

upholstery beautifully made was also redone 20 year's ago, and shows a very nice patina. The carpets are in good condition, hood and hood cover. Dashboard and instruments are in good original condition. The car has always been carefully maintained, has been fitted with a recent water pump, a partially rebuilt electric wire loom and a recent exhaust. It is in generally very good condition with a very reactive hydraulic system. The four-speed hydraulic gearbox, power steering and hydraulic suspensions work perfectly. It is fitted with old tires but only worn 10% in the front, as it is for the back. The beautiful convertible DS are rare and expensive, this one deserve the care of a connoisseur.

Estimation: 140 000 – 180 000 €



AUSTIN-HEALEY

100-6

1957

Caractéristiques techniques

Marque Austin-Healey

Modèle 100-6

Carrosserie roadster 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 639 cm³

Puissance 117 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Productions 14 436 exemplaires toutes versions confondues



Austin-Healey fait partie des marques sportives britanniques emblématiques des années 1950-1960, tant pour ses petites Sprite que pour sa série des 100-4, 100-6 et 3000. La Healey 100, équipée du moteur 4 cylindres 2,6 litres de 90 ch de l'Austin A90 avait été imaginée 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) prove-

naient de l'Austin A 40. La 100-4 avait connu des versions sportives 100 M et 100 S de 132 ch en 1955.

La 100-6 à moteur six cylindres avait succédé à la 100-4 en 1956, lorsqu'Austin avait remplacé le quatre 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 des 100-4. Deux versions étaient proposées, la BN4 une 2+2 et la BN6 à 2 places. Sous le capot, le six cylindres de 2 639 cm³ (79,4 x 89 mm) développait 102 ch à 4 600 tr/min dans sa version standard puis 117 ch à partir de 1957 avec le modèle MM pour Mille Miglia intégrant une nouvelle culasse et des carburateurs SU de plus gros diamètres. 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) auquel appartenait



Austin. Elles s'illustrèrent au Rallye des Tulipes en 1958, puis à Sebring et à la Coupe des Alpes.

Les 100-6 sont les seules « Big Healey » à conserver la ligne originale et plus basse des 100-4.

Cette Austin-Healey de 1957 est l'une des premières 100-6. Elle se présente dans la même configuration que le modèle BN4 de Donad Healey au Mille Miglia 1957 à savoir la culasse et les carburateurs MM pour 117 ch. Elle arbore une magnifique peinture rouge Colorado refaite par un carrossier reconnu. À l'intérieur, la sellerie d'origine est tout simplement bluffante, patinée à souhait avec un cuir bien nourri qui n'a pas craquelé. Elle correspond parfaitement au tableau de bord refait avec soin. Les chromes ont également été refaits et sa capote est en superbe état. La mécanique fonctionne parfaitement et sort d'un réglage chez un spécialiste. Aux mains d'un propriétaire soigneux et passionné depuis 2009, cette séduisante Austin-Healey roule

plusieurs fois par mois pour des rallye historiques et pour la promenade. Selon ses dires « elle marche comme un bombardier anglais ». Un roadster anglais mythique pour un usage plaisir.

This 1957 Austin-Healey is one of the first 100-6 built. It has been re-sprayed with a beautiful red paint. Inside, the original upholstery is simply amazing, showing a nice patina with a well-fed leather that has not crackled. It perfectly matches the careful restored dashboard. The chrome works has also been redone and its soft-top is in superb condition. The engine is also in perfect working order, maintained regularly, with a file containing many invoices. In the hands of a caring young owner since 2011, this seductive Austin-Healey is driven several times a month for historic rally and for some ride. According to his words "it works like an airplane". A legendary English roadster for pleasurable use.

Estimation : 47 000 – 55 000 €

MASERATI KYALAMI 1978

Caractéristiques techniques

Marque Maserati

Modèle Kyalami

Carrosserie coupé 2+2 places

Moteur avant, 8 cylindres en V

Cylindrée 4 930 cm³

Puissance 280 ch

Vitesse maximale 245 km/h

Production 200 exemplaires dont 76 versions
4,9 litres



La Kyalami, dévoilée au Salon de Turin en 1976, est née de la volonté d'Alessandro de Tomaso qui avait racheté Maserati à Citroën en 1975. Elle abandonnait tout l'arsenal hydraulique Citroën pour revenir aux fondamentaux des Grand Tourisme italiennes, en l'occurrence de la De Tomaso Longchamp dévoilée en 1972, dont elle reprenait la plateforme technique avec suspension à quatre roues indépendantes et freins à disques ventilés inboard aux quatre roues. Le V8 Ford Cleveland de 5 763 cm³ (101,6 x 88,9 mm) de 300 ch de la Longchamp fait place au V8 Maserati 4 136 cm³ de 265 ch ou à la version 4 930 cm³ de 280 ch. Une boîte manuelle à 5 rapports était montée en série mais une transmission automatique était proposée en option. Le style très classique de la Longchamp, était dû à Tom Tjaarda qui officiait chez Ghia dont Alessandro de Tomaso était également propriétaire. Seules, les parties avant et arrière de la Maserati, plus modernes, différent de la De Tomaso. L'in-

térieur reflétait le souci de luxe dans une ambiance légèrement sportive avec un superbe tableau de bord matelassé de cuir. La production cessa en 1983.

Cette très belle Maserati Kyalami a été livrée neuve à Bruxelles en 1978. Dans les années 1990, elle a été achetée par un Parisien qui l'a faite entretenir par le garage Rodier dans le 9e arrondissement de Paris. Elle a par la suite été vendue à un concessionnaire Citroën de Grenoble, grand amateur de Maserati qui l'a revendue fin 2009 au propriétaire actuel. Son compteur affiche moins de 3 000 km, ce qui laisse supposer qu'elle aurait un peu plus de 100 000 km. Sa carrosserie et sa peinture ont été entièrement refaites. La sellerie a bénéficié d'un nettoyage approfondi, mais n'a pas été changée et son cuir affiche une magnifique patine. Pour sa mécanique, elle a été confiée (révision et réglage) à Isotta, l'un des meilleurs spécialistes Maserati en France. Trains avant et arrière, freinage,



amortisseurs ont été refaits à neuf, jusqu'aux roulements, et le système électrique a été révisé. Depuis tous ces travaux, la voiture a seulement parcouru quelques kilomètres. C'est un vrai plaisir à conduire. Il s'agit de l'un des 76 exemplaires en version 4,9 litres sur les 200 exemplaires produits entre 1976 et 1983. Un modèle très rare doté des meilleurs perfectionnements mécaniques de l'époque. L'une des dernières grandes Maserati traditionnelles.

This beautiful Maserati Kyalami was delivered new in Brussels in 1978. In the 1990s, the car was bought by a Parisian who had it maintained by Garage Rodier, in the 9th arrondissement of Paris. It was subsequently sold to a Citroën dealer in Grenoble, a big Maserati fan, who parts with it at the end of 2009, selling it to the current owner. Its odometer shows less than 3,000 km, which suggests it would possibly be a little over 100,000 km. The bodywork and paint have been

completely redone. The upholstery has benefited from a good thorough cleaning but is still original and the leather has got a beautiful patina. The mechanic has been entrusted (maintenance and service) to Isotta, one of the best Maserati specialists in France. Front and rear running gears, braking, and shock absorbers have been redone, new wheel bearings, and the electrical system has been checked. Since all this work, the car has only been driven for a few kilometres. It's a pleasure to drive it. This is one of 76 examples with the 4.9 litre version out of the 200 produced between 1976 and 1983. A very rare model with the best technology of the time. One of the last true great classic Maserati.

Estimation: 80 000 – 90 000 €

VOLKSWAGEN

1200

1969

Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen

Modèle 1200

Carrosserie berline 2 portes, 4 places

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

Cylindrée 1 192 cm³

Puissance 34 ch

Vitesse maximale 115 km/h



Peut-on encore présenter la « Coccinelle », pour reprendre parmi l'un de ses nombreux surnoms celui qu'elle reçut en France. Car en fait, la Coccinelle n'a pas de nom. Modèle unique du constructeur jusqu'en 1955, on n'avait pas jugé utile de lui donner un nom. D'abord baptisée KdF-Wagen (la voiture de la force par la joie !?) par le régime nazi qui en avait demandé l'étude à Ferdinand Porsche. Après la guerre, grâce aux occupants britanniques qui redémarrent l'usine, elle devient simplement LA Volkswagen, parfois suivie de sa cylindrée pour distinguer deux versions. Seules les autres Volkswagen ont un nom, la Karmann-Ghia, à partir de 1955, la berline 1500 en 1966 ou la 411 à partir de 1968. Cantonnée au moteur 1100

depuis son origine, la Coccinelle reçoit le 1200 (1 192 cm³) le 21 décembre 1954, avec une puissance qui passe de 24 à 30 ch sans que sa carrosserie ne permette de la distinguer de la 1100. En 1957, elle reçoit une lunette arrière plus grande, puis en 1960 des clignotants font leur apparition sur les ailes avant. La surface vitrée est légèrement agrandie en 1965 tandis que l'appellation 1200 A différencie une nouvelle version de 34 ch. Elle battra le record de 15 007 034 exemplaires produits de la Ford T le 17 février 1972 et atteindra les 20 948 790 exemplaires en 1991 ! Cette Volkswagen emblématique est intégralement d'origine et arbore encore sa peinture gris clair d'origine en bon état avec une patine exceptionnelle. À l'intérieur on retrouve encore le



tableau de bord droit au design épuré des versions de la décennie 1960 si caractéristique. Elle est dotée d'une galerie de toit qui lui confère une allure incroyable, plus vraie que nature. Elle possède des papiers belges. Cette icône de la voiture populaire est de plus en plus rare dans un état d'origine authentique et celle-ci y ajoute une patine très flatteuse qui fait tout son intérêt. Pour amateur éclairé.

This iconic Volkswagen is fully original and is still with its original light grey colour paint in good condition, with an exceptional patina. Inside there is still the so 1960's characteristic sleek straight up dashboard design versions. The vehicle is fitted with a roof rack that

gives it an incredible look. It has got Belgian registration documents. It becomes more and more difficult to find an authentic and original VW 1200. For an enlightened amateur.

Estimation: 7 000 – 9 000 €

MG MGB GT 1973

Caractéristiques techniques

Marque MG

Modèle MGB GT

Carrosserie coupé, 2+2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 798 cm³

Puissance 95 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Production 150 000 exemplaires



La MGB marque un tournant dans l'histoire de MG. Produite à l'origine sous forme d'un roadster dès 1962, elle est déclinée en coupé, baptisé GT, à partir de 1965. L'originale pente arrière de son habitacle est due à Pininfarina. Elle remplaça avantageusement la MGA vieillissante avec sa carrosserie autoporteuse et un quatre cylindres 1 800 plus puissant de 95 ch qui lui offrait une vitesse de pointe supérieure. Énorme succès commercial, la MGB, longtemps considérée comme la sportive la plus produite de tous les temps, fut construite à plus de 500 000 exemplaires, répartis en 350 000 roadsters et 150 000 coupés, jusqu'à sa disparition en 1980. À partir de 1975 la version Mk IV à pare-chocs américains à absorption mit à

mal la sobriété du modèle original. Une version six cylindres 3 litres, la MGC, reconnaissable à son bossage de capot, fut commercialisée en 1966 pour remplacer l'Austin-Healey 3000. Le coupé GT fut proposé avec moteur V8 de 1973 à 1976. Rover ressuscita la MGB sous forme d'une MG RV8 boursoufflée et équipée d'un V8 en 1993.

Cette jolie MGB GT de 1973 est l'une des dernières produites avant l'adoption des pare-chocs boucliers « américains » et conserve donc la pureté originelle du modèle. Elle a été repeinte en ocre jaune typique de l'époque avec une sellerie noire associant cuir et tissu. Le propriétaire, grand amateur d'anglaises en a pris grand soin et l'a entretenue méticuleusement. Elle a



démarré au quart de tour, même après quelques semaines d'immobilisation. Elle marche parfaitement bien et prend ses tours avec facilité. Un ventilateur, commandé depuis le tableau de bord, a été installé pour éviter la surchauffe. C'est une très belle MG, idéale pour les collectionneurs qui aiment rouler, facile à entretenir et facile à restaurer qui part par la route.

This pretty 1973 MGB GT is one of the last produced before the adoption from the factory of the "American" styled bumpers and thus retains the original pure design of the model. It was repainted in period yellow ochre with a black interior combining leather and fabric. The owner, a great lover of English cars, took great care of it and

meticulously maintained it. It always starts extremely well, even after a few weeks of no use. This car is in very good working order and revs perfectly. An electric fan, controlled from the dashboard, has been installed to prevent overheating. This is a very nice MG, ideal for the collectors who like to drive, easy to maintain and easy to restore.

Estimation : 12 000 – 14 000 €

PORSCHE 911 CARRERA TARGA 2.7 EURO MFI 1974

Caractéristiques techniques

Marque Porsche

Modèle 911 Carrera 2.7

Carrosserie Targa, 2+2 places

Moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres à plat

Cylindrée 2 687 cm³

Puissance 210 ch

Vitesse maximale 240 km/h

Production 631 exemplaires dans la version Targa Euro

La légendaire Porsche 911 RS de 1973 est née de la prise de conscience par l'usine que le poids de la 911 2.4 S, son modèle de production haut de gamme, limitait son potentiel de développement pour la course. Par conséquent, il a été décidé de produire et d'homologuer une variante légère spéciale à des fins de compétition. Il en a résulté la légendaire Carrera RS (RennSport) de 1973, construite avec du métal plus fin dans ses portes, son toit, son capot de coffre et ses planchers.

Lorsque les objectifs d'homologation furent atteints - la demande des consommateurs était considérablement plus élevée que le seuil de production de 500 voitures spécifiées pour l'homologation FIA - la légère RS fut abandonnée par Porsche après 1 590 unités produites. Cependant, le nom de Carrera a pérennisé sur le modèle haut de gamme de Porsche, et un nombre limité de Carreras équipées de caisses légères et développant des performances élevées ont émergé de 1974 à 1976, seulement pour les marchés européens. Ces « Euro Carreras », comme on les connaissait, ont conservé le moteur de 2,7 litres, 210 ch, type 911/83, à injection mécanique Bosch (MFI), le même moteur que celui qui propulsait la légendaire Carrera RS 2.7 de 1973. Ces autos ont eu l'avantage d'être offertes dans la nouvelle carrosserie G-type (qui habillera dorénavant toutes les 911 jusqu'en 1989), avec un cahier des charges très proche de la désignation M472 RS « Touring » de 1973, version les plus équipées des RS. Le becquet arrière était une option, de même qu'une version Targa (découvrable) de la Carrera 2.7 MFI était également offerte.

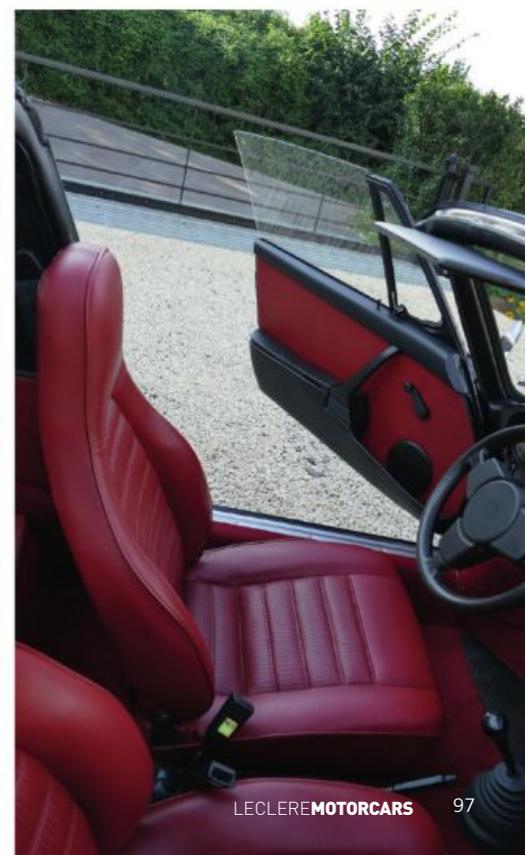
Au total, 1 647 Carrera MFI coupés Euro-Spec furent construites au cours de cette période de trois ans, ainsi que 631 Targa, pour des chiffres de production ne dépassant pas beaucoup ceux de l'originale Carrera RS de 1973. Une Carrera destinée au marché Américain a également été proposée, mais avec le système d'injection CIS K-Jetronic, largement inférieur au niveau des performances. En effet, elle était moins puissante de près de 50 chevaux par rapport à la Carrera Euro-Spec. Attention donc à ne pas confondre ces deux modèles homonymes, mais pourtant bien distincts.

Avec seulement six propriétaires dans toute sa vie, ce très rare modèle Targa a été livré neuf en Italie le 23 novembre 1973 (modèle 1974) in Siena, à son premier propriétaire, Mr. Nicolo

Landozzi. Il Signore Landozzi conserva cette Porsche jusqu'en 1987 où il la céda à un certain Alberto Masetani, propriétaire d'une société d'agencements d'hôtels près de Siena. En 1988, la voiture fut vendue à un restaurateur de Mantova qui immatriculera cette Porsche au nom de sa société, Broletto SRL. En 2013, il confia la restauration de la mécanique à l'un des meilleurs spécialistes Porsche en Italie, Maurizio Roma, de Naples. Toutes les pièces mécaniques neuves furent fournies par Porsche (factures à l'appui). En 2014, l'auto passe ensuite par le biais d'un négociant dans les mains du Hollandais Hans Shouten, grand amateur de Porsche et propriétaire d'une importante collection. La voiture sera ensuite restaurée en France, tout en gardant la sellerie d'origine en admirable état, avant d'être vendue à un collectionneur résidant à Londres. Celui-ci la céda à l'actuel propriétaire début 2017, résidant aussi en Grande-Bretagne. Celui-ci, grand amateur de Porsche et très méticuleux veillera à l'entretien et à la quasi perfection de cette voiture, la faisant régulièrement inspecter par l'un des spécialistes Porsche les plus renommés en Grande-Bretagne, JZM, près de Londres. Un rapport très détaillé est d'ailleurs disponible dans le dossier du véhicule, montrant l'exceptionnelle qualité de cette Porsche.

Ses numéros de châssis (9114610191), de moteur (6640695), de boîte (7344627) ainsi que ses coloris correspondent exactement aux informations conservées par l'usine Porsche pour cette auto. Cette voiture est en parfait état et est toujours dans sa configuration d'origine, certificat d'authenticité Porsche à l'appui. La carrosserie fut récemment complètement mise à nue et fraîchement repeinte dans son ton d'origine (A1 Black) et en conservant son intérieur en simili cuir rouge (21). Le légendaire moteur Porsche RS (Type 911/83), refait en 2013, a été complètement révisé en Janvier 2017 et très récemment, en Septembre 2018 (factures) par un spécialiste renommé au Royaume-Uni. Des chiffres de production limités, une spécification technique quasiment identique à celle de la Carrera RS 1973 et une combinaison de couleurs excitante, ce superbe Euro Carrera est l'un des modèles Porsche classiques les plus rapides à apprécier, et pour cause. Celui-ci est sans aucun doute l'un des meilleurs disponibles au monde aujourd'hui.









♦♦♦ d'acquérir l'un des modèles les plus rares de la série XK, une excellente addition pour une collection de grandes voitures britanniques de prestige...

Registered new on 9th October 1958, this Jaguar XK150 Open Two Seater (Roadster) is of the very rare and desirable 3.4 "S" version with only 888 roadster made. Finished in a beautiful creamy white paint with black leather upholstery, the odometer shows 69,457 miles. This example is fitted with an overdrive. Chassis number T831374DN (the suffix "T" indicates the S model and DN indicates a Laycock de Normanville overdrive) and engine number VS1394-9 ("VS" suffix for 3.4 S engine, with the 3 carburetors straight port cylinder head,

finished in gold) are matching Jaguar records. The bodywork in generally good condition has been resprayed at some point in its life, shows a few little marks and faults. The beautiful interior with black leather seats is in good condition, with probably still retaining its original carpet mats. The soft top in good condition seems fairly recent. Already in a very good state of presentation, this rare Jaguar might be in need of a few improvements to make it perfect. The engine sounds great, very lively and revs very well. This is the rare opportunity to acquire one of the rarest of all the XK series, an excellent addition to a collection of great British cars...

Estimation: 140 000 – 160 000 €



FIAT 124 SPORT SPIDER 1600 1970

Caractéristiques techniques

Marque Fiat

Modèle 124 Sport Spider

Carrosserie cabriolet, 2+2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 608 cm³

Puissance 110 ch

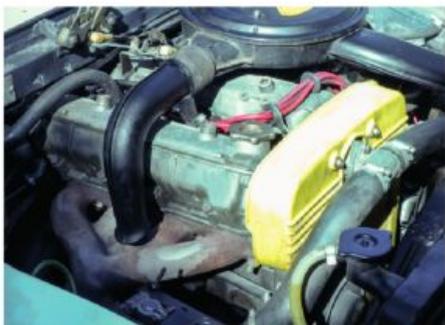
Vitesse maximale 180 km/h

Productions 32 327 exemplaires



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 plateforme 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. Au Salon de Turin en octobre 1969, une version 1600 du coupé et du spider 124 fut dévoilée. La puissance de 110 ch faisait passer la vitesse de pointe de 170 à 180 km/h. 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 124 de 1970 qui affiche un kilométrage au compteur de 42 550 km est équipé du moteur 1600 plus puissant. La voiture se présente avec une magnifique peinture ivoire neuve, assortie à une capote neuve également. La sellerie a été partiellement refaite, puisque seuls les sièges avant et la banquette arrière, en cuir noir, sont neufs. Les boiseries du tableau de bord ont été refaites également. Côté mécanique, elle a subi une révision avant la vente et son contrôle technique est parfait. D'autre part, l'embrayage, les soupapes et la batterie sont neufs et l'allumage électronique a été refait. Elle est chaussée de belles jantes magnésium. Nul doute que la signature de Pininfarina donne à cette élégante automobile un petit pedigree supplémentaire.

This beautiful 1970 Fiat Spider 124, showing a mileage of 42,550 km is fitted with the more powerful 1600cc engine. The car comes with a beautiful new ivory paintwork and a new soft-top. The interior has been partially restored, with the front and the rear seats, in black leather. The woodwork on the dashboard has been as well redone. The mechanicals has recently been checked and the car has a perfect "control technique". The clutch, the engine valves and the battery are new, and the electronic ignition has been redone. It is fitted with beautiful magnesium wheels. There is no doubt that Pininfarina's signature gives this elegant car a little extra pedigree.

Estimation : 15 000 -18 000 €

LOTUS EXIGE LF1 2016

Caractéristiques techniques

Marque Lotus

Modèle Exige LF1

Carrosserie coupé 2 places

Moteur central, 6 cylindres en V

Cylindrée 3 500 cm³

Puissance 350 ch

Vitesse maximale 274 km/h

Production 81 exemplaires



La Lotus Exige est une dérivée sportive de la Lotus Elise S1, plus exactement de l'Elise Motorsport à conduite centrale produite à 65 exemplaires. Elle reprend le moteur 1,8 litres Rover série K dans une version VHPD (Very High Performance Derivative) de 177 ch, homologué pour la route, ou de 192 ch pour la piste. Ce modèle a permis l'homologation en FIA-GT de la Lotus Elise Motorsport. L'Exige affiche de nombreuses modifications aérodynamiques (carrosserie fermée, spoiler avant et aileron arrière) et au châssis (suspensions affermies, pneumatiques spéciaux) par rapport à l'Elise. La S2 lui succède en octobre 2004. Dotée de suspensions plus fermes, de jantes plus légères, son aérodynamisme optimisée et son poids descend à 914 kg. En février 2005, cinquante Exige S2, baptisées 240 R, sont équipées d'un turbocompresseur qui porte la puissance à 243 ch et sa vitesse de pointe à 249 km/h. Elles ne sont proposées qu'en jaune ou noir. En 2006, l'Exige S, équipée du moteur

de la 240 R développe 218 ch. En 2008 l'Exige S 240 de 240 ch remplace l'Exige S. Elle reçoit de nouveaux freins et une prise d'air sur le toit. Elle pèse 942 kg et abat le 0 à 100 km/h en 4 secondes. En 2009 elle perd 22 kg passe à 257 ch. En 2011 l'Exige est également disponible en version roadster.

C'est au 24H du Mans 2014 qu'est dévoilée la Lotus Exige S LF1. Cette série limitée de l'Exige S rend hommage à l'histoire de Lotus en Formule 1. Elle ne sera produite qu'à 81 exemplaires, le nombre de victoires de la marque en Grand Prix (manque un mot) depuis ses débuts en F1 il y a quarante ans. Elle reçoit une livrée noire soulignée d'éléments dorés, comme les jantes (17 pouces à l'avant, 18 à l'arrière) et rouges, comme le spoiler avant ou la bande courant sur le capot avant et le toit, rappelant les Formule 1 de la marque. L'habitacle reçoit une sellerie sur mesure assortissant cuir et tissu, siglé de logotypes spécifiques sur les sièges et les tapis de sol. Une plaque d'authentifi-



cation numérotée en fibre de carbone commémore une victoire de la marque, différente en fonction du numéro d'exemplaire de la voiture, selon leur ordre chronologique. Le pack « race » (suspension modifiée, mode de conduite « race », ...) et la climatisation font partie des équipements de série. Côté mécanique pas de changement. On retrouve le V6 3,5 litres à compresseur développant 350 ch et 400 Nm de couple. Il entraîne facilement les 1 176 kg du coupé à 274 km/h, les 100 km/h étant atteints en 4 secondes.

La voiture, livrée neuve en France, porte le numéro 77 (numéro correspondant à la victoire d'Ayrton Senna au Grand Prix de Détroit en 1986) sur les 81 voitures construites et se trouve dans son état d'origine. Son propriétaire, un collectionneur méticuleux, roule régulièrement pour entretenir ses véhicules sans en augmenter exagérément le kilométrage. La voiture n'a jamais été accidentée et possède toutes ses factures d'entretien et a bien

sûr conservé tout son potentiel d'origine (elle n'a que deux ans). Selon le vendeur, « c'est un véritable avion de chasse ». On veut bien le croire avec un rapport de 3,36 kg par cheval !

The car, delivered new in France, is number 77 (number corresponding to the victory of Ayrton Senna at the 1986 Detroit Grand Prix) out of the 81 cars built and is in its original condition. Its owner, a meticulous collector, drives regularly in order to maintain his vehicles without putting too much miles. This Lotus has never been damaged and comes with all its maintenance and service invoices (anti-roll bars) and of course kept all its original potential (it is only two years old). According to the seller, "it's a real fighter plane". We want to believe it with a ratio of 3.36 kg per hp!

Estimation : sur demande

CITROËN DS 20 DÉCOUVRABLE (AEAT) 1973

Caractéristiques techniques

Marque Citroën

Modèle DS 20 découvrable

Carrosserie berline découvrable, 4/5 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 2 347 cm³ (DS 23)

Puissance 163 ch

Vitesse maximale 179 km/h

Production 7 exemplaires référencés

Kilométrage 63 575 km

Numéro de série 4715948



Citroën avait étonné le monde avec sa DS à la ligne futuriste en 1955. Mais au-delà de sa spectaculaire carrosserie aux allures de fusée, la technologie utilisée était tout simplement inédite et peut-être plus futuriste encore. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Elle offrait une tenue de route et un confort qui allait en faire un modèle du genre. Il est étonnant de constater qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à la suspension hydraulique Citroën, la DS ne fit aucun émule et ne fut jamais copiée. Elle reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue qui céda la

place à un moteur à course courte de 1 985 cm³ (DS 20) en 1966 qui sera plus tard proposé avec des cylindrées de 2 175 cm³ (DS 21) et 2 347 cm³ (DS 23). En septembre 1967, l'avant de la DS est remodelé et doté de phares orientables. Outre la berline, d'autres modèles de DS étaient proposés, notamment l'ID, une version simplifiée, l'immense break Safari et le cabriolet, créés par le carrossier Henri Chapron, et repris plus tard à son compte par la marque. Quelques transformations artisanales virent le jour, comme cette rarissime DS découvrable.

Cette DS 20 dont la date de première mise en circulation du 25 octobre 1972 indique un modèle 1973 est une berline qui a été transformée par AEAT (Anciens Établissements Ansare & Teisseire) en découvrable avec toit en Alpaga noir repliable sur toute sa longueur. Seulement sept exemplaires de ces trans-



formations sont actuellement référencées. Achetée à la fin des années 1990 par son actuel propriétaire, elle a fait l'objet de tout un ensemble de travaux de restauration, extérieur et mécanique à partir de 2013. Elle a une carrosserie rouge Masséna en excellent état. Les chromes sont en bon état et sans trace d'oxydation. L'intérieur en cuir brun avec moquette beige en très bel état de présentation est d'époque et n'a pas été restauré (il faudra remonter les panneaux de portes et la moquette du coffre). La planche de bord et toute son instrumentation en très bon état sont conformes au modèle d'origine. Le moteur a été remplacé par un moteur de DS23 qui a vu sa chaîne de distribution remplacée et l'ensemble mécanique présente un bel aspect dans un compartiment moteur très propre. La voiture est équipée de pneus Vredenstein neufs. Un modèle rare dans cette configuration.

Registered on 25th October 1972, this DS 20 is a model 1973 saloon, transformed by AEAT (Anciens Établissements Ansare & Teisseire) in "decouvrable" (cabrio coach or semi convertible) with black alpaca wood folding on all roof length. Are referenced only 7 cars with these transformations. Bought at the end of the 1990's by the current owner, the exterior and the mechanicals has been restored in 2013. The excellent condition body is painted in Masséna red. The chromes are in good condition, without oxidation. The brown leather upholstery is in good original condition. The door panels and the boot carpet will need to be re-fitted. The dashboard and the instruments are conformed to the origin. The engine has been replaced by a DS 23 engine with new timing. The car is fitted with new Vredenstein tyres. It is a very rare car in this configuration.

Estimation: 55 000 – 75 000 €

VW-PORSCHE 914/6 1971

Caractéristiques techniques

Marque VW-Porsche

Modèle 914/6

Carrosserie coupé « Targa », 2 places

Moteur central, 6 cylindres à plat (Porsche)

Cylindrée 2 195 cm³

Puissance 110 ch

Vitesse maximale 200 km/h

Productions 3 351 exemplaires de 1970 à 1971



Au milieu des années 1960, Volkswagen cherchait une remplaçante à la Karmann-Ghia qui commençait à dater et Porsche cherchait à élargir sa gamme vers le bas avec un modèle plus abordable que la 911. La VW-Porsche 914 à moteur central, dévoilée au Salon de Francfort en septembre 1969, concrétisait les attentes des deux marques. Sa carrosserie, assemblée par Karmann à Osnabrück, faisait appel à un arceau type Targa qui en faisait à la fois un coupé et un cabriolet. Son style brutal, essentiellement fonctionnel, ne fit pas l'unanimité. Deux versions étaient proposées, la 914/4 avec le quatre cylindres de 1 679 cm³ refroidi par air de la Volkswagen 411 et la 914/6 dotée du six cylindres 2 litres de la Porsche 911 T. Les deux modèles recevaient une suspension indépendante à laquelle était associés des freins à disque aux quatre roues et une boîte à cinq rapports. La réputation de la 914 pour son excellente tenue de route était un peu ternie par les critiques concernant sa lenteur due au manque de puissance de la ver-

sion quatre cylindres. Le moteur horizontal à soupapes en tête Volkswagen avec ses 80 ch emmenait pourtant la 914 à près de 180 km/h et assurait le 0 à 100 km/h en 13 secondes, ce qui à l'époque n'avait rien d'infamant. Pour preuve, son succès commercial puisqu'elle sera vendue à plus de 65 500 unités en trois années. Le moteur de la 914/6 emprunté à la 911 T, le six cylindres à plat à un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, refroidi par air, affiche quant à lui une cylindrée de 1 991 cm³ (80 x 66 mm) et reçoit des culasses et un carter en alliage léger. Il a toutefois été ramené à 110 ch à 5 800 tr/min sur la 914 au lieu de 125 sur la 911 T. Associé à une boîte manuelle à cinq rapports ou à la boîte Sportomatic, il n'a pas de mal à entraîner les 1 260 kg de la 914 à 200 km/h. Cette version six cylindres recevait des pneus 165 HR 15 à la place des 155 SR 15 de la version quatre cylindres et ses voies gagnaient 2,5 cm à l'avant et à l'arrière, tandis que sa garde au sol – et sa hauteur – gagnait 1 cm et passait à 13 cm. Le six cylindres 2, 2 litres de la Porsche



tisée Midget, en souvenir des petites sportives d'avant-guerre. À la mi-1962, la Midget reçut le moteur de la Morris Minor, un quatre cylindres de 1 098 cm³ de 55 ch, des freins à disque à l'avant et un tachymètre électrique. En 1964, la MG Midget MkII recevait une suspension arrière à ressorts semi-elliptique à la place des quart-elliptiques. Fin 1965, la Mk III fut dotée du quatre cylindres 1 275 cm³ de 65 ch de la Mini Cooper S. La Mk IV, apparue en 1974, adoptant le quatre cylindres de 1 493 cm³ de 66 ch et la transmission de la Triumph Spitfire. La production prit fin en 1979.

Cette MG Midget Mk III date de 1966, la dernière version avant les boucliers « américains ». D'origine européenne et entièrement d'origine, elle affiche un kilométrage de seulement 85 000 km au compteur. Elle est en très bon état général, dans une élégante

livrée ivoire. Mécaniquement, elle est prête à prendre la route et à faire le bonheur de son nouveau propriétaire.

This 1966 MG Midget Mk III is one of the last with chrome bumpers. European car and entirely original, it shows a mileage of only 85.000 km on the clock. It is in very good condition, in an elegant ivory colour. Mechanically, this MG is ready to hit the road and will give a smile to its new owner her new owner.

Estimation : 10 000 – 13 000 €



gnifique peinture bleue Iris, conforme à l'origine. La carrosserie est impeccable, sans bosse, et conserve ses pare-chocs d'origine teintés dans la masse. Elle a toujours été très bien entretenue, la boîte de vitesse et l'embrayage ont été changés, l'échappement est neuf et elle est chaussée de pneus TRX en parfait état. Seules les jantes mériteraient d'être repeintes et vernies. Son moteur fonctionne parfaitement et conserve tous les atouts de cette mécanique fiable et performante qui en font l'intérêt. L'intérieur en cuir noir est en parfait état et le ciel de toit, un des éléments les plus fragiles, a été totalement refait. À noter que personne ne s'est jamais assis à l'arrière de la voiture et que ses sièges sont donc neufs. Son historique parfaitement connu avec tous les détails sera communiqué à l'acquéreur. Tous ceux qui ont eu l'occasion de monter à bord de ces Citroën, comme conducteur ou comme passager, en garde un souvenir ému et deux expressions leur viennent instantanément à l'esprit, « TGV de la route » et « avion de chasse ». Il est vrai que peu de berlines françaises proposaient une vitesse de pointe de 220 km/h à l'époque.

This 1986 CX GTi Turbo 2nd Series is in the hands of its 3rd owner. This car is entirely original, in perfect condition showing 180,000 km and belonged to a passionate and very careful Citroën collector. It is the only known CX GTi Turbo with this beautiful blue Iris paint, its original colour. The body is impeccable, without dents, and retains its original bumper. It has always been very well maintained, the gearbox and clutch have been changed, the exhaust is new and the TRX tyres are in perfect condition. Only the rims will need to be repainted and varnished. Its engine works perfectly. The black leather interior is in perfect condition and the headlining, one of the most fragile components, has been totally redone. Note that no one has ever sat in the back of the car and the seats are like new. Its history is perfectly known in all details and will be transferred to the new owner. Everyone who has had the opportunity to sit on these Citroëns, as a driver or as a passenger, keeps a fond memory of its and two expressions comes instantly to the mind: "TGV of the road" and "jet fighter aircraft". It is true that only a few French saloons offered a top speed of 220 km / h at the time.

Estimation : 9 000 – 12 000 €

SAAB 900i CABRIOLET 1991

Caractéristiques techniques

Marque Saab

Modèle 900i

Carrosserie cabriolet, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 2 119 cm³

Puissance 136 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Production 48 894 exemplaires



La 900, dévoilée en mai 1978, empruntait de nombreux éléments à sa devancière la Saab 99 dont la présentation remontait en 1967, notamment le pare-brise arrondi qui dicte la largeur de l'habitacle et par conséquent de la voiture. Par rapport à la 99, la 900 propose un empattement allongé et une longueur plus importante. Quatre moteurs au choix, 100 ch simple carburateur (GL), 108 ch double carburateur (GLS), 118 ch injection (EMS) et 150 ch turbo. Dès 1980, une boîte de vitesses à cinq rapports est disponible sur les EMS et les Turbo. À l'automne 1984, apparaît le nouveau quatre cylindres à deux arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindres de 160 ch sur la 900 Turbo 16S et en 1986, Saab dévoile le cabriolet 900 Turbo 16 qui ne fait que confirmer la vocation haut de gamme de la 900. Cette version décapotable n'avait

pas été prévue au cours du développement de la 900. Les 400 premiers exemplaires produits prennent aussitôt la direction des États-Unis et les cadences s'accroissent pour arriver à 20 voitures/jour. En 1989, le dixième exemplaire du cabriolet sort de chaîne. À partir de 1991, toutes les Saab, de la 900 à la 9000 reçoivent des quatre cylindres à quatre soupapes par cylindre et le cabriolet est doté du moteur le plus puissant de la gamme 900, le Turbo 16S - parfois commercialisé sous le nom d'Aero sur certains marchés - et les sièges de la 9000. La 900 est ainsi dotée de l'ABS en 1992 alors que l'airbag est proposé en option.

Une nouvelle 900 est présentée au cours de l'été 1993. Entièrement nouvelle, elle perdait le caractère désuet de la première génération dont le pare-brise trop vertical trahissait l'âge.



Cette Saab 900i cabriolet de 1991 a été la voiture du directeur général de Saab Belgique et affiche 180 000 km. La voiture a été entièrement reprise et elle arbore une peinture neuve de sa couleur d'origine, un très élégant vert foncé, sur sa carrosserie qui a été traitée. Les jantes ont également été repeintes et sa sellerie a elle aussi été rénovée. Elle dispose d'un échappement neuf et de pneus neufs et est prête à prendre la route. Elle dispose de papiers belges. Une voiture atypique à l'image particulièrement flatteuse auprès des connaisseurs, doublé ici d'un pedigree particulier.

This 1991 Saab 900i convertible was the car of the managing director of Saab Belgium and shows 180 000 km. The car has been fully recommissioned with a new dark green paint, on its body which has

been well prepared. The wheels have also been refurbished, same for its upholstery. It has a new exhaust, new tyres and is ready to hit the road. The car is Belgian registered. A classic Saab with a particularly flattering image among connoisseurs, and for this 900i, a particular pedigree.

Estimation : 9 000 – 11 000 €

BMW Z1 1990

Caractéristiques techniques

Marque BMW

Modèle Z1 (série 3)

Carrosserie roadster, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 500 cm³

Puissance 170 ch

Vitesse maximale 225 km/h

Production 8 000 exemplaires



Le roadster Z1 fut dévoilé au Salon de Francfort en 1987. Sa construction à structure interne en tôles galvanisées recouverte de panneaux de plastique moulé (mis au point par Matra) permettait d'offrir un châssis très rigide et une excellente tenue de route. Il semblerait que ce roadster ait en fait été étudié par Matra et qu'il ait été finalisé par BMW qui avait créé la structure BMW Technik Gmmbh pour ce faire. Les originales portières escamotables dans le soubassement, n'ont à ce jour jamais été vues sur aucune autre voiture que la BMW Z1. Les trains roulants, suspension avant indépendante McPherson et suspension arrière triangulée, sont plus conventionnels. Son moteur 2,5 litres de 170 ch est un six cylindres en ligne à arbre à cames en tête emprunté à la série 3 offrant une vitesse maximale de 225 km/h et un 0 à 100 km/h en 8 secondes. La production de 1988 à fin 1991 atteignit 8 000 exemplaires jusqu'en juillet 1991. Le dernier exemplaire est exposé au musée BMW.

Cette Z1 série 3 de 1990 (châssis n° WBABA91070AL03616) de provenance allemande est immatriculée en France depuis dix ans et affiche moins de 45 000 km au compteur. Elle n'a connu que quatre propriétaires et le vendeur qui a acquis la voiture il y a dix ans est un passionné de BMW particulièrement méticuleux avec ses véhicules. Elle possède encore tous ses accessoires

(trousse à outils, roue de secours...) et se présente dans une belle livrée rouge. La sellerie, la carrosserie et la mécanique sont en très bon état. La voiture a bénéficié d'une révision complète en Juillet (facture au dossier) et son contrôle technique (au dossier), effectué en juillet, est totalement vierge. Elle est dotée de 4 pneus neufs et la batterie date de 2017. Ce joli roadster en parfait état de marche est prêt à prendre la route avec son nouvel acquéreur.

First sold new in Germany in 1990, this red BMW Z1 series 3 (chassis No WBABA91070AL03616) is registered in France for the last 10 years and shows less than 45 000 km on the clock. It only has four owners and the vendor who acquired the car 10 years ago is a particularly meticulous BMW enthusiast. It still has all its accessories (tool kit, spare wheel, etc...). The upholstery, bodywork and mechanics are in very good condition. The car benefited from a complete overhaul in July (invoice on file) and its technical inspection (on file), carried out in July, is totally without advisories. It has been fitted with 4 new tyres and the battery is from 2017. This beautiful roadster in perfect working order is ready to hit the road with driven by new buyer.

Estimation : 47 000 – 55 000 €



47

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 1977

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle Alfetta GTV 2000

Carrosserie coupé, 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 962 cm³

Puissance 122 ch

Vitesse maximale 194 km/h

Production 31 267 exemplaires



Le tant attendu coupé Alfa Romeo qui doit succéder au très populaire « coupé Bertone » apparaît en mai 1974. Son originale et élégante carrosserie en coin est due, comme celle du coupé Bertone, à Giorgetto Giugiaro qui officie depuis 1968 à son propre compte pour son bureau de style Italdesign. Elle repose sur la plateforme de la berline Alfetta, dévoilée deux ans plus tôt, et reçoit son moteur en alliage léger à double arbre à cames en tête de 1 779 cm³, développant 122 ch à 5 500 tr/min qui lui permet d'atteindre sans peine la vitesse de 195 km/h. En mai 1976, elle est proposée avec deux nouvelles motorisations, 1 570 cm³/109 ch et 1 962 cm³/122 ch. On en profite pour retoucher quelques détails à la carrosserie, comme le nouveau dessin de calandre, le bouchon du réservoir de carburant non couvert par une trappe et le nom Alfa Romeo en majuscules au dessus de la plaque d'immatriculation à l'arrière. Les deux versions 1.6 GT et 2.0 GTV se distinguent par les tampons en caoutchouc sur les pare-chocs, deux liserés chromés sur la calandre et l'inscription GTV sur les ouïes d'aération arrière de la 2.0 GTV. En 1978, la GTV 2.0 L gagnera 8 ch supplémentaires pour atteindre les 130 ch.

Ce coupé Alfetta GTV arbore une originale couleur beige assor-

tie à une sellerie marron. Elle est dans son état d'origine, parfaitement conservée et affiche une belle présentation. L'intérieur est lui aussi parfait avec une excellente conservation des plastiques durs de l'époque qui sont restés impeccables et ne se sont pas déformés, comme c'est trop souvent le cas. La mécanique est également en bon état et une batterie neuve a été installée. Un excellent modèle, fiable et élégant, pour rouler au quotidien avec un moteur double arbre et une architecture transaxle qui lui assure un bon équilibre. À découvrir ou à redécouvrir.

Beige colour with brown upholstery is the original colour combination for this 1977 Alfetta GTV Coupe. It is in its original condition and perfectly preserved. The interior is also perfect with excellent original condition of its plastics that remained as they should be and are not distorted, as is too often the case with age. The mechanics are also in good condition and a new battery has been fitted. An excellent model, reliable and elegant, to drive every day with the twin-cams engine and a transaxle gearbox that ensures a good balance. A car to discover, or to rediscover.

Estimation : 9 000 – 11 000 €



MG MGA TWINCAM 1959

Caractéristiques techniques

Marque MG

Modèle A Twin Cam

Carrosserie cabriolet, 2 places

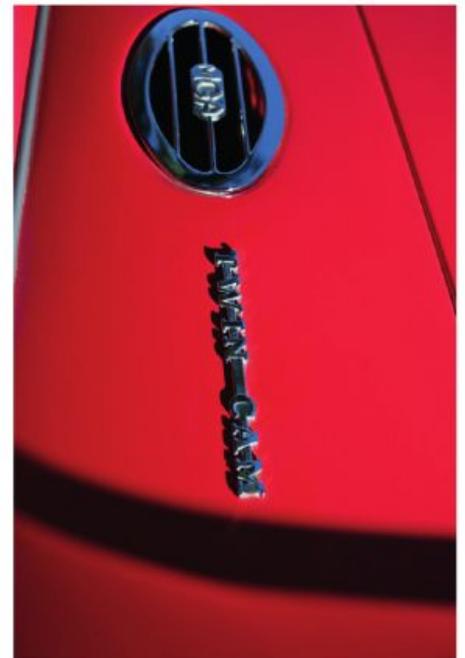
Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 489 cm³

Puissance 107 ch

Vitesse maximale 200 km/h

Production 1 211 exemplaires



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

L'ensemble boîte-moteur est issu de la berline Magnette et la voiture dispose d'un essieu arrière rigide avec suspension avant à doubles triangulations montée sur pivots avec amortisseurs à

leviers faisant office de triangles supérieurs. Le freinage est assuré par quatre freins à tambour hydraulique. La MGA dépasse les 150 km/h, concurrençant directement les Triumph TR3 et Austin-Healey 100. Le plus frappant est sa carrosserie, moderne et élégante qui en fait l'un des plus jolis roadsters de l'époque. Le tableau de bord, très sportif est en tôle peinte, selon la tradition de l'époque, sans frivolité. C'est un succès, plus de 2 000 MGA sont vendues la première année, la plupart aux États-Unis.

C'est au Salon de Turin en octobre 1957 qu'est dévoilé le coupé. Il ressemble à une MGA roadster dotée d'un hardtop. Le petit toit tout arrondi avec sa large lunette arrière lui confère un charme indéniable et, surtout une meilleure aérodynamique, car malgré son pare-brise plus haut, le coupé offre des performances légèrement supérieures à celles du roadster. Il dispose de vitres remontantes et offre un meilleur confort que le roadster. En 1958, apparaîtra la version Twin Cam (double arbre à cames) de 107 ch, équipée cette fois de quatre freins à disque Dun-



lop et capable d'atteindre les 200 km/h. Il n'en sera construit que 1 211 (coupé et roadster confondus), sa fragilité mettant fin à sa carrière. Pourtant une version fastback remporta la classe 2 litres aux 24 Heures du Mans 1960 et Phil Hill atteindra 403 km/h en 1959 sur la voiture de record profilée EX 181 à moteur Twin Cam de 1 506 cm³ ! En 1959 apparaît la MGA 1600 MkI (1 588 cm³/80 ch). Ce sera une année record avec 23 319 unités vendues. En 1961, la MkII (1622 cm³/93 ch) tente de résister à l'arrivée de la Triumph TR4. Elle se reconnaît à sa grille de calandre en retrait et ses feux arrière horizontaux. Sur les quelques 100 000 exemplaires produits de MGA tous types confondus, plus de 95 000 ont été exportés ! On dénombre seulement un peu moins de 10 000 coupés construits entre la fin 1957 et 1962, ce qui en fait un modèle particulièrement rare. La MGA Twin Cam est sûrement la plus rare et la plus recherchée des MGA, surtout lorsqu'il s'agit d'un modèle authentique, comme celui-ci, disposant de son certificat d'authenticité attestant de son statut Twin Cam d'origine. La voiture se présente dans sa typique livrée rouge MG avec un bel intérieur en cuir noir. Sa capote noire en parfait état a été refaite. Elle est équipée de ses typiques roues Dunlop à trous conformes à l'origine. Elle a été entièrement restaurée en Angleterre par des spécialistes

il y a moins de dix ans et sa restauration est entièrement documentée. Elle est proche de ce qu'on appelle un « état concours ». Sa très belle mécanique a été restaurée selon les soins exigeants que demande son pedigree. Elle a fait l'objet d'un article dans le numéro de juillet 2018 d'AutoPlus. Cette grande classique britannique mérite une attention particulière du fait de sa rareté et de sa qualité.

The MGA Twin Cam is surely the rarest and most sought-after MGA, especially when it comes to an authenticity, like this one, with its Heritage Certificate confirming it is an original Twin Cam model. The car comes in its typical MG red livery with a beautiful black leather interior. Its black hood, in perfect condition, has been redone. It is fitted with Dunlop wheels according to originality. Less than ten years ago, this MGA was fully restored in England by specialists and the restoration is fully documented. The condition of the car is close of a "Concourse car". Its beautiful mechanics has been meticulously restored with very good care. It was featured in the July 2018 issue of AutoPlus magazine. This great British classic deserves special treatment because of its rarity and quality.

Estimation: 43 000 – 53 000 €

ALFA ROMEO SPIDER 1600 1973

Caractéristiques techniques

Marque Alfa Romeo

Modèle Spider 1600

Carrosserie cabriolet, 2 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 570 cm³

Puissance 109 ch

Vitesse maximale 185 km/h

Productions 8 722 exemplaires



Au Salon de Genève, en mars 1966, le spider Duetto, équipé du moteur 1 600 cm³ de la berline Giulia 1600 TI succède à la Giulia Sprint (qui avait repris la carrosserie du spider Giulietta Pininfarina avec le 1600 Giulia en mai 1964). Son élégante carrosserie a, elle aussi, été dessinée par Pininfarina et elle fait un parfait pendant à la Giulia Sprint, le coupé Bertone. Elle reçoit comme elle le merveilleux petit quatre cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia T.I. (pour *Turismo Internazionale*) tipo 105. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1 570 cm³ et développe 92 ch à 6 000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la superbe boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des très rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée





dans les années 1960. Quant au freinage - remarquable pour l'époque - il est assuré par 4 freins à disque. En 1970 le coupé Sprint et le spider reçoivent le 1750 de 118 ch de la berline dévoilée en janvier 1968. À cette occasion le spider reçoit un arrière « carré » à la place de celui effilé du Duetto. Il y gagne un espace agrandi pour les bagages et une meilleure aérodynamique. Il sera construit jusqu'en 1971 sous cette forme.

Ce spider 1750 affiche une belle présentation avec une peinture blanc crème refaite, très flatteuse assortie son intérieur habillé de cuir noir en bon état. Cette sympathique voiture a appartenu à un professionnel qui a roulé régulièrement avec avant de la remiser. Il l'a remise en route pour la vente et lui a fait subir révision et un bon nettoyage pour lui rendre sa fraîcheur. Ces voitures, très agréables à conduire, sont les symboles d'un art

de vivre italien qui n'a rien perdu de son attrait sur les routes secondaires.

Very nice looking car, this spider 1750 has been resprayed with a creamy white paint and its black leather interior is in good condition. This car belonged to a professional who has been driving regularly before storing it. He restarted it for sale, it has carried out a full service and a good cleaning to restore its freshness. These cars, very pleasant to drive, are symbolic of an Italian lifestyle that has lost none of its appeal on "B" roads.

Estimation : 15 000 – 18 000 €

DATSUN 260 Z 1974

Caractéristiques techniques

Marque Datsun

Modèle 260 Z

Carrosserie coupé, 2 places

Moteur avant, 6 cylindres en ligne

Cylindrée 2 565 cm³

Puissance 126 ch

Vitesse maximale 205 km/h

Production 310 000 exemplaires (260 Z)



Le joli petit coupé 240 Z, présenté au Salon de Tokyo fin 1969, avait connu un succès phénoménal. Beau et bien construit il avait littéralement submergé le marché américain au début des années 70. La 240 Z, aussi appelé Fairlady Z aux États-Unis, devint avec son V6 2 litres de 130 ch la sportive la plus vendue de tous les temps avec 722 852 exemplaires officiellement livrés, entre 1969 et 1980. En 1974 afin de répondre aux exigences des nouvelles mesures fédérales américaines sur les émissions, la 240 Z évolue en 260 Z avec un moteur 2,6 litres de 126 ch. Elle conserve l'élégante carrosserie d'origine particulièrement bien dessinée. Seul un becquet de coffre et une lame aérodynamique à l'avant trahissent la nouvelle motorisation. Elle laissera une trace bien aussi importante dans le paysage américain que les petits roadsters européens l'avaient fait dans les années 1950 et 1960.

Cette Datsun 260 Z d'origine américaine présente une belle apparence d'origine. La voiture est typique des années 70 et arbore une peinture marron bronze avec un intérieur beige tout aussi

typique que son couvre-volant en cuir lacé. Elle est en très bon état et ne présente apparemment pas de corrosion. Le moteur et l'ensemble mécanique, toujours entretenus régulièrement, marchent bien. Ce petit coupé à la ligne particulièrement séduisante est peu connu en France et fera le bonheur d'un collectionneur sensible à l'esthétique et à la rareté d'un modèle mythique outre-Atlantique.

This American Datsun 260 Z is in a beautiful original appearance. The car is typical of the 70s and has a bronze brown paint with a beige interior and a steering wheel covered by laced leather. It is in very good condition and does not have any apparent corrosion sign. The engine and the mechanical unit, always maintained regularly, work well. This small coupe with a particularly attractive design is little known in France and will please a discerning collector, sensitive to the aesthetics and rarity... A mythical model across the Atlantic.

Estimation : 15 000 – 20 000 €





••• donc dans un état exceptionnel. Ces coupés attractifs souvent sujet à la corrosion sont très appréciés lorsqu'ils ont subi une restauration aussi poussée.

This 1971 Giulia 1750 Veloce Coupe has been completely restored. Its body was completely stripped-off, followed by good preparation and anti-corrosion treatment, before being primed and painted. The interior has also been redone while retaining the original seat caps in "honeycomb". On the mechanical side, engine, gearbox, axle, run-

ning gear and brakes have also been completely overhauled. All invoices are available in the file. The car has only covered 6,000 km since its restoration in 2012 and is therefore in exceptional condition. These attractive coupes, often subject to corrosion, are very attractive when they have undergone such an extensive restoration work.

Estimation: 45 000 – 55 000 €



VOLKSWAGEN GOLF GLI 1.8 1993

Caractéristiques techniques

Marque Volkswagen

Modèle Golf GLI 1.8

Carrosserie cabriolet 4 places

Moteur avant, 4 cylindres en ligne

Cylindrée 1 781 cm³

Puissance 98 ch



Longtemps, Volkswagen désigna autant une marque qu'un modèle, puisque la « Coccinelle », seul modèle au catalogue, n'avait pas de nom, mais était tout simplement désignée par sa cylindrée. Inutile de dire que remplacer un modèle unique ne fut pas simple et que l'avenir de Volkswagen fut longtemps incertain. On peut estimer que c'est la Golf qui redonna à la marque toute sa santé avec un modèle emblématique dont la descendance est encore aujourd'hui florissante. La Golf est présentée en 1974. Sa ligne compacte et anguleuse, typique de l'époque avec hayon arrière est due à Italdesign, le studio de style créé par Giorgetto Giugiaro. Elle remporte un succès immédiat. D'abord commercialisée en berline 3 ou 5 portes, elle ne sera proposée en cabriolet qu'au Salon de Genève en Février 1979. Sa production débuta en Juin 1979

avec les motorisations les plus puissantes de l'époque, 1,5 litres 70 ch et 1,6 litres de 110 ch. Le cabriolet a été dessiné par le bureau d'étude du carrossier d'Osnabrück Karmann. Surnommée « panier de fraises » à cause de son arceau fixe, elle sera produite sous cette forme jusqu'en 1993, à l'apparition du cabriolet empruntant la plateforme de la troisième série. Fabriquées pour VW chez Karmann, les Golf 1 cabriolet n'ont connu que très peu d'évolutions esthétiques dans leur carrière si ce n'est en 1987 le passage des petits pare-chocs aux gros pare-chocs. Elle sera successivement dotée des moteurs 1,5 litres/70 ch et 1,6 litres (injection)/110 ch (1979) ; 1,8 litres (injection)/112 ch (1983) ; 1,8 litres/90 ch, 1,6 litres/75 ch et 1,8 litres (catalyseur)/95 ch (1984) ; 1,6 litres (catalyseur)/72 ch (1986) ; 1,8 litres (catalyseur)/98 ch (1990). La première Golf



cabriolet aura été produite à 388 522 exemplaires entre 1979 et 1993, tous modèles confondus.

Le véhicule proposé date du 5 mai 1993 et affiche 127 000 km au compteur. Il est en bon état général. Il est équipé d'élargisseurs d'ailes et de bas de caisse supplémentaires, avec une peinture de couleur noire vernie et la capote en Alpaga de couleur bordeaux à commande manuelle est neuve. La sellerie en cuir noir est en très bon état d'origine et les moquettes de couleur noire sont en bon état. Les vitres avant sont à commandes électriques. Le moteur de 1 781 cm³ de 98 ch présente un très bon fonctionnement. Les jantes en aluminium « Le Castellet » sont en bon état et chaussées de pneu 195/50 R 15 en très bon état. Le contrôle technique est parfait.

The car offered here has been registered on 5th May 1993 and shows 127,000 km on the clock. It is in good condition. It is fitted with additional flared arches and side sills, black lacquered paintwork and the burgundy Alpaca top with manually operated is new. The black leather upholstery is in very good original condition and so does the black carpets. The front windows are electrically operated. The 1,781cc developing 98 hp works very well. The "Le Castellet" style alloy wheels fitted with 195/50 R 15 tyres are in very good condition. The "contrôle technique" is perfect.

Estimation: 11 000 – 14 000 €

LANCIA FLAVIA COUPÉ 1962

Caractéristiques techniques

Marque Lancia

Modèle Flavia

Carrosserie coupé 2+2

Moteur avant, 4 cylindres à plat

Cylindrée 1 500 cm³

Puissance 90 ch

Vitesse maximale 170 km/h

Production 3 725 exemplaires



La berline Flavia, première traction de la marque, avait été présentée au Salon de Turin en octobre 1960 et ne manquait pas de caractéristiques étonnantes, comme son quatre cylindres à plat en alliage de 1 500 cm³ et ses freins à disque aux quatre roues. La première version spéciale de la Flavia apparaît un an plus tard au Salon de Turin en novembre 1961 sous la forme d'un beau coupé signé Pininfarina qui en assure également la construction. Grâce à un taux de compression plus élevé, son 1 500 cm³ passe de 78 à 90 ch et sa vitesse de pointe de 148 à 170 km/h. En septembre 1963, la cylindrée du coupé passe à 1 800 cm³ au Salon de Francfort. La puissance passe à 92 ch et la vitesse de pointe à 173 km/h, tandis que la carrosserie reste inchangée. Une version à injection sera proposée à partir de 1965 (102 ch/180 km/h)

Ce coupé Lancia Flavia entièrement d'origine arbore une livrée grise avec une très belle patine d'usage qui en fait tout le charme. L'intérieur beige est doté d'un superbe volant bois, comme la

plupart des Grand Tourisme de l'époque. Elle reçoit les belles roues tôle Lancia qui ont depuis longtemps remplacé les fragiles roues fils. Elle dispose de papiers italiens et est éligible à de nombreux événements historiques. L'occasion d'acquérir une belle auto typique et peu courante à l'aspect flatteur et aux caractéristiques originales. Pour revivre la Dolce Vita.

This only one owner from new grey Lancia Flavia Coupe, entirely original, has a beautiful patina that makes all its charm. The beige interior has a beautiful wooden steering wheel, like most Grand Tourers of the time. It receives the tasteful Lancia steel wheels that have then replaced the more fragile wire's wheels. Registered in Italy, this Lancia is eligible for many historical events. This is the opportunity to acquire a beautiful car typical of the Dolce Vita era... And still in first hand!

Estimation : 28 000 – 32 000 €



FERRARI 208 GTB 1981

Caractéristiques techniques

Marque Ferrari

Modèle 208 GTB

Carrosserie berlinette, 2 places

Moteur central, 8 cylindres en V

Cylindrée 1 991 cm³

Puissance 155 ch

Vitesse maximale 215 km/h

Production 7 500 exemplaires



La lignée des Ferrari à moteur V8 central débuta avec la 308 GT4 2+2 de 1973, commercialisée sous la marque Dino. Censée remplacer la berlinette 246 à moteur V6, une stricte deux places, elle ne fut pas accueillie avec enthousiasme, d'une part à cause de sa carrosserie signée Bertone au style un peu banal et d'autre part en raison de la formule 2+2 qui n'avait pas le panache d'une deux places. Son V8 3 litres à double arbre à cames en tête lubrification par carter sec de 236 ch l'emmenait à plus de 240 km/h. C'est ce moteur que l'on retrouvera sur la seconde Ferrari de route à V8 central, la berlinette 308 GTB, présentée au Salon de Paris en 1975. Techniquement, en dehors du raccourcissement de l'empattement à 2,34 m (au lieu de 2,55 m sur la GT4) et de son moindre poids, la nouvelle venue reprend tout de sa devancière. Elle marque surtout le retour à

la formule berlinette deux places et à Pininfarina (mais dont la construction sera confiée à Scaglietti, à Modène) qui a livré une interprétation du thème de la Dino 206/246 GT sur un registre plus moderne avec des lignes tendues, plus agressives. On retrouve les petites ouïes latérales devant les passages de roue arrière et la lunette arrière verticale incurvée dégagant le capot moteur, mais tout le reste est nouveau, à commencer par les phares rétractables. De plus, elle porte enfin l'écusson Ferrari. Les premières 308 GTB recevaient une carrosserie en résine et fibre de verre, un matériau utilisé pour la première fois par Ferrari sur un modèle de série. Les modèles construits à partir d'avril 1977 feront, eux, appel à l'acier. En 1975, Ferrari avait présenté une version 2 litres de la Dino 308 GT4 – la 208 GT4 – pour profiter du système de taxation des véhicules



sur le marché italien et lorsque sa production cessa en 1980 les modèles GTB et GTS en furent équipés en parallèle avec les modèles 308, sous le nom de 208 GTB et GTS. D'une cylindrée de 1 991 cm³ il développait 155 ch à 7 700 tr/min. Lorsqu'elles furent remplacées par des versions Turbo en 1982, un total de 160 GTB et 140 GTS 2 litres avait été construites.

Les versions 208 conservent toutes les incontestables qualités routières des 308 et le V8 2 litres autorise encore un bon 215 km/h en pointe avec des accélérations dont il n'a pas à rougir. En plus d'être moins gourmandes que leurs équivalentes à moteur 3 litres, ces berlinettes 208 présentent l'avantage d'être bien plus rares puisqu'il n'en fut produit que 160 ! Toute la magie des berlinettes GTB associée à l'économie et à la rareté du moteur 2 litres.

The Ferrari 208 versions possessed all the qualities of the 308 and the 2 litre V8 engine still propels the car a good 215 km/h top-speed with fantastic acceleration. In addition to have a better fuel economy than with the 3 litre engine, these berlinetta 208 have the advantage of being much rarer, Ferrari only produced 160 examples! All the magic of the GTBs associated with the fuel economy and the rarity of the 2 litre engine.

Estimation: 50 000 – 55 000 €



••• sa commercialisation. Un modèle incontournable pour les amateurs de Supercars.

This extravagant automobile cannot leave indifferent in its bright yellow colour. With a mere 23,000 kms, his car is entirely original. It is in an excellent condition, beautiful general presentation, both inside and outside. The mechanics are also in perfect condition, serviced and maintained regularly. The maintenance of the V12 5,7 is up to date and the car is equipped with new Michelin tyres. This Diablo is

registered in Italy. Heir of the legendary Miura and Countach, the Diablo also benefited from the expertise of Chrysler, then the owner of Lamborghini, which has given it a certain maturity.... A must-have among a Supercars collection... An iconic 90's styling exercise.

Estimation: 170 000 – 190 000 €







PORSCHE L'ESSENTIEL

par Arnaud Séné

UN LIVRE DE RÉFÉRENCE SUR LES PORSCHE À REFROIDISSEMENT PAR AIR

Tous les éléments essentiels pour choisir, identifier et authentifier une version. Séquences de N° de châssis, de N° de moteur, chiffres de production et caractéristiques techniques détaillés pour tous les modèles et toutes les versions de la 356 à la 993.

Pour chaque famille de PORSCHE, un grand nombre de photos de haute qualité ont été choisies avec soin, toutes inédites. Vues générales, détails importants, photos de frappes de châssis et numéros moteur.



PRESSE

« Autant le dire clairement, si je ne devais garder qu'un seul ouvrage consacré à Porsche, le dernier livre d'Arnaud Séné, « Porsche l'essentiel » serait certainement en tête de liste. »
9legends

« Utile pour tout amateur de « Classic » qui désire avoir une vision globale de l'histoire et de l'évolution des modèles à moteur arrière, refroidis par air de la marque et indispensable au collectionneur averti pour parfaitement authentifier un véhicule. En d'autres termes un indispensable »
Porsche Club RS de France

Prix ttc 129 € port compris pour la France

Edition quadri de haute qualité, reliée, jaquette.
264 pages. ISBN 978-2-9553774-0-6

COMMANDES

Arnaud Séné
32 rue de Garches
92420 Vaucresson
arnaud.sene@yahoo.fr



UNE ÉTUDE PERSONALISÉE POUR DES VÉHICULES D'EXCEPTION

CLASSICSCERTIFICATION

www.classicscertification.com



UN BILAN EXTRÊMEMENT DÉTAILLÉ DE VOTRE VÉHICULE CLASSIQUE PAR UN SPÉCIALISTE RENOMMÉ

+ DE 200 POINTS DE CONTRÔLE, CONFORMITE & HISTORIQUE
PRISE DE COMPRESSIONS, ANALYSE D'HUILE, CONTRÔLE DE CHARGE & TEST DU LIQUIDE DE FREINS
CONTRÔLE TECHNIQUE

UN DOSSIER COMPLET DE PLUS DE 50 PAGES ET 100 PHOTOS POUR VOTRE CLASSIQUE D'EXCEPTION

Indispensable pour connaître parfaitement l'état de votre voiture ou de celle que vous convoitez

Contact: 07.85.42.03.78

Renseignements et dossier de présentation sur simple demande par mail : gestion@classicscertification.com